



גלובל כנפיים Global Knafaim

# דוח תקופתי

## לשנת 2025

2 Raoul Wallenberg Street  
Tel Aviv 6971901  
Tel: 03-6539999; Fax: 03-6539977

ראול ולנברג 2  
תל אביב 6971901  
טל': 03-6539999; פקס: 03-6539977

## גלובל כנפיים ליסינג בע"מ

### דוח תקופתי לשנת 2025

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

**חלק א'**

**תיאור עסקי התאגיד**

## תוכן עניינים

.....פרק א' - תיאור ההתפתחות הכללית של עסקי התאגיד.....	
1-א	מבוא ..... 1.1
1-א	פעילות החברה ותיאור התפתחות עסקיה..... 1.2
3-א	הצגת תחומי הפעילות המתוארים בדוח..... 1.3
3-א	השקעות בהון החברה ועסקאות במניותיה..... 1.4
3-א	חלוקת דיבידנדים..... 1.5
3-א	סביבה כלכלית והשפעת גורמים חיצוניים על פעילות הקבוצה..... 1.6
.....פרק ב' - החכרת מטוסים בבעלות (ליסינג).....	
13-א	מידע כללי על תחום הפעילות ..... 2.1
18-א	מוצרים ושירותים..... 2.2
22-א	לקוחות..... 2.3
23-א	שיווק והפצה..... 2.4
23-א	תחרות..... 2.5
24-א	צבר הזמנות..... 2.6
25-א	עונתיות..... 2.7
25-א	כושר ייצור..... 2.8
26-א	רכוש קבוע..... 2.9
27-א	הון אנושי ..... 2.10
27-א	ספקים ..... 2.11
27-א	הון חוזר ..... 2.12
28-א	מימון ..... 2.13
32-א	מיסוי ..... 2.14
32-א	איכות הסביבה ..... 2.15
32-א	הסכמים מהותיים..... 2.16
32-א	יעדים ואסטרטגיה עסקית ; צפי להתפתחות בשנה הקרובה..... 2.17
.....פרק ג'- גורמי סיכון.....	
35-א	סיכוני מאקרו..... 3.1
36-א	סיכונים ענפיים..... 3.2
37-א	סיכונים ייחודיים לקבוצה..... 3.3
39-א	טבלת גורמי סיכון..... 3.4

# 1. תיאור ההתפתחות הכללית של עסקי התאגיד

- מבוא** 1.1
- 1.1.1 גלובל כנפיים ליסינג בע"מ (להלן: "החברה" או "גלובל ליסינג"; יחד עם החברות המוחזקות על ידה, חברות ייעודיות שהיא מאחדת בדוחותיה הכספיים והנאמנויות אשר החברה היא הנהנית על-פיהן: "הקבוצה" או "קבוצת גלובל ליסינג"), מתכבדת להגיש בזאת את דו"ח תיאור עסקי החברה ליום 31 בדצמבר 2025 (להלן: "מועד הדו"ח"), הסוקר את תיאור התאגיד והתפתחות עסקיו, כפי שחלו בשנת 2025.
- 1.1.2 נתונים המופיעים בדו"ח הינם נכונים למועד הדו"ח. עם זאת, במקרים מסוימים בדו"ח מובאים פרטים הסוקרים אירועים בחיי התאגיד אשר התרחשו לאחר מועד הדו"ח וסמוך למועד 19 במרץ 2026 (להלן: "מועד פרסום הדו"ח"). במקרים שכאלו יצוין הדבר במפורש.
- 1.1.3 ערכים כספיים בדו"ח זה נקובים במטבע דולר ארה"ב (ראו ביאור זה(1) לדוחות הכספיים), אלא אם צוין אחרת. בכל מקום בדו"ח זה בו מצוין המונח דולר הכוונה היא לדולר ארה"ב.
- 1.1.4 החברה הינה "תאגיד קטן" כהגדרת מונח זה בתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומיידיים), התש"ל-1970 (להלן: "תקנות הדיווח"), היות ונכון למועד הקובע (1 בינואר 2026) שווי מניות החברה בבורסה לניירות ערך בתל אביב בע"מ (להלן: "הבורסה") נמוך מ- 300 מיליון ש"ח והערך הנקוב של תעודות ההתחייבות שבמחזור שהנפיקה החברה הינו נמוך מ- 200 מיליון ש"ח. יצוין כי בדוח זה החברה בחרה שלא לעשות שימוש בהקלות לתאגידים קטנים, כאשר ביום 19 במרץ 2026 החליט דירקטוריון החברה להמשיך באותה מתכונת דיווח קיימת בהתאם להחלטות קודמות, הקובעת שלא לאמץ אף אחת מההקלות הקבועות בתקנה 15 לתקנות הדיווח.
- 1.1.5 לדוח תקופתי זה לא צורפו דוחות כספיים אודות המידע הכספי הנפרד של החברה ("דוחות סולו") לפי תקנה 9 לתקנות הדיווח, זאת היות ואין בדוחות סולו כדי לתת למשקיע תוספת מידע מהותי. אמות המידע אשר שימשו את החברה בקביעתה זו הינן היקף הנכסים, ההכנסות, הרווח ותזרים המזומנים מפעילות שוטפת של החברות המוחזקות על ידי החברה (למועד הדוח אין לחברה חברות בנות מהותיות) מתוך סך הנכסים, ההכנסות, הרווח ותזרים המזומנים של החברה מפעילות שוטפת (נמוך מ-5%).
- פעילות החברה ותיאור התפתחות עסקיה** 1.2
- 1.2.1 החברה התאגדה בישראל ביום 19 בדצמבר 2002, כחברה פרטית מוגבלת במניות בשם "ארקיע ליסינג אינטרנשיונל בע"מ". ביום 5 בנובמבר 2006, שינתה החברה את שמה לשמה הנוכחי.
- 1.2.2 ביום 6 ביולי 2017 השלימה החברה הנפקה של מניותיה לראשונה לציבור ורישומן למסחר בבורסה, והפכה לחברה ציבורית, כהגדרת מונח זה בחוק החברות התשנ"ט-1999 (להלן: "חוק החברות"). נכון למועד פרסום הדו"ח, מחזיקה כנפיים אחזקות בע"מ (אשר החברה הייתה מצויה בבעלותה המלאה עד להנפקה כאמור) (להלן: "כנפיים"), במניות החברה בשיעור של כ-66.97% מהון מניות החברה; ומזכויות ההצבעה בה. נכון למועד פרסום הדו"ח מניותיה וכן אגרות החוב (סדרה ג') של החברה רשומות למסחר בבורסה.

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

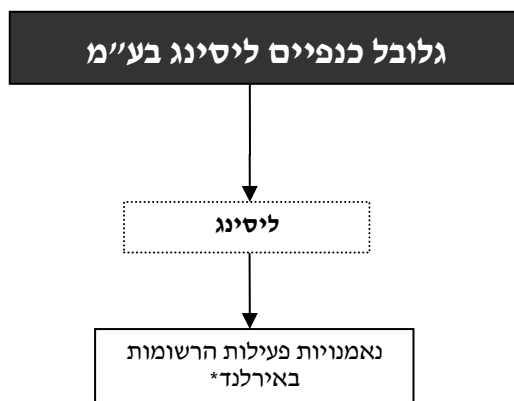
1.2.3 החברה עוסקת, החל מיום היווסדה, ברכישה של מטוסים, מימנם והחכרתם לחברות תעופה במדינות שונות בעולם, וכן במכירתם.

1.2.4 בעבר עסקה החברה גם במכירת חלקי חילוף של מספר מטוסים אשר הוכרו על ידי החברה והגיעו לתום חייהם הכלכליים, כאשר מימוש יתרות המלאי הושלם במהלך שנת 2022, וכן החזיקה בין ספטמבר 2021 לפברואר 2025 בהשקעה בחברת התעופה הקפריסאית TUS Airways LTD (להלן: "TUS"), כאשר בפברואר 2025 השלימה את מכירת יתרת החזקות שהייתה לה ב-TUS.

1.2.5 כמו כן לחברה זכויות במגרש בשדה דב, המסווג כנדל"ן להשקעה ואשר בגינו נבעו לחברה זכויות ליח"ד בשלושה מתחמים. במהלך תקופת הדוח הושלמה מכירת זכויות החברה באחד מהמתחמים האמורים (במסגרת הליך פירוק שיתוף) כאשר החברה נותרה עם זכויותיה בשני המתחמים הנותרים. לפרטים ראו ביאור 8 לדוחות הכספיים.

#### 1.2.6 מבנה אחזקות החברה

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



\* בתחילת שנת 2025 השלימה החברה את פירוקה של החברה האנגלית Perth Aircraft Leasing (UK) Limited, כאשר למועד זה היא מצויה בשלבים אחרונים של פירוקה של החברה הייעודית האירית - Aircraft Wings MSN 322-2014 Limited (המדובר בשתי חברות אשר באמצעותן החזיקה בעבר החברה במטוסים). לפרטים ראו ביאור 7 לדוחות הכספיים.

\*\* כן ישנה לחברה החזקה מלאה (בנאמנות) בחברת G.K.P. (2011) Limited (חברה להחזקת נכסים בנאמנות), אשר באמצעותה בוצעה בעבר פעילות מכירת חלקי החילוף (ראו סעיף 1.2.4 לעיל), כאשר החברה פועלת לפירוקה.

<b><u>הצגת תחומי הפעילות המתוארים בדוח</u></b>	1.3
לחברה מגזר עסקי אחד בלבד בדוחותיה הכספיים, ובהתאם תחום פעילות אחד בלבד בפרק תיאור עסקי התאגיד, קרי תחום החכרת המטוסים (תחום הליסינג).	1.3.1
<b><u>השקעות בהון החברה ועסקאות במניותיה</u></b>	1.4
בשנים 2024 ו-2025 לא בוצעו השקעות בהון התאגיד ולמיטב ידיעת החברה לא בוצעו עסקאות מהותיות אחרות במניות החברה על ידי בעל עניין.	1.4.1
לפרטים בדבר בעלי עניין והחזקותיהם נכון ליום 31 בדצמבר 2025, ראו תקנה 24 לחלק ד' לדוח (פרטים נוספים על התאגיד).	1.4.2
<b><u>חלוקת דיבידנדים</u></b>	1.5
בשנים 2024 ו-2025 לא חילקה החברה דיבידנדים.	1.5.1
יתרת הרווחים הניתנים לחלוקה למועד הדו"ח (31 בדצמבר 2025) הינה 30,645 אלפי דולר.	1.5.2
<b><u>מגבלות על חלוקת דיבידנדים</u></b>	1.5.3
לפרטים בדבר מגבלות על חלוקת דיבידנדים, ראו ביאור 11ג לדוחות הכספיים.	
<b><u>מדיניות חלוקת דיבידנדים</u></b>	1.5.4
למועד זה אין לחברה מדיניות חלוקת דיבידנדים.	
<b><u>סביבה כלכלית והשפעת גורמים חיצוניים על פעילות הקבוצה</u></b>	1.6
הסביבה העסקית במסגרתה פועלת הקבוצה הינו שוק התעופה העולמי, כאשר עיקר פעילות הקבוצה, שהינה בתחום הליסינג, משתייכת לתחום של בעלות על ציוד תעופתי והחכרתו או מכירתו, בה החברה מתמקדת ב"חכירה תפעולית יבשה".	
שוק התעופה העולמי מושפע ממספר גורמים בולטים, ובין היתר המצב הכלכלי העולמי ושינויים מקרו כלכליים; אירועי לחימה והמצב הביטחוני והפוליטי; ואירועים מיוחדים, כגון: משברים מדיניים, אירועי טרור, התפרצות מגפות ואסונות טבע בעולם בכלל ובאזורים ספציפיים בפרט, ואירועים חריגים דוגמת משבר נגיף הקורונה. שינויים אלו משפיעים על הביקוש לתעופה, דבר המשפיע על לקוחות החברה בתחום הליסינג והביקוש למטוסיה. בין היתר מושפע שוק התעופה העולמי גם משינויים במחירי הנפט בעולם, הואיל והדלק הסילוני (דס"ל) הינו רכיב מהותי בהוצאות ההפעלה של חברות התעופה.	

אם בשנת 2024 נרשמו נתוני ביקוש לתעופה דומים לאלו שהיו בשנת 2019 (קודם למשבר נגיף הקורונה), בשנת 2025 נרשמו נתונים טובים יותר והיא הייתה שנה של המשך מגמת הצמיחה בשוק התעופה. יאט"א<sup>2</sup>, אשר מפרסם כל העת הערכות ונתונים שונים ביחס לפעילות התעופה בעולם, עדכן, כי בסיכום שנת 2025 ה-RPK (מספר הנוסעים בתשלום כפול המרחק המוטס) הגלובלי עלה בשיעור של 5.3% לעומת שנת 2024 ומגמה דומה נרשמה בכל הנוגע להיצע, כאשר ה-ASK (היצע המושבים) הגלובלי עלה בשנת 2025 בשיעור של 5.2% בהשוואה לשנת 2024. שני אלו הובילו לכך שבסיכום שנת 2025, שיעור התפוסה בטיסות בעולם (Load Factor) הגיע ל-83.6%, דבר המהווה שיא חדש של כל הזמנים. בשנה זו חברות התעופה ניהלו באופן הדוק את היצע המושבים ורבות מהן שיפרו את אופן ניצול הצי, זאת לאור הביקוש הגובר לצד המשך מגמת הבעיות בשרשרת הייצור והיצע שאינו מדביק את הביקוש, דברים שהובילו לשיעור ה-Load Factor האמור בשנה שחלפה.

את העלייה הגבוהה ביותר בשנת 2025 רשמה הפעילות בקווים הבין-יבשתיים, אם כי שיעור העלייה בשנה שחלפה (7.1%) הצביע על נרמול קצב הגידול לאחר שבשנת 2024 נרשם שיעור גידול חריג (13.7%) ביציאה מהקורונה ולאחר שהפעילות בקווים הבין-יבשתיים הייתה האחרונה להתאושש ממשבר זה. מבחינת פילוח מגמות הביקוש לפי אזורים, את העלייה הגבוהה ביותר ב-RPK בין השנים 2024 ל-2025 רשמו אזורי אפריקה (9.4%) ואזור אסיה הפאסיפית (7.8%), כאשר גם בדרום אמריקה והקאריביים כמו גם במזרח התיכון נרשמו גידולים מעל לממוצע בתעשייה לשנה זו. ה-RPK באירופה עלה בשיעור של 5.3% בשנה שחלפה כאשר באזור צפון אמריקה נרשם גידול מזערי של 0.4% בלבד בשנת 2025<sup>3</sup>.

בכל הנוגע לרווחיות חברות התעופה בעולם, לאחר חזרה לרווחיות בשנים 2023-2024, שנת 2025 ממשיכה גם את מגמת הרווחיות של חברות התעופה תוך שיפור מתח הרווחיות, ובהתאם להערכות יאט"א בכל הנוגע לשנת 2025, הרי חברות התעופה צפויות לרשום בסיכום שנה זו רווח מצטבר של כ-39.5 מיליארד דולר, וזאת לאחר שבשנת 2024 הן רשמו רווח מצטבר של כ-28.3 מיליארד דולר (בשנת 2023, שהייתה שנה של צמיחה משמעותית ועלייה משמעותית בביקושים לתעופה ביציאה ממשבר נגיף הקורונה נרשם רווח מצטבר של כ-27.6 מיליארד דולר). מבחינת שיעורי רווחיות, שיעורי הרווחיות הגבוהים ביותר נרשמו מצד חברות התעופה האירופאיות (כ-4.8%) ולאחריהן חברות התעופה בצפון אמריקה (כ-3.4-3.5%)<sup>4</sup>.

מבחינת מספר חברות התעופה בעולם, יצוין כי בשנת 2025 המשיכה המגמה של קיטון במספר חברות התעופה החדשות, לאחר השיא שנרשם במספר זה בשנת 2021 (בה מספר חברות רב נכנס לשוק לאור התאוששות צפויה ממשבר נגיף הקורונה וחברות רבות עברו רה-ארגון). בסיכום שנת 2025 נרשם מספר כולל של 28 חברות תעופה אשר החלו לפעול בשנה זו (המספר הנמוך ביותר מאז שנת 1999), כאשר מנגד מספר חברות התעופה אשר הפסיקו פעילותן בשנה זו היה זהה והסתכם גם כן ל-28, ונתונים אלו מעידים, לשיטת יאט"א על המשך ההתייצבות בשוק. את המספר הנמוך הני"ל של חברות תעופה חדשות בשנת 2025 ניתן לשייך לשילוב של כלכלה, בעיות בשרשרת הייצור וזמינות מטוסים, אתגרים גיאופוליטיים, וכן להקשחת דרישות הרגולציה, דבר אשר הוסיף למורכבות התפעול<sup>5</sup>. בהתאם, בצד העלייה בעלויות כוח האדם, מתמודדות חברות התעופה גם אל מול עלייה בהוצאות התחזוקה, כאשר המחסור במטוסים

<sup>2</sup> הארגון הבינלאומי לתובלה אווירית.

<sup>3</sup> ראו בכתובת: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/air-passenger-market-analysis-december-2025>

<sup>4</sup> ראו בכתובת: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/global-outlook-for-air-transport-december-2025>

<sup>5</sup> ראו בכתובת: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/another-year-with-fewer-new-airlines-starting-operations>

ובחלקי מטוסים, כמו גם הירידה בזמינות של בתי המלאכה ומוסכי השיפוץ, הביאו לעלייה בהוצאות תחזוקה אלו.

בהסתכלות קדימה לשנת 2026, ובהתאם לתחזית שפורסמה בסוף חודש דצמבר 2025, צופה יאט"א צמיחה של 4.9% ב-RPK לעומת נתוני שנת 2025 (עם עלייה דומה בהיצע המושבים (ASK)) כאשר הצפי הינו כי את הצמיחה יוביל השוק באסיה הפאסיפית. להערכת יאט"א, בשנה זו ה-Load Factor העולמי יגיע לשיא חדש, של 83.8%. לדברי יאט"א הירידה בשיעורי צמיחת ה-RPK בהשוואה לשנת 2025 נובעת בעיקרה מהתמשכות הבעיות בצד ההיצע, כולל היצע מטוסים מוגבל, ובעיות בכוח אדם. גם חברות התעופה צפויות להמשיך את השיפור במגמת הרווחיות בשנת 2026 - שיאי ה-Load Factor, יחד עם ניצול הצי והתרחבות מהירה בכל הנוגע להיקפי מכירת מוצרים נלווים, צפויים להוביל את חברות התעופה לרווח רווח מצטבר של כ-41 מיליארד דולר בשנת 2026, בשיעור רווחיות ממוצע אשר צפוי להתייצב על 63.9%.

בכל הנוגע לאתגרים וסיכונים עיקריים בראייה קדימה לשנת 2026, מזהה יאט"א, בפרסום מחודש דצמבר 2025, מספר סיכונים ואתגרים שכאלו: המשך מלחמות הסחר ורגולציה עודפת לצד היעדר הרמוניה בין הרגולציות השונות החלות בעולם התעופה; המשך המגמה הקיימת של קושי בצד ההיצע וזמינות מטוסים (ביחס לכך מציין יאט"א כי ישנה אי התאמה בין קצב הייצור לבין דרישות חברות התעופה, כאשר נורמליזציה בהיבט זה צפויה לא לפני 2031 עד 2034 וכאשר כיום קיים מחסור ב-5,300 מטוסים<sup>6</sup>). אנחנו רואים בהתאם צפי להמשך המגמה של עלויות תחזוקה גבוהות וחוסר בכוח אדם; שינויי אקלים כאשר מצד חברות התעופה ישנו קושי בהתמודדות עם הפער בין הדרישות והלחץ על חברות התעופה לעניין הפחתת הזיהום והמעבר לסביבה ירוקה יותר אל מול היכולת בפועל לעשות כן; איומי סייבר כאשר אנו רואים עלייה בהיקפי האיומים וההתקפות; סביבה וצפי מאקרו כלכלי - למועד זה נראה כי מצב של האטה כלכלית חמורה בשנת 2026 הינו בגדר אפשרות מוגבלת בלבד, אך עדיין הדבר תלוי בגורמים וסיכונים שונים וכמובן ישנו תמיד חשש מאירועים בלתי צפויים<sup>8</sup>. לצד אלו כמובן יש להוסיף את החששות מאתגרים גיאופוליטיים, כאשר מטבע הדברים מחירי הדלק הסילוני ימשיכו להוות מרכיב חשוב בפעילות חברות התעופה, כאשר בשנה שחלפה נשמרו מחירים נמוכים יחסית של דלק סילוני, דבר שהיטיב עם חברות התעופה (להרחבה בנושא כמו גם לעליית מחירי הדלק הסילוני בעקבות המערכה הישראלית-אמריקאית מול איראן ראו בסעיף 1.6.5 להלן).

בכל הנוגע לביקוש למטוסים, בדומה להמשכה של מגמת הגידול בהיקפי פעילות התעופה בעולם, ניכרת בשנת 2025 ועד למועד פרסום דוח זה המשכה של המגמה של העלייה בביקוש למטוסים, הנתמכת הן בעלייה לביקוש לתעופה מחד והן בהמשך הבעיות בקצב הייצור מאידך. כאמור לעיל, חברות התעופה מתמודדות עם חוסר במטוסים וקצב הייצור מצד בואינג ואיירבוס אינו עולה בקנה אחד עם דרישות חברות התעופה. ברור, בהתאם, כי תפוקת היצרנים ממשיכה להיות סוגיה מהותית מאוד ובעלת השפעה רבה. את שנת 2025 סיימה איירבוס כיצרנית המובילה כאשר סיפקה 793 מטוסים (נתון המשקף עלייה של כ-4% לעומת היקף המסירות בשנת 2024) וזאת לעומת תחזית מקורית לשנת 2025 של אספקת 820 מטוסים<sup>9</sup>. בואינג מצידה סיימה את 2025 עם מסירות של 600 מטוסים, כאשר ציפיות האנליסטים היו למסירות של 590 מטוסים. מדובר בשיפור של 72% לעומת שנת 2024 וסימן מעודד בעבור בואינג<sup>10</sup>. יחד עם זאת, קצב זה אינו מספק וכדי להמחיש את בעיות הייצור שעדיין נמשכות יצוין כי בתחזית של יאט"א

<sup>6</sup> ראו בכתובת: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/global-outlook-for-air-transport-december-2025>

<sup>7</sup> ראו בכתובת: <https://www.iata.org/en/pressroom/2025-releases/2025-12-09-02>

<sup>8</sup> ראו בכתובת: <https://www.iata.org/en/pressroom/opinions/five-key-risks-that-will-shape-2026>

<sup>9</sup> ראו בכתובת: <https://aerospaceglobalnews.com/news/airbus-orders-deliveries-totals-summary-2025>

<sup>10</sup> ראו בכתובת: <https://flightplan.forecastinternational.com/2026/01/15/airbus-and-boeing-report-december-2025-commercial-aircraft-orders-and-deliveries>

מדצמבר 2024, היא העריכה כי בשנת 2025 שתי היצרניות ימסרו יחדיו 1,802 מטוסים (זאת לאחר קיצוץ לעומת הערכה מקורית למסירת 2,293 מטוסים שיימסרו בשנת 2025)<sup>11</sup>. בפועל, כאמור לעיל, מסרו בשנת 2025 שתי היצרניות (יחדיו) קצת פחות מ-1,400 מטוסים בלבד. בצד זה, אנחנו רואים גם עלייה בהיקפי ההזמנות קדימה של המטוסים, וגם דבר זה תומך כמובן במגמה הקיימת של ביקוש חזק למטוסים. לפרטים נוספים אודות התמורות בביקוש למטוסים, ייצור המטוסים ושווי המטוסים ראו בסעיף 1.6.6 להלן.

### **מלחמת "חרבות ברזל" והמערכה הישראלית-אמריקאית מול איראן**

1.6.2

בכל הנוגע למלחמת חרבות ברזל, אשר התפתחה למערכה רב-זירתית כאשר מעת לעת חלו שינויים בזירות השונות, הרי שפעילות הליסינג של החברה לא הושפעה מן המלחמה עד כה.

לאחר מועד הדוח, החל עם פתיחת המערכה הישראלית והאמריקאית מול איראן ב- 28 בפברואר 2026, ישנה הרחבה והחרפה משמעותית של המלחמה בזירות שונות במזרח התיכון, ובפרט מול איראן וארגון חיזבאללה בלבנון, ועם מעורבות ופגיעה הן בישראל והן במדינות שונות במפרץ הפרסי. המערכה האמורה עדיין נמשכת למועד זה.

למועד זה החברה אינה מזהה השפעה ישירה של מערכה זו על פעילותה, ואולם למערכה זו השפעה על שוק התעופה העולמי, דוגמת ביטולי טיסות בהיקף משמעותי בפרט באזור המזרח התיכון וירידה בביקוש לתעופה לאזור זה (כך למשל, עד לאמצע מרץ 2026 בוטלו למעלה מ-50 אלף טיסות במזרח התיכון<sup>12</sup>); סגירת מרחבים אוויריים באזור המזרח התיכון ופגיעה בתשתיות, והשפעה בהתאם על נתיבי טיסה מסוימים (חברות רבות ביצעו ניתוב מחדש של טיסות דבר שהוביל להארכת זמני טיסה); ועלייה חדה במחירי הדלק הסילוני אשר הינו אחד מהגורמים הבולטים המשפיעים על שוק התעופה העולמי (רכיב מהותי בהוצאות ההפעלה של חברות התעופה ועלייה במחיר משפיעה לרעה על חברות התעופה, שהינן הלקוחות בתחום הליסינג. להרחבה ראו בסעיף 1.6.5 להלן). כחלק מהתמודדות עם ההשפעות האמורות, חברות תעופה מסוימות כבר החלו בהעלאת מחירי הכרטיסים<sup>13</sup>, ואחרות החלו עושות שינויים מסוימים בשימוש במטוסים בצי, בפרט הפחתת השימוש במטוסים רחבי גוף וותיקים ופחות חסכוניים בדלק.

הימשכות המערכה האמורה לתקופה ממושכת והמשך המגמה והשפעות שליליות אלו על חברות התעופה עלול לפגוע בחוסן הכלכלי ולפגוע בביקוש לתעופה, ובהתאם הדבר עשוי להביא להשפעה בעקיפין לרעה גם על פעילות חברות ליסינג המטוסים, דוגמת החברה, ואולם למועד זה קשה לאמוד את היקף ההשפעות והשלכות המגמה בענף התעופה העולמי כמו גם היקף ההשפעות והשלכות על חברות החכרת המטוסים.

**הערכות החברה בדבר ההשלכות וההשפעות של המערכה עם איראן שהחלה בסוף פברואר 2026 מהווה מידע צופה פני עתיד, כהגדרתו בסעיף 32א בחוק ניירות ערך, המבוססות, בין היתר, על המידע הקיים למועד זה בידי החברה ביחס למערכה זו והשפעותיה על ענף התעופה העולמי ככלל ועל חברות ליסינג המטוסים בפרט. בהתאם, הערכות אלו עשויות שלא להתממש, כולן או חלקן, או להתממש באופן שונה, לרבות באופן שונה מהותית מההערכות הקיימות, שכן מטבע הדברים התממשות האמור אינה וודאית ואינה בשליטת החברה - זאת, בשל חוסר הוודאות באשר למצב מערכה זו, היקפה, אופייה ומשכה כאשר הנ"ל קשור ותלוי, בין היתר, בהתפתחויות גיאופוליטיות, כלכליות, וכדומה, וביחס להשפעות בהתאם על החברות הפועלות בענף התעופה העולמי לרבות בענף ליסינג המטוסים.**

<sup>11</sup> ראו בכתובת: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/supply-chain-issues-continue-to-impact-the-industry-in-2025>

<sup>12</sup> ראו בכתובת: <https://edition.cnn.com/2026/03/15/us/iran-war-airline-fares>

<sup>13</sup> ראו בכתובת: <https://edition.cnn.com/2026/03/15/us/iran-war-airline-fares>

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

### 1.6.3 המצב הכלכלי העולמי והשלכותיו

ככלל, ההתנהגות בענף התעופה הבינלאומי עמדה בקשר ישיר עם ההתנהגות והמגמות בכלכלה העולמית, ובשנים בהם נרשמה צמיחה משמעותית בכלכלה העולמית נרשמה גם צמיחה חזקה בענף התעופה הבינלאומי, ולהיפך.

בכל הנוגע לשנת 2025, מעריכה קרן המטבע העולמית - ה-IMF<sup>14</sup>, בהתאם לפרסום מחודש ינואר 2026, כי בשנת 2025 תסתכם הצמיחה העולמית לשיעור של 3.3%, בהתאם לצפי המקורי שהיה לשנה זו, כאשר בכל הנוגע לצפי לשנים 2026-2027, הצפי הינו לצמיחה בשיעורים דומים, כאשר בכל הנוגע ל-2026 הצפי הינו לצמיחה של 3.3% ובאשר ל-2027 הצפי הינו לצמיחה של 3.2%. אמנם שיעור זה עדיין עודנו נמוך מהשיעור הממוצע של הצמיחה בשנים 2000-2019, אך המגמה מצביעה על התייצבות בשיעורי הצמיחה, לאחר שנים של אירועים בעלי השפעה מיוחדת כגון משבר נגיף הקורונה וצמיחת האינפלציה, ומצביעה על איזון בין כוחות מנוגדים, כגון השפעות הנובעות משינויים בהסכמי הסחר, מחד, והשקעות בטכנולוגיה ותמיכה מוניטארית באזורים מסוימים, מאידך. להערכת ה-IMF, האינפלציה העולמית צפויה לרדת לשיעור של 3.8% ו-3.4% בשנים 2026 ו-2027, בהתאמה, לאחר אינפלציה של 4.1% בשנת 2025. מבחינת סיכונים והסתכלות קדימה, רואה ה-IMF, בהתאם לאותו פרסום מחודש ינואר 2026, סיכון במקרה של הערכות מחודשות באשר לצמיחה ופריון כתוצאה מבינה מלאכותית, מתחי סחר, ומתחים פוליטיים פנימיים או מתחים גיאופוליטיים אשר עלולים להתפרץ, להגדיל את חוסר הוודאות ולפגוע בכלכלה העולמית, כמו גם מקרים של גירעונות פיסקאליים גדולים יותר וחוב ציבורי גבוה. מנגד, בצד החיובי, השקעות הקשורות לבינה מלאכותית עשויות לחזק את הפעילות העולמית ובסופו של דבר אימוץ מהיר יותר של בינה מלאכותית יכול להיות מתורגם לצמיחה חזקה יותר, וכך גם ישנו אספקט חיובי במקרה של הקלה מתמשכת במתחי הסחר הקיימים והפחתת אי הוודאות בהיבטים נוספים<sup>15</sup>.

### 1.6.4 ענף התעופה הבינלאומי

כאמור לעיל, ההתנהגות בענף התעופה הבינלאומי עמדה בקשר ישיר עם ההתנהגות והמגמות בכלכלה העולמית. בנוסף, לאור הגלובליזציה העולמית, בעשור שקדם למשבר הקורונה נרשמה צמיחה ממוצעת של 6.5% לשנה בתנועת הנוסעים בעולם, שיעור שהינו גבוה מממוצע הצמיחה לטווח ארוך העומד על 1.65%, כאשר בכל הנוגע לציפיות לטווח ארוך נרשמה במשך השנים עלייה עקבית בתעופה בעולם.

לאחר שנות משבר נגיף הקורונה, אשר הביא לפגיעה גדולה בשוק התעופה, לאחר עיצוב מחדש של התעשייה בראי קדימה בשנים 2022-2023, בשנת 2024 כבר הגיעו רמות הביקושים לתעופה לרמות הביקושים לתעופה שהיו נהוגות קודם לפרוץ משבר נגיף הקורונה, ובשנת 2025 רמות הביקושים כבר עברו את אלו של שנת 2019. כאמור בסעיף 1.6.1 לעיל, בשנת 2026 מגמה זו צפויה להימשך אם כי אנחנו רואים התייצבות במגמה של שיעורי הצמיחה.

כאמור בסעיף 1.6.2 לעיל, פתיחת המערכה הישראלית והאמריקאית מול איראן ב- 28 בפברואר 2026, הביאה עמה מספר השפעות לשלילה על ענף התעופה הבינלאומי, בפרט בכל הנוגע לפעילות במזרח התיכון

<sup>14</sup> World Economy Outlook Update של קרן המטבע העולמית, International Monetary Fund.

<sup>15</sup> ראו בכתובת: <https://www.imf.org/-/media/files/publications/weo/2026/january/english/text.pdf>.

<sup>16</sup> ראו בכתובת: [World Economic Outlook Update, January 2021: Policy Support and Vaccines Expected to Lift](#).

[Activity \(imf.org\)](https://www.imf.org)

ובכל הנוגע למחירי הדלק הסיילוני (ביחס לכך ראו בסעיף 1.6.5 להלן) אך למועד זה קשה לאמוד את היקף ההשפעות והשלכות המגמה בענף התעופה העולמי.

#### תנודות במחירי הדלק הסיילוני

1.6.5

שינוי במחירי הנפט בעולם הינו אחד מהגורמים הבולטים המשפיעים על שוק התעופה העולמי, הואיל והדלק הסיילוני (דס"ל) הינו רכיב מהותי בהוצאות ההפעלה של חברות התעופה, כאשר מחירי נפט ברמות גבוהות משפיע לרעה על חברות התעופה, וירידה מנגד במחירים מסייעת בהורדת הוצאות ההפעלה. כמו כן, היות והדס"ל הינו מרכיב מהותי בהוצאות, גורמים בתחום פועלים מזה שנים להכנסת שיפורים טכנולוגיים והגברת היעילות אשר קשורה לדס"ל, בין היתר באמצעות החלפת צי המטוסים למטוסים חדשים יותר וחסכוניים יותר בדלק, וניכרת מגמה של התקדמות למטוסים חסכוניים יותר בדלק, כמו גם מתן דגש של רשויות בכל הנוגע להפחתת הזיהום ויצירת סביבה ירוקה יותר, דבר התומך גם הוא במטוסים חדשים יותר ומתקדמים בהיבטי זיהום וצריכת דלק. יחד עם זאת, וכמפורט בסעיף 1.6.6 להלן, החוסר במטוסים וקשיי הייצור של המטוסים החדשים, הביאו להארכת חייהם של מטוסים רבים מהדגמים הוותיקים, אשר הינם פחות חסכוניים בדלק.

בכל הנוגע למחירי הדלק והנפט, לאחר ירידות מחירים שנרשמו בשנים 2023-2024 (בשנת 2023 עמד מחיר חבית ממוצע מסוג Brent על 82 דולר, ובשנת 2024 עמד מחיר זה על 81 דולר), שנת 2025 המשיכה את מגמת הירידה במחירי הנפט (בשנת 2025 עמד מחיר חבית ממוצע מסוג Brent על 69 דולר), דבר שהיטיב כמובן עם חברות התעופה בעולם. בהסתכלות קדימה, בהתאם לפרסום מתחילת חודש פברואר 2026 של מנהל מידע האנרגיה האמריקאי, הייתה ההערכה באשר לשנים 2026-2027 כי בשנים 2026-2027 תימשך מגמת הירידה במחירים, והצפי הינו כי בשנת 2026 יעמוד מחיר החבית על 58 דולר בממוצע, ובשנת 2027 יירד עוד שיעור זה ויעמוד על מחיר חבית של 53 דולר בממוצע. כן יצוין, כי מנהל מידע האנרגיה האמריקאי ציין באותו דיווח כי עלייה במחירי הנפט נרשמה בתחילת שנת 2026 כתוצאה מהמתרחשות בין איראן לארה"ב, עם עלייה בתנודתיות, והוסיף והביע חשש כי פעולות אשר יכוונו לתשתיות נפט או קונפליקט אשר יפגע במעבר במיצרי הורמוז, יכול להביא לירידה בייצור ובייצוא של נפט מהמזרח התיכון. בהמשך לכך, בפרסום מיום 10 במרץ 2026, עדכן מנהל מידע האנרגיה האמריקאי כי מחיר חבית ה-Brent הגיע ל-94 דולר ביום 9 במרץ 2026, לאחר שביום 27 בפברואר 2026 עמד על 71 דולר לחבית. לאותו מועד (9 במרץ 2026) ערך מנהל מידע האנרגיה האמריקאי תחזית עדכנית, כשהוא מצייין כי זו נערכת על בסיס המידע שהיה קיים לאותו מועד - קרי פגיעה מוגבלת בתשתיות הנפט מחד, אך סגירה כמעט מוחלטת לתנועה של מיצרי הורמוז, מאידך. לדברי מנהל מידע האנרגיה האמריקאי, אי הוודאות הגבוהה באשר למערכה עם איראן וההשפעה בהתאם על היצע הנפט הביאה לעלייה משמעותית במחירים. הבעיה העיקרית שהמנהל מזהה הוא המשך סגירת מיצרי הורמוז, דבר שהוביל גם להפסקת הייצור בחלק מאזורי המזרח התיכון, ואם סגירת המיצרים תימשך, הפסקות הייצור רק תגדלנה, דבר שימשיך לתמוך בעליית מחירי הנפט. בהתאם לתחזית של המנהל קדימה, המבוססת על ההנחה כי הירידה בייצור בקרב מדינות המזרח התיכון תתגבר במהלך חודש אפריל 2026, אך המגמה תשתנה לחיוב במקרה של הקלה במעבר במיצרי הורמוז. להערכת המנהל, מחיר חבית נפט ה-Brent צפוי לעמוד על מחיר ממוצע של 91 דולר ברבעון השני לשנת 2026. ככל שהייצור יגדל מחדש וכך המלאים, צופה המנהל כי מחירי הנפט יירדו ומעריך כי במצב שכזה מחיר חבית נפט ה-Brent צפוי לעמוד על מחיר ממוצע של 70 דולר ברבעון הרביעי לשנת 2026, ועל מחיר ממוצע לחבית של 64 דולר בשנת 2027<sup>17</sup>. למועד הסמוך למועד פרסום דו"ח זה (נכון ליום 18 במרץ 2026), עמד מחיר חבית נפט ה-Brent על כ-107 דולר<sup>18</sup>.

<sup>17</sup> ראו בכתובת: [https://www.eia.gov/outlooks/steo/report/global\\_oil.php](https://www.eia.gov/outlooks/steo/report/global_oil.php)  
<sup>18</sup> ראו בכתובת: <https://finance.yahoo.com/quote/BZ%3DF/history/?guccounter=1>

## 1.6.6 תמורות בביקוש למטוסים ובדמי חכירה של מטוסים

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

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

1.6.6.3 לאחר ירידות חדות בביקושים למטוסים, בשווי מטוסים וירידה כוללת בתנאי השוק בתחום התעופה העולמית כתוצאה ממשבר נגיף הקורונה, ממרץ 2022 נרשמת מגמת התאוששות בשוק התעופה, ובהתאם החלה מאז מגמה של שיפור משמעותי גם בביקוש למטוסים, אשר נמשכה גם בשנת 2025. בצד העלייה בהיקפי הפעילות בעולם ועלייה בהיקפי הנוסעים, כמו גם הביקוש הגובר למטוסים, נרשם בשנים האחרונות קושי מתמשך בצד ההיצע. קושי זה נמשך גם בשנת 2025 ומקורו במטוסים רבים אשר סיימו את חייהם מוקדם מהצפוי בתקופת הקורונה ונשלחו לגריטה; האטה בקצב הייצור של יצרני המטוסים בתקופת המשבר, דבר שהוביל להשלכה ארוכת שנים על קצבי הייצור; הפרעות בשרשרת הייצור; וקשיי קליטה ביחס לסוגי מטוסים מסוימים, בעיקר מהטכנולוגיה החדשה (כך לדוגמה, בכל הנוגע למטוסי הבואינג 737-max, ובכל הנוגע לקליטה ולביצועי מנועים בחלק מהמטוסים מהדור החדש)<sup>19</sup> - קשיי קליטה אשר הובילו ומובילים להשבתה ממושכת של לא מעט ממטוסים אלו מהטכנולוגיה החדשה, לתקופות לא מבוטלות, ובדגש, כיום, על נושא המנועים. לאלו יש להוסיף את צוואר הבקבוק שנוצר גם בפעילות בשוק התחזוקה, התיקון והשיפוץ (MRO), אשר חווה עומסים כבדים תוך התמודדות גם עם עלייה בעלויות כוח האדם. כאמור בסעיף 1.6.1 לעיל, וכדי להמחיש את בעיות הייצור שעדיין נמשכות יצוין כי בתחזית של יאט"א מדצמבר 2024, היא העריכה כי בשנת 2025 שתי היצרניות (בואינג ואיירבוס) ימסרו יחדיו 1,802 מטוסים (זאת לאחר קיצוץ לעומת הערכה מקורית למסירת 2,293 מטוסים שיימסרו בשנת 2025)<sup>20</sup>, כאשר בפועל הן מסרו רק כ-1,400 מטוסים בשנה שחלפה. מספר זה אף נמוך יותר מתחזית הייצור של Cirium, אשר הייתה ריאלית יותר וחזתה מסירת כ-1,500 מטוסים על ידי שתי היצרניות בשנת 2025<sup>21</sup>. בכל הנוגע למשל לבעיות במנועים מהדגמים החדשים, הרי שבכל הנוגע למנועי ה-GTF של Pratt & Whitney, בחודש אוקטובר 2025 הגיע לשיא של 835 מספר המטוסים המקורקעים בשל הבעיה במנועים אלו, המהווה שליש מכלל צי המטוסים המנועים במנועים אלו<sup>22</sup>. אחד מסוגי המטוסים המושפע ביותר מכך הינו מטוס האיירבוס Neo 320 שהינו אחד מהמטוסים צרי הגוף הפופולריים ביותר בעולם.

1.6.6.4 כדי להתמודד עם הבעיה המתמשכת בצד ההיצע והחוסר במטוסים, החלו נוקטות חברות התעופה במספר צעדים. כך למשל, חברות רבות שינו את ההפעלה והחלו לנצל מטוסים קיימים באופן מוגבר לעומת מה שהיה קודם לכן, וחלקן גם ביצעו שינויי פנים במטוסים בצי (retrofit) על מנת למקסם את הקיבולת האפשרית. מעל לכל, חל שינוי משמעותי בכל הנוגע לביקוש למטוסים בגילאי אמצע החיים (mid-life). חברות תעופה רבות אינן ממהרות "להפריש" מטוסים, האריכו ומאריכות הסכמי חכירה למטוסים אשר במקור היו אמורים לצאת משירות אצלם (חלקן אף מוכנות להתחייב לתקופות ארוכות יותר של הארכה, וחלקן אף מוכנות לרכוש את המטוס בסיום החכירה), ובהתאם מושקע על ידי חברות התעופה כסף רב

<sup>19</sup> ראו בכתובת: <https://blog.satair.com/next-generation-aircraft-engines>

<sup>20</sup> ראו בכתובת: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/supply-chain-issues-continue-to-impact-the-industry-in-2025>

<sup>21</sup> Cirium הינה חברה במובילה בניתוח ואנליזות של שוק התעופה. ראו בכתובת: <https://www.cirium.com/thoughtcloud/shaking-out-the-airbus-and-boeing-2024-delivery-numbers>

<sup>22</sup> ראו בכתובת: <https://aerexplorer.com/articles/gtf-storage-crisis-deepens-835-aircraft-grounded-as-pratt-whitney-recalls-surge-postmidyear.php>

במטוסים מסוג זה על מנת להאריך את חייהם ולהמשיך להשתמש בהם ככל הניתן. בנוסף לכך, הביקוש למטוסי מטען עלה גם כן, דבר שמוסיף לביקושים בשוק. השיפור המשמעותי בביקושים לצד הקושי בצד ההיצע והחוסר במטוסים, כמו גם העלייה בשיעורי האינפלציה ובעלויות המימון בתקופת היציאה ממשבר נגיף הקורונה הביאו, קודם כל, החל מאמצע שנת 2022, לתחילתה של מגמת עלייה בדמי החכירה המשולמים על ידי חברות התעופה, בוודאי בהשוואה לדמי החכירה שנקבעו בעסקאות בתקופת הקורונה. המגמה של עלייה בדמי החכירה, לצד העלייה באינפלציה ובביקוש הגובר למטוסים, תורגמו גם כן לעלייה בשווי מטוסים. הנ"ל נכון הן ביחס למטוסים חדשים מהיצרן והן גם ביחס למטוסים בגילאי אמצע החיים (mid-life), ובא לידי ביטוי הן ביחס למטוסים צרי גוף והן ביחס למטוסים רחבי הגוף אשר רשמו את הפגיעה העמוקה ביותר בשל משבר נגיף ה"קורונה". בכל הנוגע לשנת 2025, לשיטת Cirium ניתן לראות כי שנה זו מסמנת חזרה לדינמיקה מעט יותר קונבנציונאלית, עם סגירת פערים בין הביקוש להיצע, כאשר המחירים נותרו ברמתם הגבוהה. בשנה זו עבר למשל שוק המטוסים צרי הגוף למוד יציב יותר, עם עלייה מתונה בשווי המטוסים לאורך השנה וללא שינוי של ממש בדמי החכירה המשולמים בגין מטוסים אלו<sup>23</sup>, וזאת לאחר שבשנת 2024 הגיע סגמנט זה למעין "שיא" מסוים כתוצאה מהביקוש המוגבר למטוסים אלו ביציאה מהקורונה, כאשר סגמנט זה היה הראשון להתאושש<sup>24</sup>. בכל הנוגע למטוסים רחבי הגוף, נמשכה בשנה שחלפה מגמת העלייה במחירים כתוצאה מההיצע המוגבל של מטוסים אלו בעוד הפעילות בקווים הבינלאומיים התאוששה באופן מלא. כך למשל, בשנה שחלפה נרשמה עלייה בשווי מטוסים רחבי גוף, כאשר שיעור דמי החכירה בגין מטוסים אלו עלו ב-14% בממוצע בשנה זו, והצפי הינו להמשך עלייה גם בשנה הקרובה<sup>25</sup>.

1.6.6.5

כאמור לעיל, המשך מגמת העלייה בהיקפי הנוסעים, מגמות הביקוש האמורות, העלייה במחירים וכן קצב מסירת המטוסים החדשים של היצרניות (לרבות בהסתכלות קדימה) וקשיי הקליטה של חלק מהמטוסים מהדור החדש בעיקר כתוצאה מהבעיות במנועים, הובילו לעלייה בביקוש ובאורך חיי המדף של מטוסים מהדגמים הישנים יותר, ובפרט מטוסים בהם החברה מתמחה - מטוסים בגילאי אמצע החיים (mid-life).

אם קודם לכן בלטה המגמה של "שמיים ירוקים", לפחות אצל החברות הגדולות ובפרט באיזורי אירופה וארה"ב - החלפת ציים למטוסים צעירים ובעלי טכנולוגיה חדישה יותר וחסכונית בדלק (במיוחד במטוסים צרי גוף כגון מטוסי האיירבוס Neo 320 או מטוסי האיירבוס 220, ומטוסי הבואינג max 737, המספקים יתרונות של חיסכון בדלק ובהתאם בהוצאות; טווחי טיסה ארוכים יותר לרוב; היעדר צורך במופעי תחזוקה בשנים הראשונות לאור גילם הצעיר; ותמיכה במגמת ה"שמיים ירוקים"<sup>26</sup>) - הרי שבמהלך שנת 2024 גבר הביקוש למטוסים הישנים יותר (בעיקר בגילאי אמצע החיים (mid-life)) ומטוסים אלו המשיכו להיות מבוקשים גם בשנת 2025 וכך גם כיום. בהסתכלות קדימה, ההערכה בקרב חברות ליסינג המטוסים המובילות הינה כי למרות השיפור בקצב הייצור מצד היצרניות, הרי שחוסר הוודאות ובעיקר בכל הנוגע למנועים מהדגמים החדשים צפויה להמשיך להיות גורם מכריע במפת התעופה עד לתום העשור הנוכחי<sup>27</sup>. כבר בסוף שנת 2024 העריכו גורמים כי מטוסים בגילאי אמצע החיים (mid-life) ומבוגרים מכך צפויים להמשיך להיות מבוקשים, ולשמור על ערכם לא רק עד לתום העשור

<sup>23</sup> ראו בכתובת: <https://www.cirium.com/thoughtcloud/aviation-in-2026-a-stable-climb-or-turbulence-ahead>

<sup>24</sup> ראו בכתובת: <https://www.iba.aero/resources/articles/aircraft-values-lease-rates-september-2024>

<sup>25</sup> ראו בכתובת: <https://www.cirium.com/thoughtcloud/aviation-in-2026-a-stable-climb-or-turbulence-ahead>

<sup>26</sup> ראו בכתובת: <https://www.iba.aero/news/ibas-carbon-emissions-index-shows-overall-global-aviation-co2-emissions-down/>

<sup>27</sup> ראו בכתובת:

[https://assets.kpmg.com/content/dam/kpmgsites/ie/pdf/insights/aviation/Aviation\\_Leaders\\_Report\\_2026.pdf.coredownload.inline.pdf](https://assets.kpmg.com/content/dam/kpmgsites/ie/pdf/insights/aviation/Aviation_Leaders_Report_2026.pdf.coredownload.inline.pdf)

הנוכחי, כי אם גם לתוך העשור הבא<sup>28</sup>. IATA, בדומה, בפרסום מסוף שנת 2025, סבורה כי המצב הנוכחי של מחסור במטוסים, עלייה מצומצמת בלבד בקיבולת, והמשך המגמה של ביקושים והפעלת מטוסים וותיקים יותר ופחות יעילים (ובהתאם דחיית המעבר ל"שמייים ירוקים"), צפויים להימשך עד לעשור הבא ו"נורמליזציה" בהיבט זה אינה צפויה להתרחש לפני השנים הראשונות של העשור הבא<sup>29</sup>. Pratt & Whitney עצמה מציינת כי בצד הצעדים הננקטים לפיתרון משבר המנועים, היא מעריכה כי התאוששות ופיתרון המשבר הנוכחי של הבעיות במנועי ה-GTF צפויים להימשך עד סוף העשור הנוכחי<sup>30</sup>, כאשר בכל הנוגע לשנת 2026 איירבוס, מצידה, על אף השיפור בקצב הייצור, הורידה את תחזית הייצור לשנת 2026 בשל הבעיות במנועי Pratt & Whitney<sup>31</sup>.

1.6.6.6 בסיכום האמור ניכר כי לפחות בתקופה הקרובה, וככל ולא יחולו אירועים אשר יסיגו את הביקוש העולמי לתעופה (דוגמת מיתון עולמי, פגיעה באיתנות חברות תעופה בעולם והתקיימות גורמי סיכון נוספים כגון מערכה ממושכת עם איראן בשים לב להשפעותיה עד כה על שוק התעופה ובדגש על מחירי הנפט), צפויה להימשך מגמת הביקוש למטוסים - הן למטוסים צרי גוף צעירים ובעלי טכנולוגיה חדישה יותר, והן למטוסים משומשים וישנים יותר, וכך גם ביחס למטוסים רחבי גוף.

1.6.6.7 בכל הנוגע לביצוע בפועל של עסקאות מכירה והחכרה, במהלך שנת 2025 ועד לחלק הראשון של חודש דצמבר 2025 נרשמו בשוק ליסינג המטוסים 792 עסקאות מכירת מטוסים (כולל מטוסים עם הסכמי החכרתם) בין מחכירים, וזאת בהשוואה להיקף של 645 עסקאות בתקופה המקבילה בשנת 2024<sup>32</sup>. בכל הנוגע לעסקאות של מכירה וחכירה בחזרה (Sale & Leaseback), שנת 2025 המשיכה להוכיח את תפקידם החשוב של המחכירים בענף, ואת היותו של מוצר זה פיתרון חשוב, מבחינה תפעולית ומימונית, בעבור חברות התעופה, ובשוק נרשמו לא מעט עסקאות מסוג זה, חלקן בהיקפים גדולים. כך למשל, בתחילת שנת 2025 חתמה חברת התעופה האמריקאית Southwest עם חברת הליסינג BBAM על הסכם Sale & Leaseback של 36 מטוסים, ולקראת סוף השנה חתמה חברת התעופה האמריקאית United Airlines עם חברת הליסינג SMBC Aviation Capital על הסכם Sale & Leaseback של 20 מטוסים<sup>33</sup>. חברת הליסינג BOC Aviation הוסיפה בשנה שחלפה הזמנות ל-160 מטוסים וקיבלה מהיצרניות 51 מטוסים<sup>34</sup>. בסופו של דבר, חלק המחכירים בשוק המשיך ועלה, ותפקיד המחכירים בשוק ממשיך להיות משמעותי. עם זאת, בשל ההיצע המוגבל של היצרניות שוק זה הופך תחרותי יותר, כאשר גם חברות תעופה רבות מנצלות את יתרות המזומנים שצברו, כדי להגדיל את ההזמנות הישירות מהיצרן. ככלל, חוסר האיזון שנוצר בין ההיצע לביקוש ואשר הביא לעלייה ברווחיות ולעלייה בדמי החכירה היטיב עם המחכירים, ואולם ללא ייצור והגדלה עקבית של היצע המטוסים החדשים בשוק, הצמיחה עשויה להיות מוגבלת, דבר שעשוי להשפיע על "בריאותו" של שוק הליסינג כולו. לפרטים נוספים אודות שוק ההחכרה ראו בסעיף 2.1 להלן.

<sup>28</sup> ראו בכתובת: <https://www.arena-aviationcapital.com/news/after-years-of-drought-good-times-have-returned-in-the-mid-life-aircraft-trading-market-for-how-long-this-time>

<sup>29</sup> ראו בכתובת: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/global-outlook-for-air-transport-december-2025>

<sup>30</sup> ראו בכתובת: <https://www.flightglobal.com/engines/pratt-and-whitney-targets-end-of-decade-for-full-gtf-recovery/166201.article>

<sup>31</sup> ראו בכתובת: <https://www.reuters.com/business/aerospace-defense/airbus-softens-output-goal-amid-pratt-whitney-engine-delays-2026-02-19>

<sup>32</sup> ראו בכתובת: <https://www.flightglobal.com/engines/pratt-and-whitney-targets-end-of-decade-for-full-gtf-recovery/166201.article>

<sup>33</sup> ראו בכתובת: [https://assets.kpmg.com/content/dam/kpmgsites/ie/pdf/insights/aviation/Aviation\\_Leaders\\_Report\\_2026.pdf.coredownload.inline.pdf](https://assets.kpmg.com/content/dam/kpmgsites/ie/pdf/insights/aviation/Aviation_Leaders_Report_2026.pdf.coredownload.inline.pdf)

<sup>34</sup> ראו בכתובת: <https://asianaviation.com/boc-aviation-adds-160-aircraft-to-orderbook>

לצורך מימון רכישות מטוסים, נוטלת החברה גם מימון חיצוני, כאשר החברה נטלה מעת לעת גם הלוואות בריבית משתנה - כיום ישנה הלוואה אחת שכזו שניטלה בקשר עם העסקה לרכישת מטוס הבואינג 737-800 עם הסכם החכרתו, הלוואה המבוססת על ריבית ה-SOFR, דבר המשפיע על הוצאות המימון בהתאם לתנודות בשיעורי ריבית משתנה אלו. למועד זה, למעט הלוואה שניטלה כאמור לעיל לרכישת מטוס הבואינג 737-800 עם הסכם החכרתו, יתר הלוואות החברה הקיימות הינן בריבית קבועה.

באשר לשיעורי הריבית בעולם, בשנת 2025 המשיך הבנק המרכזי בארה"ב את מגמת הפחתות הריבית שהחלה בסוף שנת 2023 ובשנה זו ביצע שלוש הפחתות ריבית רצופות של 0.25% כל אחת במהלך המחצית השנייה של השנה, כך שלאחר ההפחתה האחרונה בחודש דצמבר 2025 שיעור הריבית שנקבע הינו בטווח של 3.50%-3.75%.<sup>35</sup> בכל הנוגע לשנת 2026, בישיבתו מינואר 2026 החליט הבנק המרכזי בארה"ב להותיר את הריבית על כנה, בציינו, בפרט, כי עדיין ישנה אי וודאות מוגברת באשר לצפי לביצועי הכלכלה קדימה<sup>36</sup>. בהמשך לכך, בישיבת הבנק המרכזי בארה"ב מחודש מרץ 2026 הוחלט להותיר את שיעור הריבית בטווח האמור לעיל על כנו<sup>37</sup>.

בסיכום שנת 2025 עמד שיעור ממוצע של ריבית ה-SOFR לחודש על כ-4.33% וזאת לעומת שיעור ממוצע של ריבית SOFR לחודש של כ-5.19% בשנת 2024. נכון לתום שנת 2025 עמד שיעור ה-SOFR לחודש על שיעור של כ-3.79%, ונכון למועד פרסום הדו"ח עומד שיעור זה על כ-3.68%.

לפרטים על מצבת הלוואות החברה ראו סעיף 2.13.3 להלן.

<sup>35</sup> ראו בכתובת: <https://www.federalreserve.gov/monetarypolicy/fomcminutes20251210.htm>

<sup>36</sup> ראו בכתובת: <https://www.federalreserve.gov/monetarypolicy/files/fomcminutes20260128.pdf>

<sup>37</sup> ראו בכתובת: <https://www.cnbc.com/2026/03/18/fed-interest-rate-decision-march-2026.html>

## 2. החכרת מטוסים בבעלות (ליסינג)

- 2.1 מידע כללי על תחום הפעילות
- 2.1.1 מבנה תחום הפעילות והשינויים החלים בו
- 2.1.1.1 לאורך העשורים האחרונים חברות התעופה בעולם חיזקו את נטייתן לגוון את הצטיידותן במטוסים גם באמצעות חכירת מטוסים - בין אם לתקופות זמן בינוניות עד ארוכות ובין אם לתקופות זמן קצרות יותר - זאת נוסף על רכישת מטוסים על ידן.
- 2.1.1.2 חלק מהחוכרים הינם חברות המעדיפות למכור את מטוסייהן ולחוכרם בחזרה (Sale & Lease-back) מטעמים שונים. השיקולים להעדפת חכירת מטוסים על פני רכישתם משתנים מחוכר לחוכר והעיקריים שבהם הינם: (א) מצב הנזילות ואפשרויות המימון של החוכר. כך למשל, העלאת שיעורי הריבית בעולם בשנים 2022-2023 (כאשר סביבת הריבית נותרה גבוהה גם בשנת 2024 והפחתות ריבית משמעותיות יותר נרשמו רק בשנת 2025) פגעה בזמינות של מקורות מימון ובגישת חברות התעופה למימון בנקאי, דבר שהופך את חלופת ההחכרה לאטרקטיבית וחשובה עוד יותר; (ב) שיקולים כלכליים, כגון: עלות הפעלה (דמי חכירה חודשיים) קבועה וידועה מראש; (ג) תקופת הפעלה של המטוס הרצויה לחוכר; (ד) נטרול סיכון ערך שיורי של המטוס; (ה) שיקולי מס; (ו) מבנה הון<sup>1</sup>.
- 2.1.1.3 בנוסף, אם עד לפני שנתיים הלך וגדל אחוז המטוסים החדשים (מטוסים סילוניים מתוצרת מערבית) הנרכשים ישירות על-ידי חברות החכרה, בעוד שאחוז המטוסים הנרכשים ישירות על-ידי חברות תעופה הלך וקטן, מגמה אשר הובלה על ידי חברות מסוג Low cost, הרי שבשנתיים האחרונות חברות תעופה מסוימות, בוודאי הגדולות שבהן, מנצלות את יתרות המזומנים שצברו ואת חוסן הכלכלי להגדיל את ההזמנות ישירות מהיצרן (מנגד, הדבר עשוי לייצר הזדמנויות חדשות לעסקאות Sale & Lease-back בעתיד). עדיין, חברות ההחכרה, בדגש על הגדולות שבהן, מנסות להגדיל כל העת את חלקן בהזמנות הישירות מהיצרניות, כדי להמשיך את מנוע הצמיחה של כלי ה-Sale & Lease-back, בוודאי בכל הנוגע למטוסים צרי הגוף, שהינם סחירים יותר.
- 2.1.1.4 באשר לחלק המחירים בפועל בשוק, במהלך תקופת משבר נגיף הקורונה כבר חצה שיעור המטוסים המוחכרים בשוק מתוך צי מטוסי הנוסעים העולמי (מטוסי סילון מתוצרת מערבית) את רף ה-50%, כאשר נכון לתחילת שנת 2025, בהתאם להערכות של KPMG, חלק המחירים בשוק מתוך כלל המטוסים בעולם עמד על שיעור שנע בין 50% ל-55%<sup>2</sup>.
- 2.1.1.5 בהסתכלות קדימה, ובהתאם להערכות בשוק, היקף שוק ליסינג המטוסים צפוי להמשיך ולצמוח בשנים הקרובות. התחזיות ביחס להיקפי שוק זה ותחזיות הצמיחה משתנות בין גופי המחקר השונים, כאשר הסולידיים שביניהם חוזים, למשל, שיעור צמיחה שנתי של 7.2% והגעה להיקף שוק של כ-274 מיליארד דולר בשנת 2030<sup>3</sup>, או שיעור צמיחה שנתי של 7.35% והגעה להיקף שוק של כ-278 מיליארד דולר בשנת 2031<sup>4</sup>. גם לשיטת KPMG, למשל, יסודות ענף הליסינג נותרים איתנים בהסתכלות קדימה, כאשר ניתן להסתכל על הצפי של איירבוס להגדלת צי המטוסים בלמעלה מ-20 אלף מטוסים ב-20 השנים הקרובות,

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

<sup>2</sup> ראו בכתובת: <https://assets.kpmg.com/content/dam/kpmg/ie/pdf/2025/01/ie-aviation-leaders-report-2025-2.pdf>

<sup>3</sup> ראו בכתובת: <https://www.strategicmarketresearch.com/market-report/aircraft-leasing-market>

<sup>4</sup> ראו בכתובת: <https://www.mordorintelligence.com/industry-reports/commercial-aircraft-leasing-market>

כדי לייצר הזדמנויות משמעותיות ארוכות טווח לענף הליסינג כאשר חלק הליסינג עומד על כ-50%, עם הערכה לצמיחה שנתית של כ-8%. בעת הנוכחית, לצד האופטימיות הקיימת בשוק, ישנה דאגה מסוימת, וזאת בעיקר בשל חוסר האיזון שנוצר בין ההיצע לביקוש. ככלל, חוסר האיזון שנוצר בין ההיצע לביקוש ואשר הביא לעלייה ברווחיות ולעלייה בדמי החכירה היטיב עם המחכירים, ואולם ללא ייצור והגדלה עקבית של היצע המטוסים החדשים בשוק, הצמיחה עשויה להיות מוגבלת, דבר שעשוי להשפיע על "בריאותו" של שוק הליסינג כולו.

2.1.1.6

בכל הנוגע למספר המחכירים והתחרות בשוק ההכרה, אם משבר נגיף הקורונה ולאחר מכן סביבת הריבית הגבוהה הביאו למגמת יציאה מהשוק של מחכירים מסוימים בדגש על אלו שמיקודם היה בפן הפיננסי בלבד, הרי שבשנים האחרונות נכנסו לשוק גם שחקנים חדשים אשר ראו בשינויים שאירעו בשוק התעופה כנקודת זמן נכונה לכניסה לתחום (בין השחקנים החדשים הבולטים ניתן למצוא כאלו המגיעים הן עם צוות הנהלה מנוסה והן עם יכולת כלכלית עצמאית<sup>7</sup>, כאשר חלקם מגויבים בקרנות השקעה פרטיות ובקרנות גידור<sup>8</sup>), ובשנה האחרונה ניכרת מגמה של זרימת הון משמעותי לשוק זה, וכניסת שחקנים חדשים ובעלי הון, לרבות משקיעים פיננסיים כגון חברות ביטוח. השחקנים בעלי ההון המשמעותי רואים בשוק הליסינג, בוודאי לאחר התמורות השונות בעולם התעופה והתחזקותו לאחר היציאה ממשבר נגיף הקורונה, כשוק אטרקטיבי ויציב לטווח הבינוני-ארוך, המבוסס על חוזים ארוכי טווח ותזרים מזומנים שוטף, ובולט לחיוב בעולם בו חוסר הוודאות בשווקים השונים הולך וגובר<sup>9</sup>. בנוסף, הורדת שיעורי הריבית מחזקת עוד יותר את האטרקטיביות של שוק הליסינג מחדש. בשוק ניכרת מגמה של עלייה בהיקף המשקיעים האמריקאיים, כאשר העובדה כי המערכת הבנקאית בארה"ב ממשיכה להזרים כספים לשוק הליסינג, לצד הקלה ברגולציה האמריקאית בארה"ב, הביאו, בין היתר, לכך שמספר בנקים חדשים אמריקאיים הפכו להיות משקיעי הון בעסקאות ליסינג<sup>10</sup>. בנוסף, קבוצות שונות עוסקות בפיתוח מקורות מימון חדשים ומוצרי מימון והון שיהיו אטרקטיביים, בוודאי בסביבה בה שיעורי הריבית החלו לרדת. כניסת השחקנים החדשים וזרימת ההון לשוק מגבירה את התחרות, לרבות בסגמנט המטוסים בו מתמחה החברה.

נוסף על האמור לעיל, מגמת המיזוג בין המחכירים שהחלה בשנים האחרונות, נמשכה גם בשנת 2025 ומספר עסקאות רכישה ומיזוג התרחשו בשנה זו. שתיים מהדוגמאות העיקריות<sup>11</sup>, כשמסתכלים על שחקנים בולטים בשוק ניתן לציין את רכישת Castlelake Aviation על ידי Avolon Holdings (אשר בעקבותיה גדל הצי של Avolon, לאותו מועד, ל-1,129 מטוסים<sup>12</sup>), ואת עסקת הענק, בהובלת SMBC Aviation Capital, לרכישת Air Lease תמורת כ-28.2 מיליארד דולר, עסקה אשר צפויה להיסגר במהלך שנת 2026 וליצור שחקן חדש עם צי ממוזג של כ-1,350 מטוסים, ובעיקר עם צבר הזמנות מהיצרן

<sup>5</sup> ראו בכתובת:

[https://assets.kpmg.com/content/dam/kpmgsites/ie/pdf/insights/aviation/Aviation\\_Leaders\\_Report\\_2026.pdf.coredownload.inline.pdf](https://assets.kpmg.com/content/dam/kpmgsites/ie/pdf/insights/aviation/Aviation_Leaders_Report_2026.pdf.coredownload.inline.pdf)

<sup>6</sup> ראו בכתובת: <https://assets.kpmg.com/content/dam/kpmg/ie/pdf/2025/01/ie-aviation-leaders-report-2025-2.pdf>

<sup>7</sup> ראו בכתובת: <https://kpmg.com/ie/en/home/insights/2023/01/aviation-leaders-report-2023.html>

<sup>8</sup> ראו בכתובת: <https://home.kpmg/ie/en/home/insights/2022/01/aviation-industry-leaders-report-2022/airline-leasing-proven-resilience.html>

<sup>9</sup> ראו בכתובת: <https://www.acumen.aero/blogs/financing-the-future-how-alternative-capital-is-changing-aircraft-leasing>

<sup>10</sup> ראו בכתובת:

[https://assets.kpmg.com/content/dam/kpmgsites/ie/pdf/insights/aviation/Aviation\\_Leaders\\_Report\\_2026.pdf.coredownload.inline.pdf](https://assets.kpmg.com/content/dam/kpmgsites/ie/pdf/insights/aviation/Aviation_Leaders_Report_2026.pdf.coredownload.inline.pdf)

<sup>11</sup> ראו בכתובת: <https://www.spglobal.com/ratings/en/regulatory/article/transportation-equipment-leasing-sector-view-2026-steady-through-the-cycle-s101665337>

<sup>12</sup> ראו בכתובת: <https://www.avolon.aero/news/avolon-completes-castlelake-acquisition>

השני בגודלו<sup>13</sup>. מגמת המיזוגים נובעת הן מרצונן של חברות לשמור על כוחן התחרותי ומעמדן אל מול חברות התעופה והיצרנים ומעמד זה נשמר בין היתר באמצעות גודלן; והן מהעובדה כי היות ואין בנמצא אפשרות לבצע הזמנות מיצרנים (בוודאי לא למטוסים שיימסרו בעתיד הקרוב), משתמשים מחכירים בחלופת הרכישה והמיזוג כדרך לגדול ולשמר את פורטופוליו המטוסים<sup>14</sup>. התחרות בשוק ומגמת המיזוגים הנמשכת דוחפת שחקנים קטנים להתמחות בעיקר בתחומים הדורשים מומחיות מסוימת, כגון תחום החכרת המנועים אשר מגיע לגבהים חדשים מבחינת ביקושים ושווי נכסים, מטוסים קטנים יותר המיועדים לפעילות פנים ארצית אזורית (Regional jet) ומטוסים באמצע/סוף החיים<sup>15</sup>.

נכון לסוף 2025 ותחילת 2026, ובהמשך לאמור לעיל והמגמה שהחלה לפני מספר שנים, ממשיך בהתאם שוק הליסינג להיות מאופיין בריכוזיות גבוהה מצד השחקנים הגדולים המחזיקים בנתח משמעותי מצי העולמי של מטוסים בהחכרה, וכן בנתח גדול של הזמנות מהיצרן. בהתאם לנתונים שפורסמו על ידי Cirium, אשר זיהתה שוק של 190 שחקני ליסינג מטוסים נכון לפברואר 2025, הרי ש-12 מחכירים החזיקו לאותו מועד כ-50% מהמטוסים המוכרים, בעוד 61 מחכירים החזיקו בכ-90% מהמטוסים המוכרים<sup>16</sup>.

לפרטים נוספים אודות שוק התעופה ומגמות בשוק ובביקוש למטוסים, בדמי חכירה ובשווי מטוסים ראו סעיפים 1.6.1 ו-1.6.6 לעיל וסעיף 2.1.6 להלן.

## 2.1.2 מגבלות, חקיקה, תקינה ואילוצים מיוחדים החלים על תחום הפעילות

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

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

2.1.2.2 במדינות העולם קיימים מרשמי כלי טיס שבהם רשומות זכויות הבעלות וזכויות נוספות (כגון שעבודים) בכלי הטיס. כל מטוס יכול להיות רשום רק במרשם במדינה אחת ונדרש תיאום בין רשויות המרשם השונות להעברתו למרשם במדינה אחרת. קיימת חשיבות רבה לרישום המטוס במרשם הנכון ובצורה

<sup>13</sup> ראו בכתובת: [https://www.ishkaglobal.com/News/Article/7979/Analysis-Lessons-from-the-Air-Lease-acquisition#:~:text=The%20recent%20\\$28.2%20billion%20acquisition%20of%20Air,to%20offer%20more%20mid%2Dlife%20aircraft%20for%20sale](https://www.ishkaglobal.com/News/Article/7979/Analysis-Lessons-from-the-Air-Lease-acquisition#:~:text=The%20recent%20$28.2%20billion%20acquisition%20of%20Air,to%20offer%20more%20mid%2Dlife%20aircraft%20for%20sale)

<sup>14</sup> ראו בכתובת: [https://assets.kpmg.com/content/dam/kpmgsites/ie/pdf/insights/aviation/Aviation\\_Leaders\\_Report\\_2026.pdf.coredownload.inline.pdf](https://assets.kpmg.com/content/dam/kpmgsites/ie/pdf/insights/aviation/Aviation_Leaders_Report_2026.pdf.coredownload.inline.pdf)

<sup>15</sup> ראו בכתובת: [https://assets.kpmg.com/content/dam/kpmgsites/ie/pdf/insights/aviation/Aviation\\_Leaders\\_Report\\_2026.pdf.coredownload.inline.pdf](https://assets.kpmg.com/content/dam/kpmgsites/ie/pdf/insights/aviation/Aviation_Leaders_Report_2026.pdf.coredownload.inline.pdf)

<sup>16</sup> ראו בכתובת: <https://www.cirium.com/thoughtcloud/ascend-consultancy-consolidation-cold-spell/#:~:text=Gaining%20scale%20has%20been%20challenging%2C%20however%2C%20with,been%20minimal:%20Number%20of%20lessors%2C%201%2DJan%2D2024%2C%20Feb>

נכונה וזאת לצורך הגנה על הזכויות הקנייניות במטוס במצבי משבר (כגון הפרת חוזה החכירה) - אז נדרש לנקוט צעדים על מנת להשיבו לבעלים.

2.1.2.3 בשנת 2001 התכנסה ועידת קייפטאון<sup>17</sup> וגיבשה נוסח של אמנה בנושא רישום שיעבודים וזכויות שונות אשר קיימות בנוגע לכלי תחבורה בינלאומיים בכלל ומטוסים בפרט, אשר נכנסה לתוקפה ביום 1 במרץ 2006.

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

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

### 2.1.3 שינויים בהיקף הפעילות בתחום וברוחיותו

2.1.3.1 קבוצת כנפיים פעילה בתחום החכרת המטוסים מעל 35 שנה, כאשר תחום פעילות זה התפתח בקבוצה במיוחד מאז שנת 1993.

2.1.3.2 נכון למועד פרסום הדו"ח, בבעלות קבוצת גלובל ליסינג, צי מטוסים קיים של ארבעה (4) מטוסי נוסעים.

לפרטים בדבר צי המטוסים אשר בבעלות קבוצת גלובל ליסינג ולשינויים במצבת צי המטוסים ועלותם, ראו סעיפים 2.8-2.9 להלן. לפרטים אודות לקוחות החברה והתקשרויות בתחום הפעילות בשנת 2025 ועד למועד פרסום הדו"ח ראו סעיף 2.3 להלן.

### 2.1.4 התפתחויות בשוקים של תחום הפעילות או שינויים במאפייני הלקוחות שלן

2.1.4.1 תחום החכרת המטוסים מושפע באופן ישיר מהמצב הכללי בתחום התעופה ומהמצב הכלכלי הגלובאלי. לפרטים נוספים ראו סעיף 1.6 לעיל.

2.1.4.2 כמו כן, לפרטים אודות תמורות בביקוש למטוסים ובדמי חכירה של מטוסים ראו בסעיף 1.6.6 לעיל.

<sup>17</sup> Convention on International Interests in Mobile Equipment, and the Protocol on Matters Specific to Aircraft Equipment, UNIDROIT 2001.

בין גורמי הצלחה הקריטיים בתחום הפעילות, נמנים: (א) זיהוי נכון של החוכר ויציבותו הכלכלית לאורך כל תקופת החכירה כאשר בדרך כלל קיים מתאם בין רמת סיכון האשראי של החוכר לתשואה המגולמת בתנאי העסקה; (ב) קיומו של שוק טוב למטוסים, או לדגמי מטוסים מסוימים, והחכרתם או מכירתם במועד סיום תקופת החכירה או במקרה של החזרה מוקדמת של המטוס למחכיר; (ג) אפשרויות מימון ובתנאים נוחים לצורך רכישת מטוסים, לרבות קיומו של היקף מסויים של הון עצמי; (ד) שמירה ופיתוח קשרים עם חברות תעופה, חברות החכרה אחרות, יצרניות המטוסים, מתקני תחזוקה וגורמי השיווק, ויכולת איתור עסקאות לרבות עסקאות החכרה מחדש במקרה של סיום הסכמי חכירה קיימים; (ה) במקרה של מטוסים שאינם חדשים, ישנה חשיבות רבה להכרת המטוס הספציפי הנרכש והיבטי התחזוקה של הרכיבים המשמעותיים, לרבות בשים לב לאופן ניצול המטוס על ידי החוכר ומופעי תחזוקה משמעותיים.

#### חסמי הכניסה והיציאה העיקריים של התחום

2.1.6

ככלל, תחום החכרת המטוסים מאופיין בחסמי כניסה גבוהים שעיקרם הצורך בהיקף מסויים של הון עצמי ואפשרויות מימון חיצוני בהיקפים גדולים, כמו גם הצורך בידע וקשרים הנדרשים להפעלת התחום, לרבות עם גורמים מממנים, עם יצרניות המטוסים, עם חברות תעופה בינלאומיות, עם חברות החכרה אחרות בעולם ועם גורמים נוספים המהווים חלק בלתי נפרד מהתעשייה כגון בתי מלאכה, ספקי חלקים וכדומה. כאמור בסעיף 2.1.1.5 לעיל, בשנה האחרונה אנחנו רואים התחזקות של מגמה של משיכת משקיעים חדשים לשוק, בעיקר כאלו עתירי הון, והתרחבות מקורות המימון, לרבות לאור התהליך של הורדת הריביות בעולם (גם אם לא מדובר בחזרה לסביבת הריבית האפסית שהייתה נהוגה שנים, בוודאי לא בטווח הזמן הקרוב), וישנו עניין רב מצד משקיעים לכניסה לתחום זה, בין אם בעצמם ובין אם באמצעות חברות ניהול המתמחות בניהול מטוסים ועסקאות חכירה, כאשר מגמה זו נתמכת בצורך המתמשך של חברות התעופה בפיתרון ההחכרה.

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

#### תחליפים למוצרי תחום הפעילות ושינויים החלים בהם

2.1.7

החלופה העיקרית לחכירת מטוסים היא רכישתם על-ידי החוכר שהינו חברת התעופה המפעילה את המטוס. באופן כללי, במיוחד בשני העשורים האחרונים ולאור התרבות חברות Low cost רבות, קיימת בעולם מגמה של מעבר מרכישה של צי המטוסים לחכירת מטוסים וכן מגמה של ביצוע עסקאות Sale & Lease-back, הן במועד הרכישה המקורית של המטוס והן לאחר מספר שנות הפעלה. השיקולים המכריעים של חברות התעופה בעניין זה הינם בעיקר נושאי מימון ונזילות. לפרטים נוספים ראו סעיפים 1.6.6 ו-2.1.1 לעיל.

#### מבנה התחרות בתחום הפעילות

2.1.8

בפלח השוק שאליו קבוצת גלובל ליסינג פונה, קיימת תחרות רבה כאשר מתחרותיה העיקריות הינן חברות בסדר גודל דומה או גדולות ממנה, הפועלות בעולם, מהן מספר חברות ענק עתירות הון וכן מוסדות מימון ובנקים. כאמור בסעיף 2.1.1.6 לעיל, בשנה שחלפה התעצמה התחרות, לרבות בפלח השוק אליו פונה החברה, בין היתר לאור כניסת שחקנים חדשים וזרימת הון משמעותית. אמנם, המחכירים הגדולים המשיכו למכור נתחים משמעותיים בשוק המשני, הגדילו את היצע המטוסים

הנמכרים והיקף המטוסים שהוצעו למכירה בשוק המשני בשנה שחלפה ובתחילת שנת 2026 היה גדול מאוד (כאשר המוכרים מנצלים את הביקוש לרישום רווחי הון). מנגד, לשוק נכנסו כאמור לעיל שחקנים נוספים, ובצד זאת העובדה שהיצרניות ממשיכות להתקשות להדביק את קצב הייצור הנדרש ולהזרים לשוק יותר מטוסים חדשים, דחפה שחקנים, לרוב גדולים יותר אשר לא היו ממוקדים בשוק המשני, להתחרות גם על עסקאות בשוק זה. להיבטי התחרות ניתן לצרף גם חברות תעופה מסוימות, בוודאי החזקות ובעלות ההון והנזילות, אשר החלו רוכשות מטוסים שהיו בחכירה, חלף המשך החכרתם. ככל והמחירים הגדולים יותר ימשיכו להזרים לשוק המשני עסקאות של מטוסים משומשים עם הסכמי חכירה בהיקפים גדולים הדבר ישמר את ההיצע ואולם ללא ייצור והגדלה עקבית של היצע המטוסים החדשים בשוק ובוודאי שמירה על חלק משמעותי של המחירים ברכישת מטוסים חדשים, הדבר עשוי להעיב על השוק המשני ולהעצים את התחרות בו. אמנם וככלל, חוסר האיזון שנוצר בין ההיצע לביקוש ואשר הביא לעלייה ברווחיות ולעלייה בדמי החכירה היטיב עם המחירים, אך ללא ייצור והגדלה עקבית של היצע המטוסים החדשים בשוק, הדבר עשוי כאמור לעיל, להעיב על השוק המשני ולהעצים את התחרות בו.

לפרטים נוספים והערכות אודות השחקנים בשוק ראו סעיפים 2.1.6 לעיל ו- 2.5 להלן.

אין משמעות למיקומה הגיאוגרפי של גלובל ליסינג או של מתחרותיה.

## **מוצרים ושירותים**

2.2

### **מבנה עסקת רכישת מטוס והחכרתו**

2.2.1

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

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

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

כל עסקה של רכישת מטוס והחכרתו בנויה משלושה נדבכים עיקריים :

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

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

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

## תנאי החכירה

2.2.2

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

- (א) מאז תחילת פעילותה וכן נכון למועד פרסום הדו"ח, כל המטוסים שבבעלות הקבוצה המצויים תחת הסכם חכירה מוכרים בחכירה תפעולית. חכירה תפעולית (להבדיל ממימונית) מתאפיינת בעיקר בכך שלחוכר אין אופציה בסוף תקופת החכירה לרכוש את המטוס במחיר "הזדמנות" (היינו - נמוך משמעותית ממחיר השוק) וכן תקופת החכירה נקבעת כך שבסופה המטוס עדיין בר שימוש ובר ערך בידי המחכיר. לפיכך, הסיכון מצד אחד והסיכוי מצד שני, ביחס לערך המטוס במהלך ותום תקופת החכירה, משוייכים לבעליו.
- (ב) נכון למועד פרסום הדו"ח, בכל ההסכמים, דמי החכירה הינם קבועים, על בסיס תקופתי והם משולמים מראש באופן חודשי.
- (ג) ככלל, דמי החכירה הקבועים בהסכם החכירה וכל תשלום אחר לפי הסכם החכירה הינם בסכום "נטו" ; היינו, מיסים, הוצאות ותשלומים אחרים הנדרשים בגין ביצוע תשלום דמי החכירה לקבוצת גלובל ליסינג מגולמים ואינם מופחתים מדמי החכירה. בהקשר זה, החוכר מתחייב לשפות את קבוצת גלובל ליסינג בגין כל חבות או הוצאת מס אשר תיגרם לקבוצת גלובל ליסינג בגין תשלומים ו/או הוצאות אלו אשר יושנו עליה בקשר עם תשלומים המבוצעים על ידי החוכר.
- (ד) החוכר הוא שמחוייב לשאת בכל העלויות וההוצאות הנדרשות בקשר עם הפעלת ו/או השימוש במטוס (ובכלל זה, לבטח את המטוס בכל סוגי הביטוח המקובלים<sup>18</sup> על-פי התנאים שנקבעים

<sup>18</sup> לאורך שנים, נוסף על הביטוחים שעל החוכר לערוך, הייתה רוכשת קבוצת גלובל ליסינג, בדרך כלל, ביטוח מסוג "רובד מותנה" (Contingent), וזאת כהגנה נוספת לקבוצת גלובל ליסינג במקרים בהם יתברר, כי הביטוחים הנדרשים על-פי הסכם החכירה אותם רכש החוכר, או היה צריך לרכוש, לא מכסים בפועל את קבוצת גלובל ליסינג. בהקשר זה יצוין כי לאור טיבו של רובד זה כהגנה נוספת בלבד, מחד, ובשים לב לשינויים ולעלויות המאמירות בשוק הביטוח כמו גם טיבם וחוזקם הכלכלי של החוכרים הקיימים ואזורי הפעלת המטוסים על

בהסכם החכירה עימו כשהמחכיר ו/או הגוף המממן הינם המוטבים (Loss Payee) בפוליסת הביטוח) וכן לשאת בכל הסיכונים בקשר עם ההפעלה והשימוש במטוס החל ממועד המסירה ועד למועד החזרתו אל קבוצת גלובל ליסינג.

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

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

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

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

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

(י) לעיתים קיימת בהסכם החכירה אופציה לחוכר, לרכוש את המטוס מהמחכיר בסיום תקופת החכירה או במהלכה, במחיר שוק או במחיר גבוה יותר, כפי שמוסכם מראש בין הצדדים. למועד פרסום דו"ח זה, אין נכללת בהסכמי החכירה הקיימים הוראה שכזו.

(יא) לעיתים קיימת בהסכם החכירה אופציה לחוכר להאריך את תקופת החכירה, בהודעה מראש, בתמורה לתשלום דמי חכירה קבועים מראש (מנגנון שכזה קיים כיום בהסכם להחכרת מטוס האיירבוס 200-330) או שיקבעו לפי המצב בשוק בעת ההארכה.

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

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

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

(טו) החוכר מחוייב להחזיר את המטוס בתום תקופת ההחכרה בתנאי החזרה מינימליים הקבועים בהסכם (למשל במצב של "חצי חיים"<sup>19</sup> או בפוטנציאל חיים שונה מכך). בנוסף, בחלק מן ההסכמים, בתום תקופת ההחכרה ישנה התחשבות כספית ביחס למצב המטוס בתחילת תקופת ההחכרה (מנגנון שכזה קיים כיום בהסכם להחכרת מטוס האיירבוס 200-330 וההסכם להחכרת מטוס האיירבוס 200-320).

(טז) בחלק מהסכמי החכירה נדרש החוכר להפקיד בידי קבוצת גלובל ליסינג כספים שימשו כרזרבות לשיפוץ המטוס, על רכיביו, במהלך תקופת החכירה (לעיתים חלף כספי רזרבות מעמיד החוכר בידי קבוצת גלובל ליסינג מכתבי אשראי). בהתאם לכך, החוכר מפקיד מידי חודש בידי המחכיר כספים (כפונקציה של שעות הטיסה ומספר הנחיתות שביצע המטוס במהלך תקופה קלנדרית מסוימת ובהתאם לתעריף שנקבע בהסכם, ו/או לפי סכום קבוע לחודש שנקבע בהסכם). לאחר ביצוע עבודות השיפוץ ברכיב הרלוונטי, משוחררים הכספים שנצברו אצל המחכיר בגין אותו פריט בגובה עלות השיפוץ ולא יותר מהסכום שנצבר בגין הרכיב הספציפי (כך שהעלות העודפת, אם ישנה, חלה על החוכר). ההפקדות של הרזרבות הנ"ל בידי קבוצת גלובל ליסינג כלולות בדוחות הכספים של החברה בהתחייבויות לזמן ארוך או זמן קצר, בהתאם לעניין (ראו ביאור 13 לדוחות הכספיים). ככל שקיימת בסוף תקופת החכירה יתרת כספי רזרבות בלתי מנוצלת, היא נותרת בידי קבוצת גלובל ליסינג. נכון למועד פרסום הדו"ח, כוללים הסכם ההחכרה של גוף מטוס האיירבוס 300-330 והסכם ההחכרה של מטוס הבואינג 737-800 מנגנון של תשלום רזרבות על ידי החוכר. הסכמי ההחכרה של מטוס האיירבוס 330-200 ומטוס האיירבוס 200-320 כוללים מנגנון של התחשבות כספית בתום תקופת ההחכרה ביחס למצב המטוס בתחילת תקופת ההחכרה<sup>20</sup>. כמו כן, בכל הנוגע למקרים של שיפוץ המטוס, על רכיביו, קיימות לעיתים הוראות בהסכם לפיהן קבוצת גלובל ליסינג משתתפת בחלק מעלות השיפוץ (נוסף על השבת כספי רזרבות הרלוונטיים, ככל וישנם) וזאת בשים לב ובהתאם למצב המטוס במועד תחילת החכרתו לחוכר, והוראה שכזו קיימת בהסכם ההחכרה של מטוס הבואינג 737-800.

(יז) בנסיבות של אי תשלום דמי החכירה על-ידי החוכר, קיימת לקבוצת גלובל ליסינג, בהסכמי המימון עם הבנקים, זכות אשר לפיה אי תשלום דמי החכירה על-ידי החוכר כאמור לא יהווה אירוע הפרה של החברה אל מול הבנק המממן, וזאת לתקופות משתנות (בהתאם להסכם ההלוואה הרלוונטי) של מספר חודשים, ובכפוף כמובן לעמידה בכל יתר התנאים הקבועים בהסכם ההלוואה הרלוונטי.

<sup>19</sup> בהתאם להוראות היצרן ו/או הרגולטורים הרלוונטיים, גוף המטוס ו/או המכלולים העיקריים בו (כדוגמת מנועים וכני הנסע), נדרשים לעמוד בביקורות ו/או שיפוצים תקופתיים מהותיים. המונח "חצי חיים" בהקשר זה, משמעו, 50% מתוך סך הביצוע האפשרי בהתאם להוראות כאמור לעיל של הרכיב הרלוונטי בין הביקורת/השיפוץ המהותיים האחרונים לבין הביקורת/השיפוץ המהותיים הבאים של אותו רכיב.

<sup>20</sup> (א) בכל הנוגע למטוס האיירבוס 200-320, במסגרת רכישה עסקה זו נוכחה ממחיר העסקה יתרת הרזרבות שנותרה מתוך הרזרבות ששולמו על ידי החוכרת במסגרת תקופת החכירה המקורית של המטוס על ידה (בתקופת החכירה הנוכחית שונה המנגנון והחוכרת אינה משלמת עוד רזרבות) כאשר החברה מחויבת בהשבת יתרה זו לחוכרת במועדי השיפוצים המתאימים. לפרטים נוספים ראו ביאור 9(ג) לדוחות הכספיים; (ב) בכל הנוגע למנועי מטוס האיירבוס 200-330, מנועים אלו משוייכים לתוכנית תמיכה שוטפת אותה מציע יצרן המנועים לחברות תעופה, כנגד תשלומים חודשיים ליצרן המנועים. לפרטים נוספים ראו ביאור 15א(2) לדוחות הכספיים.

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

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

חלקה של קבוצת גלובל ליסינג בשוק

2.2.4

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

לקוחות

2.3

להלן סטטוס מטוסי החברה ולקוחותיה למועד פרסום הדו"ח:

2.3.1

**מטוס איירבוס 200-330:** מטוס, משנת ייצור 2012, אשר הוחכר מחדש בחודש אוקטובר 2023 לחברת התעופה הספרדית Iberia (חלק מקבוצת IAG), אשר הייתה בעבר לקוח של החברה. הסכם החכירה של מטוס זה הינו עד למחצית השנייה של שנת 2028, כאשר לחוכרת האופציה להאריך את חכירת המטוס עד למחצית הראשונה לשנת 2030. לפרטים נוספים אודות מטוס זה, לרבות עסקת ההחכרה כאמור והמימון שניטל בגין המטוס, ראו ביאורים 15 ו-10ב(3) לדוחות הכספיים. הכנסות החברה מ-Iberia בשנת 2025 היוו כ-38.5% מהכנסות החברה מלקוחותיה.

2.3.1.1

**גוף מטוס איירבוס 300-330:** גוף מטוס, משנת ייצור 2000, המוחכר (במסגרת מיזם משותף עם גוף שהינו הבעלים של מנועי המטוס) לחברת התעופה הסקנדינבית Sunclass Airlines. בהתאם להודעה שקיבלה החברה מהחוכרת הנוכחית הסכם החכירה צפוי להסתיים בחודש יוני 2026. לפרטים נוספים ראו ביאורים 15 ו-9ג(5) לדוחות הכספיים. הכנסות החברה מ-Sunclass Airlines בשנת 2025 היוו כ-17% מהכנסות החברה מלקוחותיה. לפרטים נוספים אודות מכתב כוונות בו התקשרה החברה עם לקוח חדש באירופה, להחכרת המטוס מחדש לתקופה של כ-3 שנים עם סיום החכרתו ל-Sunclass Airlines, ראו ביאור 9ג(5) לדוחות הכספיים.

2.3.1.2

**מטוס איירבוס 200-320:** מטוס, משנת ייצור 2014, אשר החברה השלימה את עסקת רכישתו, יחד עם הסכם החכרתו לחברת התעופה המקסיקנית Volaris, בסוף חודש מאי 2025. הסכם החכירה של מטוס זה הינו עד לתקופה המסתיימת ברבעון הראשון לשנת 2028. לפרטים נוספים אודות מטוס זה, לרבות עסקת ההחכרה כאמור והמימון שניטל בגין המטוס, ראו ביאורים 9ג(3) ו-10ב(4) לדוחות הכספיים. הכנסות החברה מ-Volaris בשנת 2025 היוו כ-17.5% מהכנסות החברה מלקוחותיה.

2.3.1.3

**מטוס בואינג 737-800:** מטוס, משנת ייצור 2014, אשר החברה השלימה את עסקת רכישתו, יחד עם הסכם החכרתו לחברת התעופה הדרום קוריאנית Eastar Jet, בתחילת חודש פברואר 2026. הסכם החכירה של מטוס זה הינו עד לתקופה המסתיימת ברבעון הרביעי לשנת 2029. לפרטים נוספים אודות מטוס זה, לרבות עסקת ההחכרה כאמור והמימון שניטל בגין המטוס, ראו ביאורים 9ג(4) ו-10ב(5) לדוחות הכספיים.

2.3.1.4

2.3.2.1 ברבעון השני לשנת 2025 השלימה החברה עסקאות למכירת הזכויות בשני מטוסים מסוג איירבוס-220-100, משנת ייצור 2018, המוכרים לחברת התעופה האמריקאית Delta Air Lines, עם הסכמי החכרתם. לפרטים נוספים אודות עסקאות מכירה אלו, פירעון המימון בגין המטוסים, רווחי ההון והתזרים כתוצאה מהמכירות האמורות ראו ביאורים 9(1) ו-9(2) לדוחות הכספיים. הכנסות החברה מ-Delta Air Lines בשנת 2025 היוו כ-27% מהכנסות החברה מלקוחותיה.

## 2.4 שיווק והפצה

לקבוצת גלובל ליסינג קשרים עם חברות תעופה, ברוקרים (מתווכים בעסקאות רכישה והחכרה של מטוסים ולעיתים גם במימון) ועם חברות אחרות הפועלות בענף, לרבות הגדולות שבהן, וכן עם מוסדות מימון ובנקים בארץ ובח"ל. מעבר לקשרים אלה, מבצעת גלובל ליסינג פעילויות שיווק גם באמצעות צינורות שיווק נוספים ביניהם אתרי אינטרנט ופרסומים מקצועיים, ומעת לעת היא מתקשרת עם גורמים ונותני שירותים ייעודיים העוסקים בתחום השיווק ואיתור עסקאות, לרוב במנגנון תגמול המבוסס בעיקרו על הצלחה.

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

## 2.5 תחרות

שוק החכרת המטוסים הינו שוק מבוזר יחסית ובעולם קיימות עשרות עד מאות בודדות חברות העוסקות בהחכרת מטוסים, מהן מספר חברות ענק עתירות הון וכן מוסדות מימון ובנקים (כאמור בסעיף 2.1.1.6 לעיל, Cirium זיהתה שוק של 190 שחקנים בשוק ההחכרה נכון לפברואר 2025). אם לפני קצת יותר מעשר שנים היו שלושה מחכירים גדולים אשר היוו למעשה כ-70% משוק החכרת המטוסים, הרי שמספר זה ירד עם השנים וזאת לאור כניסת שחקנים רבים לשוק. יחד עם זאת, לאחר יציאת וכניסת שחקנים ומיזוגים שהתרחשו בשוק, מחד, וגידול בשוק מאידך ממנו נהנו המחכירים הגדולים, גדל חלקם של המחכירים הגדולים בשוק, וגודלם וחלקם בשוק של 5 המחכירים הגדולים בעולם גדל משמעותית<sup>21</sup>. כאמור בסעיף 2.1.1.6 לעיל, בהתאם לנתונים שפורסמו על ידי Cirium, בפברואר 2025, הרי ש-12 מחכירים החזיקו לאותו מועד כ-50% מהמטוסים המוכרים, בעוד 61 מחכירים החזיקו בכ-90% מהמטוסים המוכרים. בהתאם לנתוני Cirium לתחילת שנת 2026, ישנם יותר מ-30 מחכירים המחזיקים ב-100 מטוסים ומעלה כאשר 20 מתוכם מחזיקים 200 מטוסים ומעלה ורק 12 מהם החזיקו 300 מטוסים ומעלה. בהסתכלות על אותם 30 מחכירים ראשונים מבחינת גודל צי, לחלק ניכר מהם אין כלל הזמנות חדשות מהיצרניות<sup>22</sup>. נוסף על אותם מחכירים המחזיקים בלמעלה מ-100 מטוסים, קיימים בתחום הפעילות חברות רבות אשר מחכירות ומממנות, כל אחת, מספר מצומצם יותר של מטוסים<sup>23</sup>, וישנם גם שחקנים המחזיקים מספר קטן יותר של מטוסים כגון החברה. בהקשר זה יצוין כי החזקה כאמור לעיל מתייחסת הן למטוסים שהינם בבעלות חברת ההחכרה והן מטוסים המנוהלים על ידה בעבור אחרים, כאשר בשנים האחרונות נכנסו לשוק גופים לא מעטים הממוקדים בניהול נכסים בלבד, והינם מנהלים הנכסים בעבור משקיעים (משקיע בודד או קבוצת משקיעים).

<sup>21</sup> ראו בכתובת: <https://kpmg.com/ie/en/home/insights/2024/01/fs-aviation-leaders-report-2024/lessors-dominate-fs-aviation.html>

<sup>22</sup> ראו בכתובת:

[https://assets.kpmg.com/content/dam/kpmgsites/ie/pdf/insights/aviation/Aviation\\_Leaders\\_Rep-ort\\_2026.pdf.coredownload.inline.pdf](https://assets.kpmg.com/content/dam/kpmgsites/ie/pdf/insights/aviation/Aviation_Leaders_Report_2026.pdf.coredownload.inline.pdf)

<sup>23</sup> ראו בכתובת: <https://www.airfinancejournal.com>

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

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

כיום, לאור המגמה ההולכת וגוברת של התחזקות המחירים הגדולים בשוק, ברור כי היתרון לגודל של מחכירים אלו מקבל משנה תוקף, בוודאי בסביבה בה ישנו חוסר איזון מסוים בין ההיצע לביקוש, וכאשר מחכירים אלו הינם בעלי הגישה (בשל כוחם, גודלם וזמינות המימון) למטוסים חדשים ומבצעים רכישות של מטוסים חדשים ישירות מהיצרן, ולמעשה מהווים ספק חשוב בפעילות הליסינג בשוק המשני (מטוסים במחזורי החיים הבאים). מחכירים אלו גם מספקים לשוק המשני מטוסים רבים לאור רצונם למימוש רווחים והצעת הצי, ולמעשה מותירים מקום ופעילות לחברות הקטנות יותר. עם זאת, ככל והמגמה הקיימת של חוסר איזון בין הביקוש להיצע תימשך, הדבר עשוי להביא לפגיעה גם בשוק המשני, וביכולת התחרות בשוק זה<sup>24</sup>.

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

#### צבר הזמנות

2.6

נכון למועד הדו"ח, התקבולים הצפויים מדמי החכרת מטוסים על-פי הסכמי ההחכרה הקיימים (ראו הערה) מסתכמים בסך 15,217 אלפי דולר. להלן פירוט טבלאי לפי תקופות:

רבעון 4 (באלפי דולר)	רבעון 3 (באלפי דולר)	רבעון 2 (באלפי דולר)	רבעון 1 (באלפי דולר)	סה"כ (באלפי דולר)	
1,380	1,380	2,170	1,819	6,749	שנת 2026
				5,520	שנת 2027
				2,948	שנת 2028
				<b>15,217</b>	<b>סה"כ</b>

נכון לסמוך למועד פרסום הדו"ח, הסתכמו תקבולים אלו (ראו הערה) בסך של 21,378 אלפי דולר. להלן פירוט לפי תקופות:

1/27-3/27 (באלפי דולר)	10/26-12/26 (באלפי דולר)	7/26-9/26 (באלפי דולר)	4/26-6/26 (באלפי דולר)	סה"כ (באלפי דולר)	
1,950	1,950	1,950	2,740	8,590	4/26-3/27
				7,600	4/27-3/28
				4,048	4/28-3/29
				1,140	4/29-3/30
				<b>21,378</b>	<b>סה"כ</b>

<sup>24</sup> ראו בכתובת: <https://www.mototok.com/blog/top-10-aircraft-leasing-companies>.

מובהר, כי הנתונים המפורטים בטבלאות לעיל מתבססים על תנאי הסכמי החכירה הקיימים בקשר עם מטוסים המופעלים אצל הלקוחות כפי שהם נכון למועד הדו"ח ולמועד פרסום הדו"ח (מבלי להתייחס לאופציות לחוכרים להארכת תקופת ההחכרה שטרם מומשו, ככל וישנו), ועשויים להשתנות, בין היתר, כתוצאה מביטול או הפרה של הסכמי חכירה ו/או שינוי במצבם הכלכלי של החוכרים באופן שלא יוכלו לשאת בדמי החכירה (לרבות אך לא רק, כניסתם להליכי חדלות פירעון וכיו"ב). כמו כן, הנתונים בטבלה אינם מביאים בחשבון צבר הזמנות בקשר עם החכרת המשך של גוף מטוס האיירבוס 330-300 לאחר סיום החכרתו לחוכרת הנוכחית, כאשר למועד זה נחתם בין החברה לבין לקוח ייעודי חדש מכתב כוונות להחכרתו ללקוח חדש זה עם סיום ההחכרה הנוכחית, אך טרם נחתם בין הצדדים הסכם מחייב. כן יצוין כי השינוי בהיקף התקבולים הצפויים בין מועד הדוח לסמוך למועד פרסום הדו"ח נובע מרכישה (שהושלמה בפברואר 2026) של מטוס בואינג 737-800 עם הסכם החכרתו, בניכוי דמי חכירה שנתקבלו בתקופה.

להלן פירוט התקבולים שהיו צפויים מדמי החכרת מטוסים על-פי הסכמי ההחכרה הקיימים (מבלי להתייחס לאופציות לחוכרים להארכת תקופת ההחכרה שטרם מומשו, ככל וישנו), נכון ליום 31 בדצמבר 2024, ואשר הסתכמו לאותו מועד לסך של 74,941 אלפי דולר:

רבעון 4 (באלפי דולר)	רבעון 3 (באלפי דולר)	רבעון 2 (באלפי דולר)	רבעון 1 (באלפי דולר)	סה"כ (באלפי דולר)	
2,677	2,594	2,527	2,527	10,325	שנת 2025
				10,070	שנת 2026
				8,952	שנת 2027
				8,172	שנת 2028
				37,422	שנת 2029 עד שנת 2035
				<b>74,941</b>	<b>סה"כ</b>

הקייטון הקיים בתקבולים הצפויים מדמי חכירה נכון ליום 31 בדצמבר 2025 (וכן למועד פרסום הדו"ח) לשנים 2026 ואילך לעומת היקף התקבולים מדמי חכירה כפי שהיה צפוי נכון ליום 31 בדצמבר 2024, נובע בעיקר ממימוש, ברבעון השני לשנת 2025, של עסקאות החכרת שני מטוסי איירבוס 100-220 לחברת התעופה Delta Air Lines, כאשר מנגד התווספו לתקבולים הצפויים לשנים 2026 ואילך תקבולי דמי חכירה לקבל בגין החכרות מטוס איירבוס 200-320 ומטוס בואינג 737-800 אשר החברה השלימה את רכישתם (עם הסכמי החכרתם) בחודש מאי 2025 ובחודש פברואר 2026, בהתאמה.

#### עונתיות

2.7

הכנסות קבוצת גלובל ליסינג אינן מושפעות מעונתיות.

#### כושר ייצור

2.8

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

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

צי המטוסים של קבוצת גלובל ליסינג הינו הרכוש הקבוע העיקרי של פעילותה, והוא כולל מטוסי נוסעים מסחריים מתוצרת איירבוס ובואינג.

צי המטוסים של קבוצת גלובל ליסינג מנה נכון למועד הדו"ח 3 מטוסים (למועד פרסום הדו"ח 4 מטוסים), זאת לעומת צי מטוסים של 4 מטוסים נכון ליום 31 בדצמבר 2024 וליום 31 בדצמבר 2023.

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

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

שנת ייצור	כמות מטוסים	סוג המטוס
<b>איירבוס</b>		
2012	1	330-200
2000	1	330-300 (*)
2014	1	320-200
<b>בואינג</b>		
2014	1	737-800
	<b>4</b>	<b>סה"כ</b>

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

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

באשר לביצוע הערכות שווי לבחינת סכום בר השבה של מטוסים בצי בתקופת הדוח, ביום 30 בספטמבר 2025 בחנה גלובל ליסינג את סכום בר ההשבה של מטוס האיירבוס 330-200. יצוין כי ליום 31 בדצמבר 2025 לא זוהו סימנים לאפשרות של ירידת ערך בשווי מטוסי החברה לאותו מועד. לפרטים נוספים ראו ביאור 9ה לדוחות הכספיים.

יתרת העלות המופחתת של 3 המטוסים שהיו בבעלות קבוצת גלובל ליסינג ליום 31 בדצמבר 2025 עמדה על סך של כ-63.7 מיליון דולר. שווי השוק לפי מחירונים מקובלים לערכי מטוסים הפנויים למכירה מיידית, ללא חוזה חכירה - Current Market Value של 3 מטוסים אלו ליום 31 בדצמבר 2025 עמד על כ-72.6 מיליון דולר.

להלן פרטים בדבר השינויים במצבת צי המטוסים של קבוצת גלובל ליסינג ועלותם המקורית לפי תקופות (הסכומים באלפי דולר):

2021	2022	2023	2024	2025	
274,278	349,133	252,610	174,639	174,639	לתחילת התקופה
74,855	1,310	751	-	(*) 28,805	שנרכשו בתקופה
-	(97,833)	(78,722)	-	(72,821)	שנמכרו בתקופה
349,133	252,610	174,639	174,639	130,623	לתום התקופה
6	8	6	4	4	לתחילת התקופה
2	-	-	-	1	שנרכשו בתקופה
-	2	2	-	2	שנמכרו בתקופה
<u>8</u>	<u>6</u>	<u>4</u>	<u>4</u>	<u>3</u>	<u>לתום התקופה</u>

(\*) כולל 500 אלפי דולר בגין פקדון על חשבון עסקה לרכישת מטוס יחד עם הסכם החכרתו.

**הון אנושי** 2.10

2.10.1 גלובל ליסינג אינה מעסיקה עובדים ושירותי ההנהלה והניהול הנדרשים לצורך פעילותה מסופקים לה על-ידי כנפיים במסגרת הסכם למתן שירותי ניהול הקיים ביניהן. לפרטים אודות הסכם הניהול (אשר הוארך מחדש לתקופה של שלוש (3) שנים עד לתום חודש אוקטובר 2026) ראו ביאור 19 לדוחות הכספיים.

2.10.2 החל מסוף דצמבר 2024 מקבלת החברה שירותי יו"ר דירקטוריון ממר נמרוד בורוביץ. לפרטים ראו ביאור 19 לדוחות הכספיים.

2.10.3 כמו כן, מקבלת גלובל ליסינג שירותי ייעוץ וטיפול בנושאים טכניים/תחזוקתיים הקשורים לצי המטוסים, לפי הסכם עם נותן שירותים זר. מעת לעת ובמידת הצורך מסתייעת החברה בנותני שירותים חיצוניים, כגון בנושאים טכניים/תחזוקתיים.

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

2.10.5 לפרטים בדבר גמול לדירקטורים בגלובל ליסינג, ראו ביאור 19 לדוחות הכספיים.

**ספקים** 2.11

בואינג ואיירבוס הינם שני הספקים היחידים כמעט האחראים על ייצור מטוסי סילון מתוצרת מערבית ובהתאם לחברה (כמו גם ליתר החברות הפועלת בשוק התעופה ושוק החכרת המטוסים) תלות בספקים אלו. כמו כן, בעולם יש מספר מצומצם של יצרני מנועים למטוסי סילון, ביניהם Pratt, Rolls Royce, GE & Whitney, CFM-ו החולשים על נתח שוק גדול ואשר להם לרוב החזקות גם בבתי המלאכה המורשים לתיקון ושיפוץ מנועים.

**הון חוזר** 2.12

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

ליום 31 בדצמבר 2025, לפי דוחות מאוחדים, לחברה הון חוזר חיובי בסך של כ-21.1 מיליון דולר בהשוואה להון חוזר חיובי בסך של כ-0.5 מיליון דולר, לפי דוחות מאוחדים, ליום 31 בדצמבר 2024.

תחשיב ההון החוזר ליום 31 בדצמבר 2025 וליום 31 בדצמבר 2024 לא כולל יתרת פקדונות בנקאיים לא שוטפים בסך של 10 מיליון דולר אשר משקפת את מחויבות החברה כלפי מממנים לשמור בקופתה יתרת מזומנים מינימאלית, וכן תקבולים נוספים, שאינם כלולים ברכוש השוטף, אשר צפויים להתקבל במהלך 12 החודשים לאחר תאריך הדוח.

לפירוט נוסף לגבי ההון החוזר ראו סעיף 5.4 לדוח הדירקטוריון.

**מימון** 2.13

**כללי** 2.13.1

ככלל, פעילות קבוצת גלובל ליסינג ממומנת מהונה העצמי ומהון זר הכולל הלוואות מתאגידים בנקאיים בארץ ובח"ל וכן באמצעות סדרות אגרות חוב, כאשר ההון הזר נועד, בעיקרו, לממן את רכישת מטוסי קבוצת גלובל ליסינג.

עסקאות רכישת המטוסים של קבוצת גלובל ליסינג ממומנות בדרך כלל בהלוואות דולריות לזמן ארוך על-ידי בנקים ישראלים ו/או בנקים בחו"ל. שיעור המימון הבנקאי בגין העסקה (כולל הבאה בחשבון של מסגרות אשראי הניתנות לניצול לאורך תקופת החכירה) נע בדרך כלל בין 60%-80% מערך המטוס (כאשר ממוצע שיעור זה לגבי העסקאות הקיימות נכון למועד פרסום הדו"ח עומד על כ-43% מערך המטוס בתחילתן). בחלק מן המקרים עסקת המימון הבנקאי כוללת מימון ראשוני לצד מסגרות אשראי לניצול במהלך תקופת החכירה. יתרת עלות העסקה ממומנת מאמצעיה העצמיים של קבוצת גלובל ליסינג ובמקרים מסוימים גם מפקדונות שמשולמים על-ידי החוכרים על-פי הסכמי החכירה הקיימים עימם, כאשר ישנם מקרים בהם, בהתאם למבנה עסקת החכירה, מבוצע קיזוז ממחיר המכירה של יתרת הפקדות חוכרים שנצברה, והחברה נכנסת בנעלי המוכרת לעניין זה מכוח הסכם החכירה.

כיום לחברה סדרה אחת של אגרות חוב הנסחרות בבורסה - אגרות החוב (סדרה ג'), אשר אינן מובטחות בבטוחות ו/או בשעבודים כלשהם.

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

למועד פרסום הדוח, לחברה מימון בנקאי משני בנקים: בנק זר אחד, אשר העמיד לחברה הלוואות בגין מטוס האיירבוס 330-200 ובגין מטוס האיירבוס 320-200, כאשר הלוואות אלו הינן ללא זכות חזרה לחברה (Non-Recourse) ומוגבלות רק לפירעון מהנכסים המשועבדים; בנק ישראלי אחד, אשר העמיד לחברה הלוואה בקשר עם רכישת מטוס הבואינג 737-800, כאשר הלוואה זו הינה עם זכות חזרה (Recourse) לחברה, נוסף על הנכסים המשועבדים לטובת הבנק האמור.

היתרה הבלתי מסולקת של ההלוואות הבנקאיות אותן נטלה קבוצת גלובל ליסינג נכון ליום 31 בדצמבר 2025 ולמועד פרסום הדוח הסתכמה בסך של כ-24.2 מיליון דולר וכ-33.4 מיליון דולר, בהתאמה (כאשר מתוך יתרות אלו, שיעור של 100% (למועד הדוח) וכ-70% (למועד פרסומו), בהתאמה, הינן הלוואות (Non-Recourse), וזאת בהשוואה לסך של כ-53.5 מיליון דולר, נכון ליום 31 בדצמבר 2024 (כלל ההלוואות הינן הלוואות (Non-Recourse)).

לחברה תשקיף מדף בתוקף נושא תאריך 12 במאי 2023, אשר תוקפו המקורי הוארך בשנה נוספת עד ל-11 במאי 2026, אשר מאפשר לחברה הנפקת ניירות ערך נוספים עד למועד האמור. בכוונת החברה לפנות לרשות ניירות ולהגיש בקשה לקבלת היתר לתשקיף מדף חדש.

2.13.2 אגרות חוב; דירוג

לפרטים בקשר לאגרות החוב ולדירוג ראו סעיפים 18 ו-19 לדוח הדירקטוריון וביאור 11 לדוחות הכספיים.

2.13.3 פרטים בדבר הלוואות

(א) להלן פרטים בדבר ההלוואות אשר הועמדו לקבוצת גלובל ליסינג (לא כולל אגרות חוב (סדרה ג') (מפורט לעיל) נכון ליום 31 בדצמבר 2025 וליום פרסום הדוח, בהתאמה (מטבע האשראי של כל ההלוואות להלן הינו בדולר ארה"ב):

מאפייני המלווה ופרטי הלוואות	נשוא ההלוואות והביטחונות להן	סך יתרה בלתי מסולקת (באלפי דולר)	יתרת עלות המטוסים ליום 31 בדצמבר 2025 (באלפי דולר)	סוג הריבית (1)	תדירות פירעון	מועד פירעון סופי	יתרת "בלון" (באלפי דולר)
הלוואות מבנק זר Non-Recourse	A330-200	11,722 (2)	30,418	קבועה	חודשי	2028	6,000
	A320-200	12,486 (3)	28,005	קבועה	חודשי	2028	10,000

מאפייני המלווה ופרטי הלוואות	נשוא ההלוואות והביטחונות להן	סך יתרה בלתי מסולקת ליום פרסום הדוח (באלפי דולר)	יתרת עלות המטוסים ליום 31 בדצמבר 2025 (באלפי דולר)	סוג הריבית (1)	תדירות פירעון	מועד פירעון סופי	יתרת "בלון" (באלפי דולר)
הלוואות מבנק זר Non-Recourse	A330-200	11,256 (2)	30,418	קבועה	חודשי	2028	6,000
	A320-200	12,217 (3)	28,005	קבועה	חודשי	2028	10,000
הלוואה מבנק ישראלי Recourse	B737-800	9,901 (4)	-- (5)	משתנה	חודשי	2029	5,000

(1) שיעור הריבית המשוקלל בהלוואות אלו ליום 31 בדצמבר 2025 וליום פרסום הדוח הינו כ-6.85% וכ-6.67% לשנה, בהתאמה.

(2) ההלוואה המוצגת בשורה זו הינה הלוואה אשר ניטלה בחודש דצמבר 2023 בגין המטוס המוכר לחברת Iberia. לפרטים נוספים אודות הלוואה זו ראו ביאור 10ב(3) לדוחות הכספיים.

(3) ההלוואה המוצגת בשורה זו הינה הלוואה אשר ניטלה בחודש מאי 2025 למימון רכישת המטוס המוכר לחברת Volaris. ביחס להלוואה זו, הסכם ההלוואה כולל גם מסגרת אשראי בהיקף של עד 6.2 מיליון דולר, אשר טרם נמשכה למועד זה. לפרטים ראו ביאור 10ב(4) לדוחות הכספיים.

(4) לאחר תאריך הדוח, בחודש פברואר 2026, נטלה החברה מימון מבנק ישראלי בקשר עם רכישת המטוס המוכר לחברת Eastar Jet. ביחס להלוואה זו, הסכם ההלוואה כולל גם מסגרת אשראי בהיקף של 6 מיליון דולר, אשר טרם נמשכה למועד זה. לפרטים נוספים ראו ביאור 10ב(5) לדוחות הכספיים.

(5) מטוס זה נרכש לאחר תאריך הדוח.

בכל הנוגע להלוואות הקיימות למועד הדוח ולמועד פרסומו, אלו לא כוללות מחויבות לעמידה באמות מידה פיננסיות (covenants), כאשר נכון למועד זה החברה עומדת בכל ההסכמות והתניות אחרות כלפי הבנקים ולא התקיימו תנאים המקימים עילה להעמדת ההלוואות לפירעון מיידי. לפרטים נוספים בדבר הלוואות, ראו ביאור 10 לדוחות הכספיים.

(ב) להלן פרטים בדבר תזרים עתידי מהכנסות דמי חכירה מהחכרת המטוסים המוכרים הקיימים של קבוצת גלובל ליסינג בניכוי פרעון הלוואות אשר הועמדו לקבוצת גלובל ליסינג (באלפי דולר) (כולל אגרות החוב (סדרה ג'))<sup>25</sup> נכון למועד הסמוך למועד פרסום הדוח, לפי התקופות המפורטות להלן:

תקבולים צפויים מדמי חכירה (1)	פרעון קרן הלוואות, ללא פרעון הלוואות "בלון" (4)	ריבית הלוואות (5)	תזרים נטו לפני פרעון הלוואות "בלון"	פרעון יתרת קרן הלוואות "בלון"	תזרים נטו לאחר פירעון יתרת הלוואות "בלון"	סה"כ פרעון קרן הלוואות	
8,590	6,569	2,537	(516)	-	(516)	6,569	4/26-3/27
7,600	6,763	2,132	(1,295)	-	(1,295)	6,763	4/27-3/28
4,048	2,625	1,006	417	21,293	(20,876)	23,918	4/28-3/29
1,140	856	204	80	5,000	(4,920)	5,856	4/29-3/30
<b>21,378</b>	<b>16,813</b>	<b>5,879</b>	<b>(1,314)</b>	<b>26,293</b>	<b>(27,607)</b>	<b>43,106</b>	<b>סה"כ</b>

(1) תקבולים צפויים מדמי חכירה בהתאם להסכמים החתומים למועד פרסום הדוח (ללא הבאה בחשבון של מימוש אופציות חוכרים, ככל וישנן)<sup>26</sup>.

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

(3) כמו כן, התזרים העתידי כמפורט בטבלה לעיל אינו כולל תקבולי / תשלומי רזרבות מול החוכרים השונים (כיום מנגנון תשלום רזרבות קיים בהסכם להחכרת גוף מטוס האיירבוס 300-330 ומטוס בואינג 737-800).

(4) בטבלה זו, המונח "הלוואות" כולל, בין היתר, גם את ההלוואה שהתקבלה לאחר תאריך הדוח למימון רכישת מטוס בואינג 737-800 כאמור בביאור 10ב(5) לדוחות הכספיים וגם את אגרות החוב (סדרה ג'). טבלה זו לא כוללת השפעת משיכת מסגרות אשראי קיימות כמפורט בסעיף 2.13.6 להלן.

(5) למועד פרסום הדוח, כלל ההלוואות כאמור הינן הלוואות בריבית קבועה למעט ההלוואה למימון רכישת מטוס בואינג 737-800 כאמור לעיל, אשר הינה בריבית משתנה. הנתונים בדבר היקף פירעונות הריבית החזויים מבוססים על רמת הריבית הנהוגה סמוך למועד פרסום הדוח כאשר מטבע הדברים, שיעורי ריבית אלו עשויים להשתנות ולהשפיע על ההיקף הצפוי של פירעונות הריבית בגין ההלוואה שהינה בריבית משתנה. לפרטים אודות תנודות בשיעורי הריבית ראו בסעיף 1.6.7 לעיל.

**יצוין, כי הנתונים הנוגעים לתקבולים הצפויים מדמי החכירה בתקופות לעיל וכמפורט בטבלה, מבוססים על הסכמי חכירה בין גלובל ליסינג לבין החוכרים. בהתאם, מדובר במידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך התשכ"ח - 1968 (להלן: "חוק ניירות ערך"), ולאור האמור, אין ודאות, כי**

<sup>25</sup> לפרטים בדבר יתרת מועדי פירעון (קרן וריבית) אגרות החוב (סדרה ג') ראו ביאור 11 לדוחות הכספיים. בהקשר זה יצוין כי אגרות החוב (סדרה ג') אינן מובטחות בבטוחה כלשהי או בעסקה ספציפית.

<sup>26</sup> הנתונים בטבלה אינם מביאים בחשבון צבר הזמנות בקשר עם החכרת המשך של גוף מטוס האיירבוס 300-330, כאשר למועד זה נחתם בין החברה לבין הלקוח הייעודי החדש מכתב כוונות להחכרתו ללקוח החדש, אך טרם נחתם בין הצדדים הסכם מחייב.

המידע הנ"ל אכן יתממש בפועל וזאת בין היתר, בשל התרחשותם של אירועים כדוגמת ביטול הסכמי החכירה לפני הגיעם לסיום, הפרת הסכמים אלה על-ידי החוכרים או שינויים בדמי החכירה על-פי הסכמי חכירה אלו (או התקשרות בהסכמי חכירה חלופיים בדמי חכירה נמוכים יותר במקרה של ביטול הסכמים קיימים), וזאת מבלי לגרוע מאפשרות התקיימותם של יתר גורמי הסיכון המפורטים בסעיף 3 להלן. הערכות החברה בדבר יכולתה לפרוע את הלוואות הבלון באמצעות תמורה ממימוש המטוסים וכן קבלת הלוואות חדשות, הינה מידע צופה פני עתיד, כהגדרתו בחוק ניירות ערך, אשר מבוססת על האומדנים המקובלים בשוק למחירים עתידיים של מטוסים וכן יכולת קבוצת גלובל ליסינג לקבל הלוואות בעתיד, בהתאמה.

מגבלות והתחייבויות שנטלה גלובל ליסינג כלפי מחזיקי אגרות החוב 2.13.4

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

גיוס ממקורות נוספים 2.13.5

להערכת גלובל ליסינג, בשנה הקרובה לא יידרש גיוס ממקורות נוספים לצורך כיסוי תפעול עסקיה השוטפים בהתאם למתכונת הפעילות הקיימת והצי הקיים. כמפורט בסעיף 2.17 להלן, למועד זה בקופת החברה יתרות מזומנים משמעותיות לאחר מהלכים שעשתה בשנה שחלפה לטיוב הצי וביניהם מימוש שני מטוסי האיירבוס (100-220) והחברה מייצגת שימוש בחלק מיתרות אלו למימון מרכיב ההון הנדרש לצורך ביצוע עסקאות חדשות. במקרה של ביצוע עסקאות רכישה נוספות אשר ידרשו הון נוסף מעבר לשימוש ביתרות המזומנים הקיימות כאמור לעיל, תידרש החברה לגיוס הון נוסף לשם מימון רכיב ההון העצמי בעסקאות החדשות (הנ"ל אפשר שיעשה בדרך של גיוס הון ו/או חוב שאינו ייעודי ו/או בדרך של מימוש מטוסים קיימים), כאשר בכל מקרה בכוונת קבוצת גלובל ליסינג להמשיך ולגייס הלוואות לצורך רכישת מטוסים אלו, כפי שנהגה עד היום, כמתואר לעיל, כחלק בלתי נפרד מתהליך מימונה של עסקה לרכישת מטוס. בנוסף, החברה בוחנת כל העת את מבנה המימון הקיים על רכיביו לרבות האפשרות לבצע מימון מחדש למימונים מסוימים וזאת לצורך ייעול מבנה המימון של החברה.

מסגרות אשראי 2.13.6

למועד הדו"ח עמדה לחברה מסגרת אשראי שטרם נוצלה בסך של עד 6.2 מיליון דולר מכוח הסכם ההלוואה עם הבנק הזר אשר מימן את רכישת מטוס האיירבוס 200-320, כאשר למועד פרסום הדו"ח עומדת לחברה מסגרת אשראי נוספת, שטרם נוצלה, בסך של 6 מיליון דולר, מכוח הסכם ההלוואה עם הבנק הישראלי אשר מימן את רכישת מטוס הבואינג 737-800 שרכישתו הושלמה בתחילת חודש פברואר 2026.

לגלובל ליסינג נכסים הניתנים לשימוש כבטחונות לאשראי נוסף. נכסים אלה כוללים בעיקר גוף מטוס (איירבוס 300-330) המוחכר לחברת תעופה בסקנדינביה, נכס הנדל"ן שבבעלות החברה בשדה דב, וכן יתרות מזומנים ופקדונות בבנקים. לפירוט לעניין נכסים שאינם משועבדים, ראו ביאור 19 לדוחות הכספיים.

לפרטים לרבות ביחס לשומות סופיות ראו ביאור 14 לדוחות הכספיים.

### איכות הסביבה

2.15

בעולם, לרבות בישראל, קיימות מגבלות שונות על הפעילות התעופתית שמטרתן לצמצם ולהגביל את מפגעי הרעש ופליטת גזים מפעילות תעופה. בכל הנוגע להיבטי רעש, בשדות תעופה שונים בעולם קיימות הגבלות לגבי זמני ההמראה והנחיתה של מטוסים. כמו כן, האיחוד האירופי אימץ תקנות ספציפיות (Regulation (EU) No 598/2014) הנוגעות למגבלות תפעול הנוגעות לרעש ממטוסים. כפועל יוצא, בארצות מסוימות קיימות תקנות בדבר איסור על הפעלת מטוסים שאינם עומדים במגבלות הני"ל. בשנת 2019, למשל, החליט האיחוד האירופי על ה-"European Green Deal", שמטרתה הפיכת אירופה לירוקה יותר, בין היתר תוך צמצום השימוש בגורמים מזהמים (לדוגמת פליטת גזים מפעילות תעופה)<sup>27</sup>, ואשר צפויה להשפיע גם על חברות התעופה בצורך להפוך את פעילותן ל"ירוקה" יותר. מגבלות אלה עלולות לפגוע ביכולת למכור ולהחכיר מחדש מטוסים (בעיקר ישנים) הנמצאים ברשות קבוצת גלובל ליסינג או לחייב השקעות נוספות בהתאמתם למגבלות, או להביא להכבדה בעלויות חברות התעופה הפועלות בשוק. עלות השקעות אלו, אם תהיינה, נחלקת ברוב המקרים בין החוכרים לגלובל ליסינג בהתאם להסכמים שביניהן. לפרטים בדבר מגבלות רעש ואיכות הסביבה כסיכון ענפי, ראו סעיף 3.2(ו) להלן.

### הסכמים מהותיים

2.16

הסכמי החכירה של קבוצת גלובל ליסינג עם לקוחותיה המהותיים לפרטים ראו סעיף 2.3 לעיל.

2.16.1

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

2.16.2

הסכם הניהול בין גלובל ליסינג לבין כנפיים. לפרטים ראו ביאור 19 לדוחות הכספיים.

2.16.3

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

2.16.4

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

2.16.5

### יעדים ואסטרטגיה עסקית; צפי להתפתחות בשנה הקרובה

2.17

לאחר ששנת 2024 הייתה שנה חשובה של יציבות והתבססות בראי החברה אשר כללה גם הקטנה ופישוט מבנה החוב, בשנת 2025 ועד למועד פרסום הדו"ח המשיכה החברה בביצוע מהלכים משמעותיים, שעיקרם: השלמת תהליך מימוש יתרת ההחזקה ב-TUS; מהלך חשוב של טיוב הצי בדרך של מימוש שני מטוסי האיירבוס 100-220 המוכרים לחברת התעופה האמריקאית Delta - שתי עסקאות מכירה אשר הניבו לחברה, לאחר פירעון החוב הבנקאי בגינם, תזרים פנוי משמעותי; ובצד הרכישות - השלמת שתי עסקאות רכישת מטוסים (במאי 2025 ופברואר 2026), של מטוסים בסגמנט המטוסים של אמצע החיים (Mid-life), בו החברה מתמחה, מטוסים המוכרים לחברות תעופה שהינן לקוחות חדשים של החברה, ואשר נרכשו יחד עם הסכמי החכרתם. שתי עסקאות אלו הינן עסקאות רכישה ראשונות שביצעה החברה מזה שנים אחדות.

<sup>27</sup> ראו בכתובת: [https://ec.europa.eu/clima/policies/eu-climate-action\\_en](https://ec.europa.eu/clima/policies/eu-climate-action_en)

במבט קדימה לשנת 2026, בכוונת החברה להמשיך להרחיב את צי מטוסיה באמצעות איתור, בחינה וביצוע של עסקאות חדשות לרכישת מטוסים והחכרתם, תוך מיקוד במטוסים באמצע חייהם (Mid-life). זאת, בשים לב למגמות בשוק, דרישות ההון, יכולות המימון ובחינת רמות התשואה והסיכון בעסקאות בהתאם לפלח השוק הרלוונטי.

ככלל, החברה ממוקדת כיום באיתור עסקאות העונות על הקריטריונים הבאים, כולם או רובם:

(א) סוג מטוס: דגמי מטוסים צרי גוף באמצע חייהם ובדגש על מטוסים סחירים ובעלי ביקוש בשוק, עם יתרון למטוסים עם הסכם חכירה קיים בעל יתרת תקופת חכירה משמעותית של מספר שנים או לחילופין פוטנציאל ברור להחכרת המשך לחוכר הקיים או חוכר חדש;

(ב) סוגי חוכרים: מטוסים המוחכרים ללקוחות מוכרים ובעלי ניסיון (ללא עדיפות מיוחדת לחברות מסוג מסוים (Charter, Low-cost, Legacy), מטען וכדומה)), לעתים גם אם לא מהמעלה הראשונה (קרי, גם לקוחות מדרג Tier 2 ולעיתים Tier 3) בכפוף לתמחור מתאים של רמת הסיכון אל מול התשואה בעסקה;

(ג) פעילות החוכרת ומקום רישום המטוס הינם בסביבה משפטית (jurisdiction) נוחה בעבור חברות החכרת מטוסים לשם יכולת מימוש הזכויות במטוס בעת הצורך;

(ד) מבחינת פרופיל הסיכון של החוכרים: פרופיל הסיכון נבחן בכל עסקה באופן פרטני, כאשר העיקרון המנחה הוא שככל שמדובר בחוכר בסיכון גבוה יחסית, תכלול העסקה תשלום חודשי שוטף של הפקדות חוכרים על ידי החוכר (חלף מנגנון של התחשבנות באשר למצב חיי המטוס בסוף עסקת ההחכרה), ובפרופיל סיכוי-סיכון משמעותי יותר. יצוין, כי שתי עסקאות הרכישה שבוצעו בשנה שחלפה, למשל, משקפות פרופיל סיכון-סיכוי שונה, תוך יישום של העיקרון האמור לעיל;

(ה) התשואה: החברה שואפת להשיג תשואה שנתית ממוצעת דו ספרתית לפחות על ההון המושקע בכל עסקה, זאת בכפוף וכתלות לתקופת העסקה בשנים, טיב החוכר, היקפי ומועדי התקבולים השונים, מנגנון הפיצוי בגין השימוש במטוס, יכולת ניצול המטוס לרבות לחכירות המשך, מכירת המטוס בתום התקופה, וכדומה.

בהקשר זה יצוין כי יתרת המזומנים הנוכחית של החברה למועד פרסום דוח זה, ולאחר שמביאים בחשבון את מתכונת עסקיה הנוכחית לרבות התחייבויות עתידיות בקשר עם צי המטוסים הקיים (דוגמת השבת הפקדות חוכרים בעת ביצוע שיפוצים) והותרת כרית מזומנים מינימאלית בקופה, מאפשרת לחברה ביצוע עסקאות רכישת מטוסים בהיקף משוער כולל של כ-75 מיליון דולר (זאת בהנחה של ביצוע עסקאות שכאלו תוך נטילת רכיב של מימון בנקאי בגין העסקה בשיעורי מימון דומים לעסקאות הרכישה אותן ביצעה ומבצעת החברה מעת לעת), המשקף סדר גודל של שלושה (3) מטוסים בהתאם לפלח השוק אליו מכוונת החברה, כאשר בכוונת החברה לפעול לביצוע עסקאות כאמור בשנה הקרובה. כאמור בסעיף 2.13.5 לעיל, המשך הרחבת צי המטוסים מעבר לאמור לעיל (קרי השימוש ביתרות הנוכחיות) ידרוש גיוס נוסף לשם מימון רכיב ההון העצמי בעסקאות נוספות אלו, והחברה בוחנת אפשרויות לגיוס הון נוספים, ממקורות הון עצמי ו/או חוב במטרה לתמוך בכך, והכול בכפוף ובהתאם לצרכים, לתנאי השוק, לעלויות המימון ולשיקולי כדאיות כלכלית.

להשלמת התמונה יצוין כי כחלק מהבחינה המבוצעת לאיתור עסקאות חדשות כאמור לעיל, המבוססת על יכולות החברה הקיימות לרבות מוניטין החברה בקרב המחכירים והגופים הפועלים בשוק, בוחנת החברה גם מתוויים ומודלי השקעה ורכישת מטוסים נוספים הנפוצים בשוק הליסינג, דוגמת רכישת זכויות בקרנות המשקיעות במטוסים או בפורטפוליו של מטוסים המוחכרים ללקוחות שונים. בנוסף, במסגרת הליכי איתור העסקאות בוחנת ומקיימת החברה מעת לעת שיתופי פעולה עם חברות ליסינג, גופי ניהול הפועלים בשוק וגופים פיננסיים נוספים, לצורך הגשת הצעות וביצוע עסקאות משותפות

וזאת במטרה להגדיל את היקף הפעילות, לפזר סיכונים ולנצל יתרונות יחסיים בגישה לעסקאות, מימונם וניהולן. במקביל, החברה הינה בשלבים ראשוניים של בחינת כניסה לתחום החכרת מנועים (הדומה באופיו לתחום הראשי של החכרת מטוסים), בעצמה ו/או עם אחרים, בדגש על סוגי המנועים המשמשים מטוסים צרי גוף, וזאת כנדבך משלים לפעילות הליבה של החכרת המטוסים, תוך ניצול סינרגיות מימוניות, ניהוליות ומסחריות.

### 3. דיון בגורמי סיכון

להלן סקירה של גורמי הסיכון איתם מתמודדת הקבוצה במסגרת פעילותה:

#### סיכוני מאקרו

3.1

- (א) **חוסר יציבות בכלכלה העולמית ובשווקים הפיננסיים** - פעילות הקבוצה חשופה להשפעות של הכלכלה העולמית ושל השווקים הפיננסיים. חוסר יציבות בכלכלה העולמית ובשווקים הפיננסיים, עשוי להשפיע לרעה על פעילות הקבוצה, בין היתר, להביא ל: (א) הקשחת מדיניות העמדת האשראי על-ידי הגורמים המממנים, אשר עשויה להביא לפגיעה בזמינותם של מקורות מימון לביצוע עסקאות ולצמצום היכולת לבצע מימון עסקאות החכרת מטוסים; (ב) קיטון בביקוש הלקוחות; (ג) הדבר עשוי להביא לירידה בדמי החכירה, להחזרת מטוסים או לפשיטת רגל של לקוחות, לעליה בעלויות המימון ולדרישה גדולה יותר לביטחונות בהלוואות חדשות. בכל אחד מהאירועים האמורים יש כדי להשפיע לרעה על הכנסות הקבוצה והתחייבויותיה, וכפועל יוצא גם על תוצאותיה הכספיות.
- (ב) **אירועי לחימה, פעילות טרור, אירועים מדיניים, ביטחוניים וסכסוכים גיאופוליטיים** - לפעולות טרור בין לאומיות, לאיומי טרור על התעופה הבינלאומית וכן לאירועי לחימה (דוגמת המערכה עם איראן שהחלה בסוף פברואר 2026), משברים מדיניים ומתיחויות או אירועים וסכסוכים גיאופוליטיים, בוודאי כאלו שיש להם השפעה לרעה על מחירי הנפט, נתיבי הטיסה והיחסים בין מדינות, תיתכן השפעה מידית לרעה על הביקוש לתובלת נוסעים ומטען, בין אם באזורים מסוימים ובין אם באופן רחב וגלובלי יותר, דבר אשר משפיע בסופו של דבר גם על ענף החכרת המטוסים בהתאם, ובכלל כך על פעילות הקבוצה ותוצאותיה העסקיות.
- (ג) **התפרצות מגיפות ואסונות טבע** - גורמים חיזוניים כגון פגעי טבע (למשל, התפרצות הרי געש; רעידות אדמה; צונאמי) וכן להתפתחות מגיפות (דוגמת מגפת הקורונה ומגיפות קודמות כגון שפעת החזירים, הסארס והאבולה), השפעה שלילית על תנועת נוסעים לאזורי האסון ועל תנועת הנוסעים בעולם ככלל, דבר העלול לפגוע בפעילות חברות התעופה בעולם, ביניהן גם חברות התעופה הנמנות על לקוחות הקבוצה. פגיעה כאמור עלולה לגרום ללקוחות הקבוצה שלא לעמוד בהתחייבויותיהם כלפי הקבוצה וכן עלולה להביא לשינויים דרסטיים בשוק התעופה ככלל, דבר אשר ישפיע על ההיצע והביקוש בשוק זה.
- (ד) **חשיפה לשינויים בשיעורי ריבית משתנה** - חלק ממימון פעילות הליסינג של הקבוצה (וכיום - חלק שאינו גדול) נעשה באמצעות הלוואות בריבית משתנה. לפיכך, שינויים מהותיים בשיעורי הריבית המשתנה, עלולים להשפיע על עלויות המימון של הקבוצה בקשר עם הלוואות אלו באופן אשר עשוי להשפיע על תוצאותיה. להקטנת חשיפה זו, לחברה מדיניות גידור ריבית לגבי תיק האשראי של החברה, כמפורט בביאור 17 לדוחות הכספיים.
- (ה) **חשיפה לסיכוני מטבע** - בקשר עם התמורה מהנפקת אגרות החוב (סדרה ג'), ביצעה החברה עסקאות גידור מטבע מסוג אופציה דולר/שקל בגובה ההתחייבות הכוללת של אג"ח (סדרה ג') שהונפקו (היות והתמורה הומרו לדולרים ומנגד ההתחייבות כלפי מחזיקי אגרות החוב (סדרה ג') הינה בשקלים). לשינויים בשער השקל אל מול הדולר השפעה על ההתחשבות בגין עסקאות הגידור הנ"ל.

- (א) **מחירי הדלק הסילוני** - הדס"ל הוא מרכיב מהותי בהוצאות התפעול של מוביל אווירי. מחירי הדס"ל נתונים לתנודות חדות, בוודאי בעת מתיחויות גיאופוליטיות או אירועים דומים להם השפעה על יצרניות הנפט ובהתאם על תפוקת הנפט בעולם, דוגמת השפעת המערכה עם איראן שהחלה בסוף פברואר 2026, אשר הביאה לעלייה חדה במחירי הנפט בעולם. בשל החשיבות של מרכיב הוצאתי זה רווחיות חברות התעופה שהינן לקוחות גלובל ליסינג עשויה להיות מושפעת באופן משמעותי עקב שינוי או תנודות מהותיות במחירי הדס"ל.
- (ב) **סיכונים כלליים העומדים בפני ענף התעופה** - פעילות הקבוצה מושפעת באופן ישיר מהמצב הכללי של ענף התעופה אשר מאופיין ברגישות יחסית גבוהה להשפעותיהם של סיכונים כלליים החלים על חברות תעופה. סיכונים אלו כוללים, בין היתר, נוסף על הסיכונים שהמתוארים תחת חלק סיכוני המאקרו שהינם גם סיכונים בעלי השפעה ייחודית על ענף התעופה והסיכון הנוגע למחירי הדלק הסילוני, את הסיכונים הבאים: (א) ביקוש לתנועה אווירית (תנועת נוסעים והטסת מטענים); (ב) עלויות עובדים, שביתות ומגבלות הסכמי עבודה; (ג) עלויות אחזקה; (ד) עלויות ביטוח; (ה) תלות מהותית במערכות ממוכנות; וכך- (ו) רגולציה מדינית.
- התממשותם של סיכונים אלה, עשויה להשפיע על הקבוצה, בין היתר, באופן הבא: (א) ירידה בביקוש להחכרת מטוסיה, דבר שיש בו כדי להביא לירידה בדמי החכירה לגבי מטוסים שתקופת החכרתם הסתיימה או לקשיים בהחכרתם; (ב) קשיים במכירת מטוסים; (ג) אי עמידת לקוחות בהתחייבויותיהם על-פי הסכמי החכירה.
- (ג) **עודף היצע בשוק המטוסים העולמי** - עודף היצע בשוק המטוסים העולמי (בין אם כללי ובין אם ביחס לסוגי מטוסים מסוימים) משפיע לרעה על מחירי המטוסים ועל גובה דמי החכירה שהקבוצה יכולה לגבות בגין החכרת מטוסיה. עודף היצע של מטוסים עשוי להביא להרעה ביכולתה של הקבוצה להחכיר מחדש ו/או למכור מטוסים עם סיומם של הסכמי חכירה או בעת החזרה מוקדמת של מטוס מוחכר כתוצאה ממשבר בקרב מי מלקוחותיה. כאמור בסעיף 1.6 לעיל, למועד זה מצוי שוק המטוסים דווקא בנקודה בה היצע המטוסים אינו עומד בקצב הביקוש לתעופה, וישנו ביקוש רב למטוסים, לרבות ביחס למטוסים וותיקים יותר שהיו פחות מבוקשים עד לתקופה האחרונה (הנ"ל תומך בביקוש למטוסים ובדמי החכירה בשוק, אך גם יוצר קושי מסוים בסביבת התחרות של המחכירים).
- (ד) **תחרות** - ענף התעופה מאופיין ברמת תחרות גבוהה, וכך גם נכון הדבר באשר לענף ליסינג המטוסים. תחרות זו הינה הן על המטוסים עצמם והן על חברות התעופה, שהינן הלקוחות. התחרות בין חברות הליסינג על חברות התעופה מחריפה מטבע הדברים בתקופות של עודף קיבולת. אנו רואים כי גם כיום, כאשר ישנו חוסר איזון מסוים בין הביקוש למטוסים מצד חברות התעופה אל מול היצע המטוסים בשוק, הדבר מביא להקשחת התחרות בקרב חברות הליסינג. כניסתן של חברות נוספות לשוק הליסינג כמו גם שינויים והתאמות מצד חברות קיימות עשויה להחריף את התחרות בתחום פעילות הליסינג, המשתנה בהתאם לסגמנט המתאים. לפרטים אודות התחרות ראו סעיף 2.5 לעיל.
- (ה) **שינויים רגולטוריים בענף והוראות יצרן** - שינויים בהסדרים רגולטוריים בענף התעופה בעולם כמו גם בהוראות יצרן, עשויים לחשוף את הקבוצה להוצאות בלתי צפויות, לייקר את העלויות הכרוכות בעסקאות החכרת מטוסים ולהקטין את מרווח הרווח של הקבוצה מעסקאות אלו, דבר שיש בו כדי להשפיע על תוצאותיה הכספיות של הקבוצה.
- (ו) **מגבלות רעש ואיכות הסביבה** - לשינוי במגבלות על פעילות חברות תעופה בנמלי תעופה, לרבות בשל איסור על הפעלת מטוסים בשל גורמי זיהום, רעש ואחרים, עלולה להיות השפעה מהותית

על התוצאות הכספיות של הקבוצה. מטבע הדברים, המגמה העולמית של מעבר למטוסים "ירוקים" וחדשים יותר באה באזורים רבים על חשבון מטוסים ותיקים יותר ומטכנולוגיות ישנות, כאשר החזקת מטוסים שכאלו עשויה לייקר את העלויות הכרוכות בעסקת החכרת מטוסים מסוג זה (החברה עצמה ממוקדת ומתמחה במטוסים בגילאי אמצע החיים (mid-life), שהינם מהטכנולוגיה הוותיקה יותר) ולהקטין את מרווח הרווח בעסקאות אלו ואף לפגוע בכדאיותן במקרים מסוימים, הן ביחס לעסקאות קיימות והן ביחס לעסקאות עתידיות.

(ז) **תלות ביצרני מטוסים** - כאמור בסעיף 2.9 לעיל, בעולם שתי יצרניות משמעותיות של מטוסי סילון מערביים, חברת "איירבוס" וחברת "בואינג". הפסקת פעילותה של בואינג או איירבוס, או דחייה במסירת מטוסים עשויה לגרום לחברות החוכרות את מטוסי הקבוצה קשיי תפעול. כדוגמה לכך אנו רואים את ההשפעה של האטת קצב מסירת המטוסים מצד היצרניות הגדולות בשנים האחרונות, על הנעשה בשוק. בצד ההשפעה על היקפי המטוסים החדשים בשוק והמעבר למטוסים חדשים, העיכובים מצד היצרניות בייצור מטוסים חדשים הביאו, עם החזרה המשמעותית לפעילות התעופה בעולם, לעלייה בביקוש למטוסים ישנים יותר, וללחץ להעלאת דמי חכירה ומחירים. כמו כן, וכמפורט בסעיף 2.9.1 לעיל, בעולם יש מספר מצומצם של יצרני מנועים למטוסי סילון, ביניהם GE, CFM, Pratt & Whitney, Rolls Royce, החולשים על נתח שוק גדול ואשר להם לרוב החזקות גם בבתי המלאכה המורשים לתיקון ושיפוץ מנועים, וקשיים בפעילותם של היצרנים או בתי המלאכה עשויים לגרום גם כן לקשיי תפעול מסוימים. דבר זה גם בא לידי ביטוי בפועל, לאור קשיי קליטה של מנועים מסוימים במטוסים החדשים דוגמת מנועי ה-GTF של Pratt & Whitney, דבר שהאט את היקף כניסת מטוסים חדשים אלו לשירות ואת היקף השימוש בהם (מנועים רבים עדיין אינם שמישים והובילו לקרקוע מטוסים), ולהתמודדות מצד היצרניות וחברות התעופה במתן מענה לסוגיה זו לשם התגברות על קשיים אלו.

### סיכונים ייחודיים לקבוצה

3.3

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

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

(ב) **ירידה בערכי מטוסים** - לערך המטוס בעת מימושו השפעה רבה על התוצאות הכספיות של הקבוצה. ירידה מהותית בערכי מטוסים עלולה לגרום לירידה בהון החברה. הון החברה מהווה כמו כן אמת מידה פיננסית כלפי מחזיקי אגרות החוב. בנוסף, לעיתים גם משמש ערכו של המטוס, בין היתר, כמרכיב לצורך בטחונות לבנקים המממנים את רכישת המטוסים על-ידי הקבוצה (יצוין כי כיום ההלוואות הקיימות אינן כוללות מרכיב של Loan to Value כאמת מידה פיננסית).

(ג) **עמידה באמות מידה פיננסיות** - בהתאם להתחייבויות אשר נטלה על עצמה החברה כלפי מחזיקי אגרות החוב שהנפיקה, נדרשת הקבוצה לעמוד באמות מידה פיננסיות שונות, אשר חלקן אינן בשליטתה (למשל, ירידה בהון העצמי, אשר נובעת למשל עקב חדלות פירעון של חוכר

או רישום הפרשה לירידת ערך מטוסים). אי עמידתה של החברה באמות המידה הפיננסיות מקנה זכות להעמיד לפירעון מידי את המימון שניתן, כאשר לחילופין, עשויים הגורמים המממנים כאמור לדרוש תוספות מצד הקבוצה לביטחונות הקיימים כבר בידיהם. יצוין כי כלפי הבנקים להם הלוואות קיימות למימון מטוסי החברה, אין לחברה התחייבות לעמידה באמות מידה פיננסיות.

(ד) **זמינות ועלות מקורות ההון והמימון** - מרכיבי ההון והמימון הינם מרכיבים חשובים בפעילות הליסינג. מאחר והחברה נוטלת מימון לצורך רכישת המטוסים ומימון פעילותה, ועלויות המימון הן רכיב מהותי בהוצאות הקבוצה, להתייקרות בעלות המימון ובזמינות המימון לקבוצה השפעה שלילית על עסקיה ורווחיותה, וכך גם במקרה של פגיעה בזמינות הון להשקעות, כאשר פגיעה בזמינות ועלות מקורות ההון והמימון והיקפם הינה בעלת השפעה גם על יכולת התחרות של החברה.

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

(ו) **אחריות מוצר** - החברה הינה הבעלים של המטוסים שהיא מחכירה. בעלות זו חושפת את החברה לתביעות בגין אחריות מוצר. על מנת להתמודד עם סיכון זה, החברה הינה מבוטחת נוספת בפוליסות הביטוח התעופתיות של החוכרים.

(ז) **התקפות סייבר, אבטחת מידע** - פעילות החברה מבוססת על מערכות מידע וזרימת המידע על בסיס אלקטרוני, כאשר גם הקשר עם לקוחותיה מבוצעת בחלקה הארי על בסיס אלקטרוני. משכך, איומי סייבר מהווים גורם סיכון בפעילות החברה, והחברה חשופה לאיומי והתקפות סייבר (כגון חדירה של גורמים בלתי מורשים למערכות, ניסיונות הונאה וסחיטה, וכדומה) אשר ככל ויצליחו עשויים להביא לנזקים ישירים ועקיפים כגון אובדן הכנסות ופגיעה במוניטין. ביחס לחברה, בשים לב לטיב פעילותה, סוג וטיב המידע שבידה, ובשים לב להיקף הפעילות הנוכחי, כמו גם צעדים שנקטו לגיבוי מערכות המידע של החברה, מעריכה החברה כי סיכון הסייבר אינו משמעותי מאוד בעת הנוכחית. החברה מבצעת בחינה וחיזוק מתמידים של נושא אבטחת המידע והמערכות כמענה לגידול בסיכון הנובע ממתקפות סייבר, באמצעות מומחים חיצוניים לרבות באמצעות נותן השירותים החיצוני בתחום מערכות המידע וכן פועלות ליישום נהלים והוראות שונות בתקשורת אל מול הלקוחות והגורמים השונים עמם היא נמצאת בקשר עסקי. נושא זה אף נידון ונבחן על ידי מבקר הפנים של החברה, והחברה אימצה נהלים וצעדים נוספים לשם חיזוק אבטחת המידע בחברה.

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

מידת השפעה על עסקי החברה			גורמי הסיכון
השפעה מועטה	השפעה בינונית	השפעה רבה	
			<b><u>סיכוני מאקרו</u></b>
		+	חוסר יציבות בכלכלה העולמית ובשווקים הפיננסיים
		+	אירועי לחימה, פעילות טרור, אירועים מדיניים, ביטחוניים וסכסוכים גיאופוליטיים
		+	התפרצות מגיפות ואסונות טבע
	+		חשיפה לשינויים בשיעורי ריבית משתנה
+			חשיפה לסיכוני מטבע
			<b><u>סיכונים ענפיים</u></b>
	+		מחירי הדלק הסילוני
		+	סיכונים כלליים העומדים בפני ענף התעופה
+			עודף היצע בשוק המטוסים העולמי
		+	תחרות
+			שינויים רגולטוריים בענף והוראות יצרן
	+		מגבלות רעש ואיכות הסביבה
+			תלות ביצרני מטוסים
			<b><u>גורמי סיכון ייחודיים</u></b>
		+	תלות בלקוחות הקבוצה; פיזור לקוחות קטן וחדלות פירעון של חוכרים
		+	ירידה בערכי מטוסים
+			עמידה באמות מידה פיננסיות
		+	זמינות ועלות מקורות ההון והמימון
+			שינויים בחקיקת המס החלה על חברות הקבוצה ובפרשנות ויישום אותה חקיקה
+			אחריות מוצר
+			התקפות סייבר, אבטחת מידע

**חלק ב'**

**דוח הדירקטוריון**

**על מצב ענייני התאגיד**

הננו מתכבדים בזאת להגיש את דוח הדירקטוריון על מצב ענייני חברת גלובל כנפיים ליסינג בע"מ (להלן: "החברה") והחברות המוחזקות על ידה, חברות ייעודיות שהיא מאחדת בדוחותיה הכספיים והנאמנות אשר היא הנהנית על פיהן (להלן: "הקבוצה" או "התאגיד") לשנה הסתיימה ביום 31 בדצמבר 2025. הנתונים להלן מוצגים בדולרים של ארה"ב ומתייחסים לדוחות הכספיים המאוחדים.

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

**1. נתונים עיקריים מתוך תיאור עסקי התאגיד**

**1.1 כללי**

הקבוצה עוסקת ברכישה של מטוסים, מימוןם והחכרתם לחברות תעופה בעולם, וכן במכירתם. פעילות החכרת המטוסים, מאופיינת בחוזים לטווחי זמן בינוניים וארוכים (בין 3 ל-14 שנים) ובתזרים יציב. בתחום זה, לקבוצה כ-35 שנות ניסיון המתבטא ברכישה, מימון, החכרה ומכירת מטוסים לחברות בינלאומיות בכל העולם.

הסביבה העסקית במסגרתה פועלת הקבוצה הינה שוק התעופה הבינלאומי, כאשר פעילות הקבוצה משתייכת לתחום של בעלות על ציוד תעופתי והחכרתו. תחום זה מאופיין ביציבות רבה יותר בהשוואה לתחום הובלת הנוסעים והמטען עליו נמנות חברות התעופה, שהן לקוחות החברה. מתחילת פעילות הקבוצה ועד למועד פרסום הדוח נרכשו והוחכרו 60 מטוסים, מתוכם מומשו 56 מטוסים. במועד פרסום דוח זה לקבוצה צי מטוסים קיים של 4 מטוסים, המוחכרים לארבעה לקוחות שונים. לפרטים אודות סטטוס מטוסי החברה ולקוחותיה ראו סעיף 2 להלן וסעיף 2.3 לחלק א' לדוח (תיאור עסקי התאגיד).

כמו כן, בחודש ספטמבר 2021 נכנסה החברה להשקעה בחברת התעופה הקפריסאית TUS Airways LTD (להלן: "TUS"), כאשר במהלך שנת 2024 נכנסה משקיעה חדשה ל-TUS אשר לאחר מכן מימשה בהדרגה את האופציה שניתנה לה לרכישת יתרות החזקות החברה ב-TUS, ובמהלך תקופת הדוח, בתחילת חודש פברואר 2025, השלימה המשקיעה החדשה ב-TUS את רכישת יתרת המניות של החברה ב-TUS. לפרטים נוספים ראו בביאור 7 לדוחות הכספיים.

**מלחמת "חרבות ברזל" והמערכה הישראלית-אמריקאית מול איראן**

בכל הנוגע למלחמת "חרבות ברזל", אשר התפתחה למערכה רב-זירתית כאשר מעת לעת חלו שינויים בזירות השונות, הרי שפעילות הליסינג של החברה לא הושפעה מן המלחמה עד כה. לאחר מועד הדוח, החל עם פתיחת המערכה הישראלית והאמריקאית מול איראן ביום 28 בפברואר 2026, ישנה הרחבה והחרפה משמעותית של המלחמה בזירות שונות במזרח התיכון, ובפרט מול איראן וארגון חיזבאללה בלבנון, ועם מעורבות ופגיעה הן בישראל והן במדינות שונות במפרץ הפרסי. המערכה האמורה נמשכת עדיין למועד זה. למועד זה החברה אינה מזהה השפעה ישירה של מערכה זו על פעילותה, ואולם למערכה זו השפעה על שוק התעופה העולמי, דוגמת ביטולי טיסות בהיקף משמעותי בפרט באזור המזרח התיכון וירידה בביקוש לתעופה לאזור זה (כך למשל, עד לאמצע מרץ 2026 בוטלו למעלה מ-50 אלף טיסות במזרח התיכון); סגירת מרחבים אוויריים באזור המזרח התיכון ופגיעה בתשתיות והשפעה בהתאם על נתיבי טיסה מסוימים (חברות רבות ביצעו ניתוב מחדש של טיסות דבר שהוביל להארכת זמני טיסה); ועלייה חדה במחירי הדלק הסילוני אשר הינו אחד מהגורמים הבולטים המשפיעים על שוק התעופה העולמי (רכיב מהותי בהוצאות ההפעלה של חברות התעופה ועלייה במחיר משפיעה לרעה על חברות התעופה, שהינן הלקוחות בתחום הליסינג). הימשכות המערכה האמורה לתקופה ממושכת והמשך מגמה והשפעות שליליות אלו על חברות התעופה עלול לפגוע בחוסן הכלכלי ולפגוע בביקוש לתעופה וכן הדבר עשוי להביא להשפעה בעקיפין לרעה גם על פעילות חברות ליסינג המטוסים, דוגמת החברה, ואולם למועד זה קשה לאמוד את היקף ההשפעות והשלכות המגמה בענף התעופה העולמי כמו גם היקף ההשפעות והשלכות על חברות החכרת המטוסים.

הערכות החברה בדבר ההשלכות וההשפעות של המערכה עם איראן שהחלה בסוף פברואר 2026 מהווה מידע צופה פני עתיד, כהגדרתו בסעיף 32א בחוק ניירות ערך, התשכ"ח-1968 (להלן: "חוק ניירות ערך"), המבוססות, בין היתר, על המידע הקיים למועד זה בידי החברה ביחס למערכה זו והשפעותיה על ענף התעופה העולמי ככלל ועל חברות ליסינג המטוסים בפרט. בהתאם, הערכות אלו עשויות שלא להתממש, כולן או חלקן, או להתממש באופן שונה, לרבות באופן שונה מהותית מההערכות הקיימות, שכן מטבע הדברים התממשות האמור אינה וודאית ואינה בשליטת החברה - זאת, בשל חוסר הוודאות באשר למצב מערכה זו, היקפה, אופייה ומשכה כאשר הנ"ל קשור ותלוי, בין היתר, בהתפתחויות גיאופוליטיות, כלכליות, וכדומה, וביחס להשפעות בהתאם על החברות הפועלות בענף התעופה העולמי לרבות בענף ליסינג המטוסים.

## 2. צי מטוסי החברה ואירועים מהותיים בתקופת הדוח ועד למועד פרסומו

### 2.1. מכירת שני מטוסי האיירבוס 220-100

בחודשים אפריל ויוני 2025, בהתאמה, נחתמו והושלמו עסקאות למכירת הזכויות בשתי נאמנויות שהינן הבעלים של שני מטוסי איירבוס 220-100 המוחזרים לחברת התעופה האמריקאית Delta Air Lines עד לתום הרבעון השני לשנת 2035 (להלן בסעיף 2.1 זה - "המטוסים" ו"החוכרת", בהתאמה). הזכויות במטוסים אלו נמכרו לאותה הרוכשת.

עסקת המכירה של הזכויות במטוס הראשון, אשר נחתמה והושלמה בחודש אפריל 2025, הניבה לחברה תזרים פנוי בסך כולל של כ-15 מיליון דולר, וזאת לאחר שהחברה ביצעה פירעון מוקדם של ההלוואה שניטלה מבנק זר לרכישת מטוס זה, אשר יתרתה (קרן) למועד הפירעון עמדה על כ-19.6 מיליון דולר. כתוצאה מעסקה זו רשמה החברה בדוחותיה הכספיים לרבעון השני לשנת 2025 רווח הון בסך של כ-2.2 מיליון דולר אשר נכלל במסגרת סעיף הכנסות אחרות.

עסקת המכירה של הזכויות במטוס השני, אשר נחתמה והושלמה בחודש יוני 2025, הניבה לחברה תזרים פנוי בסך כולל של כ-14 מיליון דולר, וזאת לאחר שהחברה ביצעה פירעון מוקדם של ההלוואה שניטלה מבנק זר לרכישת מטוס זה, אשר יתרתה (קרן) למועד הפירעון עמדה על כ-19.3 מיליון דולר. כתוצאה מעסקה זו רשמה החברה בדוחותיה הכספיים לרבעון השני לשנת 2025 רווח הון בסך של כ-1.3 מיליון דולר אשר נכלל במסגרת סעיף הכנסות אחרות.

לפרטים אודות עסקאות מכירת המטוסים ופרטים אודות ההלוואות שניטלו לרכישת המטוסים במקור (ואשר כאמור לעיל נפרעו בפירעון מלא בד בבד עם השלמת כל אחת מעסקאות המכירה), ראו ביאורים 9א(1) ו-9א(2) לדוחות הכספיים המאוחדים לשנת 2025 (להלן: "הדוחות הכספיים").

### 2.2. עסקה לרכישת מטוס איירבוס 320-200

ביום 30 במאי 2025 השלימה החברה עסקה לרכישת מטוס מסוג איירבוס 320-200 משנת ייצור 2014 (להלן בסעיף 2.2 זה: "המטוס") יחד עם הסכם החכירה שלו לחברת התעופה המקסיקנית Volaris (להלן בסעיף 2.2 זה: "הסכם רכישה" ו"עסקת הרכישה", "הסכם החכירה" ו-"החוכרת", בהתאמה).

העלות הכוללת של רכישת המטוס בצירוף עלויות עסקה הסתכמה לכ-28.3 מיליון דולר (ברוטו). התשלום במועד השלמת העסקה בוצע כתשלום נטו, והסתכם (כולל עלויות עסקה), לאחר התאמות שהוסכמו וניכוי של סכומים שונים שהוסכמו, לסך של כ-17.6 מיליון דולר, נוסף על סך של 1 מיליון דולר שהעמידה החברה בחודש פברואר 2025 כפיקדון בקשר עם עסקת הרכישה. הסכומים שנוכו ממחיר הרכישה במסגרת ביצוע התשלום נטו כללו, בעיקרם, ניכוי סך של כ-10.4 מיליון דולר, אשר שולם בעבר על ידי החוכרת למוכרת כהפקדות חוכרת (רזרבות לשיפוץ בגין השימוש במטוס) כאשר החברה נכנסה בנעלי המוכרת לעניין ההתחייבות בקשר לכך עם השלמת העסקה (להלן בסעיף 2.2 זה: "יתרת הפקדות החוכרת"). הרכישה מומנה על ידי מימון בנקאי בסך של כ-13 מיליון דולר כאשר היתרה מומנה מאמצעיה העצמיים של החברה.

בכל הנוגע ליתרת תקופת החכירה מכוח הסכם החכירה, זו הינה לתקופה המסתיימת ברבעון הראשון לשנת 2028, כאשר התקבולים הצפויים בגין דמי החכירה (המשולמים על בסיס חודשי) בגין התקופה שממועד ההשלמה ועד לתום תקופת החכירה עומדים על פי הסכם החכירה על סך של כ-6.6 מיליון דולר. בהתאם להסכם החכירה, החוכרת אינה נדרשת לשאת בתשלום חודשי של רזרבות לשיפוץ בגין השימוש במטוס ובתום תקופת החכירה תערך התחשבות על-פי מצב חיי המטוס ורכיביו המשמעותיים, כאשר על החוכרת להשיב את המטוס בתנאי החזר מינימליים מוגדרים, אשר בתוספת פיצוי שישולם לחברה בהתאם להתחשבות שלעיל, צפויים להוות יחד, מטוס בשווי חיים מלא (Full Life). במהלך יתרת תקופת החכירה תהא החברה, כמחכירה, מחויבת בהשתתפות בעלויות של עבודות התחזוקה של הרכיבים המשמעותיים של המטוס לאורך יתרת תקופת החכירה, עד לגובה יתרת הפקדות החוכרת.

כאמור לעיל, נטלה החברה מימון בנקאי, מבנק זר (הבנק אשר העמיד לחברה הלוואה בדצמבר 2023 בגין מטוס האיירבוס 200-330 שבבעלותה (להלן בסעיף 2.2 זה: "הבנק הזר"), למימון עסקת הרכישה. מימון זה הינו מסוג Non-recourse בהיקף כולל של עד 19.2 מיליון דולר, בחלוקה למימון ראשוני בסך של 13 מיליון דולר אשר נמשך במועד רכישת המטוס כאמור לעיל, ומסגרת אשראי בהיקף מצטבר של עד 6.2 מיליון דולר למשיכה במועדי השלמת שיפוף מנועי המטוס במהלך תקופת החכירה (להלן בסעיף 2.2 זה: "הסכם ההלוואה" ו"ההלוואה", בהתאמה). מתוך המימון הראשוני 10 מיליון דולר נפרעים כהלוואת בלון עד שלושה חודשים לאחר תום תקופת החכירה, כאשר גם המימון שיימשך ממסגרת האשראי יפרע אף הוא בתום תקופת החכירה.

לפרטים אודות עסקת רכישה זו, לרבות ביחס לתנאי הסכם הרכישה והסכם ההלוואה, ראו ביאורים 9ג(3) ו-10ב(4) לדוחות הכספיים.

### 2.3 עסקה לרכישת מטוס בואינג 737-800

ביום 12 בנובמבר 2025 אישרה החברה (לאחר קבלת אישור דירקטוריון החברה) את התקשרותה בעסקה עם חברת ליסינג בינלאומית (להלן בסעיף 2.3 זה: "המוכרת"), לרכישת מטוס מסוג בואינג 737-800 משנת ייצור 2014 (להלן בסעיף 2.3 זה: "המטוס") יחד עם הסכם החכירה שלו לחברת התעופה הדרום קוריאנית Eastar Jet הפועלת בשוק ה-Low Cost (להלן בסעיף 2.3 זה: "הסכם החכירה" ו-"החוכרת", בהתאמה, וכן התקשרה החברה, בד בבד עם ההתקשרות בהסכם הרכישה, בהסכם עם בנק ישראלי למימון הרכישה (להלן בסעיף 2.3 זה - "הסכם ההלוואה", "ההלוואה" ו"הבנק הישראלי", בהתאמה), כאשר ביום 10 בפברואר 2026, הושלמה העסקה ובמסגרת זו משכה החברה את המימון הראשוני מהבנק הישראלי.

העלות הכוללת של הרכישה בצירוף עלויות עסקה הסתכמה לכ-25 מיליון דולר (ברוטו). התשלום במועד השלמת העסקה בוצע כתשלום נטו, והסתכם (כולל עלויות עסקה), לאחר התאמות שהוסכמו וניכוי של סכומים שונים שהוסכמו, לסך של כ-15.2 מיליון דולר, נוסף על סך של 0.5 מיליון דולר שהעמידה החברה בחודש ספטמבר 2025 כפיקדון בקשר עם עסקת הרכישה. הסכומים שנוכו ממחיר הרכישה במסגרת ביצוע התשלום נטו כללו, בעיקרם, ניכוי של כ-8.4 מיליון דולר, אשר הינו היתרה (מתוך הסכומים ששולמו על ידי החוכרת למוכרת) למועד ההשלמה של הפקדות החוכרת (רזרבות לשיפוף בגין השימוש במטוס) כאשר החברה נכנסה בנעלי המוכרת לעניין ההתחייבות בקשר לכך עם השלמת העסקה (להלן בסעיף 2.3 זה - "יתרת הפקדות החוכרת"). הרכישה מומנה על ידי מימון בנקאי בסך של 10 מיליון דולר כאשר היתרה מומנה מאמצעה העצמיים של החברה.

תקופת החכירה מסתיימת ברבעון הרביעי לשנת 2029. התקבולים הצפויים בגין דמי החכירה (המשולמים על בסיס חודשי) בגין יתרת תקופת החכירה עומדים על פי הסכם החכירה (בהתאם למועד השלמת העסקה) על סך של כ-8.5 מיליון דולר.

בהתאם להסכם החכירה, נדרשת החוכרת בתשלום חודשי של רזרבות לשיפוף בגין השימוש במטוס, על רכיביו (הפקדות חוכרת), כאשר בנוסף עליה להשיבו בתום תקופת החכירה בתנאי החזר מינימליים מוגדרים. בעת ביצוע על ידי החוכרת של עבודות תחזוקה לרכיבים המשמעותיים של המטוס (בעיקר המנועים) במהלך תקופת החכירה, תידרש החברה בהשבה לחוכרת של יתרת הפקדות החוכרת המתאימה ביחס לרכיב הרלוונטי שישופץ, וכן תהא מחויבת בהשתתפות נוספת בעלויות השיפוף בהיקף, של עד כ-5 מיליון דולר.

בכל הנוגע למימון העסקה, בחודש פברואר 2026 התקשרה החברה עם הבנק הישראלי, לקבלת מימון מסוג Recourse, בהיקף כולל של עד 16 מיליון דולר, בחלוקה למימון ראשוני בסך של 10 מיליון דולר במועד רכישת המטוס, ומסגרת אשראי בהיקף מצטבר של 6 מיליון דולר למשיכה במועדי השלמת שיפוף מנועי המטוס במהלך תקופת החכירה.

לפרטים נוספים, לרבות ביחס לתנאי הסכם הרכישה והסכם ההלוואה, ראו ביאורים 9ג(4) ו-10ב(5) לדוחות הכספיים.

### 2.4 החכרת גוף מטוס איירבוס 330-300

בכל הנוגע למטוס איירבוס 300-330 משנת ייצור 2000 (להלן בסעיף 2.4 זה - "המטוס"), המוכר בחכירה משותפת לחברת התעופה הסקנדינבית Sunclass Airlines (להלן בסעיף 2.4 זה - "Sunclass"), כאשר החברה הינה בעלת הזכויות בגוף המטוס ואילו השותף של החברה בעסקה זו הינו בעל הזכויות במנועי המטוס, וזאת בהתאם להסכם חכירה מיום 30 באוקטובר 2019 (להלן בסעיף 2.4 זה - "הסכם החכירה"), במהלך חודש דצמבר 2025 התקשרה החברה עם חוכרת חדשה, חברה באזור אירופה שאינה לקוח קיים של החברה (להלן בסעיף 2.4 זה: "החוכרת החדשה"), במכתב כוונות

(להלן בסעיף 2.4 זה: "מכתב הכוונות") להחכרת המטוס לחוכרת החדשה מיד לאחר סיום הסכם החכירה עם Sunclass, חכירה אשר צפויה להסתיים בחודש יוני 2026. בהתאם להסכמות עם החוכרת החדשה, תקופת החכרת המטוס לחוכרת החדשה תימשך לתקופה של כ-3 שנים, כאשר דמי החכירה אשר ישולמו על ידי החוכרת החדשה יסתכמו לסך כולל (חלק החברה בגין גוף המטוס) של כ-3 מיליון דולר, וכמו כן תהא מחויבת החוכרת החדשה בתשלום חודשי של רזרבות לשיפוץ בגין השימוש במטוס ומנועיו, וכן להחזר המטוס בתנאים מינימאליים בתום החכירה. החברה הגיעה להסכמות עם השותף באשר לחלקה מכוח ההתקשרות עם החוכרת החדשה, ומנגנון ההסכמות הקיים בין החברה לשותף בדבר החכירה המשותפת יותר על כנו, למעט התאמות הנובעות מההתקשרות עם החוכרת החדשה. בהתאם להסכמה במכתב הכוונות וכאמור לעיל, בכוונת הצדדים לפעול להשלמת עסקת החכירה ומסירת המטוס לחוכרת החדשה גב אל גב לסיום הסכם החכירה עם Sunclass. עם זאת יודגש כי הצדדים טרם התקשרו בהסכם חכירה מחייב לגבי המטוס ואין וודאות לחתימת הסכם שכזה, וכן יודגש כי השלמת עסקת החכירה כפופה לתנאים מתלים כמקובל בעסקאות מסוג זה ועיקרם אישור החוכרת החדשה לגבי תאימות המטוס לתנאי המסירה שהוסכמו לאחר שיושלמו תהליכי בדיקת המטוס ומסמכיו הטכניים, קבלת כל האישורים הנדרשים על פי דין, והיעדר שינוי מהותי לרעה במצב המטוס עד למועד ההשלמה בפועל. לאור זאת, נכון למועד זה אין וודאות כי העסקה עם החוכרת החדשה תושלם.

לפרטים ראו ביאור 9ג(5) לדוחות הכספיים.

## 2.5 TUS

לעניין השלמת מימוש יתרת ההחזקה ב-TUS, בתחילת חודש פברואר 2025, ראו בביאור 7ה לדוחות הכספיים.

## 2.6 דירוג

לפרטים בדבר פרסום (ביום 30 בספטמבר 2025) של דוח דירוג עדכני של החברה ואגרות החוב שהנפיקה לפיו אושרר דירוג החברה ב- ilBBB עם תחזית דירוג יציבה וכן אשרור דירוג אגרות החוב (סדרה ג') ב- ilBBB(+) ראו סעיף 19 להלן.

## 2.7 יתרות מזומנים

נכון למועד פרסום הדוח, ברשות החברה יתרות מזומנים ופקדונות בסך של כ-38.7 מיליון דולר.

כאמור לעיל, בשנת 2025 ועד למועד פרסום הדו"ח המשיכה החברה בביצוע מהלכים משמעותיים, שעיקרם השלמת תהליך מימוש יתרת ההחזקה ב-TUS; מהלך חשוב של טיוב הצי בדרך של מימוש שני מטוסי האיירבוס 100-220 המוחכרים לחברת התעופה האמריקאית Delta - שתי עסקאות מכירה אשר הביאו, לאחר פירעון המימון בגינם, לתזרים פנוי משמעותי לחברה; ובצד הרכישות - השלמת שתי עסקאות רכישה של מטוסים (במאי 2025 ופברואר 2026), של מטוסים בסגמנט המטוסים של אמצע החיים (Mid-life), בו החברה מתמחה, מטוסים המוחכרים לחברות תעופה שהינן לקוחות חדשים של החברה, ואשר נרכשו יחד עם הסכמי החכרתם. שתי עסקאות אלו היו עסקאות רכישה ראשונות שביצעה החברה מזה שנים אחדות.

במבט קדימה לשנת 2026, בכוונת החברה להמשיך להרחיב את צי מטוסיה באמצעות איתור, בחינה וביצוע של עסקאות חדשות לרכישת מטוסים והחכרתם, תוך מיקוד במטוסים באמצע חייהם (Mid-life). זאת, בשים לב למגמות בשוק, דרישות ההון, יכולות המימון ובחינת רמות התשואה והסיכון בעסקאות בהתאם לפלח השוק הרלוונטי. מיקוד החברה הינו בדגמי מטוסים צרי גוף באמצע חייהם ובדגש על מטוסים סחירים ובעלי ביקוש בשוק, המוחכרים ללקוחות מוכרים ובעלי ניסיון, כאשר פרופיל הסיכון נבחן בכל עסקה באופן פרטני. בכל מקרה, החברה שואפת להשיג תשואה שנתית ממוצעת דו ספרתית לפחות על ההון המושקע בכל עסקה, זאת בכפוף וכתלות לתקופת העסקה בשנים, טיב החוכר, היקפי ומועדי התקבולים השונים, מנגנון הפיצוי בגין השימוש במטוס, יכולת ניצול המטוס לרבות לחכירות המשך, מכירת המטוס בתום התקופה, וכדומה.

יתרת המזומנים הנוכחית של החברה, ולאחר שמביאים בחשבון את מתכונת עסקיה הנוכחית לרבות התחייבויות עתידיות בקשר עם צי המטוסים הקיים (דוגמת השבת הפקדות חוכרים בעת ביצוע שיפוצים) והותרת כרית מזומנים מינימאלית בקופה, מאפשרת לחברה ביצוע עסקאות רכישת מטוסים בהיקף משוער כולל של כ-75 מיליון דולר, המשקף סדר גודל של שלושה (3) מטוסים בהתאם לפלח השוק אליו מכוונת החברה, כאשר בכוונתה לפעול לביצוע עסקאות כאמור בשנה הקרובה. המשך הרחבת צי המטוסים מעבר לאמור ידרוש גיוס נוסף לשם מימון רכיב ההון העצמי בעסקאות נוספות אלו, והחברה בוחנת אפשרויות לגיוס הון נוספים, ממקורות הון עצמי ו/או חוב במטרה לתמוך בכך, והכול בכפוף ובהתאם לצרכים, לתנאי השוק, לעלויות המימון ולשיקולי כדאיות כלכלית.

להרחבה ופרטים נוספים לעניין יעדים ואסטרטגיה עסקית וצפי להתפתחות בשנה הקרובה ראו בסעיף 2.17 לחלק א' לדוח (תיאור עסקי התאגיד).

3. המצב הכספי

הסבר	ליום 31 בדצמבר				נכסים
	שינוי %	אלפי דולר	2024	2025	
			אלפי דולר	אלפי דולר	
הגידול ביתרה בתקופת הדוח נובע בעיקר מתקבולים בסך של כ-68.3 מיליון דולר ממכירת הזכויות בשני מטוסי האיירבוס 100-220, קבלת הלוואה בסך של 12.8 מיליון דולר לצורך רכישת מטוס מסוג איירבוס 200-320, תקבולים בסך של כ-2.2 מיליון דולר ממימוש יתרת ההשקעה ב-TUS (לרבות החזר הלוואות בעלים), תקבולים בסך של כ-1.1 מיליון דולר ממימוש חלק מהנדל"ן להשקעה שבידי החברה ותזרים מזומנים בסך של כ-4.3 מיליון דולר מפעילות שוטפת; בניכוי פירעון הלוואות בנקאיות (לרבות פירעון מלא של שתי הלוואות אשר שימשו למימון רכישת שני מטוסי האיירבוס 100-220 שנמכרו) בסך כולל של כ-42.2 מיליון דולר, תשלומים בסך של כ-17.6 מיליון דולר לרכישת מטוס מסוג איירבוס 200-320, תשלום בגין פקדון בסך של 0.5 מיליון דולר לצורך רכישת מטוס מסוג בואינג 737-800 ופירעון אגרות חוב בסך של כ-2.1 מיליון דולר.	531%	26,246	4,941	31,187	מזומנים ופקדונות בנקאיים שוטפים
ליום 31 בדצמבר 2025 סעיף זה כולל, בעיקרו, יתרה לקבל בסך של כ-0.6 מיליון דולר בקשר עם התמורה שהחברה קיבלה בפועל בינואר 2026 בגין מימוש חלק מהנדל"ן להשקעה שבידי החברה (ראו ביאור 8 לדוחות הכספיים), וכן יתרת הכנסות ריבית לקבל של כ-0.6 מיליון דולר. ליום 31 בדצמבר 2024 סעיף זה כלל יתרה לקבל בסך של כ-1.1 מיליון דולר בקשר עם התמורה שהחברה קיבלה בפועל בפברואר 2025 בגין מכירת יתרת החזקתה ב-TUS (ראו ביאור 7 לדוחות הכספיים).	13%	169	1,272	1,441	לקוחות, חייבים ויתרות חובה
במהלך תקופת הדוח התקבלה יתרת ההלוואות שהעמידה החברה ל-TUS, לפרטים נוספים ראו ביאור 7 לדוחות הכספיים.		(1,087)	1,087	-	הלוואות לחברה קשורה (חלויות שוטפות)
ליום 31 בדצמבר 2024, היתרה נבעה מתמורה שהחברה הייתה צפויה לקבל בגין מכירת חלק מהזכויות במגרש ברובע שדה דב (ראו ביאור 8 לדוחות הכספיים). יתרת התקבולים הצפויים ליום 31 בדצמבר 2025 (בקשר עם השלמת המכירה האמורה לעיל), בסך של כ-0.6 מיליון דולר, נכללת בסעיף חייבים ויתרות חובה (ראו לעיל).		(1,478)	1,478	-	נכסים לא שוטפים המוחזקים למכירה
	-	-	10,000	10,000	פקדונות בנקאיים לא שוטפים
	-	-	260	260	מזומנים מוגבלים בשימוש לא שוטפים
הגידול נובע מהשפעת הפרשי שער בקיזוז ירידה בשווי ההוגן.	5%	106	2,207	2,313	נדל"ן להשקעה
עיקר הקיטון נובע ממכירת שני מטוסי האיירבוס 100-220 בתקופת הדוח	(37%)	(38,007)	101,722	63,715	רכוש קבוע, נטו

גלובל כנפיים ליסינג בע"מ

דוח הדירקטוריון על מצב ענייני התאגיד לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2025

הסבר	ליום 31 בדצמבר			
	שינוי	2024		2025
		%	אלפי דולר	אלפי דולר
(עלות מופחתת בסך של כ-64.9 מיליון דולר, ראו ביאורים 9ג(1) ו-9ג(2) לדוחות הכספיים) ומהוצאות פחת בתקופת הדוח בסך של כ-2.1 מיליון דולר, בקיזוז רכישת מטוס מסוג איירבוס 200-320 בסך של כ-28.3 מיליון דולר (ראו ביאור 9ג(3) לדוחות הכספיים) ומתשלום בסך של 0.5 מיליון דולר בגין פקדון לרכישת מטוס מסוג בואינג 737-800 (ראו ביאור 9ג(4) לדוחות הכספיים).				
	(11%)	<u>(14,051)</u>	<u>122,967</u>	<u>108,916</u>
<b>סה"כ נכסים</b>				
הסבר	ליום 31 בדצמבר			
	שינוי	2024		2025
		%	אלפי דולר	אלפי דולר
<b>התחייבויות והון</b>				
הלוואות מתאגידים בנקאיים (לרבות חלויות שוטפות)	(55%)	(28,607)	52,436	23,829
אגרות חוב (לרבות חלויות שוטפות)	(6%)	(597)	10,174	9,577
זכאים ויתרת זכות (בנטרול חלויות שוטפות הפקדות של חוכרי מטוסים)	(59%)	(529)	896	367
הפקדות של חוכרי מטוסים (לרבות חלויות שוטפות)	411%	10,686	3,434	14,120
הגידול נובע מהרווח בתקופה.	9%	4,996	56,027	61,023
<b>סה"כ התחייבויות והון</b>	(11%)	<u>(14,051)</u>	<u>122,967</u>	<u>108,916</u>

4. ניתוח תוצאות הפעילות העסקית

4.1 גלובל ליסינג

4.1.1 ניתוח תוצאות הפעילות העסקית של גלובל ליסינג בשנת 2025 לעומת שנת 2024

הסבר	שינוי	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר				הכנסות
		2024		2025		
		אלפי דולר	%	אלפי דולר	%	
הקיטון בהכנסות בשנת 2025 לעומת שנת 2024 נובע בעיקרו ממימוש במהלך הרבעון השני לשנת 2025 של שני מטוסי האיירבוס 220-100 אשר הוחזרו לחברת התעופה האמריקאית Delta Air Lines, כאשר מנגד החלה החברה לרשום הכנסות בגין המטוס מסוג איירבוס 320-200 שנרכש החל מסוף חודש מאי 2025.	(20%)	(1,976)	100%	10,107	100%	8,131
הוצאות הפעלה	(45%)	1,765	(39%)	(3,915)	(26%)	(2,150)
רווח גולמי	(3%)	(211)	61%	6,192	74%	5,981
הוצאות הנהלה וכלליות	(6%)	141	(23%)	(2,282)	(26%)	(2,141)
הכנסות אחרות, נטו	(3%)	(136)	40%	4,021	48%	3,885

גלובל כנפיים ליסינג בע"מ

דוח הדירקטוריון על מצב ענייני התאגיד לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2025

הסבר	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר						
	שינוי		2024		2025		
	%	אלפי דולר	אחוז מהמחזור	אלפי דולר	אחוז מהמחזור	אלפי דולר	
המאזני), הכנסות בסך של כ-0.9 מיליון דולר הנובעות מתקבול בגין תביעת חוב כנגד TransAsia Airways בניכוי הוצאות בגין התאמת שווי הוגן נדל"ן להשקעה בסך של כ-0.4 מיליון דולר.	(3%)	(206)	78%	7,931	95%	7,725	רווח מפעולות רגילות
הגידול בהוצאות המימון, נטו בשנת 2025 לעומת שנת 2024 נובע בעיקרו כתוצאה מכך שבתקופה המקבילה אשתקד נרשם רווח בסך של כ-1.4 מיליון דולר ממימוש חלק יחסי מההשקעה ב-TUS (לפרטים נוספים ראו ביאור 7 לדוחות הכספיים) וכתוצאה מזקיפת יתרת הוצאות הגיוס בגין שתי ההלוואות אשר שימשו למימון רכישת שני מטוסי איירבוס 100-220 ונמכרו במהלך הרבעון השני לשנת 2025, בסך של כ-0.7 מיליון דולר, להוצאה שוטפת. מנגד ישנו קיטון בהוצאות הריבית כתוצאה מהקטנת מצבת ההלוואות והאג"ח.	(3%)	174	(52%)	(5,247)	(62%)	(5,073)	הוצאות מימון הכנסות מימון הוצאות מימון, נטו
	(33%)	(1,163)	35%	3,507	29%	2,344	
	57%	(989)	(17%)	(1,740)	(34%)	(2,729)	
	(19%)	(1,195)	61%	6,191	61%	4,996	רווח לשנה EBITDA
הגידול ב-EBITDA נובע בעיקרו מכך שה-EBITDA בשנת 2025 כולל רווחי הון בסך של כ-3.5 מיליון דולר כתוצאה ממימוש שני מטוסי האיירבוס 100-220 (זאת לצד קיטון בסך של כ-2 מיליון דולר בהכנסות כתוצאה משינויים בצי), כאשר ה-EBITDA בשנת 2024 כולל תקבול בסך של כ-0.9 מיליון דולר בגין תביעת חוב כנגד TransAsia Airways.	10%	838	86%	8,716	117%	9,554	

**גלובל כנפיים ליסינג בע"מ**  
**דוח הדירקטוריון על מצב ענייני התאגיד לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2025**

**4.1.2. ניתוח תוצאות הפעילות העסקית של גלובל ליסינג לרבעון הרביעי לשנת 2025 לעומת הרבעון הרביעי לשנת 2024**

הסבר	לתקופה של שלושה חודשים שהסתיימה ביום 31 בדצמבר						
	שינוי %	אלפי דולר	2024		2025		
			אחוז מהמחזור	אלפי דולר	אחוז מהמחזור	אלפי דולר	
הכנסות	(28%)	(708)	100%	2,527	100%	1,819	הקיטון בהכנסות ברבעון הרביעי לשנת 2025 לעומת הרבעון המקביל אשתקד נובע בעיקרו ממימוש במהלך הרבעון השני לשנת 2025 של שני מטוסי האיירבוס 220-100 אשר הוחזרו לחברת התעופה האמריקאית Delta Air Lines, כאשר מנגד החלה החברה לרשום הכנסות בגין המטוס מסוג איירבוס 320-200 שנרכש החל מסוף חודש מאי 2025.
הוצאות הפעלה	(48%)	468	(39%)	(984)	(28%)	(516)	הוצאות הפעלה כוללות (ברבעון הרביעי לשנת 2025 ובתקופת ההשוואה) הוצאות פחת בלבד. עיקר השינוי נובע בעיקרו ממימוש במהלך הרבעון השני לשנת 2025 של שני מטוסי האיירבוס 220-100 אשר הוחזרו לחברת התעופה האמריקאית Delta Air Lines, כאשר מנגד החלה החברה לרשום הוצאות פחת בגין מטוס מסוג איירבוס 320-200 שנרכש החל מסוף חודש מאי 2025.
רווח גולמי	(16%)	(240)	61%	1,543	72%	1,303	הרווח הגולמי נובע בעיקרו ממימוש במהלך הרבעון השני לשנת 2025 של שני מטוסי האיירבוס 220-100 אשר הוחזרו לחברת התעופה האמריקאית Delta Air Lines, כאשר מנגד החלה החברה לרשום הוצאות פחת בגין מטוס מסוג איירבוס 320-200 שנרכש החל מסוף חודש מאי 2025.
הוצאות הנהלה וכלליות		(2)	(21%)	(529)	(29%)	(531)	הוצאות הנהלה וכלליות נובע בעיקרו ממימוש במהלך הרבעון השני לשנת 2025 של שני מטוסי האיירבוס 220-100 אשר הוחזרו לחברת התעופה האמריקאית Delta Air Lines, כאשר מנגד החלה החברה לרשום הוצאות פחת בגין מטוס מסוג איירבוס 320-200 שנרכש החל מסוף חודש מאי 2025.
הכנסות (הוצאות) אחרות, נטו		823	(25%)	(626)	11%	197	הכנסות (הוצאות) אחרות, נטו נובע בעיקרו ממימוש במהלך הרבעון השני לשנת 2025 של שני מטוסי האיירבוס 220-100 אשר הוחזרו לחברת התעופה האמריקאית Delta Air Lines, כאשר מנגד החלה החברה לרשום הוצאות פחת בגין מטוס מסוג איירבוס 320-200 שנרכש החל מסוף חודש מאי 2025.
רווח מפעולות רגילות	150%	581	15%	388	53%	969	הרווח מפעולות רגילות נובע בעיקרו ממימוש במהלך הרבעון השני לשנת 2025 של שני מטוסי האיירבוס 220-100 אשר הוחזרו לחברת התעופה האמריקאית Delta Air Lines, כאשר מנגד החלה החברה לרשום הוצאות פחת בגין מטוס מסוג איירבוס 320-200 שנרכש החל מסוף חודש מאי 2025.
הוצאות מימון	4%	(39)	(37%)	(938)	(54%)	(977)	הוצאות מימון נובע בעיקרו ממימוש במהלך הרבעון השני לשנת 2025 של שני מטוסי האיירבוס 220-100 אשר הוחזרו לחברת התעופה האמריקאית Delta Air Lines, כאשר מנגד החלה החברה לרשום הוצאות פחת בגין מטוס מסוג איירבוס 320-200 שנרכש החל מסוף חודש מאי 2025.
הכנסות מימון	7%	49	28%	705	42%	754	הכנסות מימון נובע בעיקרו ממימוש במהלך הרבעון השני לשנת 2025 של שני מטוסי האיירבוס 220-100 אשר הוחזרו לחברת התעופה האמריקאית Delta Air Lines, כאשר מנגד החלה החברה לרשום הוצאות פחת בגין מטוס מסוג איירבוס 320-200 שנרכש החל מסוף חודש מאי 2025.
הוצאות מימון, נטו	(4%)	10	(9%)	(233)	(12%)	(223)	הוצאות מימון, נטו נובע בעיקרו ממימוש במהלך הרבעון השני לשנת 2025 של שני מטוסי האיירבוס 220-100 אשר הוחזרו לחברת התעופה האמריקאית Delta Air Lines, כאשר מנגד החלה החברה לרשום הוצאות פחת בגין מטוס מסוג איירבוס 320-200 שנרכש החל מסוף חודש מאי 2025.
רווח לתקופה		591	6%	155	41%	746	הרווח לתקופה נובע בעיקרו ממימוש במהלך הרבעון השני לשנת 2025 של שני מטוסי האיירבוס 220-100 אשר הוחזרו לחברת התעופה האמריקאית Delta Air Lines, כאשר מנגד החלה החברה לרשום הוצאות פחת בגין מטוס מסוג איירבוס 320-200 שנרכש החל מסוף חודש מאי 2025.
EBITDA	(36%)	(714)	79%	2,005	71%	1,291	EBITDA נובע בעיקרו ממימוש במהלך הרבעון השני לשנת 2025 של שני מטוסי האיירבוס 220-100 אשר הוחזרו לחברת התעופה האמריקאית Delta Air Lines, כאשר מנגד החלה החברה לרשום הוצאות פחת בגין מטוס מסוג איירבוס 320-200 שנרכש החל מסוף חודש מאי 2025.

5. תזרימי מזומנים, נזילות ומקורות המימון

5.1. התנועות בתזרימי המזומנים בשנת 2025 לעומת שנת 2024

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר			
שינוי	2024	2025	
אלפי דולר			
(483)	4,798	4,315	תזרימי מזומנים מפעילות שוטפת
11,498	23,151	34,649	תזרימי מזומנים מפעילות השקעה
(4,968)	(26,560)	(31,528)	תזרימי מזומנים לפעילות מימון
6,047	1,389	7,436	עליה במזומנים ושווי מזומנים

5.1.1. תזרימי מזומנים - פעילות שוטפת

הקיטון בסעיף זה בשנת 2025 לעומת התקופה שנת 2024 נובע בעיקר מקיטון בהכנסות מדמי חכירה ומכך שבשנת 2024 נכלל בסעיף זה גם תקבול בגין תביעת חוב כנגד TransAsia Airways בסך של כ-0.9 מיליון דולר. מנגד, בתקופת הדוח ישנו קיטון בהוצאות הריבית, נטו ששולמו לעומת התקופה המקבילה אשתקד ותקבולים בגין עסקאות הגנה.

5.1.2. תזרימי מזומנים - פעילות השקעה

המזומנים שנבעו מפעילות השקעה בשנת 2025 כללו תמורה בסך של כ-68.3 מיליון דולר ממימוש שני מטוסי האיירבוס 220-100, תמורה ממימוש נדל"ן להשקעה בסך של כ-1.1 מיליון דולר ותמורה ממימוש יתרת ההשקעה ב-TUS (לרבות החזר הלוואות בעלים) בסך של כ-2.2 מיליון דולר בניכוי תשלומים בסך של כ-17.6 מיליון דולר לרכישת מטוס מסוג איירבוס 320-200, ובסך של 0.5 מיליון דולר בגין פקדון לרכישת מטוס מסוג בואינג 737-800 והשקעה בפקדונות לזמן קצר בסך של כ-18.8 מיליון דולר.

המזומנים שנבעו מפעילות השקעה בשנת 2024 כללו מימוש פקדונות לזמן קצר בסך של כ-22.2 מיליון דולר ותמורה (נטו) ממימוש חלקי של ההשקעה ב-TUS (לרבות החזר הלוואות בעלים) בסך של כ-0.9 מיליון דולר.

5.1.3. תזרימי מזומנים - פעילות מימון

המזומנים ששימשו לפעילות מימון בשנת 2025 כללו פירעון בסך של כ-38.9 מיליון דולר של יתרת הלוואות אשר שימשו למימון רכישת שני מטוסי האיירבוס 220-100 שנמכרו, פירעונות שוטפים של הלוואות בסך של כ-3.3 מיליון דולר, פירעון שוטף של אגרות חוב של החברה (סדרה ג') בסך של כ-2 מיליון דולר בניכוי תקבול הלוואה בסך של 12.8 מיליון דולר למימון רכישת מטוס מסוג איירבוס 320-200.

המזומנים ששימשו לפעילות מימון בשנת 2024 כללו פירעון שוטף של אגרות חוב של החברה (סדרה ב') אשר נפרעה במלואה ופרעון שוטף של סדרה ג') בסך של כ-22.9 מיליון דולר ופירעון הלוואות בנקאיות בסך של כ-4.3 מיליון דולר, בניכוי תקבול נטו של הפקדות חוכרי מטוסים בסך של כ-0.7 מיליון דולר.

**5.2. התנועות בתזרימי המזומנים ברבעון הרביעי לשנת 2025 לעומת הרבעון הרביעי לשנת 2024**

לתקופה של שלושה חודשים שהסתיימה ביום 31 בדצמבר			
שינוי	2024	2025	
אלפי דולר			
(163)	1,281	1,118	תזרימי מזומנים מפעילות שוטפת
5,802	2,512	8,314	תזרימי מזומנים מפעילות השקעה
492	(1,941)	(1,449)	תזרימי מזומנים לפעילות מימון
6,131	1,852	7,983	עליה במזומנים ושווי מזומנים

**5.2.1. תזרימי מזומנים - פעילות שוטפת**

הקיטון בסעיף זה ברבעון הרביעי לשנת 2025 לעומת הרבעון המקביל אשתקד נובע בעיקר מקיטון בתקבולי דמי החכירה לעומת התקופה המקבילה אשתקד לאור השינויים בצי המטוסים המוכרים בהשוואה בין התקופות, בניכוי קיטון בהוצאות הריבית.

**5.2.2. תזרימי מזומנים - פעילות השקעה**

המזומנים שנבעו מפעילות השקעה ברבעון הרביעי לשנת 2025 כללו מימוש פקדונות לזמן קצר בסך של 7.2 מיליון דולר ותמורה ממימוש נדל"ן להשקעה בסך של כ-1.1 מיליון דולר.

המזומנים שנבעו מפעילות השקעה ברבעון הרביעי לשנת 2024 כללו תמורה ממימוש חלקי של ההשקעה ב-TUS (החלק שמימשו הושלם בנובמבר 2024) בסך של כ-2.5 מיליון דולר (לרבות החזר הלוואות בעלים).

**5.2.3. תזרימי מזומנים - פעילות מימון**

המזומנים ששימשו לפעילות מימון ברבעון הרביעי לשנת 2025 כללו פירעון של הלוואות בנקאיות ואגרות חוב בסך של כ-1.8 מיליון דולר בניכוי קבלת הפקדות חוכרים בסך של כ-0.4 מיליון דולר.

מזומנים ששימשו לפעילות מימון ברבעון הרביעי לשנת 2024 כללו פירעון של הלוואות בנקאיות ואגרות חוב בסך של כ-2.1 מיליון דולר בניכוי קבלת הפקדות חוכרים בסך של כ-0.2 מיליון דולר.

**5.3. אשראי, יתרות מזומנים, ופקדונות**

ליום 31 בדצמבר		
2024	2025	
אלפי דולר		
4,941	12,377	מזומנים ושווי מזומנים
-	18,810	פקדונות בנקאיים שוטפים
10,000	10,000	פקדונות בנקאיים לא שוטפים
260	260	פקדונות בנקאיים מוגבלים בשימוש
15,201	41,447	

ההיקף הממוצע של הלוואות הקבוצה במהלך שנת 2025 עמד על כ-35 מיליון דולר בהשוואה לכ-56 מיליון דולר בשנת 2024. לפרטים בדבר היקף אגרות החוב של החברה ראו סעיף 18 להלן.

**5.4. הון חוזר**

ליום 31 בדצמבר 2025, לפי דוחות מאוחדים לחברה הון חוזר חיובי בסך של כ-21.1 מיליון דולר בהשוואה בהשוואה להון חוזר חיובי בסך של כ-0.5 מיליון דולר לפי דוחות מאוחדים ליום 31 בדצמבר 2024.

הגידול בהון החוזר לפי דוחות מאוחדים נכון ליום 31 בדצמבר 2025 לעומת ההון החוזר ליום 31 בדצמבר 2024 נובע בעיקרו מתקבולים שנבעו ממכירת שני מטוסי איירבוס 100-220 בניכוי פירעון יתרת הלוואות אשר שימשו לצורך מימון רכישת מטוסים אלו (לפרטים אודות עסקאות אילו ראו ביאורים 9ג(1) ו-9ג(2))

לדוחות הכספיים) ובניכוי הסכום ששולם בפועל לצורך רכישת מטוס מסוג איירבוס 200-320 (ממחיר הרכישה שהוסכם נוכח סכומים ששולמו בעבר על ידי החוכרת כהפקדות חוכרים כאשר החברה נכנסה בנעלי המוכרת לעניין ההתחייבות בקשר לכך עם השלמת העסקה. הפקדות חוכרים אלו מוצגות בדוחות הכספיים כהתחייבות, כאשר למועד הדוח למעלה ממחצית יתרת הפקדות חוכרים אלו מסווגת כחלויות שוטפות והיתרה מסווגת כהתחייבות לא שוטפת (ראו ביחס לכך בביאור 13 לדוחות הכספיים. לפרטים נוספים אודות עסקה זו ראו ביאור 9ג(3) לדוחות הכספיים.

ביחס להון החוזר יצוין כי הוא כולל מצד אחד את החלויות השוטפות של הלוואות ואגרות חוב, אך מאידך אינו כולל את התקבולים אשר צפויים להתקבל במהלך 12 החודשים לאחר תאריך הדוח. בהתאם, פעילות החברה מאופיינת בדרך כלל בגירעון בהון החוזר, אשר הינו אינהרנטי לפעילות הקבוצה. למועד הדוח, צפוי להתקבל במהלך 12 החודשים לאחר מועד זה, על פי הסכמי חכירה קיימים למועד הדוח, סך של כ-6.7 מיליון דולר (הנ"ל לא כולל תקבולים מכוח עסקת הרכישה של מטוס הבואינג 737-800, אשר הושלמה לאחר תאריך הדוחות הכספיים, בחודש פברואר 2026, כאשר ליום 31 בדצמבר 2024, היה צפוי להתקבל סך של כ-10.3 מיליון דולר (הנ"ל כולל גם תקבולים מהחכרת שני מטוסי האיירבוס 220-100 אשר נמכרו במהלך תקופת הדוח). תקבולים אלו, שאינם כלולים ברכוש השוטף, מיועדים בין השאר למימון תשלום חלויות שוטפות ליום 31 בדצמבר 2025 בסך של כ-5 מיליון דולר (וליום 31 בדצמבר 2024 כ-6.4 מיליון דולר) של הלוואות ואגרות חוב.

כן יצוין כי תחשיב ההון החוזר אינו כולל את יתרת הפקדונות בבנקים בסך 10 מיליון דולר (ליום 31 בדצמבר 2024 בסך 10 מיליון דולר) אשר מסווגת בדוח על המצב הכספי תחת הנכסים הלא שוטפים - יתרה זו הינה יתרת מזומנים ופקדונות בנקאיים אשר משקפת את מחויבות החברה כלפי מחזיקי אגרות החוב לשמור בקופתה יתרת מזומנים בסך זה.

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

**ב. חשיפה לסיכוני שוק ודרכי ניהולם**

**6. תיאור סיכוני השוק**

**6.1. חשיפה לשינויים בשערי החליפין של הדולר מול השקל**

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

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

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

**6.2. חשיפה לשינויים בשיעורי הריבית**

היות והכנסותיה של הקבוצה בתחום החכרת המטוסים, הינן בדולרים בסכומים קבועים, חשופה הקבוצה לשינויים בריבית במקרה של הלוואות בריבית משתנה. למועד הדוח 100% מתיק האשראי שלהחברה היה בריבית קבועה, כאשר למועד פרסום הדוח, ולאחר נטילת הלוואה בריבית משתנה לפי SOFR לחודש (בתוספת מרווח) בקשר עם עסקת רכישה מטוס הבואינג 737-800 (הושלמה בפברואר 2026), 77% מתיק האשראי הינו בריבית קבועה. לניתוח רגישות בקשר עם שינויים בשיעורי ריבית ה-SOFR ראו בסעיף 8.2 להלן.

**6.3. חשיפה במסגרת הלוואות לרכישת מטוסים**

בהלוואות הקיימות למועד הדוח ולמועד פרסומו (אשר אינן בעלת זכות חזרה לחברה), לא קיימת דרישה לעמידה ביחס מינימאלי בין יתרת הלוואות לשווי השוק של המטוסים המובטחים במסגרת הלוואות.

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

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

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

**7.1. מדיניות גידור שער חליפין שקל/דולר**

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

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

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

**7.2. מדיניות גידור ריבית**

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

למועד הדוח 100% מתיק האשראי היה בריבית קבועה ולמועד פרסום הדוח 77% מתיק האשראי הינו בריבית קבועה.

8. דיווח בדבר ניתוח רגישות

8.1. רגישות לשינויים בשערי החליפין

רווח (הפסד) מהשינויים		שווי הוגן אלפי דולר	רווח (הפסד) מהשינויים		סעיף
ירידה ב-10%	ירידה ב-5%		עליה ב-5%	עליה ב-10%	
36	17	321	(15)	(29)	מזומנים ופקדונות בנקאיים שוטפים
56	26	502	(24)	(46)	חייבים ויתרות חובה
(11)	(5)	(97)	5	9	זכאים ויתרות זכות
(1,094)	(518)	(9,848)	469	895	אגרות חוב (סדרה ג')
<b>(1,013)</b>	<b>(480)</b>	<b>(9,122)</b>	<b>435</b>	<b>829</b>	<b>סך הכל מכשירים שלא למטרות הגנה</b>
343	252	220	(316)	(650)	אופציות CALL ו-PUT שלא מוכרות
<b>(670)</b>	<b>(228)</b>	<b>(8,902)</b>	<b>119</b>	<b>179</b>	<b>חשבונאית סך הכל</b>

8.2. רגישות לשינויים בריבית

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

היקף ההשפעה על ההוצאה (מליוני דולר)	שיעור האשראי בריבית קבועה הממוצע מיתרת האשראי הממוצעת ל-12 החודשים הבאים	שינוי בריבית SOFR הממוצע ב-12 החודשים הבאים ביחס לשיעור הריבית SOFR סמוך למועד פרסום הדוח
0.3		75%
0.2	77%	50%
(0.2)		(50%)
(0.3)		(75%)

ג. הוראות גילוי בהיבטים שונים של ממשל תאגידי

9. גילוי בדבר המבקר הפנימי

פרטי המבקר הפנימי ועמידה בתנאים

שם המבקר: דניאל שפירא, רו"ח.

תחילת כהונתו: 28 בפברואר 2012.

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

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

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

**מינוי המבקר הפנימי:** מינויו של המבקר הפנימי נעשה בהתחשב בהכשרתו המקצועית, בניסיונו בביקורת חברות ציבוריות בישראל ובהצהרתו כי הוא כשיר לשמש כמבקר פנימי של החברה, וכן בהתייחס לחובות, לסמכויות ולתפקידים המוטלים על מבקר פנימי בהתאם לדיון, ולגודלה של החברה והיקף פעילותה. כמו

כן מינויו נעשה בהתחשב במינויו של המבקר כמבקר פנימי גם בחברה האם - כנפיים, ולחשיבות קיומו של מערך ביקורת אחיד בחברה ובחברה האם.

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

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

**ביקורת של תאגידים מוחזקים:** תוכנית ביקורת הפנים עד כה לא התייחסה לתאגידים מוחזקים של החברה מחוץ לישראל.

**היקף העסקה:** היקף ואופי תוכנית העבודה של המבקר הפנימי הנם סבירים בנסיבות העניין ויש בהם כדי ליישם את מטרות הביקורת הפנימית. תוכנית העבודה לשנת 2025 הסתכמה להיקף של 130 שעות.

**עריכת הביקורת הפנימית:** בהתאם להודעתו של המבקר הפנימי הוא ערך את הביקורת על פי תקנים מקצועיים מקובלים בהתאם לסעיף 4(ב) לחוק הביקורת הפנימית, התשנ"ב - 1992 (להלן: "חוק הביקורת הפנימית"). למיטב ידיעת החברה, המבקר הפנימי עומד בהוראות סעיף 146(ב) לחוק החברות, התשנ"ט-1999, ובהוראות סעיף 8 לחוק הביקורת הפנימית.

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

**דין וחשבון המבקר הפנימי:** מועדי הגשת דוחות הביקורת - תוכנית ביקורת הפנים לשנת 2025 הסתכמה לדוח ביקורת אחד שעניינו סקר סיכונים מקיף ועדכני לחברה. דוח ביקורת זה הוגש בכתב בסמוך לאחר סיום עריכתו (ביום 10 בנובמבר 2025) לידי יו"ר דירקטוריון החברה, המנהל הכללי, ליו"ר ועדת ביקורת חברי הועדה. ועדת הביקורת דנה בסקר הסיכונים ביום 14 בדצמבר 2025.

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

**תגמול:** שכרו של המבקר הפנימי בגין השירותים שניתנו על ידו במסגרת התקשרותו מול החברה בשנת 2025, הסתכם לסך השווה לכ-29 אלפי ש"ח (בתוספת מע"מ), בהתאם לשעות שהושקעו על ידי המבקר הפנימי. לדעת הדירקטוריון, תגמול המבקר הפנימי לא משפיע על הפעלת שיקול דעתו המקצועי, וזאת, בין היתר, בשים לב להתרשמות הדירקטוריון מהאופן בו הוא מבצע את מלאכת ביקורת הפנים בחברה.

#### 10. גילוי בדבר שכר רואה החשבון המבקר

רואה החשבון המבקר של החברה הינו בריטמן אלמגור זהר ושות'. בשנים 2025 ו-2024, הוצאות שכר הטרחה של החברה לרואה החשבון בגין ביקורת ושירותי מס היו כ-54 וכ-61 אלפי דולר, בהתאמה. בכל הנוגע לשכר הטרחה של רואי החשבון לשנים 2025 ו-2024 כאמור לעיל, הנ"ל כולל שירותים אחרים למתן יעוץ וליווי בנושאים מיסויים (בסך של כ-3 אלפי דולר ו-9 אלפי דולר, בהתאמה).

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

#### ד. הוראות גילוי בקשר עם הדיווח הפיננסי של התאגיד

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

כאמור לעיל, הסביבה העסקית במסגרתה פועלת הקבוצה הינה שוק התעופה הבינלאומי, כאשר פעילות הקבוצה משתייכת בעיקרה לתחום של בעלות על ציוד תעופתי והחכרתו.

לפרטים נוספים אודות הסביבה בה פועלת הקבוצה ראו בסעיף 1.6 לחלק א' לדוח תקופתי זה לעיל (תיאור עסקי התאגיד).

##### 12. הלוואות ומסגרות אשראי מהותיות של החברה

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

**13. אמות מידה פיננסיות**

לפרטים ראו ביאור 11ג לדוחות הכספיים.

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

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

**15. אירועים עיקריים נוספים לאחר תאריך הדוח על המצב הכספי**

**15.1 שינויים שחלו בשער חליפין שקל/דולר**

בשער חליפין שקל/דולר חלה ירידה מכ-3.19 למועד הדוח, לכ-3.096 במועד הסמוך לאישור הדוח. עיקר חשיפת החברה לשינויים שחלים בשער חליפין שקל/דולר הינה בגין אגרות חוב סדרה ג' אשר נקובות בש"ח. לצורך הקטנת החשיפה, ביצעה החברה עסקאות גידור מטבע מסוג אופציה דולר/שקל בגובה ההתחייבות הכוללת של אג"ח (סדרה ג') שהונפקו כאמור בסעיף 6.1 לעיל. שווין ההוגן של עסקאות הגידור למועד הדוח הינו נכס בסך כ-220 אלפי דולר.

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

**ה. גילוי בדבר הערכת שווי**

לפרטים בדבר השוואה של עלותם המופחתת של המטוסים בצי, לעומת שווי השוק הנוכחי שלהם (ערכם של המטוסים לפי מחירונים מקובלים לערכי מטוסים הפנויים למכירה מיידית ללא חוזה חכירה, קרי Current Market Value), ראו סעיף 2.9 לחלק א' לדוח תקופתי זה לעיל.

לפרטים בדבר השווי ההוגן של הנדל"ן להשקעה בבעלות הקבוצה ראו ביאור 8 לדוחות הכספיים.

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

**16. מטוסי החברה**

לימים 31 במרץ 2025 ו-30 ביוני 2025 לא נמצאו סימנים לירידת ערך בצי המטוסים של הקבוצה.

ליום 30 בספטמבר 2025 לא נמצאו סימנים לירידת ערך בצי המטוסים של הקבוצה. כמו כן, ליום 30 בספטמבר 2025 בוצעה בחינה של שווי השימוש עבור מטוס איירבוס 330-200 אשר מוכר ל-Iberia. לצורך בחינת השווי השתמש מעריך השווי החיצוני (קסלמן וקסלמן PricewaterhouseCoopers) בשיעור ניכיון, לפני מס, עבור היוון תזרימי המזומנים מדמי חכירה והתחשבות בגין מצבו התחזוקתי של המטוס בתום תקופת החכירה (לפרטים בדבר מנגנון ההתחשבות בעסקת זו ראו ביאור 15א(2) לדוחות הכספיים) של 6.97% ובשיעור ניכיון, לפני מס, עבור היוון ערך השייר של המטוס לתום תקופת השימוש של 7.06%. יצוין, כי במסגרת הערכת השווי הונח, לצורך הערכת השווי ולאור העלייה בביקוש למטוסים בשנתיים האחרונות לרבות למטוס מסוג זה, כי החוכרת תממש את האופציה שברשותה להארכת מועד סיום החכירה המקורי (אשר חל במחצית השנייה לשנת 2028) לתקופה נוספת שצפויה להסתיים ברבעון השני לשנת 2030. בהתאם להערכת השווי, נאמד הסכום בר השבה המעודכן לסך של 30,692 אלפי דולר.

בהתאם למדיניות החשבונאית של החברה, כאשר הפסד מירידת ערך שהוכר בתקופות קודמות מתבטל, הערך בספרים של הנכס (או של היחידה מניבה-מזומנים) מוגדל בחזרה לאומדן סכום בר-השבה מעודכן, אך לא יותר מערכו בספרים של הנכס (או של היחידה מניבה-מזומנים) שהיה קיים אילו לא הוכר בגינו בתקופות קודמות הפסד מירידת ערך. ביטול הפרשות לירידות הערך נזקף לסעיף הכנסות אחרות. בהתאם להערכת השווי ליום 30 בספטמבר 2025 ביחס למטוס האיירבוס 330-200 האמור, ביטלה החברה בדוחות הכספיים ליום 30 בספטמבר 2025 חלק מתוך ירידות הערך אשר נרשמו במסגרת הערכות שווי קודמות בגין מטוס זה כדלקמן:

גובה הפרשה לירידת ערך ליום 30 בספטמבר 2025	גובה ביטול הפרשה לירידת ערך ליום 30 בספטמבר 2025	סכום בר- השבה	שווי בספרים לפני בחינת ירידת ערך	מספר המטוסים	סוג המטוס	חברה
226	(28,473)	30,692	30,466	1	A330-200	Iberia

(\*לפני ביטול הפרשה לירידת ערך ליום 30 בספטמבר 2025.

ליום 31 בדצמבר 2025 לא נמצאו סימנים לירידת ערך בצי המטוסים של הקבוצה.

### 17. הערכת שווי לנדל"ן להשקעה שבוצעה ע"י מעריך שווי חיצוני (האושנר מלול - הנדסה ושמות מקרקעין בע"מ)

לחברה יתרת זכויות בשני מתחמים (זכויות במתחם נוסף במגרש נמכרו בהליך פירוק שיתוף ואינן נכללות בבחינה) במגרש בשדה דב (להלן בסעיף זה: "זכויות החברה במגרש בשדה דב"). להלן פרטים אודות הבחינה שבוצעה על ידי מעריך השווי לעניין אומדן השווי ההוגן של זכויות החברה כאמור לעיל, כאשר האומדן שנקבע על ידי מעריך השווי כאמור מבוסס, בהתאם לתוכניות העדכניות שאושרו והופקדו ובהתאם לחלוקה למתחמים הרלוונטיים, על זכאות ל-6.63 יחידות דיור אקוו' מכוח הקרקע שבבעלות החברה במתחמים אלו במסגרת איחוד וחלוקה.

ליום 31 במרץ 2025, בהתאם לשומה שנערכה על ידי מעריך השווי, אומדן שווי הוגן של זכויות החברה במגרש בשדה דב הינו בסך של 10,500 אלפי ש"ח (כ-2,824 אלפי דולר) לפני ניכוי היטל השבחה המוערך בסך של 3,040 אלפי ש"ח (כ-818 אלפי דולר) אותו יש לשלם בעת מימוש, מה שמשקף שווי נטו למועד הקובע לשומה של 7,460 אלפי ש"ח (כ-2,006 אלפי דולר).

ליום 30 ביוני 2025, קיבלה החברה ממעריך השווי נספח תחשיב עדכון שווי הוגן שנערך על ידו, ובהתאם לו, אומדן שווי הוגן של זכויות החברה במגרש בשדה דב הינו בסך של 10,800 אלפי ש"ח (כ-3,203 אלפי דולר) לפני ניכוי היטל השבחה המוערך בסך של 3,410 אלפי ש"ח (כ-1,011 אלפי דולר) אותו יש לשלם בעת מימוש, מה שמשקף שווי נטו ליום 30 ביוני 2025 של 7,390 אלפי ש"ח (כ-2,192 אלפי דולר).

ליום 30 בספטמבר 2025, בהתבסס על נספח אשר לפיו, לשיטת מעריך השווי, השווי ההוגן של זכויות החברה במגרש בשדה דב נשאר ללא שינוי ביחס להערכת השווי הקודמת שבוצעה ביום 30 ביוני 2025, והועמד על שווי נטו של 10,800 אלפי ש"ח (כ-3,267 אלפי דולר) לפני ניכוי היטל השבחה המוערך בסך של 3,410 אלפי ש"ח (כ-1,031 אלפי דולר) אותו יש לשלם בעת מימוש, מה שמשקף שווי נטו ליום 30 בספטמבר 2025 של 7,390 אלפי ש"ח (כ-2,235 אלפי דולר).

ליום 31 בדצמבר 2025, בהתאם לשומה שנערכה על ידי מעריך השווי, אומדן שווי הוגן של זכויות החברה במגרש בשדה דב הינו בסך של 10,800 אלפי ש"ח (כ-3,386 אלפי דולר) לפני ניכוי היטל השבחה המוערך בסך של 3,420 אלפי ש"ח (כ-1,072 אלפי דולר) אותו יש לשלם בעת מימוש, מה שמשקף שווי נטו למועד הקובע לשומה של 7,380 אלפי ש"ח (כ-2,313 אלפי דולר).

ההערכות האמורות לעיל של אומדן השווי ההוגן של זכויות החברה בקרקע זו אינן מהוות הערכות שווי מהותיות.

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

18. ריכוז נתוני אגרות החוב שהנפיקה החברה<sup>(1),(2)</sup>, באלפי ₪

סדרה	מועד הנפקה מקורית	ע.נ. במועד ההנפקה	נתונים ליום 31 בדצמבר 2025				נתונים סמוך למועד פרסום הדוח <sup>(2)</sup>			מועדי תשלום יתרת קרן <sup>(3)</sup> וריבית <sup>(4)</sup> סמוך למועד פרסום הדוח		תנאי הצמדה	פרטי חברת הנאמנות	
			יתרת ע.נ. שבמחזור	סכום הריבית שנצברה בספרים	ערך בספרים של יתרת האג"ח	שווי בורסאי	יתרת ע.נ. שבמחזור	שוי בורסאי	ע.נ. יתרת ע.נ. שבמחזור	שיעור הריבית (קבוע)	החל מ-			עד
	אוגוסט 2021	41,306											הרמטיק נאמנות (1975) בע"מ	
			31,359	339	30,548	31,416	31,359	31,359	31,626	31,359	4.8% <sup>(5)</sup>	10.4.26	10.4.28	אחראי: דן אבנון. דרך ששת הימים 30, בני ברק. טל': 03-5544553, פקס: 03-5271451
	אוקטובר 2021 <sup>(6)</sup>	19,000												

הערות:

1. החברה עומדת בכל תנאי האג"ח. כמו כן החברה עמדה בכל תנאי ההתחייבות לפי שטרי הנאמנות.
2. אגרות החוב (סדרה ג') של החברה הינה סדרה מהותית.
3. תשלומים חצי שנתיים שווים למעט תשלום הקרן האחרון בשיעור של 28% מהקרן המקורית אשר יפרע ביום 10 באפריל 2028.
4. תשלומים חצי שנתיים.
5. אגרות החוב אינן מובטחות בבטוחות כלשהן או בכל אופן אחר. לפירוט אמות המידה הפיננסיות ולתיאור אירועים אשר התרחשותם תביא לגידול בשיעור הריבית המשולמת (לרבות ירידה בדירוג), מגבלה על חלוקת דיבידנד, ומגבלות נוספות אחרות ראו ביאור 11 לדוחות הכספיים. כן יצוין כי לחברה זכות לבצע פדיון מוקדם (מלא או חלקי) של אגרות החוב, בהתאם לתנאים שנקבעו בשטר הנאמנות.
6. לפרטים נוספים ראו ביאור 11ב(2) לדוחות הכספיים.

19. פרטים אודות דירוג אגרות החוב והחברה

דירוגים נוספים בתקופה שבין מועד ההנפקה המקורי לבין הדירוג העדכני ליום פרסום הדוח		תאריך מתן דירוג העדכני ליום פרסום הדוח	דירוג שנקבע במועד הנפקת הסדרה	דירוג ליום פרסום הדוח	דירוג ליום 31 בדצמבר 2025	שם חברה מדרגת	סדרה
דירוג	תאריך						
iBBB+	10/2021, 09/2021, 10/2022, 09/2024, 09/2023	09/2025	iBBB+	iBBB+	iBBB+	מעלות	ג'

ביום 30 בספטמבר 2025, פרסמה מעלות S&P דירוג עדכני של החברה ואגרות החוב שהנפיקה לפיו אושרר דירוג החברה ב- iBBB עם תחזית דירוג יציבה וכן אושרר דירוג אגרות החוב (סדרה ג') ב- iBBB(+). לדוח הדירוג המלא, ראו דיווח מיידי של החברה מיום 30 בספטמבר 2025 (מספר אסמכתא: 2025-01-073366) הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

סידני סלסקי

מנהל כללי

נמרוד בורוביץ

יו"ר הדירקטוריון

א' בניסן תשפ"ו

19 במרץ 2026

**חלק ג'**

**דוחות כספיים**

**גלובל כנפיים ליסינג בע"מ**

**דוחות כספיים מאוחדים לשנת 2025**

## גלובל כנפיים ליסינג בע"מ

### דוחות כספיים מאוחדים לשנת 2025

#### תוכן העניינים

#### עמוד

1-ג	דוח רואה החשבון המבקר לבעלי המניות - ביקורת של רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי
2-ג	דוח רואה החשבון המבקר לבעלי המניות - ביקורת הדוחות הכספיים השנתיים
	<b><u>הדוחות הכספיים המאוחדים – באלפי דולר:</u></b>
5-ג	<u>דוחות מאוחדים על המצב הכספי</u>
6-ג	<u>דוחות מאוחדים על הרווח והפסד</u>
7-ג	<u>דוחות מאוחדים על השינויים בהון</u>
9-ג	<u>דוחות מאוחדים על תזרימי המזומנים</u>
	ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים:
10-ג	(1) <u>כללי</u>
10-ג	(2) <u>עיקרי המדיניות החשבונאית</u>
17-ג	(3) <u>תקני דיווח כספי חדשים ופרשנויות שפורסמו</u>
17-ג	(4) <u>שיקולי דעת ביישום מדיניות חשבונאית וגורמי מפתח לחוסר וודאות באומדן</u>
19-ג	(5) <u>מזומנים ושווי מזומנים</u>
19-ג	(6) <u>חייבים ויתרות חובה</u>
19-ג	(7) <u>השקעה בחברות מוחזקות</u>
20-ג	(8) <u>נדל"ן להשקעה</u>
22-ג	(9) <u>רכוש קבוע</u>
27-ג	(10) <u>הלוואות לזמן ארוך מתאגידים בנקאיים</u>
30-ג	(11) <u>אגרות חוב</u>
31-ג	(12) <u>זכאים ויתרות זכות</u>
32-ג	(13) <u>הפקדות של חוכרי מטוסים</u>
32-ג	(14) <u>מסים על הכנסה</u>
34-ג	(15) <u>התקשרויות</u>
36-ג	(16) <u>הון</u>
37-ג	(17) <u>מכשירים פיננסיים</u>
39-ג	(18) <u>פרוטים לסעיפי דוח הרווח וההפסד</u>
41-ג	(19) <u>עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים</u>
45-ג	(20) <u>אירועים מהותיים לאחר תאריך הדוח</u>

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

ביקרנו רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי של גלובל כנפיים ליסינג בע"מ (להלן "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 העריכה והסגירה של דיווח כספי ובקרות כלליות של מערכות מידע; (2) בקרות על רכוש קבוע- מטוסים (כל אלה יחד מכונים להלן "רכיבי הבקרה המבוקרים").

ערכנו את ביקורתנו בהתאם לתקן ביקורת (ישראל) 911. על-פי תקן זה נדרש מאיתנו לתכנן את הביקורת ולבצע במטרה לזהות את רכיבי הבקרה המבוקרים ולהשיג מידה סבירה של ביטחון אם רכיבי בקרה אלה קויימו באופן אפקטיבי מכל הבחינות המהותיות. ביקורתנו כללה השגת הבנה לגבי בקרה פנימית על דיווח כספי, זיהוי רכיבי הבקרה המבוקרים, הערכת הסיכון שקיימת חולשה מהותית ברכיבי הבקרה המבוקרים, וכן בחינה והערכה של אפקטיביות התכנון והתפעול של אותם רכיבי בקרה בהתבסס על הסיכון שהוערך. ביקורתנו, לגבי אותם רכיבי בקרה, כללה גם ביצוע נהלים אחרים כאלה שחשבנו נכוצים 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, בהתבסס על ביקורתנו, 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, כלל חוות דעת ללא שינוי מהנוסח האחיד על אותם דוחות כספיים בהתבסס על ביקורתנו.

בריטמן אלמגור זהר ושות'

רואי חשבון

A Firm in the Deloitte Global Network

תל אביב, 19 במרץ, 2026

תל אביב - משרד ראשי

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

משרד נצרת  
מרג' אבן עאמר 9  
נצרת, 16100

משרד אילת  
מרכז העירוני  
ת.ד. 538  
אילת, 88104002

משרד חיפה  
מעלה השחרור 5  
ת.ד. 5648  
חיפה, 3105502

משרד ירושלים  
קרית המדע 3  
מגדל הר חוצבים  
ירושלים, 914510  
ת.נ. 45396

טלפון: 399 4455 (73) 972+  
פקס: 637 4455 (73) 972+  
info-  
nazareth@deloitte.co.il

טלפון: 637 5676 (8) 972+  
פקס: 637 1628 (2) 972+  
info-eilat@deloitte.co.il

טלפון: 860 7333 (4) 972+  
פקס: 867 2528 (2) 972+  
info-haifa@deloitte.co.il

טלפון: 501 8888 (2) 972+  
פקס: 537 4173 (2) 972+  
info-jer@deloitte.co.il

משרד ראש"ל - צ - מתחם  
מילנייה  
שדרות ראשונים 23  
ראש"ל צ

משרד רעננה - מתחם  
אינפיניטי  
הפנינה 8,  
רעננה

משרד בית שמש  
יגאל אלון 1  
בית שמש, 9906201

### חוות הדעת

ביקרנו את הדוחות הכספיים המאוחדים של גלובל כנפיים ליסינג בע"מ ("החברה") הכוללים את הדוח המאוחד על המצב הכספי ליום 31 בדצמבר 2025, ואת הדוחות המאוחדים על הרווח 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, בהתבסס על ביקורתנו, הדוחות הכספיים המאוחדים המוצגים באופן נאות, מכל הבחינות המהותיות, את המצב הכספי המאוחד של החברה ליום 31 בדצמבר 2025 ואת התוצאות הכספיות המאוחדות ותזרימי המזומנים המאוחדים לשנה שהסתיימה באותו תאריך בהתאם לתקני דיווח כספי בינלאומיים חשבונאיים (IFRS Accounting Standards).

### 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 בפסקת 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, תשט"ו-1955, ותקנות מכוחו. אנו סבורים שראיות הביקורת אשר הושגו, הן נאותות ומספיקות על מנת להוות בסיס לחוות דעתנו.

### ענייני מפתח בביקורת

ענייני מפתח בביקורת המפורטים להלן הם העניינים אשר תוקשרו, או שנדרש היה לתקשרם, לדירקטוריון החברה ואשר, לפי שיקול דעתנו המקצועי, היו משמעותיים ביותר בביקורת הדוחות הכספיים המאוחדים 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 לגביהם 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.

כאמור בראשונים 2, '4 ב' (1) ו-9, לדוחות הכספיים המאוחדים, ליום 31 בדצמבר 2025 לחברה צ"י מטוסים, המוצגים בעלות בניכוי הפחתות לירידות ערך בהתאם למדיניות החשבונאית המתוארת בראשון 2. העלות המופחתת בניכוי הפחתות לירידות ערך של צ"י המטוסים של החברה ליום 31 בדצמבר 2025 מסתכם לסך של כ-63,715 אלפי USD, ובשנת 2025 החברה הכירה בביטול הפרשה לירידת ערך בסך של כ-226 אלפי USD.

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

תל אביב - משרד ראשי

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

משרד נצרת  
מר'ג' אבן עאמר 9  
נצרת, 16100

משרד אילת  
מרכז העירוני  
ת.ד. 538  
אילת, 88104002

משרד חיפה  
מעלה השחרור 3  
ת.ד. 5648  
חיפה, 3105502

משרד ירושלים  
קרית המדע 3  
מגדל הר חוצבים  
ירושלים, 914510  
ת.ח. 45396

טלפון: +972 (73) 399 4455  
פקס: +972 (73) 637 4455  
info-  
nazareth@deloitte.co.il

טלפון: +972 (8) 637 5676  
פקס: +972 (2) 637 1628  
info-eilat@deloitte.co.il

טלפון: +972 (4) 860 7333  
פקס: +972 (2) 867 2528  
info-haifa@deloitte.co.il

טלפון: +972 (2) 501 8888  
פקס: +972 (2) 537 4173  
info-jer@deloitte.co.il

משרד ראשון לציון - מתחם  
מילנייה  
שדרות ראשונים 23  
ראשון לציון

משרד רעננה - מתחם  
אינפיניטי  
הפנינה 8,  
רעננה

משרד בית שמש  
יגאל אלון 1  
בית שמש, 9906201



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

כמפורט בבאור 4ב' (1) לדוחות הכספיים המאוחדים, קביעת סכום בר ההשבה של המטוסים הינו אומדן קריטי, הכרוך באי וודאויות והמתבסס על הערכות שווי, הכוללות הנחות שחלקן סובייקטיביות בהתחשב בנסיבות ובמידע הטוב ביותר נכון ליום 31 בדצמבר 2025. הנחות אלו כוללות בעיקר את שיעור הניכיון לפני מס (WACC) ואת ערכי השייר של המטוסים המבוססים בין היתר על מחירוים מקובלים לערכי מטוסים. הנחות בסיס אלו הן תוצאה של הפעלת שיקול דעת סובייקטיבי בסביבה של אי וודאות, לעיתים משמעותית במיוחד, ועל כן שינויים בהנחות הבסיס האמורות, עשויים להביא לשינויים בסכום בר ההשבה של ציי המטוסים, לעיתים באופן מהותי, ולכן להשפיע גם על מצבה הכספי של החברה ליום 31 בדצמבר 2025 ועל תוצאות פעולותיה לאותה שנה, כמפורט בבאור 9.

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

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

#### חובות של הדירקטוריון וההנהלה לדוחות הכספיים המאוחדים

הדירקטוריון וההנהלה אחראים להכנה ולהצגה נאותה של הדוחות הכספיים המאוחדים בהתאם לתקני דיווח כספי בינלאומיים חשבונאיים (IFRS Accounting Standards), ולבקרה הפנימית הנחוצה בהתאם לקביעת הדירקטוריון וההנהלה על מנת לאפשר הכנת דוחות כספיים מאוחדים ללא הצגה מוטעית מהותית, בין שמקורה בתרמית או בטעות. בהכנת הדוחות הכספיים המאוחדים הדירקטוריון וההנהלה 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 וההנהלה מתכוונים לפרק או להפסיק את פעילות החברה, או שאין להם חלופה מציאותית אחרת מלבד זאת.

תל אביב - משרד ראשי

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

<b>משרד ירושלים</b> קרית המדע 3 מגדל הר חוצבים ירושלים, 914510 ת.ח. 45396	<b>משרד חיפה</b> מעלה השחרור 5 ת.ד. 5648 חיפה, 3105502	<b>משרד אילת</b> מרכז העירוני ת.ד. 538 אילת, 88104002	<b>משרד נצרת</b> מר'ג אבן עאמר 9 נצרת, 16100
טלפון: +972 (2) 501 8888 פקס: +972 (2) 537 4173 info-jer@deloitte.co.il	טלפון: +972 (4) 860 7333 פקס: +972 (2) 867 2528 info-haifa@deloitte.co.il	טלפון: +972 (8) 637 5676 פקס: +972 (2) 637 1628 info-eilat@deloitte.co.il	טלפון: +972 (73) 399 4455 פקס: +972 (73) 637 4455 info-nazareth@deloitte.co.il

<b>משרד בית שמש</b> יגאל אלון 1 בית שמש, 9906201	<b>משרד רעננה - מתחם אינפיניטי</b> הפנינה 8, רעננה	<b>משרד ראשון לציון - מתחם מילנייה</b> שדרות ראשונים 23 ראשון לציון
--	--	---

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 ההחלטות 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 ניהול 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 בקונוניה, זיוף, השמטות מכוונות, מצג שואו בזדון או עקיפה של בקרה פנימית.
- משיגים הבנה של הבקרה הפנימית הרלוונטית לביקורת על מנת לתכנן ניהול 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 רואה החשבון המבקר שלנו לגילויים הקשורים בדוחות הכספיים המאוחדים או, אם גילויים אלו אינם מספקים, לכלול שינוי מהנוסח האחד 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 ולנהלה 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 איזמים מזהים על אי תלותנו.

מתוך העניינים אשר תוקשרו, או שנדרש היה לתקשרם, עם הדירקטוריון והנהלה קבענו את העניינים המשמעותיים ביותר בביקורת הדוחות הכספיים המאוחדים 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.

תל אביב - משרד ראשי

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

משרד ירושלים	משרד חיפה	משרד אילת	משרד נצרת
קריית המדע 3 מגדל הר חוצבים ירושלים, 914510 ת.ח. 45396	מעלה השחרור 5 ת.ד. 5648 חיפה, 3105502	מרכז העירוני ת.ד. 538 אילת, 88104002	מרג' אבן עאמר 9 נצרת, 16100
טלפון: +972 (2) 501 8888 פקס: +972 (2) 537 4173 info-jer@deloitte.co.il	טלפון: +972 (4) 860 7333 פקס: +972 (2) 867 2528 info-haifa@deloitte.co.il	טלפון: +972 (8) 637 5676 פקס: +972 (2) 637 1628 info-eilat@deloitte.co.il	טלפון: +972 (73) 399 4455 פקס: +972 (73) 637 4455 info-nazareth@deloitte.co.il

משרד בית שמש	משרד רעננה - מתחם אינפיניטי	משרד ראשון לציון - מתחם מילנייה
יגאל אלון 1 בית שמש, 9906201	הפנינה 8, רעננה	שדרות ראשונים 23 ראשון לציון

## 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 9 בפברואר 2026 כלל חוות דעת בלתי מסויגת על קיומם של אותם רכיבים באופן אפקטיבי.

שותף ההתקשרות של הביקורת נשוא דוח רואה החשבון המבקר הבלתי תלוי הוא ישראל נקל.

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

תל אביב, 19 במרץ, 2026

תל אביב - משרד ראשי  
מרכז עזריאלי 1 תל אביב ת.ד. 16593 | תל אביב 6116402 | טלפון: 03-6085555 | [info@deloitte.co.il](mailto:info@deloitte.co.il)

<b>משרד נצרת</b> מרג' אבן עאמר 9 נצרת, 16100	<b>משרד אילת</b> מרכז העירוני ת.ד. 538 אילת, 88104002	<b>משרד חיפה</b> מעלה השחרור 5 ת.ד. 5648 חיפה, 3105502	<b>משרד ירושלים</b> קרית המדע 3 מגדל הר חוצבים ירושלים, 914510 ת.ח. 45396
טלפון: +972 (73) 399 4455 פקס: +972 (73) 637 4455 <a href="mailto:info-nazareth@deloitte.co.il">info-nazareth@deloitte.co.il</a>	טלפון: +972 (8) 637 5676 פקס: +972 (2) 637 1628 <a href="mailto:info-eilat@deloitte.co.il">info-eilat@deloitte.co.il</a>	טלפון: +972 (4) 860 7333 פקס: +972 (2) 867 2528 <a href="mailto:info-haifa@deloitte.co.il">info-haifa@deloitte.co.il</a>	טלפון: +972 (2) 501 8888 פקס: +972 (2) 537 4173 <a href="mailto:info-jer@deloitte.co.il">info-jer@deloitte.co.il</a>

<b>משרד ראש"צ - מתחם מילנייה</b> שדרות ראשונים 23 ראש"צ	<b>משרד רעננה - מתחם אינפיניטי</b> הפנינה 8, רעננה	<b>משרד בית שמש</b> יגאל אלון 1 בית שמש, 9906201
---	--	--

**גלובל כנפיים ליסינג בע"מ**  
**דוחות מאוחדים על המצב הכספי**

ליום 31 בדצמבר			
2024	2025		
אלפי דולר	אלפי דולר	ביאור	
4,941	12,377	<u>5</u>	<b>נכסים</b>
-	18,810		<b>נכסים שוטפים</b>
1,087	-	<u>7</u>	מזומנים ושווי מזומנים
1,173	1,221	<u>6</u>	פקדונות בבנקים
99	220	<u>17</u>	חליות שוטפות בגין הלוואות לחברה קשורה
7,300	32,628		חייבים ויתרות חובה
			מכשירים פיננסיים נגזרים
1,478	-	<u>8</u>	<b>נכסים לא שוטפים המוחזקים למכירה</b>
8,778	32,628		<b>סה"כ נכסים שוטפים</b>
10,000	10,000	<u>11</u>	<b>נכסים לא שוטפים</b>
260	260	<u>10</u> ב(3)	פקדונות בבנקים
2,207	2,313	<u>8</u>	מזומנים מוגבלים בשימוש
101,722	63,715	<u>9</u>	נדל"ן להשקעה
114,189	76,288		רכוש קבוע, נטו
			<b>סה"כ נכסים לא שוטפים</b>
122,967	108,916		<b>סה"כ נכסים</b>
4,593	2,872	<u>10</u>	<b>התחייבויות והון</b>
1,829	2,139	<u>11</u>	<b>התחייבויות שוטפות</b>
1,883	6,532	<u>12</u>	חליות שוטפות של הלוואות מתאגידים בנקאיים
8,305	11,543		חליות שוטפות של אגרות חוב
			זכאים ויתרות זכות
47,843	20,957	<u>10</u>	<b>סה"כ התחייבויות שוטפות</b>
8,345	7,438	<u>11</u>	<b>התחייבויות לא שוטפות</b>
2,447	7,955	<u>13</u>	הלוואות מתאגידים בנקאיים
58,635	36,350		אגרות חוב
			הפקדות של חוכרי מטוסים
46	46	<u>16</u>	<b>סה"כ התחייבויות לא שוטפות</b>
30,514	30,514		<b>הון</b>
(182)	(182)		הון מניות
25,649	30,645		פרמיה על מניות וקרנות הון אחרות
56,027	61,023		מניות החברה המוחזקות על ידי החברה
			עודפים
122,967	108,916		הון המיוחס לבעלי מניות החברה
			<b>סה"כ התחייבויות והון</b>

דב ישועה - מנהל כספים

סידני סלסקי - מנהל כללי

נמרוד בורוביץ - יו"ר הדירקטוריון

תאריך אישור הדוחות הכספיים: 19 במרץ, 2026

הביאורים לדוחות הכספיים מהווים חלק בלתי נפרד מהם.

## גלובל כנפיים ליסינג בע"מ

### דוחות מאוחדים על רווח והפסד

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר				
2023	2024	2025	ביאור	
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר		
10,073	10,107	8,131	<u>א18</u>	הכנסות מהפעלה
(6,221)	(3,915)	(2,150)	<u>ב18</u>	הוצאות הפעלה
3,852	6,192	5,981		<b>רווח גולמי</b>
(3,338)	(2,282)	(2,141)	<u>ג18</u>	הוצאות הנהלה וכלליות
6,737	4,021	3,885	<u>ד18</u>	הכנסות אחרות, נטו
3,399	1,739	1,744		
7,251	7,931	7,725		<b>רווח מפעולות רגילות</b>
(7,519)	(5,247)	(5,073)	<u>ה18</u>	הוצאות מימון
1,244	3,507	2,344	<u>ו18</u>	הכנסות מימון
(6,275)	(1,740)	(2,729)		<b>הוצאות מימון, נטו</b>
(4,252)	-	-	<u>ז7</u>	חלק החברה בהפסדי חברות המטופלות לפי שיטת השווי המאזני, נטו ממס
(3,276)	6,191	4,996		<b>רווח (הפסד) לפני מסים על הכנסה</b>
1,158	-	-	<u>14</u>	הטבת מס
(2,118)	6,191	4,996		<b>סה"כ רווח (הפסד) נקי לשנה</b>
				<b>רווח כולל אחר:</b>
2	-	-		קרן הון בגין הפרשי תרגום, נטו ממס
2	-	-		<b>רווח כולל אחר לשנה</b>
(2,116)	6,191	4,996		
(0.013)	0.038	0.031		<b>סך רווח (הפסד) כולל לשנה</b>
162,060	162,060	162,060		<b>רווח (הפסד) למניה רגילה אחת (בדולר) בת 0.001 ש"ח ע.ג. המיוחס לבעלי מניות החברה</b>
				רווח (הפסד) למניה, בסיסי ומדולל
				<b>הממוצע המשוקלל של מספר המניות (באלפים) ששימש בחישוב רווח (הפסד) למניה בסיסי ומדולל</b>

הביאורים לדוחות הכספיים מהווים חלק בלתי נפרד מהם.

**גלובל כנפיים ליסינג בע"מ**  
**דוחות מאוחדים על השינויים בהון**

סה"כ אלפי דולר	עודפים אלפי דולר	מניות החברה המוחזקות על ידי החברה אלפי דולר	פרמיה על מניות וקרנות אחרות אלפי דולר	הון מניות אלפי דולר	
56,027	25,649	(182)	30,514	46	יתרה ליום 1 בינואר 2025
4,996	4,996	-	-	-	רווח לשנה
61,023	30,645	(182)	30,514	46	יתרה ליום 31 בדצמבר 2025

**לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2024**

סה"כ אלפי דולר	עודפים אלפי דולר	קרן הון בגין הפרשי תרגום אלפי דולר	מניות החברה המוחזקות על ידי החברה אלפי דולר	פרמיה על מניות וקרנות אחרות אלפי דולר	הון מניות אלפי דולר	
49,748	19,458	(88)	(182)	30,514	46	יתרה ליום 1 בינואר 2024
6,191	6,191	-	-	-	-	רווח לשנה
88	-	88	-	-	-	מימוש קרן הון בגין חברה כלולה
56,027	25,649	-	(182)	30,514	46	יתרה ליום 31 בדצמבר 2024

**לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2023**

סה"כ אלפי דולר	עודפים אלפי דולר	קרן הון בגין הפרשי תרגום אלפי דולר	מניות החברה המוחזקות על ידי החברה אלפי דולר	פרמיה על מניות וקרנות אחרות אלפי דולר	הון מניות אלפי דולר	
51,864	21,576	(90)	(182)	30,514	46	יתרה ליום 1 בינואר 2023
(2,118)	(2,118)	-	-	-	-	הפסד לשנה
2	-	2	-	-	-	רווח כולל אחר לשנה
49,748	19,458	(88)	(182)	30,514	46	יתרה ליום 31 בדצמבר 2023

הביאורים לדוחות הכספיים מהווים חלק בלתי נפרד מהם.

**גלובל כנפיים ליסינג בע"מ**  
**דוחות מאוחדים על תזרימי המזומנים**

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר			
2023	2024	2025	ביאור
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	
(2,118)	6,191	4,996	<b>תזרימי מזומנים - פעילות שוטפת</b>
(708)	(1,393)	(681)	רווח (הפסד) נקי לשנה
(2,826)	4,798	4,315	התאמות הדרושות כדי להציג את תזרימי המזומנים מפעילות שוטפת - נספח א'
			<b>מזומנים נטו מפעילות (לפעילות) שוטפת</b>
			<b>תזרימי מזומנים - פעילות השקעה</b>
(1,671)	-	(18,112)	רכישת מטוסים והשקעות במטוסים בצי (לרבות תשלומים ע"ח עסקאות החכרה)
3,000	-	-	מימוש מזומנים המוגבלים בשימוש
(260)	-	-	השקעה במזומנים המוגבלים בשימוש
38,032	-	68,346	תמורה ממימוש מטוסים (בניכוי עלויות מימוש מטוסים)
-	-	1,066	תמורה ממימוש נדל"ן להשקעה
(4,250)	(2,500)	-	השקעות ומתן הלוואה ל-TUS
-	3,426	2,159	תמורה ממימוש השקעה והחזר הלוואה מ-TUS
(17,366)	22,225	(18,810)	מימוש (השקעה) פקדונות בבנקים
17,485	23,151	34,649	<b>מזומנים נטו מפעילות השקעה</b>
			<b>תזרימי מזומנים - פעילות מימון</b>
14,632	-	12,800	קבלת הלוואות לזמן ארוך מתאגידים בנקאיים
(30,850)	(4,281)	(42,246)	פרעון הלוואות לזמן ארוך מתאגידים בנקאיים
(6,823)	(22,930)	(2,075)	פרעון אגרות חוב
4,677	651	1,012	קבלת הפקדות של חוכרי מטוסים
(1,054)	-	(1,019)	שימוש בהפקדות של חוכרי מטוסים
(19,418)	(26,560)	(31,528)	<b>מזומנים נטו לפעילות מימון</b>
(4,759)	1,389	7,436	<b>עליה (ירידה) במזומנים ושווי מזומנים</b>
8,311	3,552	4,941	<b>מזומנים ושווי מזומנים לתחילת השנה</b>
3,552	4,941	12,377	<b>מזומנים ושווי מזומנים לסוף השנה</b>

הביאורים לדוחות הכספיים מהווים חלק בלתי נפרד מהם.

**גלובל כנפיים ליסינג בע"מ**  
**דוחות מאוחדים על תזרימי המזומנים**

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר

2023	2024	2025	ביאור
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	
(1,518)	1,445	2,079	9
(1,158)	-	-	
-	(1,063)	-	7ה
(272)	(1,801)	(118)	
(511)	(123)	1,323	
4,252	-	-	7ה
(161)	-	(3,458)	
238	351	(95)	
(2)	-	-	
868	(1,191)	(269)	
187	159	-	
78	489	117	
(1,841)	(850)	(529)	
(1,576)	(202)	(412)	
(708)	(1,393)	(681)	
6,789	4,738	2,868	
912	1,550	983	
-	-	10,693	9ג(3)
-	1,075	-	7ה

**נספח א'- התאמות הדרושות כדי להציג את תזרימי המזומנים מפעילות שוטפת**

הכנסות והוצאות שאינן כרוכות בתזרימי מזומנים:  
 פחת והפחתות (לרבות ירידות ערך וביטול הפרשות לירידת ערך)  
 מסים נדחים, נטו  
 רווח מאיבוד השפעה מהותית בחברה מוחזקת  
 רווח מהתאמת שווי הוגן של מכשירים פיננסיים דרך רווח והפסד  
 שיערוך (שחיקת) אגרות חוב  
 חלק החברה בהפסדי חברות מוחזקות  
 רווח ממימוש מטוסים ומביטול הפקדות חוכרים  
 התאמות שווי הוגן נדל"ן להשקעה, נטו  
 רווח מרכישה עצמית של אגרות חוב

שינויים סעיפי רכוש והתחייבויות:  
 קיטון בלקוחות  
 קיטון בחייבים ויתרות חובה  
 קיטון בזכאים ויתרות זכות

**נספח ב' – תקבולי / תשלומי ריבית ומסים המסווגים בתזרים מפעילות שוטפת**

תשלומי ריבית  
 תקבולי ריבית

**נספח ג' – פעילויות מהותיות שלא במזומן**

רכישת מטוסים כנגד הפקדת הפקדות חוכרים  
 מימוש נכסים פיננסיים המוצגים בשווי הוגן דרך רווח והפסד כנגד חייבים ויתרות חובה

## גלובל כנפיים ליסינג בע"מ ביאורים לדוחות הכספיים

### ביאור 1 - כל לי

- א.** חברת גלובל כנפיים ליסינג בע"מ (להלן - "החברה") התאגדה בישראל בחודש דצמבר 2002. החברה עוסקת מאז היווסדה בתחום ההחכרה התפעולית של מטוסים. בעלת השליטה בחברה הינה כנפיים אחזקות בע"מ (להלן - "כנפיים"). ביום 6 ביולי 2017 השלימה החברה הנפקה של מניותיה לראשונה לציבור ורישומן למסחר בבורסה לניירות ערך בתל אביב בע"מ (להלן - "הבורסה") והפכה לחברה ציבורית. למועד הדוח ולמועד פרסומו מחזיקה כנפיים בכ-66.97% מהון המניות המונפק והנפרע של החברה.
- החברה, חברות המוחזקות על ידה והנאמנויות אשר החברה היא הנהנית על פיהן יוגדרו להלן "הקבוצה".
- ב.** בכל הנוגע למלחמת "חרבות ברזל", אשר התפתחה למערכה רב-זירתית כאשר מעת לעת חלו שינויים בזירות השונות, הרי שפעילות הליסינג של החברה לא הושפעה מן המלחמה עד כה. לאחר מועד הדוח, החל עם פתיחת המערכה הישראלית והאמריקאית מול איראן ביום 28 בפברואר 2026, ישנה הרחבה והחרפה משמעותית של המלחמה בזירות שונות במזרח התיכון, ובפרט מול איראן וארגון חיזבאללה בלבנון, ועם מעורבות ופגיעה הן בישראל והן במדינות שונות במפרץ הפרסי. המערכה האמורה נמשכת עדיין למועד זה. למועד זה החברה אינה מזהה השפעה ישירה של מערכה זו על פעילותה, ואולם למערכה זו השפעה על שוק התעופה העולמי, דוגמת ביטולי טיסות בהיקף משמעותי בפרט באזור המזרח התיכון וירידה בביקוש לתעופה לאזור זה (כך למשל, עד לאמצע מרץ 2026 בוטלו למעלה מ-50 אלף טיסות במזרח התיכון); סגירת מרחבים אוויריים באזור המזרח התיכון ופגיעה בתשתיות והשפעה בהתאם על נתיבי טיסה מסוימים (חברות רבות ביצעו ניתוב מחדש של טיסות דבר שהוביל להארכת זמני טיסה); ועלייה חדה במחירי הדלק הסילוני אשר הינו אחד מהגורמים הבולטים המשפיעים על שוק התעופה העולמי (רכיב מהותי בהוצאות ההפעלה של חברות התעופה ועלייה במחיר משפיעה לרעה על חברות התעופה, שהינן הלקוחות בתחום הליסינג). הימשכות המערכה האמורה לתקופה ממושכת והמשך המגמה והשפעות שליליות אלו על חברות התעופה עלול לפגוע בחוסן הכלכלי ולפגוע בביקוש לתעופה, ובהתאם הדבר עשוי להביא להשפעה בעקיפין לרעה גם על פעילות חברות ליסינג המטוסים, דוגמת החברה, ואולם למועד זה קשה לאמוד את היקף ההשפעות והשלכות המגמה בענף התעופה העולמי כמו גם היקף ההשפעות והשלכות על חברות החכרת המטוסים.

### ביאור 2 - עיקרי המדיניות החשבונאית

- א.** הגדרות
- חברות מאוחדות - חברות אשר לחברה שליטה (כהגדרתה ב-IFRS 10) בהן, במישרין או בעקיפין, שדוחותיהן הכספיים מאוחדים באופן מלא עם דוחות החברה.
- הקבוצה - החברה, חברות המוחזקות על ידה והנאמנויות אשר החברה היא הנהנית על פיהן.
- ב.** הצהרה לגבי יישום תקני דיווח כספי בינלאומיים (IFRS Accounting Standards)
- הדוחות הכספיים המאוחדים של הקבוצה (להלן "הדוחות הכספיים") נערכו בהתאם לתקני דיווח כספי בינלאומיים (להלן - "תקני IFRS") ופרשנויות להם שפורסמו על ידי הוועדה לתקני חשבונאות בינלאומיים (IASB). עיקרי המדיניות החשבונאית המפורטים בהמשך יושמו באופן עקבי לגבי כל תקופות הדיווח המוצגות בדוחות כספיים מאוחדים אלה.
- ג.** יישום תקנות ניירות ערך
- הדוחות הכספיים ערוכים בהתאם לתקנות ניירות ערך (דוחות כספיים שנתיים), התש"ע-2010 (להלן - "תקנות דוחות כספיים").
- ד.** תקופת המחזור התפעולי
- תקופת המחזור התפעולי של החברה הינו 12 חודשים.
- ה.** מטבע חוץ
- (1) מטבע הפעילות ומטבע ההצגה**
- הדוחות הכספיים של כל אחת מחברות הקבוצה ערוכים במטבע של הסביבה הכלכלית העיקרית בה הקבוצה פועלת - שהינו דולר ארה"ב (להלן - "מטבע הפעילות").
- (2) תרגום דוחות כספיים של חברות מוחזקות שמטבע הפעילות שלהן שונה מדולר**
- לצורך הצגת הדוחות הכספיים המאוחדים לרבות הכללת התוצאות, הנכסים וההתחייבויות של חברות כלולות ועסקאות משותפות, הנכסים וההתחייבויות של פעילויות חוץ, מוצגים עפ"י שערי החליפין שבתוקף לתום תקופת הדיווח. פריטי הכנסות והוצאות מתורגמים לפי ממוצע שערי החליפין בתקופת הדיווח. הפרשי התרגום המתייחסים, מוכרים ברווח הכולל האחר במסגרת "קרן הון הפרשי תרגום", ויסווגו לרווח או הפסד

## גלובל כנפיים ליסינג בע"מ ביאורים לדוחות הכספיים

**ביאור 2 - עיקרי המדיניות החשבונאית (המשך)**

במועד מימוש פעילות החוץ בגינה נוצרו הפרשי התרגום וכן בעת מימוש חלקי של פעילות החוץ הכרוך באיבוד שליטה או במעבר מהשקעה המטופלת לפי שיטת השווי המאזני לנכס פיננסי.

### **1. השקעות בחברות כלולות**

חברה כלולה הינה ישות בה לקבוצה קיימת השפעה מהותית, אך אינה שולטת בה. השפעה מהותית היא הכוח להשתתף בקבלת ההחלטות הנוגעות למדיניות הפיננסית והתפעולית של החברה הכלולה. בבחינת קיומה של השפעה מהותית, מובאים בחשבון זכויות הצבעה פוטנציאליות, הניתנות למימוש או להמרה באופן מיידי למניות הישות המוחזקת.

בעת קיומן של זכויות הצבעה פוטנציאליות הניתנות למימוש מיידי כגון: כתבי אופציה / אופציות / מכשירים הוניים אשר ניתנים להמרה או למימוש ויכולים להגדיל את זכויות ההצבעה של הקבוצה בישות אחרת, או לחילופין להקטין את זכויות ההצבעה של צדדים אחרים בישות אחרת, הקבוצה מתחשבת במכשירים אלו בעת הקביעה האם יש לה השפעה מהותית בישות האחרת. מכשירים הוניים לא נחשבים ניתנים להמרה או למימוש מיידי אם, לדוגמה, הם אינם יכולים להיות ממומשים עד לתאריך עתידי מסוים או עד לקרות אירוע עתידי מסוים. בבחינה האם זכויות הצבעה פוטנציאליות מסוימות ניתנות למימוש מיידי לא נלקחים בחשבון כוונות ההנהלה והיכולת הפיננסית של הקבוצה לממש או להמיר את הזכויות האמורות.

התוצאות, הנכסים וההתחייבויות של חברות כלולות נכללים בדוחות הכספיים תוך שימוש בשיטת השווי המאזני. על פי שיטת השווי המאזני, השקעות בחברות כלולות נכללות בדוח על המצב הכספי המאוחד בעלות המותאמת לשינויים שאירעו לאחר הרכישה בחלקה של הקבוצה בנכסים נטו, לרבות קרנות הון, בניכוי ירידת ערך, במידה וחלה, בערכה של החברה הכלולה.

אם חלקה של החברה בהפסדים של חברה כלולה שווה או עולה על זכויותיה בחברה הכלולה, החברה מפסיקה להכיר בחלקה בהפסדים נוספים אלא אם קיימת מחויבות משפטית או משתמעת של החברה לשלם או שבוצעו תשלומים בעבור החברה הכלולה. הזכויות בחברה כלולה מהוות את הערך בספרים של ההשקעה בחברה הכלולה לפי שיטת השווי המאזני ביחד עם זכויות כלשהן לזמן ארוך אשר, במהות, מהוות חלק מההשקעה נטו של הישות בחברה הכלולה. לדוגמה, פריט שהסילוק שלו אינו מתוכנן ולא סביר שיתרחש בעתיד הנראה לעין מהווה, במהות, הרחבה של השקעת הישות באותה חברה כלולה. פריטים אלה יכולים לכלול מניות בכורה וחייבים לזמן ארוך או הלוואות לזמן ארוך, אבל אינם כוללים לקוחות, ספקים או חייבים לזמן ארוך כלשהם שבגינם קיימים בטחונות הולמים, כמו הלוואות מובטחות.

### **2. מזומנים ושווי מזומנים**

מזומנים ושווי מזומנים כוללים מזומנים הניתנים למימוש מיידי, פקדונות הניתנים למשיכה מיידי וכן פקדונות לזמן קצוב אשר אין מגבלה בשימוש בהם, ואשר מועד פירעונם, במועד ההשקעה בהם, אינו עולה על שלושה חודשים.

פקדונות אשר מועד פירעונם, במועד ההשקעה בהם, עולה על שלושה חודשים וליום הדוח על המצב הכספי אינו עולה על שנה מסווגים כנכסים שוטפים במסגרת סעיף פקדונות בבנקים.

יתרות בחשבונות בנק שהשימוש של הקבוצה בהן כפוף למגבלות חוזיות על ידי צד שלישי נכללות כחלק מהמזומנים ושווי המזומנים, אלא אם המגבלות מביאות לכך שאותן יתרות אינן עומדות בהגדרת מזומנים ושווי מזומנים. כאשר המגבלות החוזיות נמשכות מעבר ל-12 חודשים מתום תקופת הדיווח, סכומי המזומנים ושווי המזומנים הרלוונטיים מסווגים כנכסים בלתי שוטפים בדוח על המצב הכספי.

### **3. רכוש קבוע**

#### **(1) כלי**

הרכוש הקבוע של הקבוצה כולל מטוסים המוחכרים לאחרים.

הקבוצה מציגה את פריטי הרכוש הקבוע שלה, הכוללים מטוסים המוחכרים לאחרים, במודל העלות - פריטים אלה מוצגים בדוח על המצב הכספי לפי עלותם בניכוי פחת שנצבר, ובניכוי הפסדים מירידת ערך שנצברו. העלות כוללת את עלות הרכישה של הנכס וכן עלויות שניתן לייחס במישורן להבאת הנכס למיקום ולמצב הדרושים לצורך הפעלתו באופן שהתכוונה אליו ההנהלה.

לעניין בחינת ירידת ערך מטוסים, ראו סעיף י' להלן.

## גלובל כנפיים ליסינג בע"מ ביאורים לדוחות הכספיים

**ביאור 2 - עיקרי המדיניות החשבונאית (המשך)**

**ח. רכוש קבוע (המשך)**

### **(2) הפחתת רכוש קבוע**

מטוסים מופחתים על פני תקופת ההכרה המינימלית (ללא תקופות אופציה להארכה) או תקופת השימוש המשוערת על פי שיטת הקו הישר עד לשווי המימוש החזוי (ערך השייר) לתום התקופה בהתאם (מטוסים שאינם תחת הסכם החכרה אינם מופחתים באופן שוטף. יחד עם זאת בתום כל תקופת הדיווח בוחנת הקבוצה האם קיימים סימנים המצביעים כי ערך מטוסים אלה בספרים עולה מעל סכום בר השבה שלהם כאמור בסעיף י' להלן). ערכי השייר מתבססים על מחירוני מטוסים מקובלים, האומדים את ערך המטוס לתום תקופת הפחתה.

לגבי שיעורי הפחתה השנתי הממוצע בהם נעשה שימוש בחישוב הפחתה, ראו ביאור 9ד להלן.

ערכי השייר, שיטת הפחתה ואורך החיים השימושיים של הנכס נסקרים בידי הנהלת הקבוצה באופן שוטף. שינויים מטופלים כשינויי אומדן בדרך של "מכאן ולהבא".

רווח או הפסד הנוצר כתוצאה ממכירה או הוצאה משימוש של נכס נקבע לפי ההפרש שבין התקבולים ממכירתו לבין ערכו בספרים של הנכס במועד המכירה או ההוצאה משימוש, ונזקף לרווח והפסד. במקרה שהקבוצה מחזיקה בהפקדות להבטחת ביצוע עבודות שיפוץ למועד המכירה, יתרת ההפקדות אשר נותרו בידי הקבוצה לתום תקופת ההכרה, מתווספת לסכום התמורה.

### **(3) עלויות עוקבות**

עלות החלפת חלק מפריט רכוש קבוע, הניתנת לאמידה בצורה מהימנה מוכרת כגידול של הערך בספרים במועד התהוותה, אם צפוי כי ההטבות הכלכליות העתידיות המיוחסות לפריט יזרמו אל הישות. עלויות תחזוקה שוטפות נזקפות לדוח הרווח והפסד במועד התהוותן.

**ט. נדל"ן להשקעה**

הנדל"ן להשקעה של הקבוצה כולל קרקעות מצויים בבעלות. נדל"ן להשקעה מוכר לראשונה בעלות ובתקופות דיווח עוקבות, נמדד הנדל"ן להשקעה בשווי ההוגן ומוצג נטו מהיטלי השבחה צפויים. רווחים או הפסדים הנובעים משינויים בשווי ההוגן של נדל"ן להשקעה נכללים ברווח או הפסד בתקופה בה הם נבעו בסעיף "הכנסות (הוצאות) אחרות".

עלויות ישירות למימוש נדל"ן להשקעה נזקפות לרווח או הפסד במועד שבו נמכר הנכס ומקוזזות מהרווח שבמימוש. ההפרש שבין התמורה המתקבלת ממימוש נדל"ן להשקעה לבין שווי ההוגן, הינו רווח (הפסד) הון ממימוש, הנזקף במועד השלמת עסקת המימוש לרווח או הפסד ומוצג בסעיף "הכנסות (הוצאות) אחרות".

**י. ירידת ערך מטוסים**

בתום כל תקופת דיווח, בוחנת הקבוצה האם קיימים סימנים כלשהם המעידים על ירידת ערך של נכסיה המוחשיים. במידה וקיימים סימנים כאמור, נאמד סכום בר-השבה של הנכס במטרה לקבוע את סכום ההפסד מירידת ערך שנוצר, אם בכלל. בחינת סכומים ברי השבה של מטוסים ביחס לעלותם המופחתת מתבצעת עבור קיבוץ של ציי מטוסים (מטוסים מאותו דגם) עבור כל חוכר בנפרד, אשר מהווה את יחידת מניבת המזומנים הקטנה ביותר. ראו פירוט לאופן קביעת סכומים ברי השבה בביאור 4ב(1).

סכום בר-השבה הינו הגבוה מבין שווי ההוגן של הנכס בניכוי עלויות מכירה לבין שווי השימוש בו. בהערכת שווי השימוש, אומדני תזרימי המזומנים העתידיים מנוכים לערכם הנוכחי תוך שימוש בשיעור ניכיון המשקף את הערכות השוק הנוכחיות לגבי ערך הזמן של הכסף ואת הסיכונים הספציפיים לנכס בגינם לא הותאם אומדן תזרימי המזומנים העתידיים.

כאשר סכום בר-השבה של נכס (או של יחידה מניבה-מזומנים) נאמד כנמוך מערכו בספרים, הערך בספרים של הנכס (או של היחידה מניבה-מזומנים) מופחת לסכום בר-השבה שלו. הפסד מירידת ערך מוכר מיידית כהוצאה בדוח רווח והפסד ונכלל ברווח או הפסד בתקופה בה נבע בסעיף "הכנסות (הוצאות) אחרות".

כאשר הפסד מירידת ערך שהוכר בתקופות קודמות מתבטל, הערך בספרים של הנכס (או של היחידה מניבה-מזומנים) מוגדל בחזרה לאומדן סכום בר-השבה מעודכן, אך לא יותר מערכו בספרים של הנכס (או של היחידה מניבה-מזומנים) שהיה קיים אילו לא הוכר בגינו בתקופות קודמות הפסד מירידת ערך. ביטול הפסד מירידת ערך מוכר מיידית כהכנסה ונכלל ברווח או הפסד בתקופה בה נבע בסעיף "הכנסות (הוצאות) אחרות".

## גלובל כנפיים ליסינג בע"מ ביאורים לדוחות הכספיים

**ביאור 2 - עיקרי המדיניות החשבונאית (המשך)**

**יא. נכסים פיננסיים (שאינם מכשירים פיננסיים נגזרים)**

לקוחות, פקדונות בבנקים ומכשירי חוב אחרים נמדדים בעלות מופחתת, מאחר שהם מוחזקים במודל עסקי שמטרתו גביית תזרימי מזומנים חוזיים והם מספקים זכאות במועדים מוגדרים לתזרימי מזומנים שהם תשלומי קרן וריבית בלבד. בהתאם, נכסים פיננסיים אלו לראשונה לפי שוויים ההוגן, בתוספת עלויות עסקה, ככל שישנן, ובתקופות עוקבות נמדדים בעלות מופחתת לפי שיטת הריבית האפקטיבית, בניכוי הפרשה לירידת ערך".

**יב. התחייבויות פיננסיות ומכשירים הוניים שהונפקו על-ידי הקבוצה (שאינם מכשירים פיננסיים נגזרים)**

**(1) מכשירים הוניים**

מכשירים הוניים שהונפקו על ידי הקבוצה נרשמים לפי תמורת הנפקתם בניכוי הוצאות המתייחסות במישרין להנפקת מכשירים אלו.

רכישה עצמית של מכשירי ההון של הקבוצה מוכרת ומופחתת ישירות בהון. לא מוכר כל רווח או הפסד ברכישה, מכירה, הנפקה או ביטול של מכשירי ההון של הקבוצה.

**התחייבויות פיננסיות בעלות מופחתת**

ההתחייבות הפיננסיות של החברה (הלוואות מתאגידים בנקאים ואגרות חוב) מוכרות לראשונה בשווי הוגן לאחר ניכוי עלויות עסקה. לאחר מועד ההכרה הראשונית התחייבויות פיננסיות אלה נמדדות בעלות מופחתת תוך שימוש בשיטת הריבית האפקטיבית.

**(2) גריעה של התחייבויות פיננסיות**

הקבוצה גורעת התחייבות פיננסית כאשר ורק כאשר ההתחייבות הפיננסית נפרעת, מבוטלת או פוקעת. ההפרש בין הערך בספרים של ההתחייבות הפיננסית שסולקה בין התמורה ששולמה מוכר ברווח או הפסד.

**(3) שינוי תנאים של התחייבויות פיננסיות**

בעת שינוי בתנאי התחייבויות הקבוצה, בוחנת הקבוצה האם שינוי התנאים מהווה "שינוי תנאים מהותי" בהתאם לכללי חשבונאות מקובלים, על ידי בחינה כמותית המבוססת על תזרימי המזומנים הצפויים בגין ההתחייבות בתנאיה החדשים, וכן על ידי בחינה איכותית המבוססת, בין היתר, על גורמים כגון תנאי ההצמדה של ההתחייבות, אופן סילוקה וגורמים נוספים.

לאחר הבחינה כאמור, אם שינוי התנאים זוהה כשינוי לא מהותי תמדוד הקבוצה מחדש את ההתחייבות לפי תזרימי המזומנים החדשים כשהם מהווים בשיעור הריבית האפקטיבית המקורי. השינוי בסכום החוב ייזקף לרווח והפסד במועד שינוי התנאים. אם שינוי התנאים הוכר כשינוי תנאים מהותי, הוא יטופל כנטילת חוב חדש באמצעותו תפרע יתרת החוב של הקבוצה למועד השינוי. בהתאם לכך, באותו מועד, תגרע הקבוצה את ההתחייבות הפיננסית בהתאם לתנאיה הקודמים, ותכיר בהתחייבות פיננסית חדשה על פי שווי ההוגן לאותו מועד. ההפרש בין הערך בספרים של יתרת החוב ערב השינוי, לבין השווי ההוגן של ההתחייבות בהתאם לתנאים החדשים, יוכר כרווח/הפסד בדוח על הרווח או הפסד של הקבוצה. עלויות עסקה המיוחסות במישרין לשינוי התנאים, יוכרו אף הן בדוח על הרווח או הפסד.

**יג. מכשירים פיננסיים נגזרים**

הקבוצה עושה שימוש במגוון מכשירים פיננסיים נגזרים על מנת לנהל את החשיפות לשינויי ריבית ושערי מטבע חוץ. בין השאר, רוכשת הקבוצה עסקאות אקדמה (Forward) על שערי מטבע ועסקאות מסוג אופציות על שערי מטבע.

מכשירים פיננסיים נגזרים מוכרים לראשונה במועד ההתקשרות ובתום כל תקופת דיווח שלאחר מכן לפי שוויים ההוגן. שינויים בשווי ההוגן של מכשירים פיננסיים נגזרים נזקפים ככלל לרווח או הפסד.

## גלובל כנפיים ליסינג בע"מ ביאורים לדוחות הכספיים

ביאור 2 - עיקרי המדיניות החשבונאית (המשך)

### י.ד. הפקדות של חוכרי מטוסים

בחלק מעסקאות החכירה של המטוסים אותם היא מחכירה ללקוחותיה דורשת הקבוצה פקדונות כספיים כבטוחות לתשלום דמי החכירה ו/או הפקדות (רזרבות) שישמשו לשיפוץ המטוס, על רכיביו.

הפקדות חוכרים לשיפוץ מטוסים מוכרות בספרי הקבוצה בעת קבלתן בפועל ומוצגות במסגרת ההתחייבויות השוטפות והלא שוטפות. סיווגן המאזני נקבע בהתאם למשך העיתוי הצפוי לביצוע עבודות השיפוץ שבגין הופקדו ההפקדות. אם יתרת הזמן לביצוע השיפוץ עולה על 12 חודשים, ההפקדות יוצגו בדוח על המצב הכספי כהתחייבות לא שוטפת, ואם יתרת הזמן אינה עולה על 12 חודשים, ההפקדות יוצגו כהתחייבות שוטפת. הפקדות המשמשות לשיפוץ מטוס, משוחררות לאחר ביצוע עבודות השיפוץ ברכיב הרלוונטי בגובה עלות השיפוץ הרלוונטי באותו רכיב, ולא יותר מהסכום שנצבר בגין הרכיב הספציפי. במקרים של סיום חכירה או הפסקתה לפני המועד החוזי בהסכם החכירה, הקבוצה לא תגרע את יתרת ההפקדות מהדוח על המצב הכספי אלא אם כן, החוכר העתידי של המטוס (בהתאם להסכם החכירה העתידי) לא ידרוש את השתתפות הקבוצה בשיפוצים העתידיים (השלמת פוטנציאל המטוס טרם תחילת ההסכם העתידי), ובמקרה זה הקבוצה תגרע את יתרת ההפקדות מהדוח על המצב הכספי ותקטין את ערך המטוס בהתאם. ככל ויווצר פער בין הסכומים הנ"ל, סכום זה ייזקק לרווח והפסד.

פקדונות כספיים המשמשים כבטוחות לתשלום דמי חכירה וקיום כלל התחייבויותיו של החוכר מוכרים בספרי הקבוצה בעת קבלתם בפועל ומוצגים במסגרת ההתחייבויות השוטפות והלא שוטפות. סיווגם המאזני נקבע בהתאם למועד סיום תקופת החכירה. כאשר מועד סיום תקופת החכירה עולה על 12 חודשים, הפקדונות יוצגו בדוח על המצב הכספי כהתחייבות לא שוטפת, ואם אינו עולה על 12 חודשים, הפקדונות יוצגו כהתחייבות שוטפת. פקדונות כספיים אלו משוחררים לאחר תום תקופת החכירה, בהתאם לקבוע בהסכם החכירה. במקרה של הפסקת הסכם חכירה טרם המועד החוזי הקבוע בהסכם החכירה, יתרת הפקדון תוכר כהכנסה ברווח או הפסד.

### טו. מסים על הכנסה

#### מסים נדחים

הקבוצה יוצרת מסים נדחים בגין הפרשים זמניים בין ערכם לצורכי מס של נכסים והתחייבויות לבין ערכם בדוחות הכספיים. יתרות המסים הנדחים (נכס או התחייבות) מחושבות לפי שיעורי המס הצפויים בעת מימושן, בהתבסס על שיעורי המס וחוקי המס אשר נחקקו או אשר חקיקתם הושלמה למעשה, עד תאריך הדוח על המצב הכספי. התחייבויות מסים נדחים מוכרות, בדרך כלל, בגין כל הפרשים הזמניים בין ערכם לצורכי מס של נכסים והתחייבויות לבין ערכם בדוחות הכספיים. נכסי מסים נדחים מוכרים בגין כל הפרשים הזמניים הניתנים לניכוי עד לסכום שצפוי שתהיה הכנסה חייבת שכנגדה ניתן יהיה לנצל את ההפרש הזמני הניתן לניכוי.

בחישוב המסים הנדחים לא מובאים בחשבון המסים שהיו חלים במקרה של מימוש ההשקעות בחברות מוחזקות, ככל שלהערכת הנהלת הקבוצה הפרשים הזמניים נשואים מסים נדחים אלו הינם בשליטת הקבוצה ואינם צפויים להתהפך בעתיד הנראה לעין.

נכסי והתחייבויות מסים נדחים מוצגים בקיזוז כאשר קיימת זכות משפטית ניתנת לאכיפה לקיזוז נכסי מסים שוטפים כנגד התחייבויות מסים שוטפים, וכאשר הם מתייחסים למסים על ההכנסה המוטלים על ידי אותה רשות מס, ובכוונת הקבוצה לסלק את נכסי והתחייבויות המסים על בסיס נטו.

מסים נדחים בגין הפרשים זמניים המתייחסים לנדל"ן להשקעה נקבעים בהתבסס על שיעור המס הצפוי בעת היפוך הפרש הזמני, תחת ההנחה כי היפוך זה ייעשה בדרך של מכירת הנכס.

### טז. חכירות

חכירה מסווגת במועד ההתקשרות בחוזה חכירה, כחכירה מיימונית או כחכירה תפעולית. חכירה מסווגת כחכירה מיימונית כאשר תנאי החוזה מעבירים את כל הסיכונים וההטבות המשמעותיים הנגזרים מהבעלות לחוכר. יתר החכירות מסווגות כחכירות תפעוליות.

כלל המטוסים המוכרים על ידי הקבוצה ללקוחותיה מוגדרים תחת החכרה תפעולית. זאת בעיקר כי לחוכר אין אופציה בסוף תקופת החכירה לרכוש את המטוס במחיר "הזדמנות" (היינו מחיר הנמוך משמעותית ממחיר השוק), במועד ההתקשרות בחכירה הערך הנוכחי של דמי החכירה המינימליים אינו מסתכם בסכום המהווה באופן מהותי את מלוא השווי ההוגן של המטוס וכן כי תקופת החכירה נקבעת כך שבסופה המטוס עדיין בר שימוש ובר ערך בידי הקבוצה. לפיכך, הסיכון והסיכוי ביחס לערך המטוס במהלך ובתום תקופת החכירה משויך לקבוצה.

הכנסות מדמי שכירות בגין חכירה תפעולית מוכרות על בסיס הקו הישר על פני תקופת החכירה.

## גלובל כנפיים ליסינג בע"מ ביאורים לדוחות הכספיים

ביאור 2 - עיקרי המדיניות החשבונאית (המשך)

יז. בסיס ההכרה בהכנסות

הכנסה נמדדת לפי השווי ההוגן של התמורה שהתקבלה והתמורה שהקבוצה זכאית לקבל בגין הכנסה ממכירת סחורות או ממתן שירותים במהלך העסקים הרגיל.

(1) **הכנסות מכירה** - הכנסות מהחכרה של מטוסים נזקפות בקו ישר על בסיס תקופת ההחכרה ובהתאם לתנאיה.

(2) **רווח ממכירת מטוסים** - תמורת המכירה (נטו מעלויות מכירה) בניכוי העלות המופחתת של המטוס ליום המכירה, מהווה רווח ממכירת מטוס, ומוצגת בדוח על הרווח והפסד בסעיף הכנסות (הוצאות) אחרות. תמורת המכירה כוללת יתרת הפקדות חוכרים עבור שיפוץ מטוסים (ראו סעיף יד' לעיל), אשר לא נוצלו ליום המכירה, במידה וקיימות. רווח ההון מוכר במועד בו החברה מעבירה את השליטה במטוס לרוכש, אשר נקבע בהתאם להעברת הבעלות המשפטית והחזקה הפיזית במטוס אל הרוכש, ואיתן הסיכונים וההטבות המיוחסים לבעלות במטוס.

יח. סיווג ריבית ששולמה ושנתקבלה ודיבידנדים ששולמו בדוח על תזרימי המזומנים

הקבוצה מסווגת תזרימי מזומנים בגין ריבית אשר התקבלו בידיה וכן תזרימי מזומנים בגין ריבית ששולמה כתזרימי מזומנים אשר נבעו או שימשו לפעילות שוטפת. דיבידנדים המשולמים על ידי הקבוצה מסווגים כתזרימי מזומנים לפעילות מימון.

יט. נכסים בלתי שוטפים המוחזקים למכירה

נכסים בלתי שוטפים מסווגים כמוחזקים למכירה אם ערכם בספרים יושב בעיקרו באמצעות מכירתם ולא באמצעות שימוש מתמשך בהם. נכסים בלתי שוטפים מסווגים כמוחזקים למכירה, כאשר המכירה הינה צפויה ברמה גבוהה (Highly Probable), והנכס הינו זמין למכירה במצבו הנוכחי. הקבוצה מסווגת נכסים בלתי שוטפים כאשר ההנהלה מחויבת לביצוע המכירה וכן, המכירה צפויה להיות כשירה להכרה כמכירה שהושלמה בתוך שנה אחת ממועד סיווג הנכס הבלתי שוטף כמוחזק למכירה.

החל מהתקופה שבה נכס מוגדר כמיועד למימוש הוא מוצג בדוח על המצב הכספי, ביחד עם נכסים אחרים הקשורים אליו ישירות והצפויים להתממש אף הם עם מימוש, בסעיף "נכסים לא שוטפים המוחזקים למכירה". זקיפת פחת בגין נכס לא שוטף המסווג כמוחזק למכירה מופסקת במועד שבו הוא מסווג כמוחזק למכירה. נתוני השוואה המתייחסים לנכס המוחזק למכירה אינם מסווגים מחדש כאמור.

נכסים לא שוטפים המסווגים כמוחזקים למכירה נמדדים לפי הנמוך מבין ערכם בספרים לבין שוויים ההוגן בניכוי עלויות מימוש.

כאשר הנכס הלא שוטף אינו מקיים עוד את הקריטריונים לסיווג כמוחזק למכירה, הנכס הלא שוטף יסווג מחדש לקבוצת הנכסים הלא שוטפים ויימדד כנמוך מבין ערכו בספרים לפני שהנכס סווג כמוחזק למכירה, כשהוא מותאם בגין פחת, הפחתה או הערכות מחדש כלשהן שהיו מוכרים אם הנכס לא היו מסווג כמוחזק למכירה, לבין הסכום בר השבה שלו במועד החלטה העוקבת שלא למכור. סכום התיאום ייזקף ככלל לרווח או הפסד.

## גלובל כנפיים ליסינג בע"מ ביאורים לדוחות הכספיים

### ביאור 3 - תקני דיווח כספי חדשים ופרשנויות שפורסמו

#### **תקן דיווח כספי בינלאומי 18 "הצגה וגילוי בדוחות הכספיים ("IFRS 18")**

ביום 9 באפריל 2024 פורסם IFRS 18 אשר מחליף את תקן חשבונאות בינלאומי 1 "הצגת דוחות כספיים" ("IAS 1"). מטרת התקן הינה לשפר את אופן העברת המידע על ידי ישויות למשתמשים בדוחות הכספיים שלהן. התקן מתמקד בתחומים הבאים:

מבנה דוח רווח או הפסד - הצגת סיכומי משנה מוגדרים וחלוקה לקטגוריות בדוח רווח או הפסד.

דרישות בנוגע לשיפור הקיבוץ והפיצול של מידע בדוחות הכספיים וביאורים.

הצגת מידע בנוגע למדדי ביצוע המוגדרים על ידי ההנהלה ("MPM") שאינם מבוססים על תקני חשבונאות (NON-GAAP) בביאורים לדוחות הכספיים.

בנוסף, בעת יישום IFRS 18 יכנסו לתוקף תיקונים לתקני IFRS נוספים, בין היתר לתקן חשבונאות בינלאומי 7 "דוח על תזרימי מזומנים" שנועדו לשפר את ההשוואה בין ישויות. השינויים כוללים בעיקר: שימוש בסיכום משנה של רווח תפעולי כנקודת מוצא יחידה ביישום השיטה העקיפה לדיווח על תזרימי מזומנים מפעילות שוטפת וכן ביטול החלופות לבחירת מדיניות חשבונאית בנוגע להצגת ריבית ודיבידנדים. לאור זאת, למעט מקרים מסוימים, ריבית ודיבידנדים שהתקבלו יכללו במסגרת תזרימי מזומנים מפעילות השקעה ומנגד ריבית ששולמה ודיבידנדים ששולמו יכללו במסגרת פעילות מימון.

התקן יכנס לתוקף לתקופות דיווח שנתיים המתחילות ב-1 בינואר 2027 או לאחריו. התקן מיושם למפרע, עם הוראות מעבר ספציפיות. אימוץ מוקדם אפשרי, אולם בהתאם להחלטת רשות ניירות ערך אימוץ מוקדם יתאפשר רק החל מהתקופה המתחילה ביום 1 בינואר 2025 (דוחות כספיים לרבעון הראשון של שנת 2025).

החברה בוחנת את השפעת IFRS 18, לרבות השפעת התיקונים לתקני IFRS נוספים כתוצאה מיישומה, על הדוחות הכספיים.

### ביאור 4 - שיקולי דעת ביישום מדיניות חשבונאית וגורמי מפתח לחוסר וודאות באומדן

#### **א. כללי**

ביישום המדיניות החשבונאית של הקבוצה, המתוארת בביאור 2 לעיל, נדרשת הנהלת הקבוצה, במקרים מסוימים, להפעיל שיקול דעת חשבונאי נרחב בנוגע לאומדנים והנחות בקשר לערכם בספרים של נכסים והתחייבויות שאינם בהכרח בנמצא ממקורות אחרים. האומדנים וההנחות הקשורות, מבוססים על ניסיון העבר וגורמים אחרים הנחשבים כרלוונטיים. התוצאות בפועל עשויות להיות שונות מאומדנים אלה.

האומדנים וההנחות שבבסיסם, נבחנים בידי ההנהלה באופן שוטף. שינויים לאומדנים החשבונאיים מוכרים רק בתקופה בה בוצע שינוי באומדן במידה והשינוי משפיע רק על אותה תקופה או מוכרים בתקופה האמורה ובתקופות עתידיות במקרים בהם השינוי משפיע הן על התקופה הנוכחית והן על התקופות העתידיות.

#### **ב. גורמי מפתח לחוסר וודאות באומדן**

##### **(1) בחינת ירידת ערך מטוסים**

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

במקרה שבביצוע השוואה כאמור לעיל נמצא כי העלות המופחתת הינה גבוהה משווי ערכי המטוסים, מבצעת הקבוצה בחינה האם ההפרש בין העלות המופחתת לבין שווי ערכי המטוסים גבוה מההפרש האמור אשר התקבל במועד בחינת סכום בר השבה האחרון (ובלבד שלא חלפה שנה ממועד בחינה זו). במידה וההפרש גדל (קרי, הירידה בערכי המטוסים גבוהה מצבירת הוצאות הפחת), הקבוצה תראה בכך התקיימות של סימנים לאפשרות של ירידת ערך למועד הבחינה ותבצע אומדן סכום בר השבה לגבי אותם מטוסים.

**גלובל כנפיים ליסינג בע"מ**  
**ביאורים לדוחות הכספיים**

**ביאור 4 - שיקולי דעת ביישום מדיניות חשבונאית וגורמי מפתח לחוסר וודאות באומדן (המשך)**

**ב. גורמי מפתח לחוסר וודאות באומדן (המשך)**

**(1) בחינת ירידת ערך מטוסים (המשך)**

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

שינויים מהותיים באומדנים עבור הסכמי החכירה, תחזיות לערך השייר של המטוסים בתום תקופת החכירה ושיעורי הניכיון, עלולים להשפיע על שווי הסכום בר השבה של מטוסים אלו. לעניין בדיקות ירידת ערך מטוסים אשר הקבוצה ערכה בשנת 2025, ראו ביאור 9 להלן.

**(2) ערכי שייר צפויים של מטוסים**

מטוסי הקבוצה מופחתים לאורך תקופת החכירה המינימאלית או תקופת השימוש המשוערת. כאמור בביאור 2ח(2), הנהלת החברה בוחנת באופן שוטף את אומדן ערכי השייר הצפויים של המטוסים. לצורך אומדן ערכי השייר של כל ציי המטוסים לתום תקופת השימוש, מסתמכת הקבוצה על מחירונים מקובלים לערכי מטוסים. שינויי אומדן יערכו אם להערכת הקבוצה השינוי במחירונים לערכי השייר של מטוסים מהווה שינוי בעל אופי לא זמני והסיכוי שאכן השינוי יתממש בתום תקופת השימוש הינו צפוי, וזאת כדי להמנע משינויים תנודתיים אשר אמורים להתקזז במהלך תקופת השימוש במטוסים. כמו כן, שינוי אומדן יערך בעקבות צפי להארכת הסכם החכירה במקרה כי ישנה סבירות גבוהה להתממשות ההארכה (גם אם בפועל ההארכה טרם נחתמה). שינוי אומדן יכול להוות קיטון בערכי השייר הצפויים לתום תקופת השימוש או תוספת לערכי השייר הצפויים לתום תקופת השימוש.

שינויים בפועל ביתרת ערכי השייר הצפויים של המטוסים, יביאו לשינויים בשיעורי הפחת. הטבלה הבאה מציגה ניתוח של רגישות הוצאות הפחת לשינוי באומדן ערך השייר של המטוסים לתום תקופת השימוש עבור ציי המטוסים המוחכרים (ויש צורך ברישום הוצאות פחת בגינן בהתאם) למועד הדוח (שלושה מטוסים):

**יתרת ערכי שייר המטוסים**

הוצאות						
עליה של 20%	עליה של 10%	עליה של 5%	פחת על פי ערכי שייר בפועל אלפי דולר	עליה של 5%	עליה של 10%	עליה של 20%

<b>שינוי בהוצאות הפחת:</b>						
לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2025						
3,047	1,524	762	2,150	(762)	(1,249)	(1,704)
לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2024						
2,044	1,022	511	3,915	(511)	(1,022)	(2,044)

**גלובל כנפיים ליסינג בע"מ**  
**ביאורים לדוחות הכספיים**

**ביאור 5 - מזומנים ושווי מזומנים**

ליום 31 בדצמבר	
2024	2025
אלפי דולר	אלפי דולר
4,941	3,058
-	141
-	9,178
4,941	12,377

מזומנים ויתרות בבנקים  
פקדונות לזמן קצר בשקלים  
פקדונות לזמן קצר בדולרים

**ביאור 6 - חייבים ויתרות חובה**

ליום 31 בדצמבר	
2024	2025
אלפי דולר	אלפי דולר
-	553
1,075	-
94	665
4	3
1,173	1,221

חייבים בגין מכירת חלק מנדל"ן להשקעה - ראו ביאור 8א  
חייבים בגין מימוש השקעה ב-TUS - ראו ביאור 7ה  
הכנסות ריבית לקבל  
חייבים אחרים

**ביאור 7 - השקעה בחברות מוחזקות**

א. כללי

עיקר פעילות החכרת המטוסים מתבצעת באמצעות נאמנויות זרות אשר משמשות לצורך רישום המטוסים. תוצאות הפעילות של נאמנויות אלו כלולות במלואן בדוחות הכספיים של הקבוצה, מנוהלות ע"י הקבוצה ונישמות לצרכי מס בישראל כחלק מהחברה.

**ב. Perth Aircraft Leasing**

Perth Aircraft Leasing (UK) Limited (להלן - "Perth") הייתה חברה פרטית אשר הייתה רשומה באנגליה (והייתה נישומה בהתאם גם בנפרד באנגליה) אשר החברה רכשה את מלוא (100%) מניותיה במסגרת רכישת מטוס איירבוס 330-200 (להלן בביאור 7ב זה - "המטוס") במרץ 2016, כאשר Perth הייתה הבעלים של המטוס במועד רכישתו על ידי החברה (באותו מועד הוחזר המטוס ל-Virgin Australia). בחודש אוקטובר 2023 הוחזר המטוס לחברת התעופה הספרדית Iberia, כאשר קודם להשלמת עסקת החכירה ומסירת המטוס ל-Iberia, ובמסגרת פישוט מבנה הבעלות במטוס (אגב ההחלטה בדבר היעדר הצורך בהמשך פעילותה של Perth), התבצעה העברת זכויות ההנאה בבעלות במטוס מ-Perth לחברה. בהמשך לכך, ביום 14 בינואר 2025 הושלם תהליך פירוקה של Perth.

**ג. Aircraft Wings**

Aircraft Wings MSN 322-2014 Limited (להלן - "Aircraft Wings") - הינה חברה פרטית הרשומה באירלנד, כאשר מניות Aircraft Wings אינן מוחזקות בידי החברה (ל-Aircraft Wings מניה אחת שהונפקה והמוחזקת בנאמנות למטרות צדקה באירלנד על ידי חברה אירית נוספת, הרשומה כחברת צדקה באירלנד). החברה אינה בעלת זכויות הצבעה, אך לחברה ניתנה שליטה על Aircraft Wings מתוקף השקעה בדרך של מתן הלוואות משתתפות ברווחים שהועמדו ל-Aircraft Wings לצורך רכישת מטוסים (האחרונים שבהם שני מטוסי האיירבוס 320-200 משנת ייצור 2015 ו-2016 (להלן בביאור 7ג זה - "המטוסים"). בחודשים מרץ ואפריל 2023 ואגב החכרה מחדש של המטוסים, הועברה הבעלות של שני המטוסים מ-Aircraft Wings לחברה, כאשר מטוסים אלו נמכרו לצד שלישי לאחר מכן, בחודש נובמבר 2023. לאור השלמת הצעדים כאמור לעיל והיעדר הצורך בהמשך פעילותה של Aircraft Wings, נמצאת Aircraft Wings בהליכי פירוק, ואלו נמצאים למועד זה בשלביהם הסופיים.

**גלובל כנפיים ליסינג בע"מ**  
**ביאורים לדוחות הכספיים**

**ביאור 7 - השקעה בחברות מוחזקות (המשך)**

**ד. GKP**

במסגרת פעילות הקבוצה לפירוק ומכירת חלקי חילוף של מטוסים, הוקמה בישראל בחודש יוני 2011 חברה להחזקת נכסי נאמנות בשם ג'י.קיי.פי. (2011) בע"מ (להלן - "ג'י.קיי.פי."). חברת ג'י.קיי.פי. נישומה למס במשולב עם החברה. במסגרת פעילות הקבוצה לפירוק שני מטוסי בואינג 747-400 (ללא מנועיהם), הוקמה על ידי ג'י.קיי.פי. חברה בבעלותה המלאה בשם GKP USA (2012), INC (להלן - "GKP US") אשר התאגדה בדלוור, ארצות הברית וריכזה את פעילות מכירת חלקי החילוף של שני המטוסים הנ"ל. מקום פעילותה העיקרי של GKP US הינו בארה"ב. במהלך שנת 2022 השלימה החברה את מימוש יתרות מלאי חלקי החילוף.

במהלך חודש ספטמבר 2025 הושלם תהליך הפירוק של חברת GKP USA (2012), INC והחברה פועלת בימים אילו לפירוקה של חברת ג'י.קיי.פי..

**ה. TUS Airways**

(1) בחודש ספטמבר 2021 נכנסה החברה להשקעה בחברת התעופה הקפריסאית TUS Airways LTD (להלן "TUS"), ועם כניסתה החזיקה ב-49.9% ממניות TUS לצד שותף נוסף (איש העסקים האמריקאי מר Kenneth M. Woolley (להלן בביאור 7 זה - "Woolley").

(2) ביום 26 במרץ 2024 הושלמה עסקה להכנסת משקיעה חדשה ל-TUS (להלן בביאור 7 זה - "המשקיעה החדשה ב-TUS"), אשר מימשה בהדרגה את האופציה שניתנה לה לרכישת יתרת החזקות החברה ו-Woolley ב-TUS, כאשר בתחילת חודש פברואר 2025 (בהתאם להודעת המשקיעה החדשה ב-TUS מיום 31 בדצמבר 2024) השלימה המשקיעה החדשה ב-TUS את רכישת יתרת המניות של החברה ב-TUS (יתרה שעמדה על 12.5% קודם לרכישת החלק האחרון). בתמורה ליתרת המניות שהועברו בתחילת חודש פברואר 2025 למשקיעה החדשה ב-TUS שולם לחברה סך נטו של כ-1.1 מיליון דולר אשר הינו לאחר השלמת התחשבות בין הצדדים בנוגע לטענות וסוגיות מסוימות שנידונו בין הצדדים אגב רכישת יתרת המניות ואשר בגינן הוסכם על ויתור הדדי של הצדדים. הסך האמור של כ-1.1 מיליון דולר (אשר שולם כאמור לחברה בתקופת הדוח) סווג בדוחות הכספיים ליום 31 בדצמבר 2024 תחת סעיף חייבים ויתרות חובה. כמו כן, יחד עם השלמת מימוש האופציה ומכירת המניות לעיל, ובהתאם להסכם בין הצדדים, השיבה TUS לחברה את יתרת הלוואות הבעלים שנותרה מתוך הלוואות הבעלים שהעמידה החברה ל-TUS בסך של כ-1.1 מיליון דולר. הסך האמור של כ-1.1 מיליון דולר (אשר שולם לחברה בתקופת הדוח) סווג בדוחות הכספיים ליום 31 בדצמבר 2024 תחת סעיף חלויות שוטפות בגין הלוואות לחברות קשורות. השקעתה של החברה ב-TUS נכללה בדוחות הכספיים לתקופה שהחל מהדוחות הכספיים לשנת 2021 ועד לדוחות הכספיים לשנת 2023 לפי שיטת השווי המאזני, כאשר פעילות TUS היוותה מגזר בר דיווח, ואולם החל מהדוחות הכספיים לרבעון הראשון לשנת 2024 ובהתאם להפסקת ההשפעה המהותית ב-TUS, הפסיקה החברה להציג את TUS כמגזר בר דיווח בדוחותיה ויתרת ההשקעה (עד למימושה הסופי), נמדדה לפי שווי הוגן.

**ביאור 8 - נדל"ן להשקעה**

**א. הרכב**

<u>נדל"ן להשקעה</u>	
<u>אלפי דולר</u>	
4,036	<b>יתרה ליום 1 בינואר 2024</b>
(1,478)	מיון שווי של מתחם מס' 1 לנכסים לא שוטפים המוחזקים למכירה
(351)	הפסד מהתאמה לשווי הוגן, נטו
2,207	<b>יתרה ליום 31 בדצמבר 2024 (בגין מתחמים מס' 2 ו-3)</b>
106	רווח מהתאמה לשווי הוגן, נטו
2,313	<b>יתרה ליום 31 בדצמבר 2025 (בגין מתחמים מס' 2 ו-3)</b>

**גלובל כנפיים ליסינג בע"מ**  
**ביאורים לדוחות הכספיים**

**ביאור 8 - נדל"ן להשקעה (המשך)**

**ב. מידע נוסף**

החברה הייתה במקור הבעלים של מחצית מגרש בן 1,034 מ"ר ברובע שדה דב (הממוקם צפונית לנמל התעופה שדה דב שנסגר) (להלן בביאור זה - "המגרש") בגינו נבעו לחברה זכויות ליח"ד בשלושה מתחמים. ביחס למתחם מס' 1 בו נבעה לחברה זכאות ל-2.82 יחידות דיור אקוו', במהלך חודש דצמבר 2024 נחתם הסכם מכר באישור בית המשפט במסגרת הליך פירוק שיתוף. לאור ההסכם האמור, במהלך תקופת הדוח הועברו הזכויות במתחם זה לקונה אשר רכש את הקרקע הרלוונטית במסגרת הליך פירוק השיתוף (אליה השתייך מתחם מס' 1 זה). בכל הנוגע לתמורה בגין מכירת הזכויות במתחם מס' 1, התקבלה בחברה תמורה נטו (בתוספת הפרשי הצמדה ובניכוי דרישת תשלום היטל השבחה שהתקבלה (יצוין כי החברה יחד עם מחזיקים נוספים נמצאים בהליך לשם נקיטת הליכי השגה מול שמאי מכריע בעניין גובה דרישת תשלום היטל השבחה האמור)) בסך של כ-1.6 מיליון דולר (בתמורה שולמה בשקלים) מתוכה (א) סך של כ-1.1 מיליון דולר התקבל במהלך רבעון רביעי לשנת 2025; ו-(ב) סך של כ-0.5 מיליון דולר (אשר נכלל במסגרת סעיף חייבים ויתרות חובה בדוחות הכספיים ליום 31 בדצמבר 2025) התקבל במהלך חודש ינואר 2026. החברה אינה צופה תשלום מס שבח בגין מימוש הזכויות במתחם מס' 1 כאמור לעיל. כאמור בביאור 2ט, יתרת הזכויות שנותרו לחברה במגרש (מתחמים מס' 2 ומס' 3), יתרה המשקפת זכאות (בהתאם לטבלאות איזון והקצאה עדכניות) ל-6.63 יחידות דיור אקוו', מוצגת בדוחות הכספיים על פי שוויה ההוגן בהתאם להערכות אומדן השווי ההוגן אשר בוצעו על ידי מעריך שווי חיצוני (האושנר מלול - הנדסה ושמאות מקרקעין בע"מ). בהערכות אומדן השווי ההוגן, השתמש מעריך השווי החיצוני בגישת ההשוואה כגישה מועדפת לקרקע ריקה ע"י השוואה לעסקאות, התייעצות עם גורמי נדל"ן, מחירי ביקוש ושמאויות נוספות שנעשו (במקביל ביצע מעריך השווי החיצוני בקרה בשיטת החילוץ).

להלן ריכוז הערכות השווי אשר בוצעו במהלך שנת 2025, בגין מתחמים מס' 2 ו-3:

<u>שווי הוגן (אלפי ש"ח)</u>	<u>שווי הוגן (אלפי דולר)</u>	
7,460	2,006	הערכת שווי ליום 31 במרץ 2025
7,390	2,192	הערכת שווי ליום 30 ביוני 2025
7,390	2,235	הערכת שווי ליום 30 בספטמבר 2025
7,380	2,313	הערכת שווי ליום 31 בדצמבר 2025

ליום 31 בדצמבר 2025, בהתאם לשומה שנערכה על ידי מעריך השווי, אומדן שווי הוגן של יתרת זכויות החברה במגרש (כאמור לעיל, בגין הזכויות במתחמים מס' 2 ו-3 בלבד) הינו בסך של 10,800 אלפי ש"ח (כ-3,386 אלפי דולר) לפני ניכוי היטל השבחה המוערך בסך של 3,420 אלפי ש"ח (כ-1,072 אלפי דולר) אותו יש לשלם בעת מימוש, מה שמשקף שווי נטו למועד הקובע לשומה של 7,380 אלפי ש"ח (כ-2,313 אלפי דולר). האומדן שנקבע על ידי מעריך השווי כאמור מבוסס, בהתאם לתוכניות העדכניות שאושרו והופקדו ובהתאם לחלוקה למתחמים הרלוונטיים, על זכאות ל-6.63 יחידות דיור אקוו' מכוח הקרקע שבבעלות החברה במתחמים אלו במסגרת איחוד וחלוקה.

**גלובל כנפיים ליסינג בע"מ**  
**ביאורים לדוחות הכספיים**

**ביאור 9 - רכוש קבוע**

א. הרכב

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
2024	2025	
אלפי דולר		
174,639	174,639	<b>עלות</b>
-	28,805	ליום 1 בינואר
-	(72,821)	תוספות
174,639	130,623	גריעות
		<b>ליום 31 בדצמבר</b>
71,634	72,917	<b>פחת שנצבר</b>
1,283	1,924	ליום 1 בינואר
-	(7,933)	תוספות*
72,917	66,908	גריעות
		<b>ליום 31 בדצמבר</b>
101,722	63,715	<b>עלות מופחתת ליום 31 בדצמבר</b>

\* לרבות הפרשות לירידת ערך וביטול הפרשות לירידת ערך, ראו ביאור 18ד'.

ב. פירוט המטוסים

סעיף	ליום 31 בדצמבר 2025				צי המטוסים ודגם
	יתרה	פחת נצבר*	עלות	כמות	
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר		
ג(5)	4,792	7,384	12,176	1	איירבוס 330-300**
ג(6)	30,418	59,224	89,642	1	איירבוס 330-200
ג(3)	28,005	300	28,305	1	איירבוס 320-200
ג(4)	500	-	500	1	בואינג 737-800***
	63,715	66,908	130,623	4	סה"כ מטוסים

\* לרבות הפרשות לירידת ערך.

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

\*\*\* פקדון על חשבון עסקה לרכישת מטוס יחד עם הסכם החכרתו (העסקה הושלמה בחודש פברואר 2026 -ראו פירוט בביאור ג(4) להלן.

סעיף	ליום 31 בדצמבר 2024				צי המטוסים ודגם
	יתרה	פחת נצבר*	עלות	כמות	
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר		
ג(5)	5,254	6,922	12,176	1	איירבוס 330-300**
ג(6)	31,285	58,357	89,642	1	איירבוס 330-200
ג(1)(2)	65,183	7,638	72,821	2	איירבוס 220-100
	101,722	72,917	174,639	4	סה"כ מטוסים

\* לרבות הפרשות לירידת ערך.

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

## גלובל כנפיים ליסינג בע"מ ביאורים לדוחות הכספיים

ביאור 9 - רכוש קבוע (המשך)

ג. הסכמים למכירה, רכישה והחזרת מטוסים

### מימוש מטוסים

(1) ביום 15 באפריל 2025 הושלמה עסקה בין החברה לבין צד שלישי (להלן בביאור 9ג(1) זה - "הרוכשת") למכירת הזכויות בנאמנות שהינה הבעלים של מטוס איירבוס 220-100 המוחזר לחברת התעופה האמריקאית Delta Air Lines (להלן בביאור 9ג(1) זה - "המטוס" ו"החוכרת", בהתאמה) עד לתום הרבעון השני לשנת 2035 (הראשון מבין שני מטוסים מסוג זה שהיו בצי החברה, לגבי המטוס השני ראו בביאור 9ג(2) להלן), וזאת בתמורה לסך של 35 מיליון דולר (כפוף להתאמות מהמועד הכלכלי לעסקה עליו הסכימו הצדדים ועד למועד השלמתה) (להלן בביאור 9ג(1) זה - "עסקת המכירה").

בד בבד עם השלמת עסקת המכירה, ביצעה החברה פירעון מוקדם של ההלוואה שניטלה מבנק זר לרכישת מטוס זה, אשר יתרתה (קרן) למועד הפירעון עמדה על כ-19.6 מיליון דולר (לפרטים אודות הלוואה זו והלוואה דומה שניטלה החברה לרכישת המטוס השני מסוג זה ראו בביאור 10ב(2) להלן). בהתאם, כתוצאה מהשלמת עסקת המכירה, נוצר לחברה תזרים פנוי (מקבלת התמורה נטו לאחר התאמות ולאחר פירעון ההלוואה כאמור ועלויות נלוות בקשר עם המכירה) בסך של כ-15 מיליון דולר. כתוצאה מהעסקה החברה רשמה בדוחותיה הכספיים לרבעון השני לשנת 2025 רווח הון בסך של כ-2.2 מיליון דולר אשר נכלל במסגרת סעיף הכנסות אחרות. היות וסכום המכירה (נטו, בניכוי עלויות הקשורות במכירה) הינו גבוה מהעלות המופחתת של המטוס נכון ליום 31 בדצמבר 2024, בתקופת הדוח לא נרשמו הוצאות פחת בגין מטוס זה.

(2) ביום 20 ביוני 2025 הושלמה עסקה למכירת הזכויות בנאמנות שהינה הבעלים של המטוס השני מסוג איירבוס 220-100 המוחזר לחברת התעופה האמריקאית Delta Air Lines וזאת בתמורה לסך של 34 מיליון דולר (כפוף להתאמות מהמועד הכלכלי לעסקה עליו הסכימו הצדדים ועד למועד השלמתה) (להלן בביאור 9ג(2) זה - "עסקת המכירה"). הזכויות במטוס זה נמכרו לאותה הרוכשת אשר רכשה את הזכויות במטוס הנוסף מסוג זה שהיה בצי החברה, עסקה אשר הושלמה בחודש אפריל 2025, כמפורט בביאור 9ג(1) לעיל).

בד בבד עם השלמת עסקת המכירה, ביצעה החברה פירעון מוקדם של ההלוואה שניטלה מבנק זר לרכישת מטוס זה, אשר יתרתה (קרן) למועד הפירעון עמדה על כ-19.3 מיליון דולר (לפרטים אודות הלוואה זו והלוואה דומה שניטלה החברה לרכישת המטוס השני מסוג זה ראו בביאור 10ב(2) להלן). בהתאם, כתוצאה מהשלמת עסקת המכירה, נוצר לחברה תזרים פנוי (מקבלת התמורה נטו לאחר התאמות ולאחר פירעון ההלוואה כאמור ועלויות נלוות בקשר עם המכירה) בסך של כ-14 מיליון דולר. כתוצאה מהעסקה החברה רשמה בדוחותיה הכספיים לרבעון השני לשנת 2025 רווח הון בסך של כ-1.3 מיליון דולר אשר נכלל במסגרת סעיף הכנסות אחרות. היות וסכום המכירה (נטו, בניכוי עלויות הקשורות במכירה) הינו גבוה מהעלות המופחתת של המטוס נכון ליום 31 במרץ 2025, ברבעון השני לשנת 2025 (הרבעון בו הושלמה מכירת מטוס זה) לא נרשמו הוצאות פחת בגין מטוס זה.

### רכישת מטוסים

(3) בחודש פברואר 2025, אישר דירקטוריון החברה את התקשרותה בעסקה עם חברת ליסינג בינלאומית (להלן בביאור 9ג(3) זה - "המוכרת"), לרכישת מטוס מסוג איירבוס 320-200 משנת ייצור 2014 (להלן בביאור 9ג(3) זה - "המטוס") יחד עם הסכם החכירה שלו לחברת תעופה במרכז אמריקה - חברת התעופה המקסיקנית Volaris (להלן בביאור 9ג(3) זה - "הסכם החכירה" ו"החוכרת", בהתאמה). ביום 15 במאי 2025 נחתם ההסכם עם המוכרת (להלן בביאור 9ג(3) זה - "הסכם הרכישה" ו"עסקת הרכישה", בהתאמה) לרכישת המטוס יחד עם הסכם החכירה לחוכרת, וכן התקשרה החברה, בד בבד עם ההתקשרות בהסכם הרכישה, בהסכם עם בנק זר (אשר העמיד לחברה הלוואה בדצמבר 2023 בגין מטוס האיירבוס 330-200 שבבעלותה) למימון הרכישה (להלן בביאור 9ג(3) זה - "הסכם ההלוואה", "ההלוואה" ו"הבנק הזר", בהתאמה), כאשר ביום 30 במאי 2025 הושלמה עסקת הרכישה ובמסגרת זו משכה גם את ההלוואה בהתאם להסכם ההלוואה שנחתם עם הבנק הזר, הכל בהתאם לעיקרים כמפורט להלן:

א. העלות הכוללת של הרכישה בצירוף עלויות עסקה הסתכמה לכ-28.3 מיליון דולר (ברוטו). מחיר הרכישה שנדרשה החברה לשלם בפועל במועד השלמת העסקה היה כתשלום נטו, לאחר ניכוי סך של כ-10.4 מיליון דולר, אשר שולם בעבר על ידי החוכרת למוכרת כהפקדות חוכרת (רזרבות לשיפוז בגין השימוש במטוס) כאשר החברה נכנסה בנעלי המוכרת לעניין ההתחייבות בקשר לכך עם השלמת העסקה (להלן בביאור 9ג(3) זה - "יתרת הפקדות החוכרת"); ניכוי סך של 1 מיליון דולר שהעמידה החברה בחודש פברואר 2025 כפיקדון בקשר עם עסקת הרכישה; וניכוי פיקדון בסך של כ-0.3 מיליון דולר שהעמידה החוכרת, ובתוספת התאמות נוספות כפי שהוסכמו בין הצדדים ובהתאם למועד השלמת העסקה בפועל. כמפורט בסעיף 10ב(4) להלן, הרכישה מומנה על ידי מימון בנקאי בסך של 13 מיליון דולר כאשר היתרה מומנה מאמצעיה העצמיים של החברה.

ב. תקופת החכירה מסתיימת ברבעון הראשון לשנת 2028. התקבולים הצפויים בגין דמי החכירה (המשולמים על בסיס חודשי) בגין יתרת תקופת החכירה עומדים על פי הסכם החכירה (בהתאם למועד השלמת העסקה) על סך של כ-6.6 מיליון דולר. במסגרת הסכם החכירה העמידה החוכרת ביטחונות כוללים בסך של כ-0.5 מיליון דולר (חלקו הארי הועבר לחברה כקיצוז ממחיר המכירה הסופי).

## גלובל כנפיים ליסינג בע"מ ביאורים לדוחות הכספיים

ביאור 9 - רכוש קבוע (המשך)

ג. הסכמים למכירה, רכישה והחכרת מטוסים (המשך)

### רכישת מטוסים (המשך)

ג. בהתאם להסכם החכירה, החוכרת אינה נדרשת לשאת בתשלום חודשי של רזרבות לשיפוץ בגין השימוש במטוס ובתום תקופת החכירה תערך התחשבות על-פי מצב חיי המטוס ורכיביו המשמעותיים, כאשר על החוכרת להשיב את המטוס בתנאי החזר מינימליים מוגדרים, אשר בתוספת פיצוי שישולם לחברה בהתאם להתחשבות שלעיל, צפויים להוות יחד, מטוס בשווי חיים מלא (Full Life). במהלך יתרת תקופת החכירה תהא החברה, כמחכירה, מחויבת בהשתתפות בעלויות של עבודות התחזוקה של הרכיבים המשמעותיים של המטוס לאורך יתרת תקופת החכירה, עד לגובה יתרת הפקדות החוכרת.

ד. בכל הנוגע להלוואה שניטלה על ידי החברה למימון רכישת המטוס, ראו ביאור 10ב(4) להלן.

(4) ביום 12 בנובמבר 2025, אישרה החברה (לאחר אישור דירקטוריון החברה) את התקשרותה בעסקה עם חברת ליסינג בינלאומית (להלן בביאור 9ג(4) זה - "המוכרת"), לרכישת מטוס מסוג בואינג 737-800 משנת ייצור 2014 (להלן בביאור 9ג(4) זה - "המטוס") יחד עם הסכם החכירה שלו לחברת תעופה בדרום מזרח אסיה - חברת התעופה הדרום קוריאנית Eastar Jet הפועלת בשוק ה-Low Cost (להלן בביאור 9ג(4) זה - "הסכם החכירה") ו-"החוכרת", בהתאמה, כאשר ביום 30 בדצמבר 2025 התקשרה החברה עם המוכרת בהסכם רכישה מחייב (להלן בביאור 9ג(4) זה - "הסכם הרכישה"), ביום 5 בפברואר 2026 התקשרה החברה בהסכם עם בנק ישראלי למימון הרכישה (להלן בביאור 9ג(4) זה - "הסכם ההלוואה", "ההלוואה" ו"הבנק הישראלי", בהתאמה), ובהמשך לכך, ביום 10 בפברואר 2026, לאחר תאריך הדוחות הכספיים, הושלמה עסקת רכישה זו ובמסגרת זו משכה החברה את המימון הראשוני מהבנק הישראלי, הכל בהתאם לעיקרים כמפורט להלן:

א. העלות הכוללת של הרכישה בצירוף עלויות עסקה הסתכמה לכ-25 מיליון דולר (ברוטו). מחיר הרכישה שנדרשה החברה לשלם בפועל במועד השלמת העסקה היה כתשלום נטו, לאחר ניכוי סך של כ-8.4 מיליון דולר, אשר שולם בעבר על ידי החוכרת למוכרת כהפקדות חוכרת (רזרבות לשיפוץ בגין השימוש במטוס) כאשר החברה נכנסה בנעלי המוכרת לעניין ההתחייבות בקשר לכך עם השלמת העסקה (להלן בביאור 9ג(4) זה - "יתרת הפקדות החוכרת"); ניכוי סך של 0.5 מיליון דולר שהעמידה החברה בחודש ספטמבר 2025 כפיקדון בקשר עם עסקת הרכישה; וניכוי פיקדון בסך של כ-0.8 מיליון דולר שהעמידה החוכרת, ובתוספת התאמות נוספות כפי שהוסכמו בין הצדדים ובהתאם למועד השלמת העסקה בפועל. כמפורט בסעיף 10ב(5) להלן, הרכישה מומנה על ידי מימון בנקאי בסך של 10 מיליון דולר כאשר היתרה מומנה מאמצעיה העצמיים של החברה.

ב. תקופת החכירה מסתיימת ברבעון הרביעי לשנת 2029. התקבולים הצפויים בגין דמי החכירה (המשולמים על בסיס חודשי) בגין יתרת תקופת החכירה עומדים על פי הסכם החכירה (בהתאם למועד השלמת העסקה) על סך של כ-8.5 מיליון דולר.

ג. בהתאם להסכם החכירה, נדרשת החוכרת בתשלום חודשי של רזרבות לשיפוץ בגין השימוש במטוס, על רכיביו (הפקדות חוכרת), כאשר בנוסף עליה להשיבו בתום תקופת החכירה בתנאי החזר מינימליים מוגדרים. בעת ביצוע על ידי החוכרת של עבודות תחזוקה עבור הרכיבים המשמעותיים של המטוס (בעיקר המנועים) במהלך תקופת החכירה, תהא החברה, כמחכירה: (1) מחויבת בהשבת יתרת הפקדות החוכרת שתיצבר עד לאותו מועד ביחס לרכיב הרלוונטי ששופץ (ליתרה הצפויה למועד ההשלמה ראו בסעיף 9ג(4)א לעיל); ו-(2) מחויבת להשתתפות נוספת בעלויות, בהיקף מצטבר שיכול להגיע עד כ-5 מיליון דולר (לכלל הרכיבים הרלוונטיים יחדיו), וזאת בהתחשב בעלויות השיפוצים בפועל, היתרה הרלוונטית שהוחזרה לחוכרת כאמור בס"ק 1 לעיל, ומצב הרכיב הרלוונטי ששופץ בעת מסירת המטוס לחוכרת במקור (תחילת שנת 2023). בשלב זה, מכיוון שטרם ידוע היקף תכולת השיפוצים שיבוצעו בגין המכלולים הרלוונטיים ועלותם, לא ניתן להאריך את היקף ההשתתפות בעלויות השיפוצים על ידי החברה.

ד. בכל הנוגע להלוואה שניטלה על ידי החברה למימון רכישת המטוס, ראו ביאור 10ב(5) להלן.

### החכרת מטוסים

(5) לחברה זכויות בגוף מטוס איירבוס 300-330 משנת ייצור 2000 (להלן בביאור 9ג(5) זה - "המטוס"), המוחכר בחכירה משותפת לחברת התעופה הסקנדינבית Sunclass Airlines (להלן בביאור 9ג(5) זה - "Sunclass"), כאשר כאמור לעיל החברה הינה בעלת הזכויות בגוף המטוס ואילו השותף של החברה בעסקה זו הינו בעל הזכויות במנועי המטוס. המטוס מוחכר לחוכרת בהתאם להסכם חכירה מיום 30 באוקטובר 2019, כפי שתוקן מעת לעת (להלן בביאור 9ג(5) זה - "הסכם החכירה"), וזאת לתקופה שסיומה במקור ברבעון השלישי לשנת 2026. לאחר תאריך הדוח, בחודש פברואר 2026, הודיעה Sunclass על ניצול הזכות שהוקנתה לה לסיום מוקדם של הסכם החכירה והודיעה בהתאם על הקדמת מועד סיום החכירה לחודש יוני 2026 (הסיום המוקדם כאמור כפוף, בין היתר, לתשלום פיצוי מוקדם מצד Sunclass באופן שאינו משנה מהותית מהיקף התקבולים להם הייתה זכאית החברה ללא הפעלת אופציית הסיום המוקדם).

## גלובל כנפיים ליסינג בע"מ ביאורים לדוחות הכספיים

**ביאור 9 - רכוש קבוע (המשך)**

**ג. הסכמים למכירה, רכישה והחכרת מטוסים (המשך)**

### החכרת מטוסים (המשך)

לאור סיום הסכם החכירה עם Sunclass ולאחר הליך לשיווק המטוס, במהלך חודש דצמבר 2025 התקשרה החברה עם חוכרת חדשה, חברה באיזור אירופה שאינה לקוח קיים של החברה (להלן בביאור 9ג(5) זה - "החוכרת החדשה"), במכתב כוונות שעניינו החכרת המטוס לאחר תקופת ההחכרה ל-Sunclass (להלן בביאור 9ג(5) זה - "מכתב הכוונות"), כאשר החוכרת החדשה הפקידה בידי החברה דמי רצינות בקשר עם העסקה, כמקובל בעסקאות מסוג זה.

להלן עיקרי ההסכמות בהתאם למכתב הכוונות:

א. תקופת החכרת המטוס לחוכרת החדשה תחל מיד לאחר סיום הסכם החכירה עם Sunclass והשבת המטוס (כאמור לעיל, המטוס צפוי להיות מוחזר לחברה בחודש יוני 2026), ותימשך לתקופה של כ-3 שנים.

ב. דמי החכירה אשר ישולמו על ידי החוכרת החדשה יסתכמו לסך כולל (חלק החברה בגין גוף המטוס) של כ-3 מיליון דולר. יצוין כי גוף המטוס חופשי מחוב.

ג. כמו כן תהא מחויבת החוכרת החדשה בתשלום חודשי של רזרבות לשיפוץ בגין השימוש במטוס ומנועיו, וכן בתנאים מינימאליים למצב המטוס בתום החכירה, בשים לב לגיל המטוס והניצול הצפוי של המטוס ומנועיו. החברה מצידה, כבעלת גוף המטוס, והשותף, כבעל המנועים, יהיו מחויבים להשתתפות מוגבלת בעלויות של עבודות התחזוקה המשמעותיות הראשונות (לאחר מועד מסירת המטוס), שיחולו ביחס לרכיבים המשמעותיים של המטוס, בהתאם ובשים לב למצב החיים של רכיבים אלו במועד מסירת המטוס, לפי העניין (בהקשר זה יצוין כי למועד זה אין צפי לארועי תחזוקה משמעותיים הנוגעים לגוף המטוס במהלך תקופת החכירה של החוכרת החדשה ובמקרה שכזה הרזרבות שיצברו בגוף המטוס יותרו בידי החברה בסוף החכירה).

כן יצוין כי החברה הגיעה להסכמות עם השותף באשר לחלוקה מכוח ההתקשרות עם החוכרת החדשה, ומנגנון ההסכמות הקיים בין החברה לבין השותף בדבר החכירה המשותפת יותר על כנו, למעט התאמות הנובעות מההתקשרות עם החוכרת החדשה.

בהתאם להסכמה במכתב הכוונות וכאמור לעיל, בכוונת הצדדים לפעול להשלמת עסקת החכירה ומסירת המטוס לחוכרת החדשה גב אל גב לסיום הסכם החכירה עם החוכרת. עם זאת יודגש כי הצדדים טרם התקשרו בהסכם חכירה מחייב לגבי המטוס ואין וודאות לחתימת הסכם שכזה, וכן יודגש כי השלמת עסקת החכירה כפופה לתנאים מתלים כמקובל בעסקאות מסוג זה ועיקרם אישור החוכרת החדשה לגבי תאימות המטוס לתנאי המסירה שהוסכמו לאחר שיושלמו תהליכי בדיקת המטוס ומסמכיו הטכניים, קבלת כל האישורים הנדרשים על פי דין, והיעדר שינוי מהותי לרעה במצב המטוס עד למועד ההשלמה בפועל. לאור זאת, נכון למועד זה אין וודאות כי העסקה עם החוכרת החדשה תושלם. נכון למועד זה פועלים הצדדים בגיבוש הסכם החכירה עם החוכרת החדשה כאשר זו החלה בבדיקת המטוס וניירת המטוס במקביל לכך, וכן מקדמים החברה והשותף את גיבוש ההתאמות למערך ההסכמים עם השותף כאמור לעיל.

(6) בסוף חודש מאי 2025 נחתם הסכם להחכרת משנה (Sublease) של מטוס איירבוס 330-300 אשר מוחכר לחברת התעופה הספרדית Iberia, לחברה מוחזקת (100%) של Iberia - חברת התעופה Level, בתנאים כמקובל בהסכמים מסוג זה, כאשר Iberia עצמה נותרה ערבה ואחראית לעמידה בהתחייבויות כלפי החברה מכוח הסכם החכירה הראשי עמה.

### **ד. שיעורי הפחת**

שיעור הפחת השנתי של כל מטוס מצי המטוסים, נקבע בהתחשב בערך השייר שלו, כפי שמופיע במחירוני המטוסים המקובלים, האומדים את ערך המטוס לתאריך בו מסתיימת תקופת ההחכרה המינימלית (ללא תקופות אופציה להארכה) או לתום תקופת השימוש המשוערת. בכל תקופת דיווח בוחנת הקבוצה את ערכי השייר של ציי המטוסים שלה ואת הצורך בעדכון אומדן ערכי השייר עבור מטוסים אלו ועדכון הוצאות הפחת בהתאם.

**גלובל כנפיים ליסינג בע"מ**  
**ביאורים לדוחות הכספיים**

**ביאור 9 - רכוש קבוע (המשך)**

**ד. שיעורי הפחת (המשך)**

להלן שיעורי הפחת השנתי הממוצע (כשיעור מהעלות) ושיעור ערך השייר (כשיעור מהעלות) של ציי המטוסים המוכרים:

ליום 31 בדצמבר 2024		ליום 31 בדצמבר 2025		צי המטוסים
שיעור ערך השייר	שיעור פחת שנתי	שיעור ערך השייר	שיעור פחת שנתי	
37.0%	3.8%	37.0%	3.8%	איירבוס 330-300 (1)
28.5%	1.2%	28.5%	1.2%	איירבוס 330-200 (2)
-	-	95.0%	1.8%	איירבוס 320-200 (3)
55.5%	3.2%	(4)	(4)	איירבוס 220-100

- (1) מטוס זה מוכר בחכירה משותפת (המנוהלת על ידי החברה) לחברת התעופה Sunclass Airlines, כאשר החברה הינה בעלת הזכויות בגוף המטוס ואילו השותף הינו בעל הזכויות במנועי המטוס ובהתאם לכך מתבצעת חלוקת התמורה מהסכם החכירה.
- (2) מטוס זה הוכר לחברת התעופה Virgin Australia ולאחר כניסתה להליכים תחת ניהול מיוחד, הפסיקה החברה לרשום הוצאות פחת בגין מטוס זה החל מהרבעון השלישי לשנת 2020. החברה שבה לרשום הוצאות פחת בגין מטוס זה החל מחודש אוקטובר 2023 לאור הסכם החכרתו לחברת התעופה הספרדית Iberia. שיעור הפחת ושיעור ערך השייר המצוינים הינם ביחס לעלות הרכישה המקורית של המטוס משנת 2016 בתוספת עלויות שהונו למועד תחילת החכירה ל-Iberia.
- (3) מטוס זה נרכש ביום 30 במאי 2025.
- (4) בשנת 2024 הנתונים לעניין תקופת ההכרה ל-Delta Air Lines. מטוסים אלו (המוכרים ל-Delta Air Lines) נמכרו במהלך שנת 2025.

**ה. ירידת ערך מטוסים**

כאמור בביאורים 2 ו-4ב(1) לעיל, בצי מטוסים בו קיימים סימנים לאפשרות של ירידת ערך, מבצעת הקבוצה אומדן של סכום בר השבה של אותו צי מטוסים (צי מטוסים הינו מטוסים מאותו דגם עבור אותו חוכר).

- (1) לימים 31 במרץ 2025 ו-30 ביוני 2025, לא נמצאו סימנים לירידת ערך בצי המטוסים של הקבוצה.
- (2) ליום 30 בספטמבר 2025 לא נמצאו סימנים לירידת ערך בצי המטוסים של הקבוצה. כמו כן, ליום 30 בספטמבר 2025 בוצעה בחינה של שווי השימוש עבור מטוס איירבוס 330-200 אשר מוכר ל-Iberia. לצורך בחינת השווי השתמש מעריך השווי החיצוני (קסלמן וקסלמן PricewaterhouseCoopers) בשיעור ניכיון, לפני מס, עבור היוון תזרימי המזומנים מדמי חכירה והתחשבות בגין מצבו התחזוקתי של המטוס בתום תקופת החכירה (לפרטים בדבר מנגנון ההתחשבות בעסקת זו ראו ביאור 15א(2) להלן) של 6.97% ובשיעור ניכיון, לפני מס, עבור היוון ערך השייר של המטוסים לתום תקופת השימוש של 7.06%. יצוין, כי במסגרת הערכת השווי הונח, לצורך הערכת השווי ולאור העלייה בביקוש למטוסים בשנתיים האחרונות לרבות למטוס מסוג זה, כי החוכרת תממש את האופציה שברשותה להארכת מועד סיום החכירה המקורי (אשר חל במחצית השנייה לשנת 2028) לתקופה נוספת שצפויה להסתיים ברבעון השני לשנת 2030. בהתאם להערכת השווי, נאמד הסכום בר השבה המעודכן לסך של 30,692 אלפי דולר.

בהתאם למדיניות החשבונאית של החברה, כאשר הפסד מירידת ערך שהוכר בתקופות קודמות מתבטל, הערך בספרים של הנכס (או של היחידה מניבה-מזומנים) מוגדל בחזרה לאומדן סכום בר-השבה מעודכן, אך לא יותר מערכו בספרים של הנכס (או של היחידה מניבה-מזומנים) שהיה קיים אילו לא הוכר בגינו בתקופות קודמות הפסד מירידת ערך. ביטול הפרשות לירידות הערך נזקף לסעיף הכנסות אחרות. בהתאם להערכת השווי ליום 30 בספטמבר 2025 ביחס למטוס האיירבוס 330-200 האמור, ביטלה החברה בדוחות הכספיים ליום 30 בספטמבר 2025 חלק מתוך ירידות הערך אשר נרשמו במסגרת הערכות שווי קודמות בגין מטוס זה כדלקמן:

חברה	סוג המטוס	מספר המטוסים	שווי בספרים לפני בחינת ירידת ערך	סכום בר-השבה	גובה הפרשה לירידת ערך ליום 30 בספטמבר 2025 (*)	גובה ביטול הפרשה לירידת ערך ליום 30 בספטמבר 2025
Iberia	A330-200	1	30,466	30,692	(28,473)	226

(\*) לפני ביטול הפרשה לירידת ערך ליום 30 בספטמבר 2025.

- (3) ליום 31 בדצמבר 2025, לא נמצאו סימנים לירידת ערך בצי המטוסים של הקבוצה.

**גלובל כנפיים ליסינג בע"מ**  
**ביאורים לדוחות הכספיים**

**ביאור 9 - רכוש קבוע (המשך)**

**1. מטוסים המשועבדים כבטוחה**

להבטחת התחייבויות הקבוצה לגופים מממנים, שעבדה הקבוצה בשעבודים קבועים ובשעבודים ראשונים בדרגה ללא הגבלה נכסים הכוללים, בין היתר, מטוסים והזכויות בהם (כולל מנועיהם), וזכויות מכוח הסכמי חכירה עם חוכרים לרבות דמי חכירה שיגיעו מחוכרים.

ליום 31 בדצמבר		
2024	2025	
אלפי דולר	אלפי דולר	
		<b>נכסים משועבדים</b>
53,454	24,208	יתרת ההלוואות אשר מובטחות בשעבוד של מטוסים נשוא ההלוואות
96,468	58,423	העלות המופחתת של אותם המטוסים
260	260	פקדונות
		<b>נכסים לא משועבדים</b>
5,254	4,792	עלות מופחתת של מטוסים שאינם משועבדים
		נכסים נוספים (בעיקר מזומנים ופקדונות וכן יתרת הזכויות של
20,788	44,000	החברה בקרקע בשדה דב כאמור בביאור 8 לעיל) שאינם משועבדים

**ביאור 10 - הלוואות לזמן ארוך מתאימים בנקאיים**

**א. הרכב ותנועה**

**הלוואות בריבית קבועה \***  
**אלפי דולר**

4,593
47,843
<b>52,436</b>
12,800
(38,970)
(3,276)
839
23,829
2,872
<b>20,957</b>

**לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2025:**

**ליום 1 בינואר 2025:**

חלויות שוטפות

הלוואות זמן ארוך

**סה"כ הלוואות**

**תנועות במהלך שנת 2025:**

נטילת הלוואה לזמן ארוך (נטו מעלויות גיוס)

פירעון מוקדם של הלוואות

פירעונות שוטפים

הפחתת הוצאות גיוס הלוואות (לרבות בגין פירעון מוקדם של הלוואות)

**סה"כ הלוואות ליום 31 בדצמבר 2025**

מזה: חלויות שוטפות

**סה"כ הלוואות לזמן ארוך**

\* שיעור הריבית המשוקלל בהלוואות ליום 31 בדצמבר 2025 הינו כ-6.85% לשנה.

**הלוואות בריבית קבועה**  
**אלפי דולר**

4,136
52,436
<b>56,572</b>
(4,281)
145
52,436
4,593
<b>47,843</b>

**לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2024:**

**ליום 1 בינואר 2024:**

חלויות שוטפות

הלוואות זמן ארוך

**סה"כ הלוואות**

**תנועות במהלך שנת 2024:**

פירעונות שוטפים

הפחתת הוצאות גיוס הלוואות

**סה"כ הלוואות ליום 31 בדצמבר 2024**

מזה: חלויות שוטפות

**סה"כ הלוואות לזמן ארוך**

## גלובל כנפיים ליסינג בע"מ ביאורים לדוחות הכספיים

**ביאור 10 - הלוואות לזמן ארוך מתאגידים בנקאיים (המשך)**

### **ב. מידע נוסף (המשך)**

- (1) למועד הדוח על המצב הכספי כלל תיק האשראי של הקבוצה הינו בריבית קבועה כאשר ההלוואות הבנקאיות הינן ללא זכות חזרה לחברה (Non-Recourse).
- (2) בכל הנוגע למימון רכישת שני מטוסי איירבוס 220-100 אשר נרכשו בחודשים ספטמבר ואוקטובר 2021 יחד עם הסכמי החכירה לחברת Delta Air Lines, כאמור בביאורים ג9(1) ו-ג9(2) לעיל, בד בבד עם השלמת עסקאות החכירה של הזכויות בנאמנויות שהיו הבעלים של מטוסים אלו (בחודשים אפריל ויוני 2025, בהתאמה), ביצעה החברה פירעונות מוקדמים של ההלוואות שניטלו מבנק זר לרכישת המטוסים, אשר יתרתן (קרן) למועדי הפירעון עמדו על כ-19.6 מיליון דולר ועל כ-19.3 מיליון דולר, בהתאמה.
- (3) בחודש בדצמבר 2023, התקשרה החברה בהסכם הלוואה עם בנק זר לצורך קבלת הלוואה בגין מטוס איירבוס 200-330 שבבעלות החברה אשר מוחזק ל-Iberia, בהיקף של 15 מיליון דולר. פירעון ההלוואה (קרן) יבוצע כדלקמן: 9 מיליון דולר ייפרעו החל מפברואר 2024 בתשלומים חודשיים לא שווים (יצוין בהקשר זה כי לוח הסילוקין של ההלוואה נקבע כך שהתשלומים החודשיים - קרן וריבית, הינם בסכום זהה) עד לתום תקופת החכרת המטוס ל-Iberia המסתיימת במחצית השנייה של שנת 2028; 6 מיליון דולר ייפרעו כהלוואת בלון אשר החברה תידרש בפירעונם עד כ-90 ימי עסקים לאחר תום תקופת החכירה של המטוס. היות ול-Iberia אופציה להאריך את חכירת המטוס עד למחצית הראשונה לשנת 2030 (ראו בביאור 15א(2) להלן), הוסכם בין החברה לבנק כי ככל ו-Iberia תממש את תקופת האופציה הנ"ל, ינהלו החברה והבנק מ"מ בתום לב לפריסת תשלום יתרת הבלון האמורה בהתאם לתקופת האופציה. ההלוואה נקובה בדולר ארה"ב ונושאת ריבית שנתית קבועה שהינה בטווח של 7.5%-6.5%. לחברה זכות לפירעון מוקדם מלא או חלקי (כפוף לסכום מינימאלי) של יתרת ההלוואה כאשר עמלת פירעון מוקדם (prepayment fee) חלה רק במשך 24 החודשים הראשונים ממועד העמדת הלוואה. כמו כן, במועד פירעון מוקדם, ככל ויבוצע (בכל עת), תידרש החברה בתשלום (ככל ורלוונטי) של קנס בגין סיום ההלוואה, כתלות בשיעור הריבית בשוק באותו מועד (breakage costs). דמי החכירה המתקבלים ישמשו לפירעון קרן וריבית של ההלוואה וכן לתזרים השוטף של החברה. להבטחת פירעון ההלוואה שועבדו לבנק הזר המטוס, זכויות ההנאה של החברה בנאמנות האירית שהינה הבעלים של המטוס, הסכם החכירה וזכויות החברה מכוחו (כן שועבדו פיקדון בסך 260 אלף דולר שהעמידה Iberia מכוח הסכם החכירה עמה), זכויות המחכירה (החברה מחזיקה בזכויות במטוס באמצעות נאמנות שהינה המחכירה) בביטוח החוכרת וזכויות החברה בהסכם עם יצרן המנועים. הסכם ההלוואה אינו כולל התחייבות לעמידה באמות מידה פיננסיות כלשהן אך החברה והמחכירה תהיינה מחויבות לעמידה בהוראות שונות ומקובלות בקשר עם ניהולה השוטף של עסקת החכירה והסכם ההלוואה כולל שורה של אירועים המהווים הפרה ועילה להעמדה לפירעון מיידי, כמקובל בעסקאות מסוג זה.
- (4) בחודש מאי 2025, התקשרה החברה בהסכם הלוואה עם בנק זר לצורך קבלת הלוואה בגין רכישת מטוס מסוג איירבוס 200-320 משנת ייצור 2014 יחד עם הסכם החכירה שלו לחברת התעופה המקסיקנית Volaris, בהיקף של 15 מיליון דולר. להלן התנאים המהותיים של הסכם ההלוואה:
- א. ההלוואה הינה מסוג Non-recourse, בהיקף כולל (קרן) של עד 19.2 מיליון דולר, בחלוקה למימון ראשוני בסך של 13 מיליון דולר אשר נמשך במועד רכישת המטוס כאמור לעיל, ומסגרת אשראי בהיקף מצטבר של עד 6.2 מיליון דולר למשיכה במועדי השלמת שיפוץ מנועי המטוס במהלך תקופת החכירה. היקף המימון הראשוני וכן היקף המשיכה מתוך מסגרת האשראי יהיו כפופים לכך שיחס שירות החוב (דמי החכירה הצפויים ביחס לתשלומי הקרן והריבית הצפויים בהתאם ללוח הסילוקין, ולמעט תשלום הבלון) יעמוד לפחות על 1:1. בנוסף, משיכת מסגרת האשראי והיקף המשיכה כפופים לתנאים כפי שהוסכמו עם הבנק הזר שעיקרם ביצוע שיפוץ מנועי המטוס בפועל על ידי החוכרת וכן תכולת השיפוץ, והיעדר הפרה מצד החוכרת.
- ב. בכל הנוגע לפירעון קרן ההלוואה, מתוך המימון הראשוני, 10 מיליון דולר ייפרעו כהלוואות בלון עד שלושה חודשים לאחר תום תקופת החכירה, והיתרה תיפרע על בסיס חודשי ממועד השלמת העסקה. המימון שיימשך ממסגרת האשראי ייפרע אף הוא בתום תקופת החכירה יחד עם הלוואות הבלון מתוך המימון הראשוני.
- ג. ההלוואה (על שני חלקיה) נקובה בדולר ארה"ב, כאשר שיעור הריבית בגין חלק הקרן שהועמד נושא ריבית שנתית קבועה שהינה בטווח של 7.5%-6.5% ושיעור הריבית בגין חלק הקרן שטרם הועמד מבוסס על ריבית SOFR חודשית בתוספת מרווח בטווח של 2.5%-3.5% וקיבועו יבוצע בהתאם במועד המשיכה (או המשיכות) הרלוונטי.
- ד. בהתאם להסכם ההלוואה, לחברה זכות לפירעון מוקדם בכפוף לתשלום breakage costs בהתאם לשיעור הריבית בשוק באותו מועד וכן, במקרה של פירעון מוקדם בשנתיים הראשונות, גם לתשלום של עמלת פירעון מוקדם.
- ה. דמי החכירה ישמשו לפירעון הקרן והריבית של ההלוואה ולתזרים השוטף של החברה.
- ו. להבטחת ההלוואה שועבדו לבנק הזר המטוס, זכויות ההנאה של החברה בנאמנות אירית שהינה הבעלים של המטוס והמחכירה מכוח הסכם החכירה ("המחכירה"), הסכם החכירה וזכויות המחכירה מכוחו, וזכויות המחכירה בביטוח החוכרת.

## גלובל כנפיים ליסינג בע"מ ביאורים לדוחות הכספיים

**ביאור 10 - הלוואות לזמן ארוך מתאימים בנקאיים (המשך)**

### **ב. מידע נוסף (המשך)**

ז. למעט האמור בסעיף 10ב(4)א לעיל לעניין היקף האשראי, הסכם ההלוואה אינו כולל התחייבות לעמידה באמות מידה פיננסיות כלשהן, אך הוא כולל הוראות, דומות במהותן לעסקת המימון של מטוס האיירבוס 200-330 (מטוס קיים הממומן כאמור על ידי הבנק הזר גם כן), באשר למחויבות החברה והמחכירה לעמידה בהוראות שונות ומקובלות בעסקאות מסוג זה בקשר עם ניהולה השוטף של עסקת החכירה, והסכם ההלוואה כולל שורה של אירועים המהווים הפרה ועילה להעמדה לפירעון מיידי, כמקובל בעסקאות מסוג זה.

(5) בחודש פברואר 2026, לאחר תאריך הדוחות הכספיים, התקשרה החברה בהסכם הלוואה עם בנק ישראלי לצורך קבלת הלוואה בגין רכישת מטוס מסוג בואינג 737-800 משנת ייצור 2014 יחד עם הסכם החכירה שלו לחברת התעופה הדרום קוריאנית Eastar Jet, בהיקף של 16 מיליון דולר. להלן התנאים המהותיים של הסכם הלוואה:

א. ההלוואה הינה בהיקף כולל של 16 מיליון דולר, אשר נחלק למימון ראשוני בסך של 10 מיליון דולר שיועמד במועד השלמת רכישת המטוס (להלן בביאור 10ב(5) זה - "המימון הראשוני"), ולמסגרת אשראי בהיקף מצטבר של 6 מיליון דולר, למשיכה במועדי השלמת שיפוץ מנועי המטוס במהלך תקופת החכירה (להלן בביאור 10ב(5) זה - "מסגרת האשראי").

ב. באשר לפירעון קרן ההלוואה: (1) מחצית סכום המימון הראשוני תיפרע כהלוואת בלון עד שלושה חודשים לאחר תום תקופת החכירה, והמחצית השנייה תיפרע על בסיס חודשי ממועד השלמת העסקה; (ב) באשר למסגרת האשראי, חלקו הארי (5 מיליון דולר) של המימון שיימשך ממסגרת האשראי יפרע אף הוא בתום תקופת החכירה יחד עם הלוואת הבלון מתוך המימון הראשוני ואילו היתרה (1 מיליון דולר בסך הכל) תיפרע באופן שוטף במהלך תקופת ההלוואה.

ג. ההלוואה (על שני חלקיה) תהא נקובה בדולר ארה"ב ותישא ריבית שנתית מבוססת SOFR חודשי בתוספת מרווח בטוח של 2.0%-3.0%, קרי הלוואה בריבית משתנה.

ד. בהתאם להוראות הסכם ההלוואה, תהא לחברה זכות לפירעון מוקדם, מלא או חלקי (בכפוף לסכום מינימאלי), של יתרת ההלוואה. עמלת פירעון מוקדם (Prepayment Fee) תחול אך ורק ביחס לפירעונות מוקדמים, במידה ויהיו, במשך התקופה בת 36 החודשים הראשונים ממועד העמדת המימון הראשוני או משיכה מתוך מסגרת האשראי, לפי העניין.

ה. התקבולים שיתקבלו מהחוכרת ישמשו לפירעון קרן וריבית של ההלוואה וכן לצורך התזרים השוטף של החברה.

ו. הבטוחות אשר יועמדו לטובת הבנק להבטחת פירעון ההלוואה (אשר הנה עם זכות חזרה מלאה לחברה (מימון Recourse)) יכללו בטוחות מקובלות בעסקאות מסוג זה, ובהתאם ישועבדו לטובת הבנק המטוס, זכויות ההנאה של החברה בנאמנות אירית שתהיה הבעלים של המטוס והמחכירה מכוח הסכם החכירה (להלן בביאור 10ב(5) זה - "המחכירה") החל ממועד השלמת עסקת הרכישה, וכן זכויות המחכירה מכוח הסכם החכירה, לרבות זכויות בביטוח של החוכרת.

ז. הסכם ההלוואה אינו כולל התחייבות לעמידה באמות מידה פיננסיות כלשהן, אך החברה והמחכירה תהיינה מחויבות לעמידה בהוראות שונות ומקובלות בעסקאות מסוג זה, לרבות הוראות הנוגעות לניהול השוטף של עסקת החכירה עם החוכרת. הסכם ההלוואה כולל שורה של אירועים המהווים הפרה ועילה להעמדה לפירעון מיידי, כמקובל בעסקאות מסוג זה, לרבות עילה להעמדה לפירעון מיידי במקרה של Cross Default ותניית שינוי שליטה כמקובל בעסקאות מסוג זה.

(6) לפירוט סכומי ומועדי הפרעון הנותרים של הקבוצה בגין הלוואות מתאימים בנקאיים ראו ביאור 17(1).

(7) לעניין שעבודים ובטחונות, ראו ביאור 19 לעיל.

### **ג. מגבלות ואמות מידה פיננסיות (covenants) של הלוואות**

ההלוואות הקיימות (לרבות ההלוואה שניטלה מבנק ישראלי לאחר תאריך הדוח) אינן כוללות מחויבות לעמידה באמות מידה פיננסיות (covenants), כאשר נכון למועד הדוח ופרסומו החברה עומדת בכל ההסכמות והתניות אחרות כלפי הבנקים ולא התקיימו תנאים המקימים עילה להעמדת ההלוואות לפירעון מיידי.

**גלובל כנפיים ליסינג בע"מ**  
**ביאורים לדוחות הכספיים**

**ביאור 11 - אגרות חוב**

א. ההרכב

יתרת ערך נקוב

ליום 31 בדצמבר		ריבית מידע אפקטיבית נוסף	תנאי פרעון	ריבית נקובה	בסיס הצמדה	ליום 31 בדצמבר 2025	תעודת התחייבות
2024	2025						
אלפי דולר		%		%		ש"ח	
			פרעון קרן ב-13 תשלומים חצי שנתיים עוקבים ורצופים, אשר ישולמו כדלקמן: 12 תשלומים בשיעור 6% מהקרן כל אחד, יפרעו ביום 10 באפריל ו-10 באוקטובר של כל אחת מהשנים 2022 עד 2027 (כולל) ותשלום 1 בשיעור של 28% מהקרן יפרע ביום 10 באפריל 2028. הריבית על אגרות החוב משולמת כל חצי שנה החל מיום 10 באפריל 2022.				
12,636	9,830	ב, ג, ד 6.45%		4.80%	שקלי	31,359,120	סדרה ג'
(1,984)	(2,269)	בניכוי - חלויות שוטפות*					
(254)	(123)	בניכוי ניכיון					
8,345	7,438						

\* לפני קיזוז יתרת ניכיון לזמן קצר נטו, אשר יתרתה ליום 31 בדצמבר 2025 ו-2024 הינה 130 אלפי דולר ו-155 אלפי דולר, בהתאמה.

**ב. מידע נוסף**

**אגרות חוב - סדרה ג'**

ביום 12 באוגוסט 2021, השלימה החברה הנפקת אגרות חוב (סדרה ג') לציבור על פי דוח הצעת מדף שפרסמה החברה ביום 11 באוגוסט 2021 בהתאם לתשקיף. על פי דוח הצעת המדף הנפיקה החברה לציבור 41,306 אלפי ש"ח ע.נ. אגרות חוב בנות 1 ש"ח ע.נ. כל אחת. אגרות החוב (סדרה ג') רשומות למסחר בבורסה וזאת בתמורה לסך כולל (ברוטו) של כ-39,323 אלפי ש"ח. (אגרות החוב (סדרה ג') הונפקו בניכיון).

ביום 28 באוקטובר 2021, השלימה החברה, במסגרת הנפקה פרטית, הרחבת סדרה אג"ח ג' ורשמה למסחר בבורסה 19,000 אלפי ש"ח ע.נ. אגרות חוב (סדרה ג') נוספות, רשומות על שם, בנות 1 ש"ח ע.נ. כל אחת, וזאת בתמורה לסך כולל (ברוטו) של כ-18,193 אלפי ש"ח. תנאי אגרות החוב במסגרת הרחבת הסדרה הינם זהים לתנאי אגרות החוב (סדרה ג') שבמחזור, אשר הונפקו ונרשמו למסחר לראשונה על פי דוח הצעת מדף מיום 11 באוגוסט 2021 כאמור לעיל.

אגרות החוב (סדרה ג') שקליות ואינן צמודות לבסיס הצמדה כלשהו. אגרות החוב (סדרה ג') אינן מובטחות בבטוחות כלשהן או בכל אופן אחר.

לעניין עסקאות גידור שביצעה החברה כנגד החשיפה לשע"ח, ראו ביאור 17 ד להלן.

**גלובל כנפיים ליסינג בע"מ**  
**ביאורים לדוחות הכספיים**

**ביאור 11 - אגרות חוב (המשך)**

**ג. מגבלות ואמות מידה פיננסיות (covenants) של אגרות החוב**

החברה התחייבה לעמידה במגבלות ובאמות מידה פיננסיות (Covenants) לאורך חיי אגרות החוב (סדרה ג') אשר העיקריות שבהן מפורטות בתמצית להלן:

אמת המידה הפיננסית	הערה	היחס הנדרש	היחס בפועל
			<b>ליום 31 בדצמבר 2025</b>
יחס הון עצמי לסך נכסים	(1)	לא יפחת מ-15%	56%
הון עצמי מינימאלי	(2)	לא יפחת מ-48 מיליון דולר	61 מיליון דולר
מזומנים בקופה	(3)	לא יפחת מ-10 מיליון דולר	41.2 מיליון דולר

- (1) לא יפחת משיעור של 15% למשך תקופה של שני רבעונים קלנדרים עוקבים ורצופים (כאשר ירידה משיעור של 18% תזכה בפיצוי של 0.25% תוספת לשיעור הריבית).
- (2) לא יפחת מ-48 מיליון דולר במשך שני רבעונים קלנדרים עוקבים ורצופים (כאשר ירידה מהון עצמי של 55 מיליון דולר תזכה בפיצוי של 0.25% תוספת לשיעור הריבית).
- (3) לחברה מחויבות לשמור בקופתה מזומנים, לרבות פיקדונות בבנקים והשקעות לזמן קצר (כהגדרת מונח זה בשטר הנאמנות) בסך שלא יפחת מ-10 מיליון דולר.

מגבלה	דרישה
חלוקת דיבידנד	החברה תהא רשאית לחלק דיבידנד ובלבד שהונה העצמי לאחר ביצוע החלוקה לא יפחת מ 60 מיליון דולר. כמו כן, נקבע כי החברה לא תבצע חלוקה אם לאחר ביצוע החלוקה יחס הון עצמי לסך נכסים יירד משיעור של 20%.
Cross Default עם חוב אחר של החברה	מול כל סדרת אגרות חוב אחרת שהנפיקה החברה, או חוב של החברה כלפי נושה של החברה (למעט חוב שהינו Non Recourse) בהיקף העולה על 15 מיליון דולר.
שעבוד שלילי	לא לשעבד בשעבוד שוטף (שעבוד צף) את כלל נכסיה וזכויותיה ללא אישור מחזיקי אגרות החוב.
תוספת לריבית השנתית בגין ירידה בדירוג אגרות החוב	0.3% בגין כל ירידה בשני הנוטצ'ים הראשונים מהדירוג במקור ((+iBBB)), 0.2% בגין כל ירידה נוספת ובסה"כ עד 1% ירידה בארבעה נוטצ'ים.

נכון לתאריך הדוח על המצב הכספי ולמועד פרסומו עומדת החברה בכל אמות המידה הפיננסיות, ההסכמות והתניות אחרות כלפי מחזיקי אגרות החוב ולא התקיימו תנאים המקימים עילה להעמדת אגרות החוב לפירעון מיידי.

**ד. דירוג**

ביום 30 בספטמבר 2025, פרסמה מעלות S&P דוח דירוג עדכני של החברה ואגרות החוב שהנפיקה לפיו אושרר דירוג החברה ב- iBBB עם תחזית דירוג יציבה וכן אושרר דירוג אגרות החוב (סדרה ג') שהנפיקה החברה ב- iBBB(+).

**ביאור 12 - זכאים ויתרות זכות**

ליום 31 בדצמבר		ספקים הכנסות מראש הוצאות לשלם חלויות שוטפות של הפקדות של חוכרי מטוסים
2024	2025	
אלפי דולר	אלפי דולר	
33	-	
405	-	
458	367	
987	6,165	
1,883	6,532	

**גלובל כנפיים ליסינג בע"מ**  
**ביאורים לדוחות הכספיים**

**ביאור 13 - הפקדות של חוכרי מטוסים**

א. הרכב

ליום 31 בדצמבר	
2024	2025
אלפי דולר	אלפי דולר
2,789	12,863
645	1,257
(987)	(6,165)
2,447	7,955

הפקדות של חוכרי מטוסים להבטחת ביצוע שיפוצים עתידיים (\*)  
הפקדות של חוכרי מטוסים להבטחת קיום הוראות הסכמי חכירה  
מיון הפקדות של חוכרי מטוסים לחלויות שוטפות

ב. תנועה

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
2023	2024	2025
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
1,230	1,796	2,447
3,015	651	722
1,662	-	612
(304)	-	(1,019)
(900)	-	-
-	-	10,371
(3,393)	-	-
486	-	(5,178)
1,796	2,447	7,955

יתרה לתחילת השנה  
הפקדות חוכרים שוטפות להבטחת שיפוצים עתידיים (\*)  
קבלת פקדונות חוכרים בקשר להחכרת מטוסים  
החזר הפקדות חוכרים בגין עבודות שיפוצים  
החזר הפקדות חוכרים בקשר לסיום החכרת מטוסים  
קבלת הפקדות חוכרים כחלק מעסקאות לרכישת מטוסים  
(יחד עם הסכמי החכרתם)  
שחרור הפקדות חוכרים כחלק מעסקאות למכירת מטוסים  
(יחד עם הסכמי החכרתם)  
שינוי בהפקדות של חוכרי מטוסים לחלויות שוטפות  
יתרה לסוף השנה

(\*) הפקדות אלו שולמו ומשולמות לחברה באופן שוטף בגין שימוש שבוצע במטוס הרלוונטי וניצולו בפועל. לאחר ביצוע עבודות שיפוץ ברכיב רלוונטי במטוס, משוחרר סכום שנצבר אצל החברה בגין אותו רכיב רלוונטי, בגובה עלות השיפוץ של רכיב זה ולא יותר מהסכום שנצבר בגין הרכיב הספציפי, הכל בהתאם להוראות ההסכם הרלוונטי. היתרה למועד הדוח כוללת, וכאמור בביאור 9ג(3) לעיל, גם סך ששולם בעבר על ידי החוכרת של מטוס האיירבוס 200-320 שרכשה החברה בסוף מאי 2025 (עם הסכם החכרתה לאותה חוכרת), ואשר קוזז ממחיר המכירה כאשר החברה נכנסה בנעלי המוכרת לעניין ההתחייבות בקשר לכך עם השלמת העסקה.

בכל הנוגע להפקדות כאמור בטבלה בסעיף א' לעיל יובהר כי הפקדות אלו הינן נכס של החברה, אשר כנגדן עומדת לחברה התחייבות כתלות ובהתאם לסוג ההפקדה.

**ביאור 14 - מסים על הכנסה**

א. מסים נדחים

יתרה ליום 31 בדצמבר 2025	הוכר ישירות ברווח והפסד	יתרה ליום 1 בינואר 2025
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
(7,078)	11,366	(18,444)
-	23	(23)
(*) 7,078	(11,389)	(*) 18,467
-	-	-

הפרשי עיתוי:  
רכוש קבוע ונדל"ן להשקעה  
מכשירים פיננסיים נגזרים  
הפסדים והטבות מס שלא נוצלו:  
הפסדים לצרכי מס  
סה"כ

**גלובל כנפיים ליסינג בע"מ**  
**ביאורים לדוחות הכספיים**

**ביאור 14 - מסים על הכנסה (המשך)**

**א. מסים נדחים (המשך)**

יתרה ליום 31 בדצמבר 2024	הוכר ישירות ברווח והפסד	יתרה ליום 1 בינואר 2024	
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	
(18,444)	(4,913)	(13,531)	<b>הפרשי עיתוי:</b>
(23)	31	(54)	רכוש קבוע ונדל"ן להשקעה
			מכשירים פיננסיים נגזרים
18,467 (*)	4,882	13,585 (*)	<b>הפסדים והטבות מס שלא נוצלו:</b>
			הפסדים לצרכי מס
-	-	-	<b>סה"כ</b>

(\*) החברה רשמה נכס מס נדחה בגין הפסדים לצרכי מס, עד לגובה העתודה למס.

**ב. מסים על הכנסה (הטבת מס) שהוכרו בדוח הרווח והפסד**

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
2023	2024	2025
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
(1,158)	-	-

תנועה במסים נדחים

**ג. התאמת הוצאות (הכנסות) מסים לרווח**

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
2023	2024	2025
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
976 (*)	6,191	4,996
23%	23%	23%
224	1,424	1,149
(962)	(1,424)	(1,149)
(420)	-	-
(1,382)	(1,424)	(1,149)
(1,158)	-	-

רווח לפני מסים על הכנסה לפי דוח רווח והפסד  
שיעור מס סטטוטורי  
הוצאות מס לפי שיעור מס סטטוטורי  
חסכון במס בגין:  
הפסדים מועברים משנים קודמות שהוכרו השנה  
הפרש בשיעור המס החל על חברות מאוחדות  
הממוקמות בתחומי שיפוט אחרים

**ה"כ הטבת מס שהוצגה בדוח רווח והפסד**

(\*) בנטרול חלק החברה בהפסדי חברות המטופלות לפי שיטת השווי המאזני, נטו ממס.

**ד. ליום 31 בדצמבר 2025 לחברה הפסדים לצרכי מס הכנסה בסך של כ-32 מיליון דולר (ליום 31 בדצמבר 2024 לחברה הפסדים לצרכי מס הכנסה בסך של כ-87 מיליון דולר).**

**גלובל כנפיים ליסינג בע"מ**  
**ביאורים לדוחות הכספיים**

**ביאור 14 - מסים על הכנסה (המשך)**

**ה. חוקי המס החלים על הקבוצה**

**(1) מדידת התוצאות לצרכי מס**

על פי חוק התיאומים ותקנות מס הכנסה (כללים) בדבר ניהול פנקסי חשבונות של חברות בהשקעת חוץ ושל שותפויות מסוימות וקביעת הכנסתן החייבת), התשמ"ו-1986 ("התקנות הדולריות"), החל משנת המס 2008, ממדדות התוצאות לצרכי מס של החברה על בסיס התאמה לשער החליפין של הדולר ארה"ב.

על פי תקנות מס הכנסה-פחת 1941, זכאית החברה לפחת בגין מטוסים שבבעלותה, בשיעור שנתי של 30% מהעלות.

בהקשר זה יצוין, כי בתחילת חודש דצמבר 2025 ובמסגרת דיוני הממשלה לאישור התקציב לשנת 2026, נתקבלה החלטת ממשלה אשר בהתאם לה הוטל על שר האוצר להפחית את שיעור הפחת השנתי המוכר לצורכי מס על מטוסים מ-30% לשנה (פחת נצבר על פני 3 שנים ו-4 חודשים) ל-5% לשנה (פחת נצבר על פני 20 שנים). הוראה זו תחול על מטוסים שנרכשו ביום 1 בינואר 2026 ואילך. בהתאם, שינוי שכזה, במידה יחוקק וכתלות גם בשאלה האם יחול על מטוסים חדשים בלבד או גם על מטוסים משומשים, צפוי להביא לדחייה ניכרת של ההכרה בהוצאות הפחת לצורכי מס, ועשוי גם להשפיע בהתאם על תזרים המזומנים של החברות ו/או על מבנה התקשרויות הרכישה של חברות הפועלות בתחום כגון החברה. למיטב ידיעת החברה עד למועד זה לא קודמה החקיקה האמורה נשוא החלטת הממשלה לעיל.

**(2) שיעורי המס**

תוצאות החברה, חייבות במס חברות בשיעור רגיל בשיעור 23%. תוצאות פעילות החכרת המטוסים הרשומים על שם הנאמנויות הזרות כלולות במלואן בדוחות הכספיים של החברה ונישומות לצרכי מס בישראל. כמו כן, ג'י.קיי.פי. אשר מאוחדת בדוחות המאוחדים של החברה, נישומה למס במשולב עם החברה - ראו ביאור 7ד לעיל.

**ו. שומות סופיות**

דוחות המס של החברה עד וכולל שנת 2020 נחשבים סופיים.

**ביאור 15 - התקשרויות**

**א. התקשרויות עם לקוחות מהותיים של הקבוצה**

שיעור הכנסות מסך הכנסות הקבוצה לשנת		עלות מופחתת בספרים ליום 31 בדצמבר 2025 (במיליוני דולרים)	שנת ייצור	דגם המטוס	החוכר
2024	2025				
כ-58%	כ-27%	-	2018	A220-100 x 2	Delta Air Lines (1)
כ-31%	כ-38.5%	כ-30.4	2012	A330-200	Iberia (2)
כ-11%	כ-17%	כ-4.8	2000	A330-300	Sunclass Airlines (3)
-	כ-17.5%	כ-28.0	2014	A320-200	Volaris (4)

(1) בחודשים ספטמבר ואוקטובר 2021 השלימה החברה את רכישתם ומימונם של שני מטוסי איירבוס 220-100 משנת ייצור 2018, יחד עם הסכמי החכירה שלהם כאשר תקופת החכירה של המטוסים, למועד הרכישה, הינה כ-14 שנים ויתרת התקבולים מדמי החכירה, למועד הרכישה, הסתכמו לסך של כ-80 מיליון דולר. בחודשים אפריל ויוני 2025 הושלמו עסקאות המכירה של מטוסים אלו כאשר ההכנסות בגינם בשנת 2025 הינם עד למועד מימושם בפועל. לפרטים נוספים ראו ביאורים 1) ו-9)ג(2).

## גלובל כנפיים ליסינג בע"מ ביאורים לדוחות הכספיים

ביאור 15 - התקשרויות (המשך)

### א. התקשרויות עם לקוחות מהותיים של הקבוצה (המשך)

(2) ברבעון הרביעי לשנת 2023 נחתם והושלם הסכם להחכרת המטוס עד למחצית השנייה של שנת 2028, כאשר לחוכרת האופציה להאריך את חכירת המטוס עד למחצית הראשונה לשנת 2030. התקבולים מדמי החכירה אשר ישולמו על ידי החוכרת בתקופת החכירה המקורית צפויים להסתכם לסך של כ-15 מיליון דולר, ודמי החכירה בתקופת האופציה (ככל שתמומש על ידי החוכרת) צפויים להסתכם לסך של כ-2 מיליון דולר. דמי החכירה הינם קבועים והם משולמים מדי חודש מראש. בהתאם להסכם החכירה, לא תשלם החוכרת תשלום חודשי של רזרבות לשיפוץ בגין השימוש במטוס (והחברה מצידה לא תהיה מחויבת בהשתתפות בעלויות של עבודות התחזוקה של המטוס לאחר מסירתו) כאשר בתום תקופת החכירה תערך התחשבות בין הצדדים על-פי מצב המטוס ורכיביו המשמעותיים בהשוואה למועד מסירת המטוס לחוכרת, כאשר בנוסף על האמור, על החוכרת להשיב את המטוס בתנאי החזר מינימליים מוגדרים. בהקשר זה יצוין, בכל הנוגע למנועי המטוס, ובהתאם להסכמת הצדדים (לרבות יצרן המנועים), הוכנסו המנועים לתוכנית תמיכה שוטפת אותה מציע יצרן המנועים לחברות תעופה, כנגד תשלומים חודשיים ליצרן המנועים. בהתאם, זכאות החברה, כמחכירה ובעלת המנועים, לתקבולים כאמור (אשר יביאו בחשבון גם את יתרת התקבולים ששולמה בעבר על ידי המפעילה הקודמת של מטוס זה בגין השימוש על ידה במנועי המטוס מאז השיפוץ האחרון שעברו ויקבעו בהתאם לניצול בפועל של המנועים במהלך תקופת החכירה) תהיה בין כזיכוי לצורך שיפוץ המנועים, ובין כפדיון במזומן בתום תקופת החכירה. הפדיון במזומן יכלול, בנוסף על יתרת התקבולים ששולמה על ידי המפעילה הקודמת של מטוס זה כאמור לעיל, חלק מהתשלומים אשר החוכרת תשלם ליצרן המנועים במהלך תקופת החכירה (כאשר במקרה בו יעבור מנוע שיפוץ במהלך תקופת החכירה, יתרת התשלומים הרלוונטית הינה החל ממועד שיפוץ זה), על בסיס מקדם הפחתה שהוסכם בין הצדדים, ותוספת מסוימת שיהיה על החוכרת להשלים ישירות לחברה בתום תקופת החכירה במקרה זה. להערכת החברה, למעט במקרה של אירוע בלתי צפוי, בהתאם לניצול הצפוי של המנועים על ידי החוכרת, המנועים אינם צפויים לעבור שיפוץ במהלך תקופת החכירה. בסוף חודש מאי 2025 נחתם הסכם להחכרת משנה (Sublease) של מטוס זה, לחברה מוחזקת (100%) של Iberia - חברת התעופה Level, בתנאים כמקובל בהסכמים מסוג זה, כאשר Iberia עצמה נותרה ערבה ואחראית לעמידה בהתחייבויות כלפי החברה מכוח הסכם החכירה הראשי עמה.

(3) המטוס מוחכר בחכירה משותפת לחברת התעופה הסקנדינבית Sunclass Airlines כאשר החברה הינה בעלת הזכויות בגוף המטוס ואילו השותף הינו בעל הזכויות במנועי המטוס. דמי החכירה הינם קבועים והם משולמים מידי חודש מראש. במסגרת הסכם החכירה, החוכרת העבירה פקדון ומשלמת הפקדות שוטפות (תשלום רזרבות לשיפוץ) בגין השימוש במטוס ומנועיו (בגין המנועים הזכאות שייכת לשותף בעסקה). הסכם זה עתיד להסתיים ביוני 2026 כאשר החברה התקשרה במכתב כוונת להחכרת המטוס מחדש ללקוח חדש לאחר סיום החכירה של Sunclass Airlines, אך למועד זה טרם נחתם הסכם חכירה מחייב. לפרטים נוספים ראו ביאור 9(5) לעיל.

(4) בחודש מאי 2025 השלימה החברה את רכישתו של מטוס איירבוס 320-200 משנת ייצור 2014, יחד עם הסכם החכרתו כאשר תקופת החכירה של המטוס, למועד הרכישה, הינה כ-3 שנים ויתרת התקבולים מדמי החכירה, למועד הרכישה, הסתכמו לסך של כ-6.7 מיליון דולר. לפרטים נוספים אודות הסכם זה ראו ביאור 9(3) לעיל.

(5) לאחר תאריך הדוח, בחודש פברואר 2026, השלימה החברה את רכישתו של מטוס בואינג 737-800 משנת ייצור 2014, יחד עם הסכם החכרתו כאשר תקופת החכירה של המטוס, למועד הרכישה, הינה כ-3.5 שנים ויתרת התקבולים מדמי החכירה, למועד הרכישה, הסתכמו לסך של כ-8.5 מיליון דולר. לפרטים נוספים אודות הסכם זה ראו ביאור 9(4) לעיל.

### ב. תקבולי דמי חכירה צפויים

עסקאות ההחכרה כרוכות בסיכון אשראי (סיכון המתייחס לסיכון שהצד איתו התקשרה הקבוצה לא יעמוד בהתחייבויותיו החוזיות ויגרם להפסד פיננסי לקבוצה). להקטנת הסיכון עורכת הקבוצה בדיקות אודות יציבותו הכלכלית של החוכר טרם כניסה להסכם חכירה ועוקבת אחר מצבו לאורך כל תקופת ההחכרה. בנוסף גובה הקבוצה דמי חכירה חודשיים מראש. כמו כן, בחלק מהסכמי ההחכרה ניתנות לקבוצה בטוחות לתשלום דמי החכירה (פקדון כספי או מכתבי אשראי) ובחלק מהסכמי החכירה, נדרש החוכר להפקיד בידי הקבוצה כספים שימשו כרזרבות לשיפוץ המטוס. כספי הרזרבות, עשויים לשמש אף הם כבטוחה. בשנת 2025, הכנסות הקבוצה מהחכרת מטוסים נבעו מעסקאות עם ארבעה חוכרים. הקבוצה בוחנת באופן שוטף את עמידת הלקוחות בהתחייבויותיהם.

**גלובל כנפיים ליסינג בע"מ**  
**ביאורים לדוחות הכספיים**

**ביאור 15 - התקשרויות (המשך)**

**ב. תקבולי דמי חכירה צפויים (המשך)**

על פי הסכמי ההחכרה, זכאית הקבוצה, במקרה של הפרת תנאים יסודיים, לרבות פיגור בתשלומי דמי החכירה, לדרוש את החזרת המטוסים המוחזרים. לפיכך, במקרה בו מחליטה החברה על החזרת מטוס מוחזר בגין אי תשלום מצד החוכר או הפרה מהותית אחרת של הסכם ההחכרה, כמו גם במקרה בו היא עושה כן בשל פשיטת רגל של מי מבין חוכריה, לקבוצה קיים סיכון בגין אלמנטים שונים הקשורים במטוס והסכם החכרתו: החוב העלול להיווצר בגין אי תשלום מצד החוכר היוצא, הן ביחס לדמי חכירה והן ביחס למצבו התחזקותי של המטוס; סיכון הקשור בתקופה בה המטוס אינו מייצר הכנסות עד למציאת חוכר מחליף; הוצאות הכרוכות בהחזרת המטוס (לרבות תשלום אגרות מסוימות שלא שולמו על ידי החוכר בנסיבות שאי אפשר לגבותן מהחוכר) ובמציאת חוכר מחליף; והסיכון כי דמי החכירה אשר ישולמו על ידי החוכר המחליף יהיו נמוכים משמעותית מאלו שהיו אמורים להשתלם על ידי החוכר המקורי (כתלות בביקוש למטוס הספציפי בעת הרלוונטית ובעיקר ביחס להסכמים ארוכי טווח בהם דמי החכירה בדרך כלל קבועים למשך כל תקופת ההחכרה בהתאם למחירי השוק אשר שררו למועד ההתקשרות המקורי).

התקבולים הצפויים על פי הסכמי החכירה הקיימים (מבלי להתייחס לאופציות לחוכרים להארכת תקופות החכירה, ככל שישנן) למועד הדוח הינם:

אלפי דולר	
6,749	שנת 2026
5,520	שנת 2027
2,948	שנת 2028
<u>15,217</u>	

התקבולים הצפויים על פי הסכמי החכירה הקיימים (מבלי להתייחס לאופציות לחוכרים להארכת תקופות החכירה, ככל שישנן) סמוך למועד פרסום הדוח הינם:

אלפי דולר	
8,590	4/26-3/27
7,600	4/27-3/28
4,048	4/28-3/29
1,140	4/29-3/30
<u>21,378</u>	

**ביאור 16 - הון**

**א. הון רשום**

ליום 31 בדצמבר	
2024	2025
באלפים	באלפים
<u>250,000</u>	<u>250,000</u>

מניות רגילות בנות 0.001 ש"ח ערך נקוב כל אחת

**ב. הון מונפק**

הון המניות		מספר המניות	
ליום 31 בדצמבר		ליום 31 בדצמבר	
2024	2025	2024	2025
באלפי ש"ח	באלפי ש"ח	באלפים	באלפים
<u>162</u>	<u>162</u>	<u>162,415</u>	<u>162,415</u>

מניות רגילות בנות 0.001 ש"ח ע.נ. שנפרעו במלואן

**גלובל כנפיים ליסינג בע"מ**  
**ביאורים לדוחות הכספיים**

**ביאור 17 - מכשירים פיננסיים**

**א. הרכב מכשירים פיננסיים נגזרים הנמדדים בשווי הוגן דרך רווח והפסד**

נכסים שוטפים (התחייבויות שוטפות)	
ליום 31 בדצמבר	
2024	2025
אלפי דולר	אלפי דולר
99	220

**מכשירים פיננסיים נגזרים הנמדדים בשווי הוגן דרך רווח והפסד:**  
עסקאות גידור מטבע חוץ

**ב. מדיניות ניהול ההון**

הקבוצה מנהלת את הונה על מנת להבטיח כי תוכל להמשיך ולהתקיים כ"עסק חי" תוך העצמת התשואה של בעלי המניות, וזאת באמצעות שימור יחס הון לחוב מיטבי.

מבנה ההון של הקבוצה מורכב מחוב, הכולל את ההלוואות ואגרות החוב בתוספת הפקדות חוכרים ובניכוי מזומנים ושוי מזומנים, השקעות לזמן קצר, פקדונות והון כמתואר בדוח על השינויים בהון.

**ג. מטרות ניהול סיכונים פיננסיים**

פעילות הקבוצה חושפת אותה לסיכונים פיננסיים שונים כגון סיכונים שוק (הכוללים סיכון מטבע, סיכון שיעור ריבית וסיכון שינויים בשווי השוק של המטוסים (ראו ביאור 9 לעיל)), סיכון אשראי וסיכון נזילות. ניהול הסיכונים הפיננסיים של הקבוצה מתמקד בפעולות לצמצום השפעות שליליות אפשריות על הביצועים הפיננסיים של הקבוצה. מדיניות ניהול הסיכונים, שאושרה על ידי דירקטוריון החברה קובעת עקרונות לגבי: ניהול סיכון מטבע, סיכון שיעור ריבית, סיכון אשראי, השימוש במכשירים פיננסיים נגזרים ומכשירים פיננסיים לא נגזרים וההשקעה של עודפי נזילות. דירקטוריון החברה מפקח אחת לרבעון על קיום מדיניות ניהול הסיכונים הפיננסיים של החברה. כמו כן, כל עסקת חכירה חדשה ו/או מימון מובאת לאישור דירקטוריון החברה.

**ד. סיכון מטבע**

עיקר החשיפה הינה פיחות בשער החליפין של הדולר מול השקל. חשיפה זו נובעת בעיקר מהנפקת אגרות חוב (סדרה ג') שקליות שהתבצעה ביום 12 באוגוסט 2021 ומהרחבת הסדרה שהתבצעה ביום 28 באוקטובר 2021. בהתאם לכך, שינוי בשער הדולר ביחס לשקל משפיע על ערכן הדולרי של ההוצאות השקליות של החברה. סמוך לקבלת תמורות הנפקות אגרות החוב (סדרה ג'), המירה החברה את תמורות ההנפקות לדולרים ובמקביל ולאור החשיפה כאמור לעיל, ביצעה החברה עסקאות גידור מטבע מסוג אופציה דולר/שקל בגובה ההתחייבות הכוללת של אג"ח (סדרה ג') שהונפקו, עסקאות אשר חודשו אחת לתקופה בהתאם ליתרת ההתחייבות של אג"ח (סדרה ג'). חשיפה למטבע חוץ השונה מהשקל הינה זניחה.

במהלך שנת 2025 קיבלה החברה סך של כ-0.7 מיליון דולר עבור התחשבות בגין עסקאות ההגנה (לעניין הוצאות בגין הפרשי שער, אשר עיקרן בגין אג"ח סדרה ג', ראו ביאור 18 להלן). שווין ההוגן של עסקאות הגידור הקיימות למועד הדוח הינו נכס בסך כ-220 אלפי דולר. העסקאות אינן מוכרות כעסקאות הגנה חשבונאיות. להלן פירוט עסקאות ההגנה למועד הדוח:

סכום במיליוני דולר	סוג אופציה	מועד מימוש	מחיר מימוש	מחיר/מרווח קיטום
10.4	מכירת Call	אפריל 2026	3.3	3.35-3.5 עבור 7 מיליון דולר
	רכישת Put		3.27	3.115

למועד הדוח, החלשות השקל מול הדולר בשיעור של 10% היתה מביאה להכנסות של כ-0.2 מיליון דולר לעומת התחזקות השקל מול הדולר בשיעור של 10% אשר היתה מביאה להוצאות של כ-0.7 מיליון דולר.

לצורך ביצוע העסקאות, הועמדה לחברה על ידי הבנק מסגרת סיכון מאושרת לביצוע עסקאות נגזרים. במקרה של חריגה מהמסגרת עקב שינוי בשווין ההוגן של העסקאות (בעיקר כתוצאה מייסוף שער החליפין דולר-שקל), עשויה החברה להדרש להעמיד בטחונות לבנק. נכון למועד הדוח על המצב הכספי ולפרסומו, החברה אינה חורגת ממסגרת זו.

**גלובל כנפיים ליסינג בע"מ**  
**ביאורים לדוחות הכספיים**

**ביאור 17 - מכשירים פיננסיים (המשך)**

**ה. סיכון ריבית**

מדיניות הקבוצה הינה כי לפחות 25% מתיק האשראי שלה יהיה בריבית קבועה, ריבית שהוחלפה ממשנתה לקבועה או שההכנסות תואמות את השינויים בריבית של ההלוואות אותן הן משרתות (כל אלו: "ריבית מוגנת"). פעולות הגידור מוערכות באופן שוטף על מנת להתאימן לתחזיות בדבר שיעור הריבית והסיכון המגודר הרצוי. למועד הדוח, החברה אינה חשופה לסיכון בגין שינוי בשיעור הריבית מכיוון שלמועד הדוח על המצב הכספי כלל תיק האשראי של החברה הינו בריבית קבועה. למועד פרסום הדוח, לאחר העמדת המימון לרכישת מטוס בואינג -737-800 בחודש פברואר 2026 כמפורט בביאור 10 ב(5) לעיל, כ-77% מתיק האשראי של החברה הינו בריבית קבועה.

**ו. ניהול סיכון נזילות**

האחריות לניהול סיכון נזילות חלה על דירקטוריון החברה, אשר קובע תוכנית עבודה מתאימה לניהול סיכון נזילות ביחס לדרישות הנהלת הקבוצה לגבי מימון ונזילות בטווח הקצר, בטווח הבינוני ובטווח הארוך. הקבוצה מנהלת את סיכון הנזילות על ידי שמירה על אמצעים בנקאיים, על ידי פיקוח מתמשך על תזרימי המזומנים בפועל ואלו הצפויים והתאמת מאפייני הבשלה של נכסים והתחייבויות פיננסיים.

**(1) מכשירים פיננסיים שאינם מהווים מכשירים פיננסיים נגזרים**

הטבלאות הבאות מפרטות את מועדי הפירעון החוזיים הנוותרים של הקבוצה למועד הדוח בגין נכסים (התחייבויות) פיננסיים עיקריים, אשר אינם מהווים מכשיר פיננסי נגזר. הטבלאות נערכו בהתבסס על תזרימי המזומנים הבלתי מהווים של הנכסים וההתחייבויות הפיננסיים בהתבסס על המועד המוקדם ביותר בו הקבוצה עשויה לקבל את הנכסים או להידרש לפרוע את התחייבויות. לגבי מכשירים נושאי ריבית, הטבלה כוללת תזרימים הן בגין ריבית והן בגין קרן, כאשר במקרה של ריבית משתנה, ריבית ההלוואה נקבעה בהתאם לריבית הידועה למועד הדוח.

סה"כ	5 שנים ואילך	שנה רביעית	שנה שלישית	שנה שניה	שנה ראשונה	
						<b>ליום 31 בדצמבר 2025</b>
27,883	-	-	18,729	4,577	4,577	הלוואות נושאות ריבית
10,737	-	-	5,420	2,604	2,713	אגרות חוב נושאות ריבית (סדרה ג')
71,135	33,405	13,547	8,061	8,061	8,061	<b>ליום 31 בדצמבר 2024</b>
11,864	-	4,741	2,278	2,373	2,472	הלוואות נושאות ריבית אגרות חוב נושאות ריבית (סדרה ג')

\* לעניין הון חוזר ומקורות פיננסיים, ראו סעיף ו(2) להלן.

**(2) ההון החוזר**

לימים 31 בדצמבר 2025 ו-31 בדצמבר 2024, לקבוצה הון חוזר חיובי בסך של כ-21.1 מיליון דולר ובסך של כ-0.5 מיליון דולר, בהתאמה. יתרות אלו לא כוללות פקדונות בנקאיים לא שוטפים בסך 10 מיליון דולר.

ככלל, מועדי הפירעון של ההלוואות חופפים את מועדי התשלום של דמי החכירה על-פי הסכמי החכירה ודמי החכירה משולמים על-ידי החוכרים מידי חודש מראש. ליום 31 בדצמבר 2025 צפויים להתקבל במהלך 12 החודשים לאחר תאריך הדוח, על פי הסכמי חכירה קיימים בקשר עם מטוסים המופעלים אצל החוכרים (לא כולל דמי חכירה בגין הסכם חכירה בגין מטוס שרכישתו הושלמה לאחר תאריך הדוח כמפורט בביאור 9ג), דמי חכירה בסך של כ-6.7 מיליון דולר אשר לא נכללים ברכוש השוטף. לפירוט בדבר התקבולים הצפויים מדמי חכירה על פי הסכמים קיימים, ראו בביאור 15 לעיל.

**גלובל כנפיים ליסינג בע"מ**  
**ביאורים לדוחות הכספיים**

**ביאור 17 - מכשירים פיננסיים (המשך)**

**ז. מכשירים פיננסיים שאינם מוצגים בדוח על המצב הכספי בשווי הוגן**

פרט למפורט בטבלה הבאה, סבורה הקבוצה כי ערכם הפנקסני של הנכסים וההתחייבויות הפיננסיים המוצגים בעלות מופחתת בדוחות הכספיים זהה בקירוב לשווים ההוגן:

שווי הוגן		ערך בספרים		אגרות חוב בריבית קבועה - סדרה ג' (*)
ליום 31 בדצמבר		ליום 31 בדצמבר		
2024	2025	2024	2025	
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	
10,276	9,848	10,174	9,577	

(\*) אגרות החוב נסחרות בבורסה. השווי ההוגן של אגרות החוב מייצג את מחירי השוק המצוטטים נכון ליום 31 בדצמבר 2025 (רמה 1).

**ביאור 18 - פרוטים לסעיפי דוח הרווח וההפסד**

**א. הכנסות מהפעלה**

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר			הכנסות מדמי חכירה אחרות
2023	2024	2025	
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	
9,833	10,107	8,131	
240	-	-	
10,073	10,107	8,131	

**ב. הוצאות הפעלה**

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר			הוצאות פחת תפעול ותחזוקה של מטוסים
2023	2024	2025	
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	
4,507	3,915	2,150	
1,714	-	-	
6,221	3,915	2,150	

**ג. הוצאות הנהלה וכלליות**

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר			דמי ניהול לחברה האם שרותים מקצועיים ביטוח ואחרות
2023	2024	2025	
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	
1,833	1,500	1,500	
979	524	489	
526	258	152	
3,338	2,282	2,141	

**גלובל כנפיים ליסינג בע"מ**  
**ביאורים לדוחות הכספיים**

**ביאור 18 - פרוטים לסעיפי דוח הרווח וההפסד (המשך)**

**ד. הכנסות (הוצאות) אחרות, נטו**

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
2023	2024	2025
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
6,171	2,633	226
458	852	44
-	857	-
12	-	3,458
(238)	(351)	95
334	30	62
<u>6,737</u>	<u>4,021</u>	<u>3,885</u>

ביטול הפרשה לירידת ערך מטוסים (ביאור 9ה)  
פיצוי בגין תביעת חוב בקשר להסכם חכירה  
רווח שנוצר בגין שינוי שיטת המדידה בגין  
השקעה ב-TUS (ביאור 7ה(4))  
רווח הון ממימוש רכוש קבוע (ביאורים 9ג(1) ו-  
9ג(2))  
רווח (הפסד) מהתאמה לשווי הוגן נדל"ן  
להשקעה, נטו (ביאור 8)  
הכנסות אחרות

**ה. הוצאות מימון**

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
2023	2024	2025
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
6,956	4,956	3,898
504	283	-
-	-	1,158
59	8	17
<u>7,519</u>	<u>5,247</u>	<u>5,073</u>

הוצאות ריבית בגין הלוואות ואגרות חוב  
הוצאות בגין עסקאות גידור שע"ח  
הפרשי שער  
הוצאות בגין עמלות בנקאיות

**ו. הכנסות מימון**

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
2023	2024	2025
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
858	1,280	1,554
-	2,076	-
-	-	790
2	-	-
384	151	-
<u>1,244</u>	<u>3,507</u>	<u>2,344</u>

הכנסות ריבית בגין פקדונות בנקים  
רווח משערוך נכס פיננסי הנמדד בשווי הוגן (ראו  
(ביאור 7ה לעיל)  
הכנסות בגין עסקאות גידור שע"ח  
רווח בגין רכישה עצמית של אג"ח  
הפרשי שער ואחרות

## גלובל כנפיים ליסינג בע"מ ביאורים לדוחות הכספיים

**ביאור 19 - עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים**

### **א. דמי ניהול לחברה האם**

בחודש נובמבר 2010 נכנס לתוקף הסכם למתן שירותי ניהול בין החברה לבין כנפיים (להלן בביאור זה - "הסכם הניהול"). תוקפו של הסכם הניהול הוארך, בחודש אוגוסט 2015, לאחר קבלת אישור האורגנים המוסמכים של החברה, לתקופה של 5 שנים נוספות, ללא שיחול שינוי בתנאיו, קרי עד ליום 31 באוקטובר 2020. הסכם הניהול ניתן לביטול על-ידי כל צד מכל סיבה שהיא בהודעה מוקדמת של 6 חודשים. במסגרת הסכם הניהול נקבע, כי כנפיים תספק לחברה את השירותים הבאים: (א) שירותי הנהלה בישראל לרבות שירותי מנכ"ל; (ב) שירותי שיווק, מסחר, בחינת הצעות מסחריות, פיתוח עסקים, ניהול מו"מ בהסכמי חכירה, מכירה רכישה ומימון של מטוסים; (ג) ניהול כספי והנהלת חשבונות; (ד) חשבות ועריכת דוחות כספיים; (ה) ייעוץ משפטי פנימי ומזכירות חברה; (ו) שירותי משרד ואחזקת משרד (לרבות מזכירות, מערכות מידע, תקשורת ואינטרנט); (ז) שכירות משרדים ועמדות חניה, לרבות דמי אחזקה וארנונה, חשמל, מיזוג אוויר וניקיון. לפרטים אודות הארכת התקשרות החברה בהסכם הניהול ראו להלן.

במסגרת הסכם הניהול נקבע כי בתמורה לשירותי הניהול, תשלם החברה לכנפיים סך של 250 אלפי דולר לחודש כנגד קבלת חשבונית מס כחוק (להלן: "דמי הניהול"), אשר ישולמו בשקלים חדשים על-פי שער הדולר היציג המפורסם על-ידי בנק ישראל ביום התשלום או בדולר, לפי החלטת החברה. כן קבע הסכם הניהול מנגנון של הגדלת דמי הניהול במקרה של גידול בסך ההכנסות מעל לסך מסוים.

עם השלמת הנפקת מניותיה של החברה לציבור ורישומן למסחר בבורסה, בחודש יולי 2017, ובהתאם להודעת כנפיים לחברה, עודכנו באופן חד צדדי דמי הניהול להם כנפיים זכאית מכוח הסכם הניהול, כך שאלו הופחתו ב-1 מיליון דולר לשנה (קרי, דמי הניהול הרבעוניים הופחתו החל מאותו מועד מסך של 750 אלפי דולר ל-500 אלפי דולר), החל מיום 1 ביולי 2017 ועד לתום תקופת הסכם הניהול (31 באוקטובר 2020).

ביום 9 בספטמבר 2020 אישרה אסיפה כללית של בעלי המניות של החברה, לאחר קבלת אישור ועדת הביקורת של החברה ושל דירקטוריון החברה (מימים 2 באוגוסט 2020 ו-4 באוגוסט 2020, בהתאמה), את הארכת התקשרות החברה בהסכם הניהול, לתקופה של שלוש שנים נוספות החל מיום 1 בנובמבר 2020.

בהתאם לאמור, אושרה הארכת הסכם הניהול על ידי האורגנים המוסמכים של החברה ושל כנפיים, בתנאים הקיימים של הסכם הניהול (כמפורט לעיל) למעט בשינויים המפורטים להלן: (1) ביטול מנגנון הגדלת דמי הניהול, דהיינו כנפיים תהא זכאית בגין מתן שירותי הניהול לדמי הניהול (בסך של 2,000,000 דולר לשנה, בתוספת מע"מ כדיון), ללא אפשרות להגדלת דמי הניהול במקרה של גידול בהכנסות החברה; (2) תינתן על ידי כנפיים הנחה של 5% בדמי הניהול וזאת בגין התקופה שתחילתה ביום 1 במאי 2020 ועד למועד בו כלל המטוסים בצי המטוסים של החברה יניבו דמי חכירה; ו-(3) הבהרה בנושא עלויות רכישת כיסוי ביטוחי לאחריות נושאי המשרה בחברה כדלקמן: כנפיים תפעל לכלול את נושאי המשרה בחברה בפוליסת הביטוח הקבוצתית של כנפיים לדירקטורים ונושאי משרה ללא חיוב החברה בפרמיה. במידה וכנפיים תודיע לחברה, מכל סיבה שהיא, שהחברה לא תיכלל בפוליסת הביטוח הקבוצתית של כנפיים לביטוח אחריות נושאי משרה, אזי עלויות רכישת הביטוח שישולמו ע"י החברה בגין רכישה עצמאית של כיסוי לנושאי המשרה שלה בהיקף הביטוח שהיה קיים בתקופת הפוליסה הקבוצתית האחרונה, יופחתו מסכום דמי הניהול. מובהר כי אם החברה תבחר לרכוש כיסוי ביטוחי נוסף מעבר להיקף הכיסוי הביטוחי כאמור, תשולם עלות הכיסוי הביטוחי הנוסף כאמור ע"י החברה ועל חשבונה. דמי הניהול אינם כוללים הוצאות ישירות סבירות ואשר אינן מוגבלות בסכום של אש"ל, נסיעה לחו"ל ושהיה בחו"ל של עובדי כנפיים במסגרת מתן שירותי הניהול. כן יצוין כי בהתאם לתנאי הסכם הניהול לכל צד עומדת הזכות לבטל את ההסכם מכל סיבה שהיא בהודעה מוקדמת של 6 חודשים.

בהמשך לאמור לעיל, ביום 5 בנובמבר 2023 אישרה אסיפה כללית של בעלי המניות של החברה, לאחר קבלת אישור ועדת הביקורת של החברה ושל דירקטוריון החברה, את הארכת התקשרות החברה בהסכם הניהול, לתקופה של שלוש שנים נוספות החל מיום 1 בנובמבר 2023. הארכת הסכם הניהול אושרה בתנאים הקיימים של הסכם הניהול (כמפורט לעיל) למעט השינויים המפורטים להלן: התמורה בגין שירותי הניהול תופחת לסך של 375 אלף דולר ברבעון בתוספת מע"מ כדיון (1.5 מיליון דולר שנתי בתוספת מע"מ כדיון). לבקשת כנפיים, ככל והחברה תגדיל באופן משמעותי את שווי המטוסים במאזנה, יקיימו הצדדים דיון נוסף באשר לצורך בעדכון התמורה, הכל בכפוף לקבלת אישור האורגנים המוסמכים במועד הרלוונטי.

כן יצוין כי בהתאם לתנאי הסכם הניהול לכל צד עומדת הזכות לבטל את ההסכם מכל סיבה שהיא בהודעה מוקדמת של 6 חודשים. הארכת הסכם הניהול לשלוש שנים נוספות כאמור אושרה גם על ידי ועדת הביקורת ודירקטוריון כנפיים.

יובהר כי דמי הניהול אינם כוללים תשלומי גמול לדירקטורים (למעט גמול עבור שירותי יו"ר דירקטוריון). בהסכם הניהול נקבע, כי ככל שישולם גמול לדירקטורים שיהנו בחברה, לרבות לדירקטורים שהינם בעלי שליטה בחברה ו/או נושאי משרה בכנפיים, הוא יהיה בנוסף לדמי הניהול. בעניין זה ראו בסעיף ב' להלן, בדבר החלטת האסיפה הכללית לתשלום גמול לדירקטורים בחברה.

להתקשרות החברה עם יו"ר הדירקטוריון, ראו בביאור 19 להלן.

## גלובל כנפיים ליסינג בע"מ ביאורים לדוחות הכספיים

ביאור 19 - עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)

### ב. גמול דירקטורים

הגמול המשולם לדח"צים ולדירקטור בלתי תלוי הינו בגובה "הסכום הקבוע", בהתאם לקבוע בתוספת השניה והשלישית לתקנות החברות (כללים בדבר גמול והוצאות לדירקטור חיצוני), התש"ס-2000 ("תקנות הגמול"), לפי הדרגה שבה תהא החברה מסווגת, כפי שיהיו מעת לעת.

ביום 11 בנובמבר 2025 החליטו ועדת הביקורת (בשבתה כוועדת התגמול) ודירקטוריון החברה על אישור ההתקשרות למתן גמול לדירקטורים אשר יכהנו בחברה מעת לעת, לרבות דירקטורים שהינם בעלי שליטה בחברה ו/או קרוביהם, המכהנים בחברה במועד ההחלטה וכפי שיהיו בה מעת לעת (להוציא דירקטורים חיצוניים ובלתי תלויים ששכרם נקבע בנפרד על פי תקנות החברות (כללים בדבר גמול והוצאות לדירקטור חיצוני), התש"ס-2000 ("תקנות הגמול")), לתקופה של שלוש שנים שתחילתה ביום 6 ביולי 2025 (תוקף ההחלטה הקודמת בנושא זה הייתה בתוקף עד למועד האמור), כדלקמן:

(א) גמול בגין השתתפות בישיבות דירקטוריון החברה ו/או ועדה מועדותיו בגובה "הסכום הקבוע" בהתאם לקבוע בתוספת השלישית לתקנות הגמול (כפי שהן מתעדכנות מעת לעת), לפי הדרגה שבה תהא החברה מסווגת, כפי שיהיו מעת לעת, לרבות בגין השתתפות בישיבה באמצעי תקשורת (ישיבה טלפונית) והחלטה בלא התכנסות בפועל (החלטה בכתב);

(ב) גמול שנתי בגובה "הסכום הקבוע" בהתאם לקבוע בתוספת השנייה לתקנות הגמול, לפי הדרגה שבה תהא החברה מסווגת, כפי שיהיו מעת לעת;

(ג) התשלום יבוצע באופן רבעוני.

נכון למועד ההחלטה, דרגת החברה בהתאם לתקנות הגמול הינה דרגה ג'.

נימוקי ועדת הביקורת (בשבתה כוועדת התגמול) והדירקטוריון לאישור ההחלטה - גמול הדירקטורים שישולם עבור כהונתם של הדירקטורים (לרבות בעלי שליטה ו/או קרוביהם) כאמור, אינו עולה על הסכום המירבי שניתן לשלם לדירקטור חיצוני לפי תקנות 4, 5 ו-7 לתקנות הגמול (ואף נמוך ממנו), וגמול הדירקטורים שישולם עבור כהונתם של הדירקטורים שהינם בעלי שליטה בחברה ו/או קרוביהם, אינו עולה על הגמול הנמוך ביותר המשולם לדירקטור אחר בחברה. כמו כן, הגמול האמור תואם את מדיניות התגמול של החברה.

### התקשרות בהסכם עם יו"ר הדירקטוריון - מר נמרוד בורוביץ

ביום 21 בנובמבר 2024 החליט דירקטוריון החברה למנות את רו"ח נמרוד בורוביץ (להלן בביאור 19 ב זה - "נמרוד") כיושב ראש דירקטוריון החברה החל ממועד כינוס האסיפה השנתית והמיוחדת שזימנה החברה ליום 29 בדצמבר 2024, והחל מהמועד האמור מכהן נמרוד בתפקיד זה.

היות ונמרוד הינו קרוב של בעלי השליטה בכנפיים (שהינה בעלת השליטה בחברה), תנאי כהונתו והעסקתו וההתקשרות בהסכם למתן שירותים עמו למתן שירותי יו"ר דירקטוריון החברה אושרו על ידי ועדת הביקורת והתגמול של החברה ודירקטוריון החברה בימים 18 ו-21 בנובמבר, 2024 (בהתאמה), וכן על ידי אסיפה כללית של בעלי מניות החברה שנתקיימה ביום 29 בדצמבר 2024 (ברוב מיוחד).

בכל הנוגע להתקשרות עם נמרוד, תקופת ההסכם ותנאי התגמול, יעניק נמרוד לחברה שירותי יו"ר דירקטוריון, בהיקף המקביל להיקף משרה של כ-50%. ההתקשרות תבוצע באמצעות חברת בי אמ ג' (בורוביץ מוזס גרופ) בע"מ ("BMG") (החברה באמצעותה מחזיק מר דוד בורוביץ, מבעלי השליטה בכנפיים במניותיו בכנפיים), בדרך של הסכם למתן שירותי ניהול (ולא כהסכם עבודה), וכנגד הפקת חשבונות מצד BMG בגין השירותים, כאשר נמרוד, המכהן כדירקטור בה, יהיה נותן השירותים הבלעדי לחברה בשם BMG, והוא יהיה זכאי לקבל מ-BMG את מלוא התמורה שתשולם בגין השירותים שהוא ייתן לחברה כיו"ר דירקטוריון (להלן בביאור 19 ב זה - "הסכם השירותים" ו"שירותי הניהול", בהתאמה). הסכם השירותים הינו לתקופה בלתי קצובה שתחילתה במועד המינוי, והינה בתוקף עד למועד בו יחדל נמרוד לכהן כיו"ר דירקטוריון החברה, מכל סיבה שהיא וטעונה, ככל שהדבר יידרש בהתאם להוראות חוק החברות, התש"נט-1999, אישור אחת לשלוש שנים. למרות האמור, לכל אחד מבין נמרוד והחברה זכות לסיים את הסכם השירותים ולהפסיק את ההתקשרות בהודעה מוקדמת בת 45 ימים.

בתמורה למתן שירותי יו"ר הדירקטוריון לחברה ישולם לנמרוד תגמול חודשי קבוע בסך של 45 אלפי ש"ח צמוד למדד המחירים הכללי לצרכן הידוע ליום התשלום לעומת המדד בגין חודש אוקטובר 2024 ובתוספת מע"מ וכן להעמדת רכב (לרבות מלוא עלויות ההחזקה והשימוש בו, ובכללן עלויות המס בגין הטבה זו) או לחילופין סכום כספי המשקף את גובה עלות העמדת הרכב כאמור (בכל הנוגע לעלות בגין העמדת רכב, המדובר בעלות חודשית לחברה בסך של כ-9 אלפי ש"ח לחודש), ולמלוא עלות ההחזקה והשימוש בגין אמצעי תקשורת (ובכללן עלויות המס בגין הטבה זו). כמו כן יהיה נמרוד זכאי להחזר הוצאות סבירות במסגרת ולצורך מילוי תפקידו כנגד הצגת קבלות/חשבונות מתאימות בהתאם לנהלי החברה. בנוסף נמרוד מבוטח בביטוח אחריות נושאי משרה וזכאי לקבל התחייבות לשיפוי כמקובל בחברה וכפי שמוענק לדירקטורים ולנושאי משרה בחברה. יצוין כי תנאי הכהונה והעסקה של נמרוד בחברה המתוארים לעיל הינם חלק גמול הדירקטורים לו זכאי נמרוד ואשר שולמו לו בגין כהונתו כדירקטור בחברה, כאשר עם אישורם חדל נמרוד מלקבל את גמול הדירקטורים האמור.

## גלובל כנפיים ליסינג בע"מ ביאורים לדוחות הכספיים

ביאור 19 - עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)

### ב. גמול דירקטורים (המשך)

#### התקשרות בהסכם עם יו"ר הדירקטוריון - מר נמרוד בורוביץ (המשך)

יצוין כי בהתאם להסכם הניהול שבין כנפיים לבין החברה, מכוח מעניקה כנפיים שירותי ניהול לחברה (ראו בביאור 19א לעיל) ("הסכם הניהול", בהתאמה), השירותים שנקבעו בהסכם הניהול כוללים שירותי יו"ר דירקטוריון ובהתאם תופחת התמורה אשר תשולם על ידי החברה לנמרוד לפי הסכם השירותים, מהתמורה אשר תשולם על ידי החברה לכנפיים על פי הסכם הניהול.

#### נימוקי וועדת הביקורת והתגמול והדירקטוריון לאישור ההתקשרות האמורה:

1. חברי וועדת הביקורת והתגמול והדירקטוריון התרשמו מכישוריו, יכולתו, קשריו, מומחיותו וניסונו המקצועי והניהולי של נמרוד בתחום פעילותה של החברה, לרבות, ניסונו העשיר של נמרוד בתחום והידע הניהולי שצבר בתפקידיו הקודמים והיכרותו המעמיקה עם שוק התעופה, לרבות במסגרת תפקידו כסמנכ"ל אסטרטגיה, הצטיידות מטוסים ופיתוח עסקי באל על ותפקידו כיו"ר דירקטוריון ומנהל עסקים ראשי ב-TUS. במסגרת זאת הביאו חברי וועדת הביקורת והתגמול והדירקטוריון בחשבון גם את היקף פעילות החברה, גודלה, אופייה, מצבה הכספי, יעדיה, האתגרים הניצבים בפניה, והצפי לתרומתו של נמרוד לפעילותה ולתוצאות פעילותה.
2. תנאי התגמול המוצעים הינם זהים לתנאים אותם קיבל מר שלמה חנאל אשר כיהן בתפקיד זה, והתגמול הינו סביר והוגן לשיטת חברי הוועדה והדירקטוריון.
3. ועדת הביקורת והתגמול והדירקטוריון סברו כי תנאי התגמול המוצעים לנמרוד עולים בקנה אחד עם היקף התפקיד והאחריות של נמרוד, כישוריו, ניסונו ותרומתו הצפויה בתפקיד זה בעתיד, וכן עם קידום מטרות החברה ומדיניותה.
4. תנאי התגמול המוצעים תואמים את מדיניות התגמול של החברה.
5. ועדת הביקורת והתגמול והדירקטוריון בחנו את ההתקשרות ואישורו כי ההתקשרות אינה מהווה "חלוקה" כהגדרתה בחוק החברות.

לאור האמור לעיל, ועדת הביקורת והתגמול והדירקטוריון החברה סברו כי תנאי התגמול המוצעים לנמרוד, הינם הוגנים וסבירים, בהתחשב, בין היתר, בהיקף ובאופי פעילותה של החברה וגודלה, בהיקף השירותים שיידרשו, בנושאים שיטופלו על-ידי נמרוד כיו"ר הדירקטוריון, סמכויותיו, ניסונו בתחום פעילותה של החברה, קשריו, כישוריו, בקיאותו בפעילות החברה ובאפשרות פיתוחה ותרומתו לקידום עסקיה, וכי הסכם השירותים ותנאיו, הינם לטובת החברה.

### ג. ביטוח ושיפוי דירקטורים ונושאי משרה בקבוצה

#### ביטוח דירקטורים ונושאי משרה

במסגרת מדיניות התגמול של החברה, החברה תהיה רשאית להתקשר מעת לעת, באמצעותה או באמצעות כנפיים, בפוליסות לביטוח אחריות דירקטורים ונושאי משרה בחברה, בחברות בנות ובחברות הקשורות של החברה, כולן או חלקן, בהתאם לשיקול דעתה של החברה (לרבות, דירקטורים ונושאי משרה הנמנים על בעלי השליטה או מי מטעמם) בתנאים שלא יחרגו מהתנאים המפורטים במדיניות התגמול. בהתאם, דירקטורים ונושאי המשרה בקבוצת כנפיים (כנפיים וחברות הבנות שלה, לרבות החברה) מבטחים בביטוח אחריות דירקטורים ונושאי משרה במסגרת הכיסוי הביטוחי שנערך על ידי כנפיים.

בהמשך לאמור לעיל, להלן פרטים בדבר ביטוח ושיפוי דירקטורים ונושאי משרה בקבוצה:

(1) תקופת גילוי מוארכת מכוח הפוליסה שהסתיימה ביום 31 ביולי 2020 - בחודש יוני 2020 הפעילה כנפיים את האופציה שהייתה בפוליסת הביטוח הקבוצתית שהייתה בתוקף עד ליום 31 ביולי 2020 (פוליסה קבוצתית שנערכת על ידי כנפיים לנושאי המשרה בה, בחברות בנות ובחברות קשורות, לרבות דירקטורים ונושאי משרה בחברה וכולל דירקטורים הנחשבים כבעלי שליטה), מכוחה נרכש כיסוי ביטוחי בגין תקופת גילוי מוארכת בת שבע שנים (Run-Off) שתחילתה ביום 1 באוגוסט 2020 וסיומה ביום 31 ביולי 2027 ("רכישת כיסוי תקופת הגילוי"). עם רכישת כיסוי תקופת הגילוי, הכיסוי הביטוחי בגין תקופה זו יחול, הן ביחס לרובד הביטוח הראשון (פוליסה בגבול אחריות של 100 מיליון דולר, בתוספת הוצאות הגנה משפטיות סבירות בהתאם לחוק חוזה ביטוח, תשמ"א - 1981 (להלן בביאור זה: "חוק חוזה ביטוח")) והן ביחס לרובד הביטוח הנוסף (פוליסה בגבול אחריות של 20 מיליון דולר, בתוספת הוצאות הגנה משפטיות סבירות בהתאם לחוק חוזה ביטוח כאשר רובד הביטוח השני אינו כולל את אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ, וחברות המוחזקות על ידה, אשר כלולות ברובד הביטוח הראשון), על אחריות בגין הפעילות עד ליום 31.7.2020.

בהתאם להסכם הניהול בין החברה לבין כנפיים, החברה לא נשאה בעלות בקשר עם רכישת תקופת הגילוי המוארכת. כאמור לעיל, הדירקטורים ונושאי המשרה בחברה נכללים בכיסוי הביטוחי לתקופת הגילוי המוארכת.

## גלובל כנפיים ליסינג בע"מ ביאורים לדוחות הכספיים

**ביאור 19 - עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)**

### **ג. ביטוח ושיפוי דירקטורים ונושאי משרה בקבוצה (המשך)**

**(2) פוליסה שוטפת -** ביום 24 ביולי 2025, אישרה וועדת הביקורת והתגמול של כנפיים את חידוש התקשרות כנפיים בפוליסה לביטוח אחריות דירקטורים ונושאי משרה, בקשר עם כהונתם בכנפיים ובחברות בנות ו/או מטעם כנפיים ומטעם החברות הבנות בחברות קשורות של כנפיים, לרבות נושאי המשרה המכהנים בחברה ו/או מכהנים מטעמה בחברות בנות וקשורות, ולרבות וכולל דירקטורים הנחשבים בעלי שליטה בכנפיים או קרוביהם, לתקופה שתחילתה ביום 1.8.2025 וסיומה ביום 31.7.2026, בהתאם למפורט להלן:

- א. חידוש ההתקשרות של כנפיים הינה עם המבטח הישראלי עמו התקשרה כנפיים לקבלת הפוליסה הקיימת, לקבלת פוליסת ביטוח בגבול אחריות של שלושים (30) מיליון דולר למקרה ולתקופת הביטוח, בתוספת הוצאות הגנה משפטיות סבירות בהתאם לחוק חוזה ביטוח, תשמ"א - 1981 ("חוק חוזה ביטוח").
- ב. הפוליסה תחול על אירועים, מעשים או מחדלים שאירעו החל מיום 1.8.2020 ועד לתום תקופת הפוליסה. בהקשר זה יצוין כי בחודש יוני 2020 הופעלה על ידי כנפיים האופציה לרכישת תקופת גילוי מוארכת (Run-Off) מכוח הפוליסה שנסתיימה ביום 31.7.2020, מכוחה נרכש כיסוי ביטוחי בגין תקופת גילוי מוארכת בת שבע שנים (פוליסת Run-Off) שתחילתה ביום 1.8.2020 וסיומה ביום 31.7.2027, בתנאים ובכיסוי בהתאם לאמור בפוליסה האמורה, המהווה כיסוי לתביעות שיוגשו, אם יוגשו, בתקופה של שבע (7) שנים מיום 1.8.2020, בגין פעילות העבר שבוצעה עד ליום 31.7.2020 ("כיסוי ה-Run-Off").
- ג. בהתאם להסכם הניהול בין החברה לבין כנפיים, החברה אינה נושאת בעלות בקשר עם תשלום הפרמיה מכוח הפוליסה. ההשתתפות העצמית לחברה עומדת בתנאי מדיניות התגמול של החברה. אין השתתפות עצמית לדירקטורים ונושאי משרה.
- ד. הפוליסה מכסה את חבות המבוטח בגין תביעות שיוגשו בישראל וגם מחוץ לגבולות מדינת ישראל, בכל העולם, לרבות ארה"ב וקנדה.
- ה. הפוליסה מורחבת לכסות תביעות כנגד החברות הנכללות בכיסוי (להבדיל מתביעות כנגד נושאי המשרה בהן) שעניינן הפרה של דיני ניירות ערך בקשר עם ניירות הערך של אותן החברות הנסחרים בבורסה בתל אביב (Entity Coverage for Securities Claims). להרחבה זו נקבעו סדרי תשלום של תגמולי ביטוח, ככל שיגיעו כאלה, לפיהם זכותם של נושאי המשרה לקבלת שיפוי מהמבטחים קודמת לזכותה של החברה הרלוונטית.

#### שיפוי לדירקטורים ונושאי משרה

ביום 21 בדצמבר 2011 אישרה אסיפת בעלי המניות של החברה (וכן אסיפת בעלי המניות של כנפיים) מתן התחייבות מראש לשיפוי דירקטורים (כולל דירקטורים שהינם בעלי שליטה בחברה) ונושאי משרה בחברה. כתבי שיפוי אלו הינם מתוקנים ביחס לכתבי השיפוי הקודמים והם כוללים את הנושאים המותרים בשיפוי לפי חוקי האכיפה המנהלית. סכום השיפוי שתשלם החברה לכל הדירקטורים ונושאי המשרה, במצטבר, לפי החלטה זו, לא יעלה על סך השווה ל-25% מההון של החברה על פי הדוחות הכספיים המבוקרים או הסקורים האחרונים אשר היו ידועים במועד תשלום השיפוי בפועל. תיקון כתבי השיפוי כאמור התאפשר לאחר תיקון תקנון החברה בעניין.

בכל הנוגע לדירקטורים ונושאי המשרה בחברה (המכהנים כיום או שיכהנו בעתיד), שהינם בעלי שליטה בחברה או קרוביהם, ביום 30 בדצמבר 2025 אישרה אסיפה כללית של בעלי מניות החברה (לאחר קבלת אישור ועדת הביקורת של החברה (בשבתה כוועדת תגמול) ודירקטוריון החברה, בהתאמה, בימים 20 לנובמבר 2025 ו-24 לנובמבר 2025), את הארכת מתן כתבי השיפוי כאמור לעיל לדירקטורים ונושאי המשרה בחברה (המכהנים כיום או שיכהנו בעתיד), שהינם בעלי שליטה בחברה או קרוביהם, למשך תקופה של שלוש (3) שנים שתחילתה ביום 30 בדצמבר 2025. סכום השיפוי שתשלם החברה לכל הדירקטורים ונושאי המשרה, במצטבר, לפי החלטה זו, לא יעלה על סך השווה ל-25% מההון של החברה על פי הדוחות הכספיים המבוקרים או הסקורים האחרונים אשר היו ידועים במועד תשלום השיפוי בפועל. הנ"ל אושר לאחר מכן על ידי אסיפה כללית של בעלי מניות החברה שנתקיימה ביום 30 בדצמבר 2025.

**גלובל כנפיים ליסינג בע"מ**  
**ביאורים לדוחות הכספיים**

**ביאור 19 - עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)**

ג. הטבות שניתנו לבעלי עניין

**לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר**

2023	2024	2025
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
118	124	163
1,833	1,500	1,500
1,951	1,624	1,663

גמול דירקטורים (8 דירקטורים)  
דמי ניהול לכנפיים (ראו סעיף א' לעיל)\*  
במסגרת סעיף הוצאות הנהלה וכלליות

\* מתוך סכומים אלו שולמו שירותי יו"ר דירקטוריון למר נמרוד בורוביץ ולמר שלמה חנאל, כאמור בסעיף ב' לעיל, סך של כ-191 אלפי דולר עבור שנת 2025, כ-175 אלפי דולר עבור שנת 2024 וכ-171 אלפי דולר עבור שנת 2023.

**ד. עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים**

**ליום 31 בדצמבר**

2024	2025
אלפי דולר	אלפי דולר
1	-
15	-

יתרת התחשבנות שוטפת מול כנפיים (במסגרת סעיף חייבים/זכאים)  
התחייבויות שוטפות (במסגרת סעיף זכאים)

**ביאור 20 - אירועים מהותיים לאחר תאריך הדוח**

א. לפרטים בדבר השלמת עסקה לרכישת מטוס מסוג בואינג 737-800 עם הסכם החכרתו, עסקה אשר הושלמה לאחר תאריך הדוחות הכספיים, ביום 10 בפברואר 2026, ראו ביאור 9(4) לעיל.

ב. לפרטים בדבר נטילת מימון מבנק ישראלי בקשר עם רכישת מטוס מסוג בואינג 737-800 עם הסכם החכרתו (כאמור בסעיף 20א לעיל) ראו ביאור 10(5) לעיל.

**חלק ד'**

**פרטים נוספים על התאגיד**

**שאלון ממשל תאגידי**

**פרטים נוספים על התאגיד**

2 - ד .....	מבוא
2 - ד.....דו"ח בדבר מצבת התחייבויות לפי מועדי פירעון.....	תקנה 9'א
2 - ד.....תמצית דוחות על הרווח הכולל של התאגיד לפי רבעונים.....	תקנה 10'א
2 - ד.....שימוש בתמורת ניירות הערך.....	תקנה 10'ג
3 - ד.....רשימת השקעות בחברות בת ובחברות כלולות.....	תקנה 11
3 - ד.....שינויים בהשקעות בחברות בת ובחברות כלולות.....	תקנה 12
3 - ד.....מסחר בבורסה.....	תקנה 20
4 - ד.....תגמולים לבעלי עניין ולנושאי משרה בכירה.....	תקנה 21
5 - ד.....השליטה בתאגיד.....	תקנה 21'א
7 - ד.....עסקאות עם בעלי שליטה.....	תקנה 22
8 - ד.....החזקות בעלי עניין ונושאי משרה בכירה בחברה.....	תקנה 24
8 - ד.....הון רשום, הון מונפק וניירות ערך המירים.....	תקנה 24'א
8 - ד.....מרשם בעלי מניות.....	תקנה 24'ב
8 - ד.....מען רשום.....	תקנה 25'א
9 - ד.....הדירקטורים של התאגיד.....	תקנה 26
14 - ד.....נושאי משרה בכירה.....	תקנה 26'א
15 - ד.....מורשה חתימה של התאגיד.....	תקנה 26'ב
15 - ד.....רואה החשבון של התאגיד.....	תקנה 27
15 - ד.....שינוי בתקנון החברה.....	תקנה 28
16 - ד.....המלצות והחלטות.....	תקנה 29
16 - ד.....החלטות החברה.....	תקנה 29'א

## פרטים נוספים על התאגיד

שם החברה: גלובל כנפיים ליסינג בע"מ (להלן "גלובל ליסינג" או "החברה" או "התאגיד")

מס' חברה: 513342444

כתובת: רחוב ראול ולנברג 2, תל אביב, 6971701

טל': 03-6539999 פקס: 03-6539977

תאריך הדו"ח על המצב הכספי: 31 בדצמבר 2025

תקנה 19ד': דו"ח בדבר מצבת התחייבויות לפי מועדי פירעון

דו"ח בדבר מצבת ההתחייבויות של התאגיד המדווח והחברות המאוחדות בדוחות הכספיים, פורסם סמוך לפרסום דו"ח שנתי זה, באתר ההפצה של המגנ"א ומערכת המא"ה.

תקנה 10א': תמצית דוחות על הרווח הכולל של התאגיד לפי רבעונים לשנת 2025 - באלפי דולר

<u>סה"כ</u>	<u>רבעון 4</u>	<u>רבעון 3</u>	<u>רבעון 2</u>	<u>רבעון 1</u>	
8,131	1,819	1,737	2,048	2,527	הכנסות הפעלה
(2,150)	(516)	(516)	(434)	(684)	הוצאות הפעלה
5,981	1,303	1,221	1,614	1,843	רווח גולמי
(2,141)	(531)	(574)	(517)	(519)	הוצאות הנהלה וכלליות
3,885	197	154	3,670	(136)	הכנסות (הוצאות) אחרות, נטו
7,725	969	801	4,767	1,188	רווח מפעולות רגילות
(2,729)	(223)	(263)	(1,409)	(834)	הוצאות מימון, נטו
4,996	746	538	3,358	354	רווח לתקופה
4,996	746	538	3,358	354	רווח כולל לתקופה

תקנה 10ג': שימוש בתמורת ניירות הערך

בשנת 2025 ועד למועד פרסום דו"ח שנתי זה לא הנפיקה החברה ניירות ערך.

**תקנה 11 : רשימת השקעות בחברות בת וחברות כלולות (ליום 31 בדצמבר 2025)**

שם החברה	שם המחזיק	סוג המניות	מספר המניות המחזיק (ע"י המחזיק)	ע.ג. של המוחזקות (ע"י המחזיק)	השיעור ב-% המוחזק ע"י גלובל ליסינג במישרין/בעקיפין		ערך הכספי בדו"ח הכספי באלפי דולר	הלוואות לחברה המוחזקות
					מהון המנופק המונפק	מכוח ההצבעה/ מהסמכות למנות דירקטורים		
גיי.קיי.פי (2011) בע"מ	עמית פולק מטלון נאמנות בע"מ (בנאמנות עבור גלובל כנפיים ליסינג)	רגילות	100	100 ש"ח	100	100	-	-
Aircraft Wings MSN 322-2014 Limited (להלן: Aircraft "Wings")	Orpheus Shareholder Limited	רגילות	1	1\$	*	*	-	-

\* לפרטים אודות מבנה ההחזקה ב-Aircraft Wings ראו ביאור 77 לדוחות הכספיים.

**תקנה 12 : שינויים בהשקעות בחברות בת וחברות כלולות**

כאמור בביאור 77 לדוחות הכספיים, בחודש ינואר 2025 השלימה החברה את פירוקה של Perth Aircraft Leasing (UK) Limited, כאשר בחודש פברואר 2025 מכרה החברה את החלק האחרון של ההחזקה בחברת התעופה הקפריסאית TUS Airways LTD. כמו כן, למועד זה פועלת החברה לפירוק גיי.קיי.פי (2011) בע"מ כאשר פירוקה של Aircraft Wings נמצא בשלביו הסופיים.

**תקנה 20 : מסחר בבורסה**

בשנת 2025 ועד למועד פרסום דו"ח שנתי זה לא הנפיקה החברה ניירות ערך חדשים.

למיטב ידיעת החברה, במהלך תקופת הדו"ח לא בוצעו הפסקות מסחר בניירות ערך שהנפיקה החברה.

להלן פירוט התגמולים, כפי שהוכרו בדוחות הכספיים לשנת הדיווח או לחילופין העלות אשר יש לייחס לחברה, לפי העניין, אשר ניתנו על ידי החברה או על ידי אחר לכל בעל ענין בתאגיד:

סה"כ	תגמולים בעבור שירותים (במונחי עלות לחברה באלפי דולר)							פרטי מקבל התגמולים			
	אחר	עמלה	דמי ייעוץ	דמי ניהול	תשלום מבוסס מניות	מענק	שכר	שם	תפקיד	היקף המשרה	שיעור החזקה בהון חברה
490	-	-	-	-	13	-	477	סידני סלסקי (1), (2)	מנכ"ל החברה	95%	-
110	-	-	-	-	5	-	105	דב ישועה (1), (3)	מנהל כספים	70%	-
191	-	-	-	191	-	-	-	נמרוד בורוביץ (4)	יו"ר הדירקטוריון	כ- 50%	-

(1) החברה אינה מעסיקה עובדים והיא מקבלת שירותי ניהול מחברת האם, כנפיים, הכוללים, בין היתר, שירותים של נושאי משרה כגון מנכ"ל החברה ומנהל הכספים, וזאת בהתאם להסכם ניהול כמפורט בביאור 19 לדוחות הכספיים (להלן: "הסכם הניהול" ו"שירותי הניהול", בהתאמה). הסכום ששולם על ידי החברה לכנפיים בשנת 2025 בגין כלל שירותי הניהול הסתכם לסך של 1,309 אלפי דולר (כאשר בנוסף נשאה החברה בעלות של תשלום דמי הניהול ליו"ר הדירקטוריון כמפורט בטבלה לעיל ובסעיף (4) להלן.

(2) סידני סלסקי מכהן גם כסמנכ"ל בכנפיים, ושירותיו לחברה ניתנים מכוח הסכם הניהול. בהתאם להסכם הניהול, סידני סלסקי מחויב להקדיש את רוב זמנו ומרצו לתפקידו כמנכ"ל החברה, באופן ששירותי הניהול יהיו בהיקף שיידרש בפועל וכמקובל בשירותים מסוג הניהול ובהיקף פעילותה של החברה על מנת שתעמוד ביעדיה ולמקסום רווחיה, ובהתאם ייחוס העלות (וזאת מתוך כלל עלות העסקתו בכנפיים) הינו של 95%. בהתאם לתנאי העסקתו של סידני סלסקי בכנפיים, שכרו החודשי, שהינו צמוד מדד, עומד כיום על סך של כ-85 אלפי ש"ח (ברוטו), כאשר הוא זכאי, בנוסף, לטלפון, טלפון נייד, החזר הוצאות אש"ל בגין שהות בחו"ל לצרכי העבודה, להשתתפות בהוצאות מסוימות, חופשה שנתית, דמי מחלה והבראה, ביטוח מנהלים/פנסיה וקרן השתלמות. כמו כן זכאי סידני סלסקי לתשלום רכב והוצאות רכב, משכורת ג', מענק ביגוד, ביטוח רפואי וסיעודי וגילום למס בגין כל הטבה שנוקפה לשכר בשל מרכיב שהוענק לו. על פי הסכם העסקתו, כל אחד מהצדדים רשאי לבטל את ההסכם בכל עת, בכפוף למתן הודעה מוקדמת של 12 חודשים. בתום תקופת ההודעה המוקדמת כנ"ל, יבוא ההסכם לידי סיום ויופסקו יחסי עובד-מעביד. למרות האמור, סידני סלסקי יהיה רשאי לסיים את העסקתו באופן מיידי ועל כנפיים יהיה לשלם את תשלום ההודעה המוקדמת. התשלום בגין תקופת ההודעה המוקדמת ישולם גם במקרה בו יסתיים הסכם העסקה מחמת הגעה לגיל פרישה. במקרה של סיום ההסכם או פרישה מחמת הגעה לגיל פרישה, תשלם כנפיים לסידני סלסקי מענק פרישה בשיעור של 3 משכורות חודשיות אחרונות וכן פיצויי פיטורים בשיעור של שתי משכורות חודשיות אחרונות (לכל שנת עבודה) בגין כל תקופת עבודתו בכנפיים ותקופת עבודתו בעבר בארקיע, חברה בת לשעבר, בניכוי פיצויי פיטורים להם היה זכאי בתום תקופת עבודתו בארקיע (העסקתו של סידני סלסקי בחברה נעשת ברציפות זכויות וותק לעבודתו בארקיע, החל מספטמבר 1992).

כן יצוין כי תגמולו של סידני סלסקי כולל גם רכיבים משתנים כגון מענק שנתי וכן תגמול הוני, אשר היקפם, מטבע הדברים, משתנה. בכל הנוגע למענק שנתי למנכ"ל, כמפורט במדיניות התגמול של החברה (למדיניות שהייתה בתוקף עד סוף דצמבר 2025 ראו דוח זימון אסיפה מתוקן מיום 25.10.2023 (מס' אסמכתא: 2023-01-098278), ולמדיניות שבתוקף החל מסוף דצמבר 2025 ראו דוח זימון אסיפה מיום 25.11.2025 (מס' אסמכתא: 2025-01-091602)), כל עוד הסכם הניהול בתוקף, המענק השנתי של המנכ"ל כפוף הן לקבלת האישורים (המוצטברים) של האורגנים המוסמכים בחברה והן לקבלת האישורים הנדרשים של האורגנים המוסמכים של כנפיים. מדיניות התגמול העדכנית של החברה כוללת, פירוט של מסגרת התגמול של מנכ"ל החברה, לרבות בכל הנוגע לקביעת תגמול משתנה במזומן (במדיניות זו נקבע כי באשר ליעדים מדידים יהיה ניתן להעניק עד שש (6) משכורות ובאשר לרכיב שיקול הדעת יהיה ניתן להעניק עד שלוש (3) משכורות), כאשר בכל מקרה סך המענק השנתי הכולל לא יעלה על שש (6) משכורות.

בכל הנוגע לשנת 2025, מנגנון המענק השנתי לסידני סלסקי, כולל רכיב של יעדים מדידים (להלן בסעיף זה: "הרכיב המדיד מבוסס יעדים") ורכיב של שיקול דעת. כן יצוין כי מדיניות התגמול של גלובל ליסינג קובעת כי קיומו של רווח (מאוחד) נקי (בניכוי זכויות מיעוט ובניטורל שיערוכים, ככל שישנם). משקל מדד זה מהווה 75% מסך היעדים המדידים; ו-(ב) מדד יחס עלות המדיד מבוסס יעדים, והנ"ל התקיים בשנת 2025.

להלן התייחסות למדדים של הרכיב המדיד מבוסס יעדים כפי שנקבעו על ידי ועדת התגמול והדירקטוריון באשר לשנת 2025

בכל הנוגע למדדים שנקבעו (כמפורט להלן), קבעו ועדת התגמול והדירקטוריון, וביחס לכל אחד מהמדדים שלהלן, יעד לשנת 2025; סף תחתון (אשר מתחתיו אין זכאות למענק בגין המדד הרלוונטי); וחסם עליון שהשגתו מביאה לזכאות במענק המקסימאלי בגין המדד הרלוונטי. שני המדדים שנקבעו הינם (א) מדד רווח גלובל ליסינג (מאוחד) נקי (בניכוי זכויות מיעוט ובניטורל שיערוכים, ככל שישנם). משקל מדד זה מהווה 75% מסך היעדים המדידים; ו-(ב) מדד יחס עלות מופחתת מטוסים. משקל מדד זה מהווה 25% מסך היעדים המדידים. בקשר למדדים האמורים לעיל, חישוב העמידה בהם (בין הסף התחתון לחסם העליון) מבוצע באופן ליניארי. ביחס לשנת 2025 כאמור לעיל, תוצאות הרכיב המדיד מבוסס יעדים שיקפו זכאות למענק של 1.03 משכורות. לאחר דיונים שקיימו ועדת התגמול והדירקטוריון, בהתאמה, נקבע כי בגין שנת 2025 יש להעניק לסידני סלסקי מענק בסך של 2 משכורות. יצוין כי למועד פרסום דו"ח זה, טרם נתקבלה החלטה על ידי האורגנים המוסמכים של כנפיים לעניין מתן מענק שנתי בגין שנת 2025, ולכן טרם התגבשה זכאותו של סלסקי לסכום המענק הנ"ל והוא לא נכלל בטבלה לעיל.

בכל הנוגע לרכיב התשלום מבוסס מניות, האמור בטבלה לעיל הינו בהתאם לסכומים שהוכרו בדוחות הכספיים של כנפיים בקשר עם הקצאת אופציות לסידני סלסקי על ידי כנפיים אשר בוצעה במאי 2022.

<sup>1</sup> בכל הנוגע לשנת 2024, בגין השנה האמורה הוענק לסידני סלסקי מענק שנתי בסך של 2.5 משכורות.

(3) מנהל הכספים מכהן גם כמנהל הכספים של כנפיים. הייחוס של 70% מהעלות לחברה בגין העסקתו של מנהל הכספים (וזאת מתוך כלל עלות העסקתו בכנפיים) משקף את היקף מעורבותו של מנהל הכספים בפעילות החברה. כמו כן ובדומה למנכ"ל, גם תגמולו של מנהל הכספים כולל רכיבים משתנים כגון מענק שנתי וכן תגמול הוני, אשר היקפם, מטבע הדברים, משתנה. יצוין כי למועד פרסום דו"ח זה, טרם נתקבלה החלטה על ידי האורגנים המוסמכים של כנפיים לעניין מתן מענק שנתי בגין השנה שחלפה.

(4) נמרוד בורוביץ מכהן כיו"ר דירקטוריון החברה החל מיום 29 בדצמבר 2024 (ראו תחת סעיף (ב) לתקנה 22 להלן ובסעיף 19 בדוחות הכספיים).

**סה"כ גמול הניתן לדירקטורים בחברה בגין שנת 2025, שאינו חורג מהמקובל, כפי שהוכר בדוחות הכספיים לשנת 2025, הסתכם לסך של כ-163 אלפי דולר<sup>2</sup>. לפרטים נוספים בדבר גמול דירקטורים בחברה ראו ביאור 19 לדוחות הכספיים.**

### תקנה 21א': השליטה בתאגיד

נכון למועד הדו"ח, בעלת השליטה בחברה הינה כנפיים אחזקות בע"מ, מכוח החזקותיה ב-66.97% מהון המניות המונפק של החברה.

בעלי השליטה בכנפיים הינם ה"ה תמר מוזס-בורוביץ ועזובן המנוח דוד בורוביץ ז"ל, אשר נפטר בחודש אוגוסט 2025 ולמועד זה טרם הסתיימו הליכי חלוקת עזבונו (גב' מוזס-בורוביץ ועזובן המנוח דוד בורוביץ ז"ל יכוננו להלן יחדיו: **"יחיד קבוצת בורוביץ"**), המחזיקים במניות כנפיים כמפורט בטבלה להלן, ואשר רשאים למנות את רוב חברי הדירקטוריון של כנפיים, וזאת על-פי הסכמי בעלי מניות בכנפיים. גם ה"ה סופיה קימרלינג, כרמל אילן ודפנה ארנון נחשבים כבעלי שליטה בחברה, וזאת מכוח היותם צד להסכמי בעלי מניות בכנפיים, כמפורט להלן.

### תיאור הבעלות בכנפיים - בעלת השליטה בחברה

למיטב ידיעת החברה ועל פי דיווחי כנפיים נכון ליום 31 בדצמבר 2025, ההחזקות במניות כנפיים הינן כדלקמן:

שם המחזיק	מספר מניות כנפיים רגילות בנות 1.00 ע.ג. כ"א, ני"ע 543017	שיעור החזקה (ללא דילול)		שיעור החזקה (בדילול מלא) <sup>3</sup>	
		% הון	% הצבעה	% הון	% הצבעה
מוזס-בורוביץ תמר <sup>4</sup>	3,842,088.30	23.51	23.51	22.83	22.83
בורוביץ דוד ז"ל <sup>5</sup>	1,384,836	8.47	8.47	8.23	8.23
אילן כרמל <sup>6</sup>	1,168,152.55	7.15	7.15	6.94	6.94
ארנון דפנה <sup>7</sup>	898,410.20	5.50	5.50	5.34	5.34
קימרלינג סופיה	946,544	5.79	5.79	5.62	5.62
הפניקס בית השקעות בע"מ - קרנות נאמנות <sup>8</sup>	4,050.23	0.02	0.02	0.02	0.02

<sup>2</sup> לא כולל גמול ליו"ר הדירקטוריון כמפורט בטבלה לעיל.

<sup>3</sup> שיעורי החזקה בהון ובכוח ההצבעה (בדילול מלא) בטבלאות לעיל, הינם בהנחה תיאורטית של הקצאת מניה רגילה אחת בגין כל כתב אופציה שהוענק לנושאי משרה ועובדים בכנפיים; אולם בפועל, ככל שימומשו כתבי האופציה, הקצאת המניות תהא בכמות המשקפת את סכום ההטבה הגלום בכתבי האופציה (מימוש על בסיס "מוזמן בלבד"), בהתאם לתנאי תכנית ההקצאה לפיה הוקצו.

<sup>4</sup> המחזיקה הינה דירקטורית בחברה. המחזיקה הייתה רעייתו של דוד בורוביץ ז"ל, אשר נפטר בתחילת חודש אוגוסט 2025. המחזיקה מסרה, כי היא החזיקה בניירות הערך, נכון ליום 31 בדצמבר 2025, באופן הבא: כ-1.47 מיליון מניות מתוך סך הכמות מוחזקות על ידי לומה החזקות בע"מ, שהינה חברה בבעלותה המלאה של הגב' תמר מוזס בורוביץ, כאשר יתרת המניות בכנפיים מוחזקות על ידי חברת תמר מוזס השקעות בע"מ (74% ממניות תמר מוזס השקעות בע"מ מוחזקות על ידי המחזיקה, כאשר יתרת ה-26% מוחזקות על ידי בנה של תמר מוזס-בורוביץ, (הועברו אליו במתנה מתמר מוזס בורוביץ בינואר 2025) יריב בורוביץ, כאשר האחרון חתם על יפוי כוח בלתי חוזר לטובת תמר מוזס בורוביץ להצבעה בגין המניות שהועברו לו בתמר מוזס השקעות בע"מ).

<sup>5</sup> המחזיקה הינה באמצעות בי אמ גיי (בורוביץ מוזס גרופ) בע"מ, חברה בבעלותה המלאה, למעט מניה אחת המוחזקת במישרין. המחזיק נפטר בתחילת חודש אוגוסט 2025, ולמועד זה טרם הושלמו הליכי חלוקת עזבונו. מר בורוביץ ז"ל היה עד לפטירתו בעלה של תמר מוזס-בורוביץ.

<sup>6</sup> המחזיקה הינה אילן, דירקטור בחברה ובכנפיים, ואחותה של ארנון דפנה. המחזיקה מסרה כי למועד הדוח הינה מחזיקה בניירות הערך במישרין.

<sup>7</sup> המחזיקה הינה אחותה של כרמל אילן וגיטתו של ערן אילן, דירקטור בחברה ובכנפיים. המחזיקה מסרה כי למועד הדוח החזיקה בניירות הערך הן במישרין והן באמצעות חברת דפנה ארנון אחזקות בכנפיים בע"מ, חברה בבעלותה המלאה. למיטב ידיעת החברה וכפי שנמסר לה על ידי המחזיקה, בכוונת המחזיקה להשלים העברה של כלל יתרת המניות המוחזקות באמצעות חברת דפנה ארנון אחזקות בכנפיים בע"מ להחזקתה הישירה כך שלאחר השלמת התהליך יוחזקו כלל המניות בכנפיים במישרין על ידי המחזיקה.

<sup>8</sup> המחזיק הינו חבר בקבוצת דיווח מוסדית. הפניקס פיננסים בע"מ נחשבת "בעלת עניין" בחברה, מכוח החזקות המצרפיות של חשבון נוסטרו ו/או חשבונות ביטוח חיים משתתף ברווחים ו/או חשבונות לניהול קופות גמל או חברות לניהול קופות גמל ו/או באמצעות שותפויות ייעודיות המחזיקות בניירות ערך עבור עמיתיה. בקבוצת הדיווח של הפניקס פיננסים בע"מ מדווחות בדיווח נפרד גם הפניקס בית השקעות בע"מ

שיעור החזקה (בדילול מלא) <sup>3</sup>		שיעור החזקה (ללא דילול)		מספר מניות כנפיים רגילות בנות 1.00 ע.נ. כ"א, ני"ע 543017	שם המחזיק
% הצבעה	% הון	% הצבעה	% הון		
1.32	1.32	1.36	1.36	222,736	הפניקס פיננסים בע"מ - חשבון נוסטרו <sup>9</sup>
9.00	9.00	9.27	9.27	1,515,194	הפניקס פיננסים בע"מ - קופות גמל <sup>10</sup>
0.00	0.00	0.00	0.00	-5.54	הפניקס בית השקעות בע"מ - עושה שוק <sup>11</sup>
-	-	-	-	376,990	כנפיים אחזקות בע"מ

להלן ההסכמים הקיימים, למיטב ידיעת החברה, בין בעלי המניות בכנפיים ביחס להפעלת זכויותיהם מכוח החזקותיהם בכנפיים, נכון למועד פרסום הדו"ח:

### הסכם בעלי מניות בכנפיים בין יחיד קבוצת בורוביץ, קימרלינג ויחיד ארנון

על-פי הסכם בעלי מניות מיום 22.11.1993 (כפי שתוקן ביום 27.5.2004), אשר הצדדים לו נכון למועד דו"ח זה הינם יחיד קבוצת בורוביץ, סופיה קימרלינג (להלן בסעיף זה: "קימרלינג"), ילדיו של דוד בורוביץ ז"ל (אמיר בורוביץ, נמרוד בורוביץ ומיה בורוביץ)<sup>12</sup> וכן בנותיו של יגאל ארנון ז"ל (כרמל אילן ודפנה ארנון) (שתיהן יכוננו להלן יחדיו: "יחיד ארנון"), הוסכם כי הצדדים יפעילו את כוח ההצבעה שלהם בכנפיים על מנת שבכל עת ימונו לדירקטוריון כנפיים שמונה דירקטורים שיומלצו על-ידי הצדדים בהתאם לרשימה שתקבע על-ידם, כמפורט להלן<sup>13</sup>. כן כולל ההסכם הוראות בדבר זכות סירוב ראשונה ומינוי יו"ר דירקטוריון ומנכ"ל, כמפורט להלן. (להלן בסעיף זה: "הסכם בעלי המניות").

### מינוי דירקטורים

רשימה זו תגובש על ידי הצדדים להסכם בעלי המניות, כמפורט להלן:

- (1) יחיד קבוצת בורוביץ יהיו זכאים לכלול שישה (6) דירקטורים ברשימה;
- (2) יחיד ארנון יהיו זכאים (יחדיו) לכלול דירקטור אחד ברשימה, כל עוד הם מחזיקים לפחות 5% מהון המניות המונפק של כנפיים;
- (3) קימרלינג תהיה זכאית לכלול דירקטור אחד ברשימה, כל עוד היא מחזיקה לפחות 5% מהון המניות של כנפיים.

<sup>9</sup> (ובאנגלית: The Phoenix Investments House Ltd) ח.פ. 520041989 שהינה חברה בשליטת הפניקס פיננסים בע"מ. יצוין כי ביום 17 ביולי 2024 הפניקס פיננסים בע"מ (לשעבר: הפניקס אחזקות בע"מ ובאנגלית: Phoenix Financial Ltd) ח.פ. 520017450 דיווחה לבורסה ולרשות ניירות ערך, אודות הפיכתה לחברה ללא גרעין שליטה. כמו כן המחזיק מסר כי נכון ליום 31.12.2025: (א) יש לו יתרת השאלה בנייר של 9.0 מניות רגילות של כנפיים; ו-(ב) הוא מחזיק גם ב-13,255.11 מניות רגילות של החברה, המהוות שיעור החזקה של כ-0.00% מהונה המונפק והנפרע של החברה.

<sup>10</sup> המחזיק הינו חבר בקבוצת דיווח מוסדית. לפרטים ראו בה"ש 8 לעיל. כמו כן המחזיק מסר כי נכון ליום 31.12.2025 הוא מחזיק גם ב-406,134.23 מניות רגילות של החברה המהוות כ-0.25% מהון המניות המונפק והנפרע של החברה.

<sup>11</sup> המחזיק הינו חבר בקבוצת דיווח מוסדית. לפרטים ראו בה"ש 8 לעיל. המחזיקות המופיעות תחת קופות הגמל הינן החזקות בנייר של שותפות מדדי מניות ושותפות מניות ישראל. כל בעלות הזכויות בכל שותפות הינן חברות מקבוצת הפניקס. השותפות עצמה אינה חברה לניהול קופות גמל. בהתאם להסכמות בין השותפות בשותפות, שיעור החזקה של בעלות הזכויות בשותפות משתנה באופן תדיר, בהתאם למנגנון הקבוע בהסכם השותפות. כמו כן המחזיק מסר כי נכון ליום 31.12.2025 הוא מחזיק גם ב-14,489,386.51 מניות רגילות של החברה המהוות כ-8.94% מהון המניות המונפק של החברה (ההחזקה הינה באמצעות שותפות מניות ישראל).

<sup>12</sup> המחזיק הינו חבר בקבוצת דיווח מוסדית. לפרטים ראו בה"ש 8 לעיל. יתרת ההחזקה השליטת משקפת עסקאות מכירה בחסר. המחזיק מסר כמו כן כי הוא מחזיק, נכון ליום 31.12.2025, ביתרה שלילית (המשקפת עסקאות מכירה בחסר) של 1,451.93 מניות רגילות של החברה (המהווה שיעור החזקה של כ-0.00% מהונה המונפק והנפרע של החברה).

<sup>13</sup> נכון למועד הדו"ח ולמיטב ידיעת החברה, ילדיו של דוד בורוביץ אינם בעלי מניות בכנפיים.

יצוין כי על-פי תקנון ההתאגדות של כנפיים, דירקטוריון כנפיים יכול לא פחות מ-3 דירקטורים ולא יותר מ-14. נכון לתאריך פרסום הדו"ח מכהנים בדירקטוריון כנפיים 9 דירקטורים הכוללים שני דירקטורים חיצוניים.

בכפוף לכל דין, הצדדים להסכם יפעלו באופן שליו"ר דירקטוריון כנפיים וכן למנכ"ל כנפיים ימונה אדם אשר הומלץ לתפקיד זה על-ידי יחיד קבוצת בורוביץ.

זכות סירוב ראשונה

יחיד ארנון וקימרלינג העניקו לקבוצת בורוביץ זכות סירוב ראשונה לרכוש מהם את מניותיהם בכנפיים אם וכאשר יפחת שיעור ההחזקה של כל אחד מהם אל מתחת ל- 5% מהון המניות המונפק והנפרע של כנפיים. זכות הסירוב הראשונה כאמור לא תחול על העברה או מכירה של מניות על-ידי יחיד ארנון ו/או קימרלינג ל"נעבר מורשה" אשר הנו בן/בת זוגו הנשוי לצד להסכם ו/או ילדיו הבגירים (להלן: "נעבר מורשה"), ובלבד שנעבר מורשה כאמור ימסור את אישורו להתחייבויות המעביר על-פי ההסכם.

הסכם בין BMG לתמר מוזס-בורוביץ

למיטב ידיעת החברה, בהסכם שנחתם בין דוד בורוביץ ז"ל וחברת BMG שהיתה בבעלותו מחד, ותמר מוזס-בורוביץ, מאידך, מינוי הדירקטורים בכנפיים שבבורוביץ-מוזס זכאים למנות מעת לעת (לפי הסכם בעלי המניות כאמור לעיל), מתבצע על-פי הסדר ביניהם, הכולל גם הוראות לעניין זכות סירוב ראשונה וזכות הצטרפות.

תקנה 22: עסקאות עם בעלי שליטה

להלן פירוט עסקאות עם בעלי השליטה או שלבעל השליטה יש עניין אישי באישורה, אשר החברה התקשרה בהן בשנת הדיווח או עד למועד הגשת הדו"ח או שהן עדיין בתוקף במועד הדו"ח:

עסקאות המניות בסעיף 270(4) או 270(4א) לחוק החברות, התשנ"ט-1999 (להלן: "חוק החברות")

(א) הסכם למתן שירותי ניהול בין החברה לבין בעלת השליטה - כנפיים

לפרטים בדבר הסכם למתן שירותי ניהול בין החברה לבין כנפיים, ראו ביאור 19א לדוחות הכספיים.

(ב) תנאי כהונתו של רו"ח נמרוד בורוביץ למתן שירותים כיו"ר דירקטוריון לחברה

ביום 29 בדצמבר 2024 אישרה אסיפה כללית מיוחדת של בעלי המניות של החברה, לאחר קבלת אישור וועדת הביקורת והתגמול ודירקטוריון החברה, את תנאי כהונתו של רו"ח נמרוד בורוביץ בתפקיד יו"ר דירקטוריון החברה, החל מיום 29 בדצמבר 2024. לפרטים אודות תנאי הכהונה ראו דוח זימון אסיפה שפורסם ביום 24 בנובמבר 2024 (מס' אסמכתא: 2024-01-617913).

(ג) ביטוח ושיפוי לדירקטורים (לרבות דירקטורים שהינם בעלי שליטה בחברה)

**ביטוח אחריות דירקטורים** - לפרטים ראו תקנה 29א להלן.

**שיפוי דירקטורים** - כתבי השיפוי המוענקים לדירקטורים ולנושאי משרה בחברה אושרו ביום 21 בדצמבר 2011 על ידי האסיפה הכללית של החברה (וביום 21 בדצמבר 2011 על ידי האסיפה הכללית של כנפיים), ולפיהם התחייבה החברה לשפותם בשל כל חבות או הוצאה, בהתאם למפורט בכתבי השיפוי, שתוטל עליהם ו/או שיוציאו, עקב פעולה או פעולות שעשו בתוקף היותם נושאי משרה בחברה (לרבות פעולות לפני תאריך כתב השיפוי), ו/או שיעשו בתוקף היותם נושאי משרה בחברה ו/או בתאגידים מוחזקים. סכום השיפוי שתשלם החברה לכל הדירקטורים ונושאי המשרה, במצטבר, לפי כתבי השיפוי, לא יעלה על סך השווה ל-25% מהון החברה על פי הדוחות הכספיים המבוקרים או הסקורים האחרונים אשר היו ידועים במועד תשלום השיפוי בפועל.

בכל הנוגע לדירקטורים ונושאי המשרה בחברה (המכהנים כיום או שיכהנו בעתיד), שהינם בעלי שליטה בחברה או קרוביהם, ביום 30 בדצמבר 2025 אישרה אסיפה כללית של בעלי מניות החברה (לאחר קבלת אישור ועדת הביקורת של החברה (בשבתה כוועדת תגמול) ודירקטוריון החברה, בהתאמה, בימים 20 לנובמבר 2025 ו-24 לנובמבר 2025), את הארכת מתן כתבי השיפוי כאמור לעיל לדירקטורים ונושאי המשרה בחברה (המכהנים כיום או שיכהנו בעתיד), שהינם בעלי שליטה בחברה או קרוביהם, למשך תקופה של שלוש (3) שנים שתחילתה ביום 30 בדצמבר 2025. סכום השיפוי שתשלם החברה לכל הדירקטורים ונושאי המשרה, במצטבר, לפי החלטה זו, לא יעלה על סך השווה ל-25% מההון של החברה על פי הדוחות הכספיים המבוקרים או הסקורים האחרונים אשר היו ידועים במועד תשלום השיפוי בפועל. הני"ל אושר לאחר מכן על ידי אסיפה כללית של בעלי מניות החברה שנתקיימה ביום 30 בדצמבר 2025 (לדוח זימון האסיפה ראו דוח זימון שפרסמה החברה ביום 25 בנובמבר 2025 (מס' אסמכתא : 091602-01-2025)).

**(ד) גמול לדירקטורים בחברה (לרבות דירקטורים שהינם בעלי שליטה בחברה)**

לפרטים ראו ביאור ב19 לדוחות הכספיים.

**תקנה 24 : החזקות בעלי עניין ונושאי משרה בכירה בחברה**

לפרטים אודות דוח מצבת אחזקות בעלי עניין ונושאי משרה בכירה בחברה ליום 31 בדצמבר 2024 ראו דיווח מיידי של החברה מיום 6 בינואר 2026 (מס' אסמכתא : 002414-01-2026).

**תקנה 24א' : הון רשום, הון מונפק וניירות ערך המינים**

ראו ביאור 16 לדוחות הכספיים.

**תקנה 24ב' : מרשם בעלי מניות**

מרשם בעלי מניות - מניות רגילות (סחירות) בנות 0.001 ש"ח ע.ג. כ"א				
מספר סידורי	כמות ע.ג.	כתובת	מספר זיהוי	המחזיק
1-162,414,524	162,414,524	אחוזת בית 2, תל אביב	515736817	חברה לרישומים של הבורסה לניירות ערך בתל אביב בע"מ

**תקנה 25א' : מען רשום**

מענה הרשום של החברה הינו במשרדי כנפיים - רחוב ראול ולנברג 2, תל אביב, 6971701. טל' : 03-6539999, פקס : 03-6539977, דואר אלקטרוני : [knafaim@knafaim.co.il](mailto:knafaim@knafaim.co.il).

שם	נמרוד בורוביץ - יו"ר דירקטוריון
מספר זיהוי	027788744
תאריך לידה	26.6.1970
מען להמצאת כתבי בית-דין	יוכבד בת מרים 21, תל אביב.
נתינות	ישראלית.
חברותו בוועדה או וועדות של הדירקטוריון	לא.
האם הדירקטור הנו עובד של התאגיד, של חברה בת או חברה קשורה שלו או של בעל עניין בו	לא (מעניק לחברה שירותי ניהול כיו"ר הדירקטוריון, החל מיום 29.12.2024).
תאריך תחילת כהונה כדירקטור בחברה	26.5.2024 <sup>14</sup> .
השכלה ועיסוק ב-5 השנים האחרונות	רואה חשבון; בוגר - מנהל עסקים וחשבונאות - המכלל למנהל. יו"ר דירקטוריון ומנהל עסקים ראשי ב-TUS Airways LTD (עד מרץ 2024); סמנכ"ל לאסטרטגיה, הצטיידות מטוסים ופיתוח עסקי באל על נתיבי אויר לישראל בע"מ (עד נובמבר 2020).
תאגידים נוספים בהם הוא מכהן כדירקטור כיום	כנפיים אחזקות בע"מ - סגן יו"ר דירקטוריון; QAS ישראל בע"מ; בי. אמ. גי (בורוביץ מוזס גרופ) בע"מ; ד. ת בורוביץ מוזס השקעות בע"מ; לוקה תירות בע"מ; מומנטס תירות בע"מ; טייק-אוף החזקות בע"מ.
קרבה משפחתית לבעל עניין אחר בחברה	כן, בנו של דוד בורוביץ ז"ל (עד לפטירתו היה מבעלי השליטה בכנפיים, והיה נשוי לגבי תמר מוזס בורוביץ, מבעלי השליטה בכנפיים).
האם דירקטור חיצוני/ בלתי תלוי	לא.
האם בעל מומחיות חשבונאית ופיננסית/בעל כשירות מקצועית	בעל מומחיות חשבונאית ופיננסית.

שם	שלמה חנאל
מספר זיהוי	064516271
תאריך לידה	10.01.1950
מען להמצאת כתבי בית-דין	אצל החברה - רחוב ראול ולנברג 2, תל אביב, 6971701.
נתינות	ישראלית.
חברותו בוועדה או וועדות של הדירקטוריון	לא.
האם הדירקטור הנו עובד של התאגיד, של חברה בת או חברה קשורה שלו או של בעל עניין בו	לא (מעניק שירותי יו"ר לכנפי תחזוקה - שותפות מוגבלת).
תאריך תחילת כהונה כדירקטור בחברה	19.12.2002.
השכלה ועיסוק ב-5 השנים האחרונות	בוגר הנדסה אווירונאוטית, טכניון; מוסמך במנהל עסקים, אוניברסיטת תל-אביב. יו"ר כנפי תחזוקה - שותפות מוגבלת.

שם	שלמה חנאל
	יו"ר דירקטוריון החברה ויו"ר דירקטוריון כנפיים (החל מחודש ינואר 2013 ועד לסוף דצמבר 2024).
תאגידים נוספים בהם הוא מכהן כדירקטור כיום	כנפיים אחזקות בע"מ; יו"ר דירקטוריון כנפי תחזוקה (2005) בע"מ, ש. חנאל בע"מ.
קרבה משפחתית לבעל עניין אחר בחברה	לא.
האם דירקטור חיצוני/ בלתי תלוי	לא.
האם בעל מומחיות חשבונאית ופיננסית/בעל כשירות מקצועית	בעל כשירות מקצועית.

שם	תמר מוזס בורוביץ
מספר זיהוי	056400997
תאריך לידה	11.03.1960
מען להמצאת כתבי בית-דין	אצל החברה - רחוב ראול ולנברג 2, תל אביב, 6971701.
נתינות	ישראלית.
חברותה בוועדה או וועדות של הדירקטוריון	לא.
האם הדירקטורית הנה עובדת של התאגיד, של חברה בת או חברה קשורה שלו או של בעל עניין בו	מנכ"ל תמר מוזס השקעות בע"מ, חברה בשליטתה של הדירקטורית, המחזיקה במניות כנפיים.
תאריך תחילת כהונה כדירקטור בחברה	17.12.2007.
השכלה ועיסוק ב-5 השנים האחרונות	בוגרת מדעי המדינה וסוציולוגיה, אוניברסיטת בר-אילן; סיום לימודים לתואר שני במנהל עסקים, אוניברסיטת תל-אביב. מנכ"ל תמר מוזס השקעות בע"מ; יו"ר דירקטוריון מפל תקשורת בע"מ.
תאגידים נוספים בהם היא מכהנת כדירקטורית כיום	כנפיים אחזקות בע"מ - יו"ר דירקטוריון; דורי מדיה גרופ בע"מ (יו"ר דירקטוריון); מפל תקשורת בע"מ (יו"ר דירקטוריון); תמר מוזס השקעות בע"מ; לומה החזקות בע"מ; נעה מ.ב. תקשורת בע"מ; Communica TV בע"מ; דורי מדיה דרסט בע"מ; דורי מדיה פארן בע"מ; דורי ניו מדיה בע"מ; מפל - ל.ד.י. (ישראל) בע"מ; מפל - עדן טלנובלות בע"מ; מפל מותגים - בי.אם.איי בע"מ; בי.אם.איי בע"מ; בי.אם.איי. - ברנד מנג'מנט אינטרנשיונל בע"מ; Novebox A.G.; MeMeMe Studios Ltd.; אפולו י.א.ק בע"מ; TMB Real Estate Inc.
קרבה משפחתית לבעל עניין אחר בחברה	רעייתו של דוד בורוביץ ז"ל (עד לפטירתו מבעלי השליטה בכנפיים ואביו של נמרוד בורוביץ, המכהן כיו"ר דירקטוריון החברה).
האם דירקטור חיצוני/ בלתי תלוי	לא.
האם בעלת מומחיות חשבונאית ופיננסית/ בעלת כשירות מקצועית	בעלת כשירות מקצועית.

שם	ערן אילן
מספר זיהוי	052598224
תאריך לידה	17.06.1954
מען להמצאת כתבי בית-דין	רמז 6, תל אביב.
נתינות	אזרחות ישראלית.
חברותו בוועדה או וועדות של הדירקטוריון	לא.
האם הדירקטור הנו עובד של התאגיד, של חברה בת או חברה קשורה שלו או של בעל עניין בו	לא.
תאריך תחילת כהונה כדירקטור בחברה	3.1.2016.
השכלה ועיסוק ב-5 השנים האחרונות	בוגר הפקולטה למשפטים של האוניברסיטה העברית (1981); חבר לשכת עורכי הדין בישראל (1982). עוסק בהשקעות בחברות שונות בארץ ובעולם.
תאגידים נוספים בהם הוא מכהן כדירקטור כיום	כנפיים אחזקות בע"מ; ערן אילן השקעות בע"מ; פיינל בע"מ.
קרבה משפחתית לבעל עניין אחר בחברה	בעלה של הגב' כרמל אילן וגיסה של הגב' דפנה ארנון, הנחשבות בעלות שליטה בכנפיים.
האם דירקטור חיצוני/ בלתי תלוי	לא.
האם בעל מומחיות חשבונאית ופיננסית/ בעל כשירות מקצועית	בעל כשירות מקצועית.

שם	סופיה קימרלינג
מספר זיהוי	71511174
תאריך לידה	1.5.1951
מען להמצאת כתבי בית-דין	ת.ד. 3050, הרצליה 46638.
נתינות	אזרחות ישראלית.
חברותו בוועדה או וועדות של הדירקטוריון	לא.
האם הדירקטור הנו עובד של התאגיד, של חברה בת או חברה קשורה שלו או של בעל עניין בו	לא.
תאריך תחילת כהונה כדירקטור בחברה	30.12.2020.
השכלה ועיסוק ב-5 השנים האחרונות	תואר במנהל עסקים, אוניברסיטת דרבי ישראל. יזמות.
תאגידים נוספים בהם הוא מכהן כדירקטור כיום	כנפיים אחזקות בע"מ.
קרבה משפחתית לבעל עניין אחר בחברה	לא.
האם דירקטור חיצוני/ בלתי תלוי	לא.
האם בעל מומחיות חשבונאית ופיננסית/ בעל כשירות מקצועית	בעלת כשירות מקצועית.

שם	יהודה (יודי) לוי
מספר זיהוי	046201323
תאריך לידה	10.6.1945
מען להמצאת כתבי בית-דין	רחוב יגאל אלון 98, תל אביב 6789141, אצל גולדפרב זליגמן ושות'.
נתינות	אזרחות ישראלית.
חברותו בוועדה או וועדות של הדירקטוריון	לא.
האם הדירקטור הנו עובד של התאגיד, של חברה בת או חברה קשורה שלו או של בעל עניין בו	לא.
תאריך תחילת כהונה כדירקטור בחברה	29.12.2024.
השכלה ועיסוק ב-5 השנים האחרונות	בוגר הפקולטה למשפטים של האוניברסיטה העברית (1969); חבר לשכת עורכי הדין בישראל (1971) ולשכת עורכי הדין בניו יורק (1988). שותף מנהל של משרד עורכי דין גולדפרב זליגמן ושות'.
תאגידים נוספים בהם הוא מכהן כדירקטור כיום	זלנכל בע"מ; טכנולוגיות גילוי אש וגזים בע"מ; דורי מדיה גרופ בע"מ; The Shalem Foundation (ארה"ב); מרכז אקדמי שלם בע"מ; מרכז צגלה - אוניברסיטת תל אביב; פונגאטק מערכות בע"מ; חברות עו"ד יודי לוי; נכסי לויים בע"מ; א.ל. נכסי תעופה בע"מ.
קרבה משפחתית לבעל עניין אחר בחברה	לא.
האם דירקטור חיצוני/בלתי תלוי	לא.
האם בעל מומחיות חשבונאית ופיננסית/ בעל כשירות מקצועית	בעל כשירות מקצועית.

שם	מרדכי ביגניץ - דירקטור חיצוני
מספר זיהוי	063808133
תאריך לידה	25.8.1951
מען להמצאת כתבי בית-דין	עוזי חיטמן 5, נתניה.
נתינות	ישראלית.
חברותו בוועדה או וועדות של הדירקטוריון	יו"ר ועדת ביקורת (גם בשבתה כוועדה לבחינת הדוחות הכספיים וכוועדת תגמול).
האם הדירקטור הנו עובד של התאגיד, של חברה בת או חברה קשורה שלו או של בעל עניין בו	לא.
תאריך תחילת כהונה כדירקטור	30.12.2020.
השכלה ועיסוק ב-5 השנים האחרונות	בוגר כלכלה וחשבונאות, אוניברסיטת תל אביב; רואה חשבון מוסמך בישראל; Babson College - בוסטון, ארה"ב - תכנית מנהלים: ניהול ואסטרטגיות בקמעונאות. יו"ר ומנכ"ל - OWC Pharmaceutical Research Corp (2014 - אפריל 2020); אלומיי קפיטל בע"מ - דירקטור חיצוני (2011 - דצמבר 2020); ערד השקעות ופיתוח תעשייה בע"מ - דירקטור חיצוני (2013 - פברואר 2020); מגדל קרנות נאמנות בע"מ - דירקטור חיצוני ויו"ר ועדת ביקורת (2017 - היום); ארד בע"מ - דירקטור

שם	מרדכי ביגניץ - דירקטור חיצוני
	חיצוני (מרץ 2020- היום). מלם - תים בע"מ - דירקטור חיצוני (דצמבר 2022 - היום).
תאגידים נוספים בהם הוא מכהן כדירקטור כיום	דירקטור חיצוני - מגדל קרנות נאמנות בע"מ, ארד בע"מ, מלם - תים בע"מ.
קרבה משפחתית לבעל עניין אחר בחברה	לא.
האם דירקטור חיצוני/ בלתי תלוי	דירקטור חיצוני.
האם בעל מומחיות חשבונאית ופיננסית/ בעל כשירות מקצועית	בעל מומחיות חשבונאית ופיננסית.

שם	אריאל שטיינברג - דירקטור בלתי תלוי
מספר זיהוי	016829822
תאריך לידה	29.12.1973
מען להמצאת כתבי בית-דין	העלייה השנייה 10, הרצליה.
נתינות	ישראלית.
חברות בוועדה או וועדות של הדירקטוריון	ועדת ביקורת (גם בשבתה כוועדה לבחינת הדוחות הכספיים וכוועדת תגמול).
האם הדירקטור הנו עובד של התאגיד, של חברה בת או חברה קשורה שלו או של בעל עניין בו	לא.
תאריך תחילת כהונה כדירקטור בחברה	13.2.2023.
השכלה ועיסוק ב-5 השנים האחרונות	תואר ראשון (BA) במנהל עסקים, המרכז האקדמי רופין, בית ספר לכלכלה ומנהל עסקים; תואר שני במנהל עסקים (MBA), Edinbrough Business School, Watt University-Heriot (השלוחה בישראל). 2019-2016 - משנה למנכ"ל, מרכז השלטון המקומי; 2019 - כיום - מנכ"ל אשמורת מועדון הצרכנות והאשראי של הסתדרות המורים. 2023 - כיום - יו"ר מנהלת ליגת העל בכדורסל. 11/2025 - כיום - יו"ר מכון וינגייט.
תאגידים נוספים בהם הוא מכהן כדירקטור כיום	יו"ר דירקטוריון - מסד (אחזקות) בע"מ.
קרבה משפחתית לבעל עניין אחר בחברה	לא.
האם דירקטור חיצוני/ בלתי תלוי	דירקטור בלתי תלוי.
האם בעל מומחיות חשבונאית ופיננסית/ בעל כשירות מקצועית	בעל כשירות מקצועית.

שם	אורנה הוזמן בכור - דירקטורית חיצונית
מספר זיהוי	024570202
תאריך לידה	12.11.1969
מען להמצאת כתבי בית-דין	הפרחים 7, רמת השרון.
נתינות	ישראלית.
חברותה בוועדה או וועדות של הדירקטוריון	ועדת ביקורת (גם בשבתה כוועדה לבחינת הדוחות הכספיים וכוועדת תגמול).
האם הדירקטורית הנה עובדת של התאגיד, של חברה בת או חברה קשורה שלו או של בעל עניין בו	לא.
תאריך תחילת כהונה כדירקטור בחברה	30.12.2020.
השכלה ועיסוק ב-5 השנים האחרונות	בוגרת תואר ראשון (B.A) במנהל עסקים מ- THAMES VALLEY UNIVERSITY ; בוגרת תואר שני (EMBA EXECUTIVE) במנהל עסקים מאוניברסיטת בר אילן. יו"ר דירקטוריון חברת נמל אשדוד בע"מ; מנכ"לית משרד הפנים; מנכ"ל משרד תשתיות האנרגיה והמים; מנכ"לית משרד שיתוף פעולה אזורי.
תאגידים נוספים בהם היא מכהנת כדירקטורית כיום	מגוריט ישראל בע"מ; אנרג'יקס - אנרגיות מתחדשות בע"מ; בתי זיקוק לנפט בע"מ; מגדל אחזקות בע"מ; רפאל מערכות לחימה מתקדמות בע"מ; המכללה למנהל.
קרבה משפחתית לבעל עניין אחר בחברה	לא.
האם דירקטור חיצוני/בלתי תלוי	דירקטורית חיצונית.
האם בעלת מומחיות חשבונאית ופיננסית/ בעלת כשירות מקצועית	בעלת מומחיות חשבונאית ופיננסית.

**תקנה 26א': נושאי משרה בכירה**

שם	סידני סלסקי
מספר זיהוי	011958196
תאריך לידה	16.08.1960
תאריך תחילת כהונה	25.10.2006
השכלה	בוגר מנהל עסקים וחשבונאות, אוניברסיטת וויטוטרסרנד, יוהנסבורג, דרום אפריקה.
עיסוקו בחמש השנים האחרונות	מנכ"ל החברה וסמנכ"ל בכנפיים אחזקות בע"מ (כיום).
התפקיד שהוא ממלא בתאגיד, בחברת הבת שלו, בחברה קשורה שלו או בבעל עניין בו	מנכ"ל החברה וסמנכ"ל בכנפיים אחזקות בע"מ (כיום). דירקטור בחברת גיי.קיי.פי (2011) בע"מ.
האם הוא בעל עניין בתאגיד או בן משפחה של נושא משרה בכירה אחר או בן משפחה של בעל עניין אחר בתאגיד	לא.

שם ותפקיד	דב ישועה - מנהל כספים
מספר זיהוי	0314192369
תאריך לידה	31.8.1977
תאריך תחילת כהונתו	3.4.2022
השכלה	בוגר חשבונאות וכלכלה, אוניברסיטת תל אביב; בוגר מנהל עסקים, אוניברסיטת תל אביב.
עיסוקו בחמש השנים האחרונות	סמנכ"ל כספים ומשנה למנכ"ל - קבוצת משלוחה. מנהל כספים בחברה ובכנפיים החל מאפריל 2022.
התפקיד שהוא ממלא בתאגיד, בחברת הבת שלו, בחברה קשורה שלו או בבעל עניין בו	מנהל כספים בחברה ובכנפיים.
האם הוא בעל עניין בתאגיד או בן משפחה של נושא משרה בכירה אחר או בן משפחה של בעל עניין אחר בתאגיד	לא.

שם ותפקיד	דניאל שפירא - מבקר פנימי
מספר זיהוי	052755998
תאריך לידה	21.7.1954
תאריך תחילת כהונתו	14.2.2012
השכלה	בוגר כלכלה וחשבונאות, אוניברסיטת בר אילן.
עיסוקו בחמש השנים האחרונות	בעל משרד לראיית חשבון ומבקר פנים בחברות ציבוריות הנסחרות בארץ ובחו"ל.
התפקיד שהוא ממלא בתאגיד, בחברת הבת שלו, בחברה קשורה שלו או בבעל עניין בו	מבקר פנימי בכנפיים.
האם הוא בעל עניין בתאגיד או בן משפחה של נושא משרה בכירה אחר או בן משפחה של בעל עניין אחר בתאגיד	לא.

**תקנה 26ב': מורשה חתימה של התאגיד**

אין בתאגיד מורשי חתימה עצמאיים.

**תקנה 27: רואה החשבון של התאגיד**

בריטמן אלמגור זהר ושות' - מרכז עזריאלי 1, תל אביב 67021.

**תקנה 28: שינוי בתקנון החברה**

במהלך תקופת הדוח לא חלו שינויים בתקנון החברה. לתקנון החברה העדכני ראו דיווח מיידי של החברה מיום 6 ביולי 2017 שעניינו תקנון החברה המעודכן (מס' אסמכתא: 2017-01-057853).

**תקנה 29 : המלצות והחלטות**

לפרטים אודות אישור אסיפה כללית שנתית מיוחדת של בעלי מניות החברה שנתקיימה ביום 30 בדצמבר 2025, ראו דוח זימון אסיפה מיום 25 בנובמבר 2025 (מס' אסמכתא : 2025-01-091602).

**תקנה 29א' : החלטות החברה**

**ביטוח דירקטורים ונושאי משרה**

לפרטים ראו ביאור 19 ג לדוחות הכספיים.

**שיפוי לדירקטורים ונושאי משרה**

לפרטים ראו ביאור 19 ג לדוחות הכספיים.

תאריך : 19 במרץ 2026

---

גלובל כנפיים ליסינג בע"מ

<u>תפקידם</u>	<u>שמות החותמים</u>
מנהל כללי	(1) סידני סלסקי
מנהל כספים	(2) דב ישועה

## שאלון ממשל תאגידי<sup>1</sup>

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>דירקטור א': <u>אורנה הוזמן-בכור</u>.</p> <p>דירקטור ב': <u>מרדכי ביגניץ</u>.</p> <p>מספר הדירקטורים החיצוניים המכהנים בתאגיד נכון למועד פרסום שאלון זה: 2 (ראו הערה).</p>

<sup>1</sup> פורסם במסגרת הצעות חקיקה לשיפור הדוחות ביום 16.3.2014.

עצמאות הדירקטוריון

לא נכון	נכון	
_____	_____	<p>2. שיעור<sup>2</sup> הדירקטורים הבלתי תלויים<sup>3</sup> המכהנים בתאגיד נכון למועד פרסום שאלון זה : 3/9.</p> <p>שיעור הדירקטורים הבלתי תלויים שנקבע בתקנון<sup>4</sup> התאגיד<sup>5</sup>: _____.</p> <p>✓ לא רלוונטי (לא נקבעה הוראה בתקנון).</p>
	✓	<p>3. בשנת הדיווח נערכה בדיקה עם הדירקטורים החיצוניים (והדירקטורים הבלתי תלויים) ונמצא כי הם קיימו בשנת הדיווח את הוראת סעיף 240(ב) ו-(ו) לחוק החברות לעניין היעדר זיקה של הדירקטורים החיצוניים (והבלתי תלויים) המכהנים בתאגיד וכן מתקיימים בהם התנאים הנדרשים לכהונה כדירקטור חיצוני (או בלתי תלוי).</p>
	✓	<p>4. כל הדירקטורים אשר כיהנו בתאגיד במהלך שנת הדיווח, אינם כפופים<sup>6</sup> למנהל הכללי, במישרין או בעקיפין (למעט דירקטור שהוא נציג עובדים, אם קיימת בתאגיד נציגות לעובדים).</p> <p>אם תשובתכם הינה "לא נכון" (קרי, הדירקטור כפוף למנהל הכללי כאמור) - יצוין שיעור הדירקטורים שלא עמדו במגבלה האמורה: _____.</p>

<sup>2</sup> בשאלון זה, "שיעור" - מספר מסוים מתוך הסך הכל. כך לדוגמה 3/8.

<sup>3</sup> לרבות "דירקטורים חיצוניים" כהגדרתם בחוק החברות.

<sup>4</sup> לענין שאלה זו - "תקנון" לרבות על פי הוראת דין ספציפית החלה על התאגיד (לדוגמה בתאגיד בנקאי - הוראות המפקח על הבנקים).

<sup>5</sup> חברת איגרות חוב אינה נדרשת לענות על סעיף זה.

<sup>6</sup> לענין שאלה זו - עצם כהונה כדירקטור בתאגיד מוחזק הנמצא בשליטת התאגיד, לא ייחשב כ"כפיפות", מאידך, כהונת דירקטור בתאגיד המכהן בנושא משרה (למעט דירקטור) ו/או עובד בתאגיד המוחזק שבשליטת התאגיד ייחשב כ"כפיפות" לענין שאלה זו.

לא נכון	נכון	
	√	<p>5. כל הדירקטורים שהודיעו על קיומו של ענין אישי שלהם באישור עסקה שעל סדר יומה של הישיבה, לא נכחו בדיון ולא השתתפו בהצבעה כאמור (למעט דיון ו/או הצבעה בנסיבות המתקיימות לפי סעיף 278(ב) לחוק החברות):</p> <p>אם תשובתכם הינה "לא נכון" -</p> <p>האם היה זה לשם הצגת נושא מסוים על ידו בהתאם להוראות סעיף 278(א) סיפה:</p> <p><input type="checkbox"/> כן <input type="checkbox"/> לא (יש לסמן x במשבצת המתאימה).</p> <p>יצוין שיעור הישיבות בהם דירקטורים כאמור נכחו בדיון ו/או השתתפו בהצבעה למעט בנסיבות כאמור בס"ק א: _____.</p>
	√	<p>6. בעל השליטה (לרבות קרובו ו/או מי מטעמו), שאינו דירקטור או נושא משרה בכירה אחר בתאגיד, לא נכח בישיבות הדירקטוריון שהתקיימו בשנת הדיווח.</p> <p>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:</p> <p>זהות: _____.</p> <p>תפקיד בתאגיד (ככל וקיים): _____.</p> <p>פירוט הזיקה לבעל השליטה (אם מי שנכח אינו בעל השליטה עצמו): _____.</p> <p>האם היה זה לשם הצגת נושא מסוים על ידו: <input type="checkbox"/> כן <input type="checkbox"/> לא (יש לסמן x במשבצת המתאימה).</p>

עצמאות הדירקטוריון			
לא נכון	נכון		
		<p>שיעור נוכחות<sup>7</sup> בישיבות הדירקטוריון שהתקיימו בשנת הדיווח לשם הצגת נושא מסוים על ידו: _____, נוכחות אחרת: _____</p> <p><input type="checkbox"/> לא רלוונטי (בתאגיד אין בעל שליטה).</p>	

כשירות וכישורי הדירקטורים			
לא נכון	נכון		
	√	<p>7. בתקנון התאגיד לא קיימת הוראה המגבילה את האפשרות לסיים מיידית את כהונתם של כלל הדירקטורים בתאגיד, שאינם דירקטורים חיצוניים (לעניין זה - קביעה ברוב רגיל אינה נחשבת מגבלה)<sup>8</sup>.</p> <p>אם תשובתכם הינה "לא נכון" (קרי, קיימת מגבלה כאמור) יצוין -</p>	
		<p>א. פרק הזמן שנקבע בתקנון לכהונת דירקטור: _____.</p>	

<sup>7</sup> תוך הפרדה בין בעל השליטה, קרובו ו/או מי מטעמו.

<sup>8</sup> חברת איגרות חוב אינה נדרשת לענות על סעיף זה.

כשירות וכישורי הדירקטורים			
		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.
X ראו הערה.		<p>התאגיד דאג לעריכת תוכנית הכשרה לדירקטורים חדשים, בתחום עסקי התאגיד ובתחום הדין החל על התאגיד והדירקטורים, וכן דאג לעריכת תכנית המשך להכשרת דירקטורים מכהנים, המותאמת, בין השאר, לתפקיד שהדירקטור ממלא בתאגיד.</p> <p>אם תשובתכם הינה "נכון" - יצוין האם התוכנית הופעלה בשנת הדיווח: <input type="checkbox"/> כן <input checked="" type="checkbox"/> לא (יש לסמן x במשבצת המתאימה)</p>	8.
	√	<p>בתאגיד נקבע מספר מזערי נדרש של דירקטורים בדירקטוריון שעליהם להיות בעלי מומחיות חשבונאית ופיננסית.</p> <p>אם תשובתכם הינה "נכון" - יצוין המספר המזערי שנקבע: 2.</p>	9.
	_____	<p>מספר הדירקטורים שכיהנו בתאגיד במהלך שנת הדיווח -</p> <p>בעלי מומחיות חשבונאית ופיננסית<sup>9</sup>: 3.</p> <p>בעלי כשירות מקצועית<sup>10</sup>: 6.</p> <p>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.</p>	ב.

<sup>9</sup> לאחר הערכת הדירקטוריון, בהתאם להוראות תקנות החברות (תנאים ומבנים לדירקטור בעל מומחיות חשבונאית ופיננסית ולדירקטור בעל כשירות מקצועית), התשס"ו - 2005.

<sup>10</sup> ר' הי"ש 9.

כשירות וכישורי הדירקטורים				
	✓	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: 6, נשים: 3.	ב.	

ישיבות הדירקטוריון (וכינוס אסיפה כללית)				
לא נכון	נכון			
_____	_____	מספר ישיבות הדירקטוריון שהתקיימו במהלך כל רבעון בשנת הדיווח (הבהרת החברה - כולל ישיבות ועדות הדירקטוריון): רבעון ראשון (שנת 2025): 4. רבעון שני: 3. רבעון שלישי: 2. רבעון רביעי: 5.	א.	11.
_____	_____	לצד כל אחד משמות הדירקטורים שכיהנו בתאגיד במהלך שנת הדיווח, יצוין שיעור <sup>11</sup> השתתפותו בישיבות הדירקטוריון (בס"ק זה - לרבות ישיבות ועדות הדירקטוריון בהן הוא חבר, וכמצוין להלן) שהתקיימו במהלך שנת הדיווח (ובהתייחס לתקופת כהונתו):	ב.	

<sup>11</sup> ר' הייש 2.

ישיבות הדירקטוריון (וכינוס אסיפה כללית)

שם הדירקטור	שיעור השתתפותו בישיבות הדירקטוריון	שיעור השתתפותו בישיבות ועדת ביקורת <sup>12</sup>	שיעור השתתפותו בישיבות הועדה לבחינת דוחות כספיים <sup>13</sup>	שיעור השתתפותו בישיבות ועדת תגמול <sup>14</sup>	שיעור השתתפותו בישיבות ועדות דירקטוריון נוספות בהן הוא חבר (תוך ציון שם הועדה)			
נמרוד בורוביץ	7/7	-	-	-				
תמר מוזס בורוביץ	7/7	-	-	-				
שלמה חנאל	7/7	-	-	-				
ערן אילן	6/7	-	-	-				
סופי קימרלינג	7/7	-	-	-				
אריאל שטינברג (דב"ת)	6/7	7/7	ועדת הביקורת משמשת גם כוועדת לבחינת דוחות כספיים.	ועדת התגמול משמשת גם כוועדת לבחינת דוחות כספיים.				

<sup>12</sup> לגבי דירקטור החבר בוועדה זו.

<sup>13</sup> לגבי דירקטור החבר בוועדה זו.

<sup>14</sup> לגבי דירקטור החבר בוועדה זו.

ישיבות הדירקטוריון (וכינוס אסיפה כללית)

			ועדת הביקורת מכהנת גם כוועדת התגמול.	ועדת הביקורת משמשת גם כוועדה לבחינת דוחות כספיים.	6/7	6/7	מרדכי ביגניץ (דח"צ)				
			ועדת הביקורת משמשת גם כוועדת התגמול.	ועדת הביקורת משמשת גם כוועדה לבחינת דוחות כספיים.	7/7	6/7	אורנה הוזמן-בכור (דח"צ)				
	√	בשנת הדיווח קיים הדירקטוריון דיון אחד לפחות לעניין ניהול עסקי התאגיד בידי המנהל הכללי ונושאי המשרה הכפופים לו, בלא נוכחותם וניתנה להם הזדמנות להביע את עמדתם.									12.

הפרדה בין תפקידי המנהל הכללי ויושב ראש הדירקטוריון

לא נכון	נכון	
	√	<p>13.</p> <p>בכל שנת הדיווח כיהן בתאגיד יו"ר דירקטוריון.</p> <p>בשאלה זו ניתן לענות "נכון" אם תקופת הזמן בה לא כיהן בתאגיד יו"ר דירקטוריון אינה עולה על 60 ימים כאמור בסעיף 363א.2 לחוק החברות, ואולם בכל תשובה שהיא (נכון/לא נכון) תצוין תקופת הזמן (בימים) בה לא כיהן בתאגיד יו"ר דירקטוריון כאמור : 0.</p>

הפרדה בין תפקידי המנהל הכללי ויושב ראש הדירקטוריון

לא נכון	נכון	
	√	<p>14. בכל שנת הדיווח כיהן בתאגיד מנהל כללי.</p> <p>בשאלה זו ניתן לענות "נכון" אם תקופת הזמן בה לא כיהן בתאגיד מנכ"ל אינה עולה על 90 ימים כאמור בסעיף 363א(6) לחוק החברות, ואולם בכל תשובה שהיא (נכון/לא נכון) תצוין תקופת הזמן (בימים) בה לא כיהן בתאגיד מנכ"ל כאמור: 0.</p>
---	---	<p>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<sup>15</sup>.</p> <p>✓ לא רלוונטי (ככל שלא מתקיים בתאגיד כפל כהונה כאמור).</p>
	√	<p>16. המנכ"ל אינו קרוב של יו"ר הדירקטוריון.</p> <p>אם תשובתכם הינה "לא נכון" (קרי, המנכ"ל הנו קרוב של יו"ר הדירקטוריון) –</p>
---	---	<p>א. תצוין הקרבה המשפחתית בין הצדדים: _____.</p>
---	---	<p>ב. הכהונה אושרה בהתאם לסעיף 121(ג) לחוק החברות<sup>16</sup>:</p> <p>כן <input type="checkbox"/></p> <p>לא <input type="checkbox"/></p> <p>(יש לסמן x במשבצת המתאימה)</p>
	√	<p>17. בעל שליטה או קרובו אינו מכהן כמנכ"ל או כנושא משרה בכירה בתאגיד, למעט כדירקטור.</p> <p><input type="checkbox"/> לא רלוונטי (בתאגיד אין בעל שליטה).</p>

<sup>15</sup> בחברת איגרות חוב - אישור בהתאם לסעיף 121(ד) לחוק החברות.

<sup>16</sup> בחברת איגרות חוב - אישור בהתאם לסעיף 121(ד) לחוק החברות.

## ועדת הביקורת

לא נכון	נכון			
—	—	בועדת הביקורת לא כיהן בשנת הדיווח -		18.
	✓	בעל השליטה או קרובו. <input type="checkbox"/> לא רלוונטי (בתאגיד אין בעל שליטה).	א.	
	✓	יו"ר הדירקטוריון.	ב.	
	✓	דירקטור המועסק על ידי התאגיד או על ידי בעל השליטה בתאגיד או בידי תאגיד בשליטתו.	ג.	
	✓	דירקטור הנותן לתאגיד או לבעל השליטה בתאגיד או תאגיד בשליטתו שירותים דרך קבע.	ד.	
	✓	דירקטור שעיקר פרנסתו על בעל השליטה. <input type="checkbox"/> לא רלוונטי (בתאגיד אין בעל שליטה).	ה.	
	✓	מי שאינו ראוי 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.		19.
	✓	מנין חוקי לדיון ולקבלת החלטות בכל ישיבות ועדת הביקורת שהתקיימו בשנת הדיווח היה רוב של חברי הועדה, כאשר רוב הנוכחים היו דירקטורים בלתי תלויים ואחד מהם לפחות היה דירקטור חיצוני. אם תשובתכם הינה "לא נכון" - יצוין שיעור הישיבות בהן לא התקיימה הדרישה כאמור : _____.		20.

## ועדת הביקורת

לא נכון	נכון	
	√	21. ועדת הביקורת קיימה בשנת הדיווח ישיבה אחת לפחות בנוכחות המבקר הפנימי ורואה החשבון המבקר ובלא נוכחות של נושאי משרה בתאגיד שאינם חברי הוועדה, לעניין ליקויים בניהול העסקי של התאגיד.
	√	22. בכל ישיבות ועדת הביקורת בה נכח מי שאינו ראשי להיות חבר הוועדה, היה זה באישור יו"ר הוועדה ו/או לבקשת הוועדה (לגבי היועץ המשפטי ומזכיר התאגיד שאינו בעל שליטה או קרוב).
X ראו הערה.		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.
	√	24. ועדת הביקורת (ו/או הוועדה 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			
_____	_____	יצוין פרק הזמן (בימים) אותו קבע הדירקטוריון כזמן סביר להעברת המלצות הועדה לקראת הדיון בדירקטוריון לאישור הדוחות הכספיים: <u>שני ימי עסקים</u> .	א.	25.
_____	_____	מספר הימים שחלפו בפועל בין מועד העברת ההמלצות לדירקטוריון למועד הדיון בדירקטוריון לאישור הדוחות הכספיים: דוח רבעון ראשון (שנת 2025): <u>2 ימי עסקים</u> . דוח רבעון שני: <u>2 ימי עסקים</u> . דוח רבעון שלישי: <u>2 ימי עסקים</u> . דוח שנתי: <u>3 ימי עסקים</u> .	ב.	
_____	_____	מספר הימים שחלפו בין מועד העברת טיוטת הדוחות הכספיים לדירקטורים למועד הדיון בדירקטוריון לאישור הדוחות הכספיים: דוח רבעון ראשון (שנת 2025): <u>2 ימי עסקים</u> . דוח רבעון שני: <u>2 ימי עסקים</u> . דוח רבעון שלישי: <u>2 ימי עסקים</u> . דוח שנתי: <u>3 ימי עסקים</u> .	ג.	
	✓	רואה החשבון המבקר של התאגיד השתתף בכל ישיבות הועדה והדירקטוריון, בה נדונו הדוחות הכספיים של התאגיד המתייחסים לתקופות הנכללות בשנת הדיווח. אם תשובתכם הינה "לא נכון", יצוין שיעור השתתפותו: _____		26.
_____	_____	בועדה התקיימו בכל שנת הדיווח ועד לפרסום הדוח השנתי, כל התנאים המפורטים להלן:		27.

תפקידי הוועדה לבחינת הדוחות הכספיים (להלן - הוועדה) בעבודתה המקדימה לאישור הדוחות הכספיים

לא נכון	נכון			
	✓	מספר חבריה לא פחות משלושה (במועד הדיון בוועדה ואישור הדוחות כאמור).	א.	
	✓	התקיימו בה כל התנאים הקבועים בסעיף 115(ב) ו-(ג) לחוק החברות (לענין כהונת חברי ועדת ביקורת).	ב.	
	✓	יו"ר הוועדה הוא דירקטור חיצוני.	ג.	
	✓	כל חבריה דירקטורים ורוב חבריה דירקטורים בלתי תלויים.	ד.	
	✓	לכל חבריה היכולת לקרוא ולהבין דוחות כספיים ולפחות אחד מהדירקטורים הבלתי תלויים הוא בעל מומחיות חשבונאית ופיננסית.	ה.	
	✓	חברי הוועדה נתנו הצהרה עובר למינוים.	ו.	
	✓	המניין החוקי לדיון ולקבלת החלטות בוועדה היה רוב חבריה ובלבד שרוב הנוכחים היו דירקטורים בלתי תלויים ובהם דירקטור חיצוני אחד לפחות.	ז.	
_____	_____	אם תשובתכם הנה "לא נכון" לגבי אחד או יותר מסעיפי המשנה של שאלה זו, יצוין ביחס לאיזה דוח (תקופתי/רבעוני) לא התקיים התנאי האמור וכן התנאי שלא התקיים: _____.		

## ועדת תגמול

לא נכון	נכון			
	√	הועדה מנתה, בשנת הדיווח, לפחות שלושה חברים והדירקטורים החיצוניים היוו בה רוב (במועד הדיון בועדה). <input type="checkbox"/> לא רלוונטי (לא התקיים דיון).		28.
	√	תנאי כהונתם והעסקתם של כל חברי ועדת התגמול בשנת הדיווח הינם בהתאם לתקנות החברות (כללים בדבר גמול והוצאות לדירקטור חיצוני), התש"ס-2000.		29.
—	—	בועדת התגמול לא כיהן בשנת הדיווח -		30.
	√	בעל השליטה או קרובו. <input type="checkbox"/> לא רלוונטי (בתאגיד אין בעל שליטה).	א.	
	√	יו"ר הדירקטוריון.	ב.	
	√	דירקטור המועסק על ידי התאגיד או על ידי בעל השליטה בתאגיד או בידי תאגיד בשליטתו.	ג.	
	√	דירקטור הנותן לתאגיד או לבעל השליטה בתאגיד או תאגיד בשליטתו שירותים דרך קבע.	ד.	

## ועדת תגמול

לא נכון	נכון	
	√	ה. דירקטור שעיקר פרנסתו על בעל השליטה. <input type="checkbox"/> לא רלוונטי (בתאגיד אין בעל שליטה).
	√	31. בעל שליטה או קרובו לא נכחו בשנת הדיווח בישיבות ועדת התגמול, למעט אם קבע יו"ר הועדה כי מי מהם נדרש לשם הצגת נושא מסוים.
	√	32. ועדת התגמול והדירקטוריון לא עשו שימוש בסמכותם לפי סעיפים 267א(ג), 272(ג)3 ו-272(ג)1(1)ג לאישור עסקה או מדיניות תגמול, למרות התנגדותה של האסיפה הכללית. אם תשובתכם הנה "לא נכון" יצוין – סוג העסקה שאושרה כאמור: _____ מספר הפעמים בהן נעשה שימוש בסמכותם בשנת הדיווח: _____

## מבקר פנים

לא נכון	נכון	
	√	33. יו"ר הדירקטוריון או מנכ"ל התאגיד הוא הממונה הארגוני על המבקר הפנימי בתאגיד.
	√	34. יו"ר הדירקטוריון או ועדת הביקורת אישרו את תכנית העבודה בשנת הדיווח.

מבקר פנים

לא נכון	נכון	
		בנוסף, יפורטו נושאי הביקורת בהם עסק המבקר הפנימי בשנת הדיווח: <u>סקר סיכונים</u> . (יש לסמן x במשבצת המתאימה).
—	—	היקף העסקת המבקר הפנימי בתאגיד בשנת הדיווח (בשעות <sup>17</sup> ): <u>130</u> .
	✓	בשנת הדיווח התקיים דיון (בועדת 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.

עסקאות עם בעלי עניין

לא נכון	נכון	
X		<p>בעל השליטה או קרובו (לרבות חברה שבשליטתו) אינו מועסק על-ידי התאגיד או נותן לו שירותי ניהול.</p> <p>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): _____.</p>

<sup>17</sup> כולל שעות עבודה שהושקעו בתאגידים מוחזקים וביקורת מחוץ לישראל, ולפי העניין.

לא נכון	נכון		
		<p>- האם הסכמי העסקה ו/או שירותי הניהול כאמור אושרו בידי האורגנים הקבועים בדין:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> כן</p> <p><input type="checkbox"/> לא</p> <p>(יש לסמן x במשבצת המתאימה)</p> <p><input type="checkbox"/> לא רלוונטי (בתאגיד אין בעל שליטה). _____.</p>	
	√	<p>למיטב ידיעת התאגיד, לבעל השליטה אין עסקים נוספים בתחום פעילותו של התאגיד (בתחום אחד או יותר).</p> <p>אם תשובתכם הינה " לא נכון" - יצוין האם נקבע הסדר לתיחום פעילויות בין התאגיד ובעל השליטה בו:</p> <p><input type="checkbox"/> כן</p> <p><input type="checkbox"/> לא</p> <p>(יש לסמן x במשבצת המתאימה)</p> <p><input type="checkbox"/> לא רלוונטי (בתאגיד אין בעל שליטה).</p>	.38

יו"ר הועדה לבחינת הדוחות הכספיים: \_\_\_\_\_

יו"ר ועדת הביקורת: \_\_\_\_\_

יו"ר הדירקטוריון: \_\_\_\_\_

תאריך החתימה: 19 במרץ 2026

שאלה מס' 8 - החברה עורכת מעת לעת הדרכות לדירקטורים בהתאם לתוכנית האכיפה בדיני חברות וניירות ערך שאימצה החברה.

שאלה מס' 9 - למועד פרסום הדוח מכהנים בחברה שלושה דירקטורים שסווגו כבעלי מומחיות חשבונאית ופיננסית, מר מרדכי ביגניץ והגב' אורנה הוזמן-בכור (דירקטורים חיצוניים) ונמרוד בורוביץ (יו"ר הדירקטוריון), כאשר יתר הדירקטורים הינם בעלי כשירות מקצועית.

שאלה מס' 23 - החברה אינה מעסיקה עובדים והיא מקבלת שירותי ניהול מחברת האם, כנפיים אחזקות בע"מ. למיטב ידיעת החברה, ועדת הביקורת של חברת האם קבעה הסדרים לגבי אופן הטיפול בתלונות של עובדי כנפיים (לרבות אלו המענקים שירותי ניהול לחברה) בקשר לליקויים בניהול עסקי התאגיד ולגבי ההגנה שתינתן לעובדים שהתלוננו כאמור, והסדרים כאמור היו בתוקף בשנת הדיווח.

שאלה מס' 37 - כאמור בהערה לשאלה מס' 23, החברה מקבלת שירותי ניהול מחברת האם, כנפיים אחזקות בע"מ. לפרטים אודות הסכם הניהול כאמור ראו ביאור 19א לדוחות הכספיים המאוחדים ליום 31 בדצמבר 2025. כמו כן יצוין כי החל מיום 29.12.2024 מעניק רו"ח נמרוד בורוביץ (שהינו בנו של דוד בורוביץ ז"ל, עד פטירתו באוגוסט 2025 מבעלי השליטה בכנפיים ובעלה של הגב' תמר מוזס בורוביץ, מבעלי השליטה בכנפיים ודירקטורית בחברה) שירותי יו"ר דירקטוריון לחברה, לפרטים ראו ביאור 19ב לדוחות הכספיים המאוחדים ליום 31 בדצמבר 2025.

**חלק ה'**

**דוח בדבר אפקטיביות הבקרה  
הפנימית על הדיווח הכספי ועל  
הגילוי**

## גלובל כנפיים ליסינג בע"מ

### דוח בדבר הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי

#### 5.1. כללי

הנהלת גלובל כנפיים ליסינג בע"מ ("החברה"), בפיקוח הדירקטוריון של החברה, אחראית לקביעתה והתקיימותה של בקרה פנימית נאותה על הדיווח הכספי ועל הגילוי בחברה.

לעניין זה, חברי ההנהלה הינם:

5.1.1. סידני סלסקי, מנכ"ל.

5.1.2. דב ישועה, מנהל כספים.

#### 5.2. הבקרה הפנימית

בקרה פנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי כוללת בקורות ונהלים הקיימים בחברה, אשר תוכננו בידי המנהל הכללי ונושא המשרה הבכיר ביותר בתחום הכספים או תחת פיקוחם, או בידי מי שמבצע בפועל את התפקידים האמורים, בפיקוח דירקטוריון החברה, אשר נועדו לספק מידה סבירה של ביטחון בהתייחס למהימנות הדיווח הכספי ולהכנת הדוחות הכספיים בהתאם להוראות הדין, ולהבטיח כי מידע שהחברה נדרשת לגלות בדוחות שהיא מפרסמת על פי הוראות הדין נאסף, מעובד, מסוכם ומדווח במועד ובמתכונת הקבועים בדין.

הבקרה הפנימית כוללת, בין השאר, בקורות ונהלים שתוכננו להבטיח כי מידע שהחברה נדרשת לגלותו כאמור, נצבר ומועבר להנהלת החברה, לרבות למנהל הכללי ולנושא המשרה הבכיר ביותר בתחום הכספים או למי שמבצע בפועל את התפקידים האמורים, וזאת כדי לאפשר קבלת החלטות במועד המתאים, בהתייחס לדרישת הגילוי.

בשל המגבלות המבניות שלה, בקרה פנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי אינה מיועדת לספק ביטחון מוחלט שהצגה מוטעית או השמטת מידע בדוחות תימנע או תתגלה.

ההנהלה, בפיקוח הדירקטוריון, ביצעה בדיקה והערכה של הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי בתאגיד והאפקטיביות שלה; הערכת אפקטיביות הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי שביצעה ההנהלה בפיקוח הדירקטוריון כללה הערכת סיכוני הדיווח והגילוי וקביעה מהם התהליכים המהותיים מאוד לדיווח הכספי והגילוי ומהן היחידות העסקיות הרלוונטיות להערכת האפקטיביות של הבקרה הפנימית, מיפוי ותיעוד הבקורות הקיימות בתאגיד, הערכת אפקטיביות התכנון של הבקורות, ניתוח פערי הבקרה הקיימים, הערכת אפקטיביות התפעול של הבקורות, הערכה כוללת של אפקטיביות הבקרה הפנימית, לרבות רכיבי המעטפת - בקורות ברמת הארגון (Entity Level Controls), תהליך עריכה וסגירת הדוחות הכספיים ובקורות כלליות על מערכות המידע (ITGC). בנוסף לשלושת רכיבי המעטפת (כאמור לעיל) תהליך הרכוש הקבוע - מטוסים נמצא כתהליך מהותי מאוד לדיווח הכספי ולגילוי.

בהתבסס על הערכת האפקטיביות שביצעה ההנהלה בפיקוח הדירקטוריון כמפורט לעיל, הדירקטוריון והנהלת התאגיד הגיעו למסקנה, כי הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי בחברה ליום 31 בדצמבר 2025 היא אפקטיבית.

### 5.3. הצהרות מנהלים<sup>1</sup>

#### 5.3.1. הצהרת מנכ"ל

הח"מ, סידני סלסקי, מצהיר בזה כי:

5.3.1.1. בחנתי את הדוח התקופתי של גלובל כנפיים ליסינג בע"מ ("החברה") לשנת 2025 ("הדוחות");

5.3.1.2. לפי ידיעתי, הדוחות אינם כוללים כל מצג לא נכון של עובדה מהותית ולא חסר בהם מצג של עובדה מהותית הנחוץ כדי שהמצגים שנכללו בהם, לאור הנסיבות שבהן נכללו אותם מצגים, לא יהיו מטעים בהתייחס לתקופת הדוחות;

5.3.1.3. לפי ידיעתי, הדוחות הכספיים ומידע כספי אחר הכלול בדוחות משקפים באופן נאות, מכל הבחינות המהותיות, את המצב הכספי, תוצאות הפעולות ותזרימי המזומנים של החברה לתאריכים ולתקופות שאליהם מתייחסים הדוחות;

5.3.1.4. גיליתי לרואה החשבון המבקר של החברה, לדירקטוריון ולועדת הביקורת של דירקטוריון החברה, בהתבסס על הערכתי העדכנית ביותר לגבי הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי:

א. את כל הליקויים המשמעותיים והחולשות המהותיות בקביעתה או בהפעלתה של הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי, העלולים באופן סביר להשפיע לרעה על יכולתה של החברה לאסוף, לעבד, לסכם או לדווח על מידע כספי באופן שיש בו להטיל ספק במהימנות הדיווח הכספי והכנת הדוחות הכספיים בהתאם להוראות הדין;

ב. כל תרמית, בין מהותית ובין שאינה מהותית, שבה מעורב המנהל הכללי או מי שכפוף לו במישרין או מעורבים עובדים אחרים שיש להם תפקיד משמעותי בבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי;

5.3.1.5. אני, לבד או יחד עם אחרים בחברה:

א. קבעתי בקרות ונהלים, או וידאתי קביעתם וקיומם של בקרות ונהלים תחת פיקוחי, המיועדים להבטיח שמידע מהותי המתייחס לחברה, לרבות חברות מאוחדות שלה כהגדרתן בתקנות ניירות ערך (דוחות כספיים שנתיים), התש"ע-2010, מובא לידיעתי על ידי אחרים בחברה ובחברות המאוחדות, בפרט במהלך תקופת ההכנה של הדוחות;

ב. קבעתי בקרות ונהלים, או וידאתי קביעתם וקיומם של בקרות ונהלים תחת פיקוחי, המיועדים להבטיח באופן סביר את מהימנות הדיווח הכספי והכנת הדוחות הכספיים בהתאם להוראות הדין, לרבות בהתאם לכללי חשבונאות מקובלים;

ג. הערכתי את האפקטיביות של הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי, והצגתי בדוח זה את מסקנות הדירקטוריון וההנהלה לגבי האפקטיביות של הבקרה הפנימית כאמור למועד הדוחות.

אין באמור לעיל כדי לגרוע מאחריותי או מאחריות כל אדם אחר, על פי כל דין.

תאריך: 19 במרץ 2026

סידני סלסקי, מנכ"ל

<sup>1</sup>בהתאם לאמור בסעיף 5.2 לעיל.

## 5.3.2. הצהרת מנהל כספים

הח"מ, דב ישועה, מצהיר בזה כי:

5.3.2.1. בחנתי את הדוחות הכספיים ומידע כספי אחר הכלול בדוחות של גלובל כנפיים ליסינג בע"מ (להלן: "החברה") לשנת 2025 (להלן: "הדוחות");

5.3.2.2. לפי ידיעתי, הדוחות הכספיים והמידע הכספי האחר הכלול בדוחות אינם כוללים כל מצג לא נכון של עובדה מהותית ולא חסר בהם מצג של עובדה מהותית הנחוץ כדי שהמצגים שנכללו בהם, לאור הנסיבות שבהן נכללו אותם מצגים, לא יהיו מטעים בהתייחס לתקופת הדוחות;

5.3.2.3. לפי ידיעתי, הדוחות הכספיים ומידע כספי אחר הכלול בדוחות משקפים באופן נאות, מכל הבחינות המהותיות, את המצב הכספי, תוצאות הפעולות ותזרימי המזומנים של החברה לתאריכים ולתקופות שאליהם מתייחסים הדוחות;

5.3.2.4. גיליתי לרואה החשבון המבקר של החברה, לדירקטוריון ולוועדת הביקורת של דירקטוריון החברה, בהתבסס על הערכתי העדכנית ביותר לגבי הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי:

א. את כל הליקויים המשמעותיים והחולשות המהותיות בקביעתה או בהפעלתה של הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי ככל שהיא מתייחסת לדוחות הכספיים ולמידע הכספי האחר הכלול בדוחות, העלולים באופן סביר להשפיע לרעה על יכולתה של החברה לאסוף, לעבד, לסכם או לדווח על מידע כספי באופן שיש בו להטיל ספק במהימנות הדיווח הכספי והכנת הדוחות הכספיים בהתאם להוראות הדין; וכן –

ב. כל תרמית, בין מהותית ובין שאינה מהותית, שבה מעורב המנהל הכללי או מי שכפוף לו במישרין או מעורבים עובדים אחרים שיש להם תפקיד משמעותי בבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי;

5.3.2.5. אני, לבד או יחד עם אחרים בחברה:

א. קבעתי בקרות ונהלים, או וידאתי קביעתם וקיומם של בקרות ונהלים תחת פיקוחי, המיועדים להבטיח שמידע מהותי המתייחס לחברה, לרבות חברות מאוחדות שלו כהגדרתן בתקנות ניירות ערך (דוחות כספיים שנתיים), התש"ע-2010, ככל שהוא רלוונטי לדוחות הכספיים ולמידע כספי אחר הכלול בדוחות, מובא לידיעתי על ידי אחרים בחברה ובחברות המאוחדות, בפרט במהלך תקופת ההכנה של הדוחות; וכן -

ב. קבעתי בקרות ונהלים, או וידאתי קביעתם וקיומם של בקרות ונהלים תחת פיקוחנו, המיועדים להבטיח באופן סביר את מהימנות הדיווח הכספי והכנת הדוחות הכספיים בהתאם להוראות הדין, לרבות בהתאם לכללי חשבונאות מקובלים; וכן -

ג. הערכתי את האפקטיביות של הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי, ככל שהיא מתייחסת לדוחות הכספיים ולמידע הכספי האחר הכלול בדוחות למועד הדוחות; מסקנותיי לגבי הערכתי כאמור הובאו לפני הדירקטוריון וההנהלה ומשולבות בדוח זה.

אין באמור לעיל כדי לגרוע מאחריותי או מאחריות כל אדם אחר, על פי כל דין.

תאריך: 19 במרץ 2026

דב ישועה, מנהל כספים

## 5.4. חות דעת רואה החשבון המבקר בדבר אפקטיביות הבקרה הפנימית

ראו עמוד ג-1 לדוחות הכספיים.

**חלק ו'**

**מכתב הסכמה**

לכבוד  
הדירקטוריון של גלובל כנפיים ליסינג בע"מ ("החברה")  
ג.א.נ.,

## הנדון: תשקיף מדף של גלובל כנפיים ליסינג בע"מ מחודש מאי 2023

הננו להודיעכם כי אנו מסכימים להכללה (לרבות בדרך של הפנייה) בתשקיף מדף שבנדון של הדוחות שלנו המפורטים להלן:

(1) דוח רואה החשבון המבקר מיום 19 במרץ, 2026 על הדוחות הכספיים המאוחדים של החברה ליום 31 בדצמבר 2025 ולשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2025.

(2) דוח רואה החשבון המבקר מיום 19 במרץ, 2026 על ביקורת של רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי של החברה ליום 31 בדצמבר 2025.

בכבוד רב,

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

### תל אביב - משרד ראשי

מרכז עזריאלי 1 תל אביב ת.ד. 16593 תל אביב 6116402 | טלפון: 03-6085555 | [info@deloitte.co.il](mailto:info@deloitte.co.il)

משרד נצרת	משרד אילת	משרד חיפה	משרד ירושלים
מרג' אבן עאמר 9 נצרת, 16100	מרכז העירוני ת.ד. 538 אילת, 88104002	מעלה השחרור 5 ת.ד. 5648 חיפה, 3105502	קרית המדע 3 מגדל הר חוצבים ירושלים, 914510 ת.ח. 45396
טלפון: +972 (73) 399 4455 פקס: +972 (73) 637 4455 <a href="mailto:info-nazareth@deloitte.co.il">info-nazareth@deloitte.co.il</a>	טלפון: +972 (8) 637 5676 פקס: +972 (2) 637 1628 <a href="mailto:info-eilat@deloitte.co.il">info-eilat@deloitte.co.il</a>	טלפון: +972 (4) 860 7333 פקס: +972 (2) 867 2528 <a href="mailto:info-haifa@deloitte.co.il">info-haifa@deloitte.co.il</a>	טלפון: +972 (2) 501 8888 פקס: +972 (2) 537 4173 <a href="mailto:info-jer@deloitte.co.il">info-jer@deloitte.co.il</a>

משרד ראשל"צ - מתחם  
מילנייה  
שדרות ראשונים 23  
ראשל"צ

משרד רעננה - מתחם  
אינפיניטי  
הפנינה 8,  
רעננה

משרד בית שמש  
יגאל אלון 1  
בית שמש, 9906201