



# ישראייר גרופ בע"מ

דו"ח לתקופה שהסתיימה  
ביום 31 בדצמבר 2025




## ישראייר גרופ במספרים (במיליוני דולר)

### שנת 2025

**כמות מטוסים<sup>(1)</sup>**   
**17**

**כמות נוסעים**   
**2.1M**  
⬆️ 43%


**הכנסות**   
**690M**  
⬆️ 52%

**הכנסות ממוצרים  
נלווים לנוסע**   
**29\$**  
⬆️ 11%

**תזרים מזומנים  
מפעילות שוטפת**   
**100\$**  
⬆️ 35%

**שווי נכסים מלונאים<sup>(3)</sup>**   
**34M**

**מתואם EBITDAR<sup>(2)</sup>**   
**64.4M**  
⬆️ 12%

**רווח נקי**   
**16.8M**  
⬇️ 30%

**שווי מטוסים בבעלות**   
**85M**

(1) כמות מטוסים שהפעילה החברה בממוצע בשנת 2025.

(2) מתואם EBITDAR - משקף את הרווח התפעולי של החברה בתוספת: פחת, הוצאות שכירות במסגרת IFRS16 והוצאות בגין תשלום מבוסס מניות.

(3) השווי משקף את חלקה של ישראייר בנכסים המלונאים, דהיינו: 25% משווי חמישה בתי מלון ביוון ו-51% משווי 2 בתי מלון באיטליה, בבעלות חברה בת של ישראייר.





## תוכן עניינים:

- **פרק א'-** תיאור עסקי החברה
- **פרק ב'-** דוח הדירקטוריון על מצב ענייני החברה
- **פרק ג'-** דוחות כספיים ליום 31 בדצמבר 2025
- **פרק ד'-** פרטים נוספים על התאגיד
- **פרק ה'-** דוח שנתי בדבר אפקטיביות הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי



# פרק א'

## תיאור עסקי החברה



פרק תיאור עסקי החברה כולל מידע צופה פני עתיד, כהגדרתו בחוק ניירות ערך, התשכ"ח-1968, כתחזית, הערכה, אומדן או כל מידע אחר שאינו ודאי, המתייחס לאירוע או עניין עתידיים, שהתממשותם אינה ודאית, ואינה בשליטתה הבלעדית של החברה ("מידע צופה פני עתיד"). מידע צופה פני עתיד הניתן בפרק תיאור עסקי החברה מתבסס על מידע הקיים בחברה, וכולל הערכות, אומדנים או כוונות של החברה, נכון למועד הדוח. התוצאות בפועל עשויות להיות שונות מהתוצאות המוערכות או הצפויות על ידי החברה. במקרים מסוימים ניתן לזהות מידע צופה פני עתיד על ידי הופעת ניסוחים כגון: "החברה צופה", "החברה מעריכה", "החברה מתכוונת" וכדומה, אך ייתכן כי מידע זה יופיע גם בניסוחים אחרים.

סעיף	תוכן עניינים	עמוד
	<b>חלק ראשון - תיאור ההתפתחות הכללית של עסקי התאגיד</b>	
	הגדרות	
1	פעילות החברה ותיאור התפתחות עסקיה	א-8
2	תחומי הפעילות של החברה	א-10
3	השקעות בהון התאגיד	א-11
4	חלוקה ומדיניות דיבידנד	א-12
	<b>חלק שני - מידע אחר</b>	
5	מידע כספי לגבי תחומי הפעילות של החברה	א-14
6	סביבה כללית והשפעת גורמים חיצוניים על פעילות הקבוצה	א-16
	<b>חלק שלישי - תיאור עסקי התאגיד לפי תחומי פעילות</b>	
7	תחום התיירות והתעופה הבינלאומית והפנים ארצית	א-31
7.1	מידע כללי על תחום הפעילות	א-31
7.2	מוצרים ושירותים בתחום הפעילות	א-39
7.3	פילוח הכנסות ורווחיות מוצרים ושירותים	א-40
7.4	שירותים ומוצרים חדשים	א-40
7.5	לקוחות	א-41
7.6	שיווק והפצה	א-41
7.7	צבר הזמנות	א-44
7.8	תחרות	א-44
7.9	עונתיות	א-47
7.10	רכוש קבוע, מקרקעין, ומתקנים וצי מטוסים	א-49
7.11	כושר ייצור	א-53
8	תחום התיירות הנכנסת	א-53
9	תחום תחזוקת המטוסים	א-58
	<b>חלק רביעי - עניינים הנוגעים לפעילות הקבוצה בכללותה</b>	
10	צבר הזמנות	א-65
11	הון אנושי	א-66
12	חומרי גלם, ספקים ונותני שירות	א-70
13	נכסים בלתי מוחשיים	א-72
14	הון חוזר	א-72
15	השקעות	א-73
16	מימון	א-73
17	מיסוי	א-78
18	סיכונים סביבתיים ודרכי ניהולם	א-78
19	מגבלות ופיקוח על פעילות קבוצת ישראייר	א-80
20	הסכמים מהותיים	א-87
21	הליכים משפטיים	א-91
22	יעדים ואסטרטגיה	א-92
23	צפי להתפתחות בשנה הקרובה	א-96
24	מידע בדבר שינוי חריג בעסקי החברה	א-96
25	מידע כספי לפי אזורים גיאוגרפיים	א-96
26	דיון בגורמי סיכון	א-97

## כללי

בפרק זה מובא להלן תיאור עסקי ישראייר גרופ בע"מ ("החברה") והתפתחות עסקיה, כפי שחלו במהלך שנת 2025.

למעט אם נאמר במפורשות אחרת, הנתונים הכספיים המופיעים בדוח תקופתי זה נכונים ליום 31 בדצמבר 2025.

ערכים כספיים הכלולים בדוח נקובים באלפי דולר ארה"ב, אלא אם צוין אחרת. נתונים המצויינים באחוזים מוצגים במספרים מעוגלים, אלא אם צוין אחרת. מהותיות המידע הכלול בדוח זה נבחנה מנקודת מבטה של החברה. בחלק מהמקרים, ניתן תיאור נוסף ומפורט כדי לתת תמונה מקיפה של הנושא המתואר, אשר לטעמה של החברה מהותי לצורך דוח זה.

## הגדרות

לשם הנוחות, להלן הגדרות מונחים מרכזיים המופיעים בפרק זה:

Bird Aviation Ltd	"בירד" או "Bird"
הסברי הדירקטוריון לדוחות הכספיים, המצורפים כפרק ב' לדוח תקופתי זה.	"דוח הדירקטוריון"
דוח בדבר פרטים נוספים על התאגיד, המצורף כפרק ד' לדוח תקופתי זה.	"דוח פרטים נוספים"
דולר ארה"ב.	"דולר"
הבורסה לניירות ערך בתל אביב בע"מ.	"הבורסה"
תיאור עסקי החברה והתפתחות עסקיה כפי שחלו בשנת 2025.	"הדוח התקופתי" או "הדוח"
דוחותיה הכספיים של החברה ליום 31 בדצמבר 2025, המצורפים כפרק ג' לדוח תקופתי זה.	"הדוחות הכספיים"
ישראייר גרופ בע"מ.	"החברה"
מדינת ישראל.	המדינה
חוק החברות, התשנ"ט-1999.	"חוק החברות"
חוק ניירות ערך, התשכ"ח-1968.	"חוק ניירות ערך"
הארגון הבינלאומי לתובלה אווירית.	"IATA"
ישראייר תעופה ותיירות בע"מ, החברה הבת של החברה הנמצאת בבעלותה המלאה של החברה.	"ישראייר תעופה" או "החברה הבת"
יום פרסום הדוח התקופתי, דהיינו יום 22 במרס 2026.	"מועד הדוח"
כהגדרתו בסעיף 32א(א) לחוק ניירות ערך.	"מידע צופה פני עתיד"
הפגיעה אשר נגרמה לציבור, לרבות המשק, כתוצאה מהתפשטות נגיף ה"קורונה" (Covid-19) בישראל ובעולם.	"משבר הקורונה"
נמל התעופה בן גוריון.	נתב"ג

החברה, ישראייר תעופה, וכל החברות הקשורות לישראייר תעופה, כמפורט בסעיף 1.4 להלן בפרק א' זה.	"קבוצת ישראייר"
רשות שדות התעופה.	רש"ת
רשות תעופה אזרחית.	"רת"א"
שנת 2025.	"שנת הדיווח"
החל מיום 1 בינואר 2025 ועד ליום 31 בדצמבר 2025.	"תקופת הדוח"
שובר טיסה לכיוון אחד.	"קטע נוסע"
הסכם בדבר הטסת עובדי מערך הבטחון שנחתם בין ישראייר תעופה לבין מדינת ישראל.	"הסכם המטוסאים"
Available Seat Kilometer - מספר המושבים שהוצעו למכירה כפול המרחק המוטס.	ASK
Revenue Passenger Kilometer - מספר הנוסעים בתשלום כפול המרחק המוטס.	RPK
Passenger Load Factor - תפוסת נוסעים RPK/ASK.	PLF

## חלק ראשון - תיאור ההתפתחות הכללית של עסקי התאגיד

### 1. פעילות החברה ותיאור התפתחות עסקיה

#### 1.1 כללי

1.1.1 החברה התאגדה בישראל בשנת 1961, כחברה פרטית תחת השם בגיר בע"מ. ביום 11 באפריל 2005, פרסמה החברה תשקיף על פיו הוצעו לציבור ניירות ערך של החברה אשר נרשמו למסחר בבורסה ביום 20 באפריל 2005 והחל מאותו מועד, הפכה החברה לחברה ציבורית, כהגדרת מונח זה בחוק החברות. ביום 5 באוגוסט 2007, שונה שמה של החברה לבי.גיי.איי השקעות (1961) בע"מ וביום 10 באפריל 2022 שונה שמה של החברה לשמה הנוכחי.

#### 1.2 התפתחות כללית של עסקי החברה

1.2.1 ביום 21 בינואר 2021 השלימה החברה את רכישת השליטה (51%) בישראייר תעופה. ביום 30 בדצמבר 2021, לאחר שהחברה מימשה אופציות Call שניתנו לה במסגרת העסקה לרכישת ישראייר תעופה, השלימה החברה את רכישת מלוא הון המניות של ישראייר תעופה. החל ממועד רכישת השליטה בה, ישראייר תעופה (בעצמה ובאמצעות חברות בנות) מהווה את פעילותה של החברה, כמפורט בסעיף 2 לדוח זה להלן. לפרטים נוספים בדבר עסקת רכישת ישראייר תעופה, ראו סעיף 1.2 לדוח התקופתי לשנת 2021 אשר פורסם ביום 31 במרס 2022 (מס' אסמכתא: 2022-01-040495).

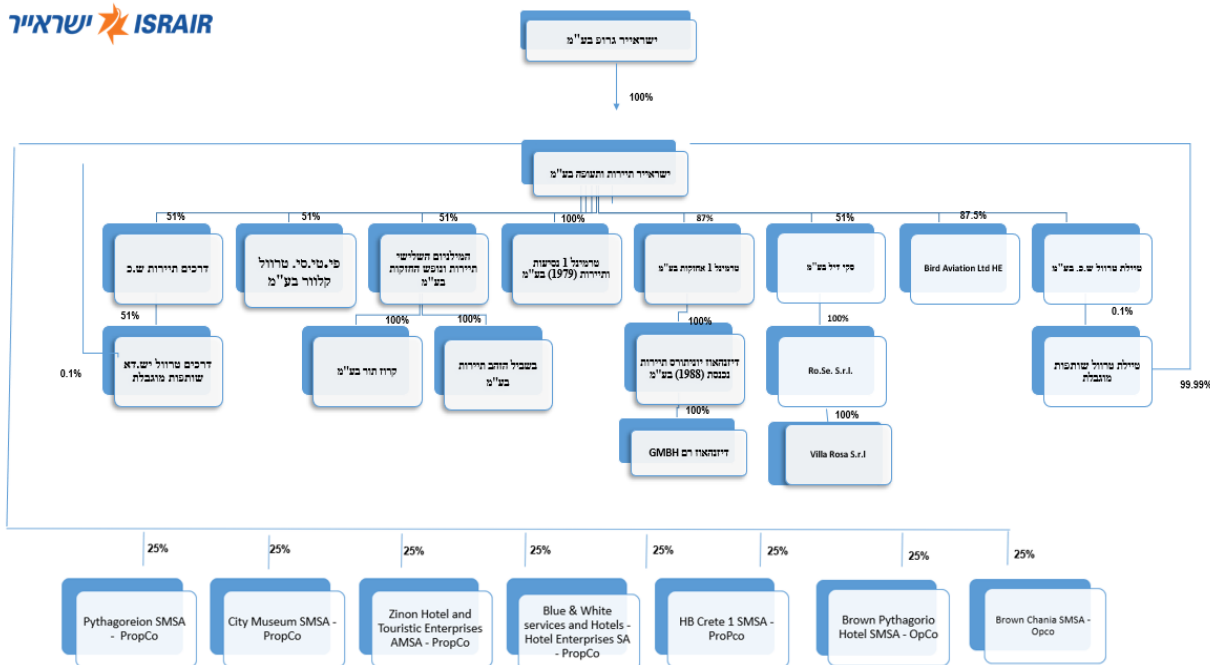
1.2.2 ביום 20 ביוני 2022, כחצי שנה לאחר שהחברה השלימה את רכישת מלוא הון המניות של ישראייר, השלימה החברה הנפקה לציבור וניירות הערך שלה נרשמו למסחר בבורסה. בהתאם, ביום 23 ביוני 2022, החלו ניירות הערך של החברה להיסחר בבורסה לניירות ערך בתל אביב בע"מ.

#### 1.3 השליטה בחברה

נכון למועד פרסום הדוח, דבוקת השליטה בחברה (כ- 57.39% מהון המניות המונפק של החברה) מוחזקת על ידי: (א) שי אודם בע"מ, המצויה בבעלותו המלאה של מר רמי לוי ו- (ב) ר.ל. השקמה החזקות בע"מ, המצויה בבעלותם המלאה של ה"ה רמי לוי ושלוש חיים בחלקים שווים. לפרטים נוספים ראו תקנה 21א לפרק ד' לדוח.

1.4 תרשים מבנה החזקות:

להלן תרשים מבנה ההחזקות של החברה למועד דוח זה, התרשים כולל את החברות הפעילות בלבד:



1.5 אופיו ותוצאותיו של כל שינוי מבני, מיזוג או רכישה מהותיים

1.5.1 רכישת השליטה בבירד.

נכון למועד הדוח ישראייר תעופה הנה בעלת 87.5% מהון המניות המונפק של בירד. רכישת מניות בירד נעשתה במספר שלבים כדלקמן: ביום 7 בפברואר 2023 התקשרה ישראייר תעופה בהסכם לרכישת 50% מהון המניות של בירד מבעלי מניותיה בתמורה ל- 3 מיליון אירו וכן להזרמת הלוואת בעלים לבירד בסך 1.5 מיליון אירו נוספים ("העסקה הראשונה"). ביום 25 ביוני 2024 התקשרה ישראייר תעופה בהסכם לרכישת השליטה בבירד ("העסקה השנייה"), לפיו בשלב הראשון רכשה 25% נוספים מהון המניות של בירד תמורת 2.3 מיליון אירו וכן הסדר ביחס להלוואות הבעלים הקיימות, כך שמיד לאחר מכן החזיקה ב- 75% מההון המונפק והנפרע של בירד. כמו כן, נקבע בהסכם כי בשלב השני של העסקה השנייה, אשר יחול לאחר שנה מהשלב הראשון, תרכוש ישראייר 12.5% נוספים ממניות בירד תמורת סך של 1.375 מיליון אירו, כך שבסמוך לאחר מכן תחזיק ישראייר בכ- 87.5% מהון המניות של בירד. ההסכם כולל גם אופציית Put למוכרת לפיה היא תהא זכאית למכור לישראייר תעופה בתקופה של חודש טרם חלוף שנתיים לאחר השלב השני בעסקה, את יתרת הון המניות של בירד המוחזק על ידה תמורת 1.375 מיליון אירו בתוספת ריבית שנתית של 3%, בכפוף להתקיימות תנאים הנגזרים מביצועי בירד כמפורט בהסכם. לפרטים נוספים בדבר העסקאות הנ"ל ראו דיווחים מיידיים של החברה מימים 8 בפברואר 2023 ו- 26 ביוני 2024 (מס' אסמכתאות: 2023-01-015255 ו- 2024-01-064572, בהתאמה) ובאור 9(א)(1)(ז) לדוחות הכספיים של החברה לשנת 2025.

ביום 1 באפריל 2025, אישר דירקטוריון החברה שינוי במתווה העסקה, לפיו לבקשת המוכרת יוקדם תשלום התמורה בגין רכישת 12.5% נוספים מההון המונפק והנפרע של Bird Aviation אשר היה עתיד

להשתלם במסגרת השלב השני של ההסכם על ידי ישראייר במהלך חודש יוני 2025 ליום 2 באפריל, 2025. בתמורה להקדמת תשלום התמורה, סוכם בין הצדדים כי סכום התמורה המקורי בגין רכישת 12.5% הנוספים מההון המונפק והנפרע כאמור, אשר עמד על סך של כ- 1.375 מיליון אירו, יעודכן, כך שיעמוד כעת על סך של כ- 1.343 מיליון אירו, (כ-1.450 מיליון דולר). כמו כן, נקבע כי אופציית ה-PUT שניתנה למוכרת למימוש שנתיים לאחר השלב השני, במסגרתה תוכל לחייב את ישראייר לרכוש ממנה את יתרת ההון המונפק והנפרע שנותר בבעלותה, בשיעור של כ- 12.5% תוקדם ליום 2 במרס 2027 (חלף 25 ביוני, 2027, המועד המקורי).

1.5.2 **הקמת חברה בתחום שירותי הקרקע.** ביום 16 בפברואר, 2023 השלימה ישראייר תעופה את הקמת חברת פי.טי.סי. פילפ טרוול קלוור בע"מ, אשר עיסוקה בתחום שירותי הקרקע. לפרטים נוספים בדבר תנאי העסקה ופעילותה, ראו באור 9(א)(1)(ג) לדוחות הכספיים של החברה לשנת 2025.

1.5.3 **רכישת מלונות באיטליה.** לפרטים בדבר רכישת נכסים מלונאים באיטליה על ידי החברה הנכדה סקי דיל, ראו באור 9(א)(1)(ד) לדוחות הכספיים של החברה לשנת 2025.

1.5.4 **הסכם מחייב לרכישת נכסים מלונאים ביוון.** ביום 29 ביוני, 2023 השלימה ישראייר תעופה עסקת שיתוף פעולה בקשר עם נכסים מלונאים ביוון, אשר פועלים תחת המותג של מלונות "בראון". חלקה של ישראייר תעופה בעסקה מהווה 25% מהון המניות של 5 חברות נכס שונות ביוון ו-4 חברות ניהול המנהלות 4 מהנכסים המלונאים האמורים. בשנת 2025 נמכרו שתיים מחברות הניהול לישראל קנדה מלונות החזקות בע"מ (Israel Canada Hotels Holdings Ltd) והופסקה פעילותן של השתיים הנוספות. לפרטים נוספים ראו באור 9(ב)(5)(ג) לדוחות הכספיים של החברה לשנת 2025.

1.5.5 **שיתוף פעולה עם קבוצת רמי לוי.** לפרטים אודות שיתוף הפעולה בין ישראייר תעופה לקבוצת רמי לוי, ראו סעיף 0 להלן.

1.5.6 **צי מטוסים.** לצורך פעילותה השוטפת של החברה, רוכשת החברה וכן חוכרת החברה מטוסים בחכירה יבשה ובחכירה רטובה. נכון ליום 31 בדצמבר 2025, לישראייר 5 מטוסים בבעלות ו- 4 מטוסים בחכירה יבשה וכן מטוסים בחכירה רטובה. לפרטים נוספים ראו באור 10(ב) ו-11(ה) לדוחות הכספיים של החברה לשנת 2025.

## 2. תחומי הפעילות של החברה

2.1 נכון למועד הדוח, לחברה שלושה תחומי פעילות עיקריים המדווחים כמגזרים עסקיים בדוחותיה הכספיים המאוחדים, כמפורט להלן:

2.1.1 **תחום התיירות והתעופה הבינלאומית והפנים ארצית:** פעילות הקבוצה בתחום זה נחלקת לשלושה אפיקי פעילות: (א) תעופה ותיירות בינלאומית - הפעלת טיסות ליעדים בחו"ל במודל Low Cost הן באמצעות מטוסים בבעלות ישראייר תעופה והן באמצעות חכירה של מטוסים מחברות תעופה זרות; (ב) תעופה ותיירות פנים ארצית<sup>1</sup> - שיווק ומכירה של תבילות נופש בעיקר באילת וביצוע טיסות לאילת וממנה באמצעות נתבי"ג ושדה התעופה רמון; (ג)

<sup>1</sup> יצוין כי עד וכולל הדוחות הכספיים לשנת 2024 תחום זה הוצג על ידי החברה כמגזר פעילות נפרד, אולם לאור שינויים שחלו בפעילות תיירות הפנים מחד וההחלטות האסטרטגיות שהתקבלו בהנהלת החברה מאידך, ובראשן ההחלטה על מכירת מטוסי ה-ATR ומעבר לשימוש בצי מטוסים אחיד הן לנתיבים הפנים-ארציים והן לנתיבים הבינלאומיים, ה-CODM בוחן הלכה ולמעשה את כל צי המטוסים כמקשה אחת, כחלק ממגזר התעופה.

שיווק ומכירה של חבילות נופש לחו"ל הכוללות טיסות ומלון, לרבות במסגרת נופשוניס, טיולים מאורגנים, חופשות סקי, טיולים אתגריים וחופשות שיט לקהלי יעד שונים ("חבילות נופש"). פעילות זו נערכת, בין היתר, תחת מותגים שונים, כגון: "ישראייר", "נתור", "סאמר סקול", "סקי דיל", "דרכים", "ישראייר בוטיק (לשעבר טיילת)", "PTC" "קרוז תור" ו- "בשביל הזהב".

2.1.2. **תחום תיירות נכנסת:** במסגרת תחום זה, מספקת הקבוצה שירותים שונים לתיירים הנכנסים לישראל, באמצעות החברה הנכדה דיזנהאוז יוניטורס תיירות נכנסת (1998) בע"מ ("דיזנהאוז"), המספקת ומשווקת שירותי קרקע שונים כגון: העברות, השכרת רכב, מלונות, הדרכות, סיורים ליעדי תיירות וכיוצא באלה. דיזנהאוז נהנית מיתרון לגודל בשל היותה אחד מחמשת השחקנים הגדולים בענף ומיתרון מהותי בתחום מערכות המידע וההפצה של שירותי תיירות ללקוח הסופי.

2.1.3. **תחום תחזוקת מטוסים:** תחום זה כולל את שירותי התחזוקה שמעניקה החברה הבת Bird למטוסי סילון (MRO) במרכז התחזוקה בלרנקה שבקפריסין. Bird מחזיקה במספר רישיונות תחזוקתיים, אירופאיים וישראליים, ומתמחה בתחזוקה כבדה וקלה (תחזוקת ליינ) של מטוסי Airbus A-320, בזהה לצי המטוסים של ישראייר תעופה, בשירותי Redelivery (הכנת מטוס טרם החזרתו לחברות מלקוח קצה והכנת מטוס טרם העברת בעלות) וכן בשירותי הסבת מטוסים לרבות שינוי קונפיגורציית קבינה, התקנות ועוד.

### 3. השקעות בהון התאגיד

למיטב ידיעת החברה, במהלך השנתיים האחרונות וכן עד למועד פרסום דוח זה, לא בוצעו השקעות בהון החברה וכן לא בוצעה כל עסקה מהותית אחרת על ידי בעל עניין במניות החברה מחוץ לבורסה, למעט כמפורט להלן בסעיף זה:

#### 3.1. הנפקת אג"ח (סדרה א') להמרה

3.1.1. במהלך חודש מרס 2024 השלימה החברה הנפקה לציבור של 82,000,000 אגרות חוב (סדרה א'), בנות 1 ש"ח ערך נקוב כל אחת, הניתנות להמרה למניות רגילות של החברה, הכול בהתאם לתנאי הצעת המדף ושטר הנאמנות שפורסמו לציבור ("האג"ח להמרה"). תמורת הנפקה ברוטו, הסתכמה לסך של כ-86,920 אלפי ש"ח. תמורת הנפקה, נטו, הועמדה כולה לישראייר תעופה, כהלוואת בעלים גב אל גב (Back to Back) וזאת בהתאם לתנאי פירעון הקרן ותנאי הריבית של אגרות החוב (לרבות מנגנוני התאמת ריבית ו/או ריבית הפיגורים (ככל שתהיה)). חלק מכספי ההלוואה, בסך של כ-40 מיליון ש"ח שימשו את ישראייר תעופה למימון רכישת מטוס Airbus A320 (מתוך עלות כוללת של כ-29 מיליון דולר). לפרטים נוספים בדבר הנפקת האג"ח להמרה, ראו דיווחים מיידיים של החברה מימים 6 במרס 2024, 7 במרס 2024 ו-8 במרס 2024 (אסמכתאות: 2024-01-019630, 2024-01-020095 ו-2024-01-020503 בהתאמה) הנכללים בדוח זה על דרך ההפניה. לפרטים נוספים בדבר ההתקשרות לרכישת המטוס ה-A320, ראו דיווחים מיידיים של החברה מימים 18 בפברואר, 2024 ו-12 במרס, 2024 (מס' אסמכתאות: 2024-01-014437 ו-2024-01-021316, בהתאמה) הנכללים בדוח זה על דרך ההפניה.

3.1.2 במהלך חודש בדצמבר, 2024 השלימה החברה הנפקה פרטית של 18,000,000 ש"ח ע.ג. אג"ח להמרה, באמצעות הרחבת הסדרה הקיימת, למספר משקיעים מסווגים במחיר של 114.5 אג"ח לכל 1 ש"ח ע.ג. אג"ח (הנפקה בפרמיה), וזאת כנגד סך ברוטו של 20,610,000 ש"ח. יובהר כי תנאי האג"ח להמרה הנוספות שהוקצו למשקיעים המסווגים, הינם זהים לתנאי אגרות החוב (סדרה א') שבמחזור. לאחר הרחבת הסדרה ונכון למועד הדו"ח, סך כל אג"ח (סדרה א') עומד על 100 מיליון ש"ח ע.ג. לפרטים נוספים, ראו דיווחים מיידיים של החברה מימים 4 בדצמבר, 2024 ו-11 בדצמבר, 2024 (מס' אסמכתאות: 2024-01-621753 ו-2024-01-623544, בהתאמה) הנכללים בדוח זה על דרך ההפניה.

3.1.3 ביום 14 באוגוסט, 2025 קבלה החברה מרשות ניירות ערך היתר לפרסום תשקיף מדף של החברה. תשקיף המדף פורסם על ידי החברה באותו יום.

### 3.2 מימוש אופציות

לפרטים בדבר מימושים של אופציות (לא סחירות) שהוקצו לעובדים ונושאי משרה של החברה במהלך תקופת הדוח, ראו באור 23(ז) לדוחות הכספיים.

## 4. חלוקה ומדיניות דיבידנד

### 4.1 חלוקת דיבידנד

בשנתיים שקדמו למועד דוח זה לא חילקה החברה דיבידנדים לבעלי מניותיה. בהתאם לדוחותיה הכספיים המבוקרים של החברה ליום 31.12.2025 לחברה יש יתרת רווחים ראויים לחלוקה בסך של כ-35,548 אלפי דולר.

### 4.2 מגבלות חיצוניות המשפיעות על יכולת החברה לחלק דיבידנדים

#### 4.2.1 מגבלות מכוח שטר הנאמנות של האג"ח להמרה

בהתאם לשטר הנאמנות מכוחו הונפקו האג"ח להמרה, התחייבה החברה כי עד לאחר הפירעון הסופי ו/או ההמרה של מלוא האג"ח להמרה, ביצוע חלוקה, כמשמעה בחוק החברות, על ידי החברה, לרבות רכישה עצמית של מניות ו/או ניירות ערך המירים למניות החברה (לרבות של אג"ח (סדרה א')), יהיה כפוף לכך שהחברה הצהירה בפני הנאמן כי מתקיימים כל התנאים המפורטים להלן:

(א) סך ההון העצמי של החברה על פי דוחותיה הכספיים המאוחדים של החברה, אשר פורסמו עובר למועד החלוקה, בניכוי סכום החלוקה, לא יפחת מ-60 מיליון דולר.

(ב) היחס בין ההון העצמי לבין המאזן נטו, על פי דוחותיה הכספיים המאוחדים של החברה, אשר פורסמו עובר למועד החלוקה, בניכוי סכום החלוקה, לא יפחת משיעור של 21%.

(ג) סכום החלוקה לא יעלה על 50% מהרווח הנקי של החברה על פי דוחותיה הכספיים המאוחדים השנתיים המבוקרים או הרבעוניים הסקורים האחרונים שהצטברו ויצטברו לאחר 30 בספטמבר, 2023, בנטרול רווחי/הפסדי שערך שטרם מומשו ("הרווח הנקי לחלוקה"), כאשר מסכום הרווח הנקי לחלוקה ינוכו סכומי הרווח אשר בוצעה על בסיס חלוקה לבעלי מניות החברה החל ממועד חתימת שטר הנאמנות. למען הסר ספק מובהר כי ככל שבשנה מסוימת החברה לא תבצע חלוקה או תבצע חלוקה חלקית ביחס לשיעור כאמור, אזי החברה תוכל לחלק את הסכום הרלוונטי (או חלק) מהרווח הנקי שלה בתקופות העוקבות בהתאם לרווחים שטרם

חילקה (כולם או חלקם) החל מיום 1 באוקטובר, 2023 והכל בכפוף למבחני החלוקה.

(ד) במועד ההחלטה על החלוקה לא קיימת עילה להעמדת אגרות החוב לפירעון מידי כאמור בסעיף 6.1 לשטר הנאמנות, ולא תקום עילה כאמור כתוצאה מהחלוקה וזאת מבלי לקחת בחשבון תקופות ריפוי והמתנה.

(ה) לא מתקיים סימן אזהרה כהגדרתו בתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומיידיים), התש"ל-1970.

(ו) טרם ביצע החלוקה החברה עומדת ותעמוד גם לאחריה בכל התחייבויותיה המהותיות כלפי מחזיקי האג"ח להמרה.

#### 4.2.2 מגבלות מכוח הסכם המטוסאים

קיימות מגבלות על חלוקת דיבידנדים על ידי ישראייר תעופה, מכוח הסכם המטוסאים<sup>2</sup>, כפי שתוקן ביום 2 באפריל, 2025, כדלקמן:

(א) **עד תום שנת 2025.** ישראייר תעופה לא תבצע חלוקת דיבידנדים, לרבות רכישה עצמית של מניות העולה על שיעור מצטבר של 30% מסך הרווח הנקי באותה השנה, נכון למועד החלוקה.

(ב) **בין השנים 2026-2028.** ישראייר תעופה לא תבצע חלוקת דיבידנדים, לרבות רכישה עצמית של מניות, העולה על שיעור מצטבר של 40% מסך הרווח הנקי בכל השנים האמורות יחד, נכון למועד החלוקה.

לפרטים נוספים, ראו דיווח מידי של החברה מיום 3 באפריל, 2025 (מס' אסמכתא: 2025-01-024443) הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

<sup>2</sup> לפרטים נוספים בדבר הסכם המטוסאים, ראה סעיף 5.3.5.7 לדוח התקופתי של החברה לשנת 2021.

**5. מידע כספי לגבי תחומי הפעילות של החברה**

יצוין כי החלוקה למגזרים פעילות בוצעה על פי לתקן חשבונאי בינלאומי IFRS-8, בהתאם לדיווח למנהל העסקים הראשי של ישראייר תעופה. להלן יובא מידע כספי על תחומי הפעילות של החברה מתוך דוחותיה הכספיים לתקופות שהסתיימו בימים 31 בדצמבר 2025 ו-31 בדצמבר 2024:

מאחד	אחר והתאמות לפי שיטת השווי המאזני <sup>3</sup>	מאחד לפני יישום שיטת השווי המאזני	לא מיוחס	תחום תחזוקת מטוסים	תחום התיירות הנכנסת	תחום התיירות והתעופה (הבינלאומי – פנים וארצי)	31 בדצמבר 2025
<b>אלפי דולר ארה"ב</b>							
690,368	(31,627)	721,995	-	25,925	23,420	672,650	מחיצונים
(345)	-	(345)	-	(345)	-	-	בין מגזריות
690,023	(31,627)	721,650	-	25,580	23,420	672,650	<b>סך הכול הכנסות</b>
(605,864)	20,407	(626,271)	-	(20,755)	(19,951)	(585,565)	עלויות אשר אינן מהוות הכנסות בתחום פעילות אחר
332	-	332	-	332	-	-	עלויות המהוות הכנסות בתחום פעילות אחר
(605,532)	20,407	(625,939)	-	(20,423)	(19,951)	(585,565)	<b>סך הכול עלות המכר</b>
84,491	(11,220)	95,711	-	5,157	3,469	87,085	רווח (הפסד) גולמי
12.2%	-	13.3%	-	20.2%	14.8%	12.9%	שיעור רווח גולמי
(58,025)	14,063	(72,083)	(24,490)	(2,813)	(4,874)	(39,910)	עלויות אשר אינן מהוות הכנסות בתחום פעילות אחר
-	-	-	-	-	-	-	עלויות המהוות הכנסות בתחום פעילות אחר
(58,025)	14,063	(72,083)	(24,490)	(2,813)	(4,874)	(39,910)	<b>סך הכל הוצאות תפעוליות</b>
26,466	2,843	23,623	(24,490)	2,343	(1,405)	47,175	רווח (הפסד) מפעולות רגילות לפני הכנסות אחרות
3.8%	-	3.3%	-	9.2%	-	7%	שיעור רווח תפעולי
(1,026)	-	(1,026)	(1,026)	-	-	-	הכנסות אחרות, נטו
25,440	2,843	22,597	(25,516)	2,343	(1,405)	47,175	רווח (הפסד) מפעולות רגילות
(7,554)	-	(7,554)	(7,554)	-	-	-	הוצאות מימון, נטו
(1,120)	-	(1,120)	(1,120)	-	-	-	הטבת מס הכנסה
16,766	2,843	13,923	(34,190)	2,343	(1,405)	47,175	רווח (הפסד) נקי
13,681	-	-	-	-	-	-	רווח המיוחס לבעלים של החברה
3,085	-	-	-	-	-	-	החלק ברווח מפעולות רגילות המיוחס לזכויות שאינן מקנות שליטה
37,807	-	37,807	7,096	1,732	701	28,277	פחת והפחתות
482,877	-	482,877	353,800	7,033	297	121,747	סך הנכסים
369,043	-	-	-	-	-	-	סך ההתחייבויות

<sup>3</sup> מהווה את תוצאות חברות שביל הזהב תיירות בע"מ וקרז תור בע"מ (להלן ביחד - "קבוצת מילניום") ובראון, אשר תוצאותיהן מוצגות במסגרת מגזר "תחום התיירות והתעופה הבינלאומית" ומטופלות לפי שיטת השווי המאזני.

31 בדצמבר 2024						
מאוחד	אחר והתאמות לפי שיטת השווי המאזני <sup>4</sup>	מאוחד לפני יישום שיטת השווי המאזני	לא מיוחס	תחום תחזוקת מטוסים	תחום התיירות הנכנסת	תחום התיירות והתעופה (הבינלאומי – פנים וארצי)
<b>אלפי דולר ארה"ב</b>						
453,593	(41,228)	494,821	-	20,552	12,125	462,144
(435)	-	(435)	-	(435)	-	-
<b>453,158</b>	<b>(41,228)</b>	<b>494,386</b>	<b>-</b>	<b>20,117</b>	<b>12,125</b>	<b>462,144</b>
(374,466)	33,991	(408,457)	-	(16,682)	(9,771)	(382,004)
153	-	153	-	153	-	-
(374,313)	33,991	(408,304)	-	(16,529)	(9,771)	(382,004)
<b>78,845</b>	<b>(7,237)</b>	<b>86,082</b>	<b>-</b>	<b>3,588</b>	<b>2,354</b>	<b>80,140</b>
17.4%	-	19.1%	-	17.8%	19.4%	17.3%
(48,118)	7,155	(55,273)	(20,380)	(2,170)	(3,963)	(28,760)
6	-	6	-	6	-	-
(48,112)	7,155	(55,268)	(20,380)	(2,164)	(3,963)	(28,760)
<b>30,733</b>	<b>(82)</b>	<b>30,815</b>	<b>(20,380)</b>	<b>1,424</b>	<b>(1,609)</b>	<b>51,380</b>
6.8%	-	6.2%	-	7.1%	-	11.1%
1,981	-	1,981	1,981	-	-	-
32,714	(82)	32,796	(18,399)	1,424	(1,609)	51,380
(9,271)	-	(9,271)	(9,271)	-	-	-
568	-	568	568	-	-	-
<b>24,011</b>	<b>(82)</b>	<b>24,093</b>	<b>(27,101)</b>	<b>1,424</b>	<b>(1,609)</b>	<b>51,380</b>
21,867	-	-	-	-	-	-
2,144	-	-	-	-	-	-
<b>25,891</b>	<b>-</b>	<b>25,891</b>	<b>5,785</b>	<b>806</b>	<b>835</b>	<b>18,465</b>
<b>412,058</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>330,077</b>	<b>3,546</b>	<b>293</b>	<b>78,141</b>
<b>318,732</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

<sup>4</sup> מהווה את תוצאות קבוצת מילניום, בראון ובירד (עד 30 ביוני 2024), אשר תוצאותיהן מוצגות במסגרת מגזר "תחום התיירות והתעופה הבינלאומית" ומטופלות לפי שיטת השווי המאזני.

## סביבה כללית והשפעת גורמים חיצוניים על פעילות הקבוצה

.6

תחום התיירות והתעופה בארץ ובעולם מושפע מתנודתיות בשל שינויים מקרו-כלכליים, מצב גיאופוליטי ואירועים חריגים, לרבות אסונות טבע ואפידמיות. שינויים אלו משפיעים בין היתר על עקומת הביקוש לטיסות ושירותי תיירות ועל מחירי התשומות ובהן, עלויות הדלק הסילוני, שערי החליפין ועלויות הביטוח. לפירוט נוסף בדבר השפעות אלו, ראו סעיף 25 להלן.

### השפעת מלחמת חרבות ברזל, מבצע "עם כלביא" ומבצע "שאגת הארי"

.6.1

ביום 7 באוקטובר 2023 פתח ארגון החמאס בעזה, במתקפת טרור על יישובי עוטף עזה, שבעקבותיה, הכריזה ממשלת ישראל על מצב מלחמה - מלחמת "חרבות ברזל" ("המלחמה"). אירועי המלחמה, הביאו אף את ארגוני הטרור בגבול הצפון, לחדש את ירי הטילים והרקטות על יישובי הצפון.

המלחמה גרמה לשיבוש הפעילות הכלכלית במשק, וכן הביאה לשורה של השלכות והגבלות, כגון: סגירת עסקים רבים (בעיקר בשבועות הראשונים ללחימה) בדרום ובצפון הארץ, הגבלה על התכנסויות במרחבים מסוימים, גיוס אנשי מילואים מסיבי באמצעות צווי 8 ועוד. בנוסף, המטה לביטחון לאומי ("המל"ל") פרסם שורה ארוכה של אזהרות מסע עבור ישראלים השוהים בחו"ל. חלק מאזהרות מסע אלו, הינו קונקרטי ליעדים בהם פועלת ישראל. כל אלו משפיעים באופן מהותי על הפעילות הכלכלית וגורמים להאטה של המשק בכלל ועל ענף התעופה והתיירות בפרט. המלחמה גררה ירידה חדה בצבר ההזמנות כתוצאה מעצירה מהותית, בהיקף ההזמנות העתידיות, וגידול חד בהיקף הביטולים.

נוסף על אלו, כשליש מטייסי החברה גויסו בצווי 8. כמו כן, מוקד השירות של החברה, פונה בהוראת הגורמים המוסמכים בעיר כאשר במרס 2024 החברה חדשה את פעילות המוקד בשדרות. בנוסף לטייסים, גויסו עובדים רבים בצווי 8 ובסה"כ כחמישית מעובדי החברה גויסו או פונו ממקום עבודתם.

כדי למתן, השפעות אלו, החברה ביצעה מראשית המלחמה שורה ארוכה של התאמות וצעדי התייעלות כמפורט בבאור 1(ב) לדוחות הכספיים.

החל מהתקופה שבין נובמבר 2024 לינואר 2025, במהלכה נכנסה לתוקפה הפסקת אש בין מדינת ישראל לארגון הטרור חמאס, חלה התמתנות משמעותית בקצב ההזמנות, וזאת על רקע המצב הביטחוני. עד לפרוץ מבצע "עם כלביא" ביוני 2025, מרבית חברות התעופה הזרות חידשו את פעילותן בנתב"ג במרבית היעדים בהן פועלת ישראל. תעופה, אם כי חלקן הפסיקו וחידשו את פעילותן לסירוגין במהלך תשעת החודשים הראשונים של שנת 2025. בשל כך, המוניטין של חברות התעופה הזרות ותחושת הביטחון של הלקוחות בהן נפגעו, ולפיכך, הצרכנים הישראלים מעדיפים את הוודאות של חברות התעופה הישראליות.

הפסקת האש כאמור, הסתיימה ביום 18 במרס, 2025, וממועד זה חודשה הלחימה בעזה והירי הרקטי של חמאס. בנוסף, התחדשו ניסיונות הירי של ארגון הטרור החותי לעבר נתב"ג, כולל פגיעה ישירה בנתב"ג, ביום 4 במאי, 2025, שהביאה לסגירה זמנית של המרחב האווירי, לסירוגין. באשר לחזית הלחימה בעזה, באוקטובר 2025, נחתם הסכם בין ישראל לארגון הטרור חמאס אשר כלל בשלב הראשון, שחרור חטופים הישראלים הפסקת אש כוללת בין הצדדים, ובשלב השני, שיקום התשתיות בעזה בליווי פיקוח בינלאומי ("מתווה טראמפ"). עם זאת, לאור הפרות של הפסקת האש והיעדר

התקדמות במעבר לשלב השני במתווה טראמפ, המצב באזור ממשיך להתאפיין ברגישות גבוהה ובאי ודאות לגבי יציבות ההסדר בטווח הארוך.

ביום 15 ביוני, 2025 עדכנה החברה כי בהתאם להנחיית גורמי הביטחון והתחבורה, בעקבות ההתפתחויות הביטחוניות נוכח מתקפת הפתע הנרחבת על מתקני גרעין ויעדים צבאיים נוספים באיראן ("מבצע עם כלביא") וסגירת המרחב האווירי של מדינת ישראל להמראות ונחיתות החל מיום 13 ביוני, 2025 בשעה 03:00, הופסקה הפעילות הטיסתית של החברה. לפרטים, ראו דיווח מיידי של החברה מיום 15 ביוני 2025 (מס' אסמכתא: 2025-01-042633), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה. במהלך תקופת מבצע עם כלביא, שיגרה איראן מתקפת נגד על מדינת ישראל שכללה מאות טילים בליסטיים וכטב"מים, אשר גרמו להרוגים ונפגעים רבים, ולנזק משמעותי לתשתיות ולרכוש.

עם פתיחת המרחב האווירי של מדינת ישראל להמראות ונחיתות ביום 25 ביוני, 2025, החלה החברה לחזור לפעילות טיסתית באופן הדרגתי. החברה מעריכה כי בימים בהם לא התקיימה פעילות טיסתית סדירה של החברה ובישראל בכלל (כ-10 ימים), נגרמו נזקים ישירים ועקיפים לישראיר תעופה ולחברות הבנות, בעיקר בשל ביטולי טיסות והזמנות, העתקת הפעילות לשדות תעופה בחו"ל והפסקה כוללת של הפעילות בנתיב הפנים ארצי. כמו כן הקבוצה המשיכה לשאת במרבית הוצאותיה (לרבות עלויות השכר, שכירות, ועלויות חכירה במודל חכירה רטובה (ACMI), וכן עלויות מימון בגין מטוסי ישראיר תעופה). סך הנזקים, לרבות השפעת אובדן ההכנסה והפרשה בגין פיצויי נוסעים נאמדים בסך כולל של כ-7.5 מיליון דולר.

מפרוץ המבצע ועד למועד פרסום דוח זה, מקיימת חברת הבת ישראיר תעופה, כמו גם שאר חברות התעופה הזרות והישראליות, דיונים נרחבים וממושכים מול גורמים בממשלה בסוגיית הפיצוי לנוסעים שנמנעה מהם האפשרות לשוב לישראל מחו"ל ופיצוי עבור נזקים ישירים שנגרמו לחברות התעופה הישראליות בעקבות מבצע עם כלביא, במטרה לגבש מתווה פיצוי ראוי גם לנוסעים וגם לחברות התעופה הישראליות. בהמשך לדיון שקיימה ועדת הכלכלה מיום 11 באוגוסט, 2025 ולאור העובדה כי משרד האוצר התנגד בדיון למתן פיצוי כלשהו במסגרת מתווה ייעודי לענף התעופה, ביום 11 באוגוסט, 2025 נשלח מכתב על ידי יו"ר וועדת הכלכלה, לראש הממשלה, ופניה כי ראש הממשלה בעצמו נדרש להיכנס ולהכריע בדיון כאמור, כפי שמתחייב לאור נסיבות העניין. על רקע זה, בהתבסס על החקיקה הקיימת ועל פי הערכת ההנהלה, הכירה ישראיר ברבעון השני לשנת 2025 בהפרשה (קישור הכנסה) בגין החשיפה בקשר עם עלויות סיוע כאמור, במהלך הרבעון הרביעי של שנת 2025 עדכנה החברה את גובה ההפרשה בהתאם לניסיון החברה, היקף התביעות שנתבעו בפועל ואחוזי ההצלחה בבתי המשפט. נכון ליום פרסום הדוחות טרם התקבלה החלטת ממשלה בנושא.

הנזק בגין ימי המתקפה על איראן במסגרת מבצע עם כלביא, יוחס כולו לחודש יוני 2025, ואולם הערכת הנזק תלויה, בין היתר, בגורמים ותחשיבים שלמועד זה טרם קיימת לגביהם ודאות, ובכלל זה שינויים שעשויים לחול במדיניות הפיצוי ללקוחות החברה בכל הנוגע לחוק שירותי תעופה (פיצוי וסיוע בשל ביטול טיסה או שינוי בתנאיה), תשע"ב-2012 (להלן: "חוק טיבי")<sup>5</sup>. כאמור, למועד פרסום

<sup>5</sup> ביום 6.7.2025 התקיים דיון בוועדת הכלכלה בעניין מתווה פיצוי לאזרחים ששהו בחו"ל בעקבות סגירת המרחב האווירי של ישראל במסגרת מבצע עם כלביא. יצוין כי עמדת ועדת הכלכלה הינה כי על האוצר לגבש מתווה אשר יפצה הן את הצרכנים והן את חברות התעופה. כמו כן, במקביל לדיוני ועדת הכלכלה, שרת התחבורה בוחנת את הפעלת הסמכויות המוקנות לה מכח סעיף 9א לחוק טיבי, וזאת בכפוף למתווה כאמור, אשר יגובש אל מול משרד האוצר.

הדוח, טרם התקבלה החלטת ממשלה בנושא. יחד עם זאת, במהלך החודשים יולי ואוגוסט, החלה התאוששות מהירה אשר הביאה לביקושים מוגברים לטיסות החברה. ביקושים אלו, הגדלת מספר המטוסים שמפעילה החברה בהשוואה לשנה שעברה (כמפורט בבאור 11(ו) לדוחות הכספיים), ואי חזרתן לפעילות של מרבית חברות התעופה הזרות, קיזזו חלק מנזקי מלחמת חרבות ברזל ומבצע עם כלביא.

ביום 2 ביולי, 2025, אישרה הממשלה את מתווה הפיצויים לעסקים (עד מחזור של 400 מיליון שקל) שנפגעו כלכלית במהלך מבצע עם כלביא ("מתווה עם כלביא"). מתווה עם כלביא, צפוי לסייע בעיקר לחברות המוחזקות של החברה, אשר פעילותן נפגעה בעקבות המלחמה. להערכת החברה, הסיוע כאמור לא צפוי להסתכם לסכומים משמעותיים לקבוצה.

לפרטים נוספים על מלחמת חרבות ברזל והשפעתה על החברה, ראו דיווחי החברה מהימים 8 באוקטובר 2023, 1 בנובמבר 2023 ו-7 בנובמבר 2023. (מס' אסמכתאות בהתאמה: 2023-01-092782; 2023-01-099967; 2023-01-122277).

ביום 28 בפברואר 2026, החלה תקיפה משולבת של ישראל וארצות הברית באיראן, במסגרת מבצע "שאגת הארי". ביום 2 במרס, 2026 נפתחה מחדש חזית הלחימה בצפון הארץ, לאור הצטרפות חיזבאללה למתקפות נגד ישראל. התגברות הלחימה הובילה להכרזת מצב חירום בעורף על ידי ממשלת ישראל עד ליום 26 במרס, 2026 הכולל סגירת המרחב האווירי של ישראל למשך השבוע הראשון למבצע, הפסקה כוללת של הפעילות בנתיב הפנים ארצי, הטלת מגבלות על התקהלות וצמצום פעילות של המשק הישראלי למעט משק חיוני, זאת בהתאם להנחיות פיקוד העורף. החל מיום 8 במרס 2026, נפתח שדה התעופה בנתב"ג לטובת טיסות השבה של אזרחי ישראל ממדינות בהם שהו בחו"ל בזמן פרוץ המבצע, בעקבות המתקפות על העורף בישראל, ישראייר עוסקת בתקופה זו בטיסות השבה מיעדים שונים לנתב"ג ולנמלי תעופה במדינות שכנות כגון עקבה בירדן וטאבה במצרים. בהמשך אישר פיקוד העורף הפעלה של טיסות יוצאות מישראל, בכפוף למגבלות על כמות הטיסות היומיות ומספר הנוסעים בכל טיסה. כמו כן, מרבית החברות הזרות השעו את פעילותן בישראל. אירועים אלה משפיעים על הפעילות הכלכלית בישראל ועל פעילות הקבוצה ובעיקרה חברה הבת ישראייר. החברה עוקבת אחר ההתפתחויות ובוחנת את ההשפעות האפשריות על פעילותה העסקית. נכון למועד הדוח, לאור ההחלטות המתקבלות על ידי גורמי ממשלה, פיקוד העורף והנחיות המל"ל, הימשכות הלחימה, תקיפות על תשתיות אזרחיות לרבות מתקני נפט וגז, הרחבת הלחימה למדינות נוספות באזור והתקדמות כוחותינו בצפון, ישראייר מבטלת טיסות סדירות בהתאם להנחיות ואין בידי החברה להעריך בשלב זה את ההשפעה הפיננסית של האירועים על ישראייר ועל החברות המוחזקות של הקבוצה.

ביום 17 במרס, 2026 פנה ארגון חברות התעופה הבינלאומי ("IATA") אל שרת התחבורה מירי רגב, בדרישה להשתמש בסמכותה כקבוע בסעיף 9א לחוק שירותי תעופה (פיצוי וסיוע בשל ביטול טיסה או שינוי בתנאיה) התשע"ב - 2012, להגדיר את מצב התעופה בישראל כמצב חירום וזאת לאחר שחלפו יותר מ-14 ימי לחימה, על מנת שלא יאלצו לשאת במלוא תשלום הפיצויים על הוצאות הנוסעים הישראליים שנתקעו בחו"ל בשל המלחמה. נכון למועד פרסום הדוחות טרם התקבלה החלטה בנושא. ראה באור 1(ד) לדוחות הכספיים.

הערכות ותחזיות החברה בנוגע לנזקי המלחמה, המבצעים וההשפעות שעשויות לחול בגין נזקים אלה מהוות מידע צופה פני עתיד, אשר עשוי שלא להתממש או להתממש באופן שונה מהותית, וזאת בין היתר לאור העובדה כי טרם התקבלה החלטה בעניין שינויים במדיניות הפיזיים שתחול על החברה כלפי נוסעיה בהתאם לחוק טיבי ו/או החלטה בעניין גיבוש מתווה פיזיים במימון ממשלתי לחברות התעופה. כמו כן, הערכות החברה כי בחודשים הקרובים צפוי תהליך התאוששות מהיר, אשר יביא לביקושים מוגברים לטיסות החברה, אף הן מהוות מידע צופה פני עתיד, אשר עשוי שלא להתממש או להתממש באופן שונה מהותית, וזאת כתוצאה מאי הוודאות הקיימת ביחס למצב הביטחוני במדינת ישראל והשפעתו על ענף התעופה בכלל ועל החברה בפרט ובעיקר הימשכות מבצע שאגת הארי, וכן בשל קיומם של אירועים שאינם בשליטת החברה, לרבות התממשות גורמי סיכון כמפורט בסעיף 25 להלן.

6.2. **סיוע מהמדינה.** בהמשך לסיוע שאושר על ידי המדינה לפיצוי וסיוע שניתן לישראייר תעופה בעקבות השפעות המלחמה ושיתוף פעולה לתמיכה בתושבים שפוננו מבתיים (וזאת, בין היתר, באמצעות מימון הטסה של תושבים אלה), ביום 13 בנובמבר, 2023 פרסם משרד התחבורה את המבחנים לחלוקת כספי תמיכה להשתתפות בעלות הטסת תושבי היישובים הנ"ל מנתב"ג לשדה"ת רמון, בסך של 220 ₪ כולל מע"מ לכל טיסה, לאחר שפוננו לעיר אילת בהתאם להחלטת הממשלה (להלן בס"ק זה: "המתווה"). התקופה הקובעת לזכאות לקבלת התמיכה הנ"ל הסתיימה ביום 7 ביולי, 2025. לפרטים נוספים אודות המתווה, ראו באור 24(א)(11) לדוחות הכספיים ודיווח החברה מיום 15 בנובמבר, 2023 (מס' אסמכתא: 2023-01-124257) הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

6.3. **יעדי הטיסה של הקבוצה.** לאור הימשכות מלחמת חרבות ברזל ופרוץ מבצע "עם כלביא", במהלך תקופת הדוח נדרשה ישראייר תעופה לבצע שינויים משמעותיים בלוח הטיסות שלה, אשר הותאמו למוצר תעופתי, להבדיל מתיירותי שתכליתו לשמש את השבים ארצה והמבקשים לצאת מישראל. ישראייר תעופה ביצעה, בין היתר, טיסות חילוץ, הפעילה טיסות מטען והתאימה את עצמה לביקושים ולאזהרות המסע של המל"ל, כל זאת עם הפעלה עצמית של כ-9 מטוסים בסוף שנת 2025. השינוי וההתאמות המהירות, לצד קליטה של ציוד תעופתי נוסף, אפשרו לחברה הבת להמשיך את מגמת הצמיחה החדה של החברה בכמות הנוסעים שהיא מטיסה, מגמה שהחלה בשנת 2022. החברה הבת הטיסה בשנת 2025 כ-2.1 מיליון נוסעים המהווים כ-11.25 אחוזים מנתח שוק תנועת הנוסעים בנתב"ג.

קליטת מטוסים נוספים (לרבות מטוסים רחבי גוף כמפורט בסעיף 7.4.1 לדוח זה) והרחבת לוח הטיסות לרבות ליעדים טראנס אטלנטיים, תאפשר לחברה הבת, להערכתה, להמשיך ולצמוח בתנועת הנוסעים גם בשנת 2026. להערכת החברה, החברה הבת צפויה להטיס כ-2.5 מיליון נוסעים בשנת 2026. על אף האמור, שובן של חלק מהחברות הזרות והרחבת הפעילות הכללית בנתב"ג בשנת 2026 צפויה להביא לכך, שעל אף הגידול הצפוי בתנועת נוסעי החברה הבת בנתב"ג, נתח השוק שלה צפוי לקטון.

הערכות החברה בדבר כמות הנוסעים שהחברה צפויה להטיס בשנת 2026, מהוות מידע צופה פני עתיד. הערכות אלה מבוססות על מידע הקיים בחברה, וכן הערכות ותוכניות של החברה למועד פרסום דוח זה ובכלל זה תחילת פעילות החברה ליעדים הטרנס אטלנטיים באמצעות המטוסים רחבי הגוף שנרכשו על ידי החברה אולם טרם החלה פעילותם בשירות החברה. אין כל וודאות כי הערכות החברה כאמור תתממשנה, במלואן או בחלקן וזאת בין השאר עקב התרחשות אירועים בלתי צפויים, ובכלל זה שינויים גיאוגרפיים, הימשכות הלחימה וכניסת המדינה למלחמות אזוריות וכן עקב אי השלמת ההליכים הדרושים להפעלת המטוסים רחבי הגוף ובכלל זה קבלת רישיונות וסלטים למדינות היעד. לאור האמור, ההשפעה בפועל עשויה להיות שונה באופן מהותי מזו המוערכת כאמור.

6.4

**הקמת בסיס Wizz Air בישראל.** בחודש פברואר 2026 אישרה ממשלת ישראל את הקמת בסיס הפעילות של חברת הלואו-קוסט ההונגרית Wizz Air בנמל התעופה בן גוריון. המהלך נועד להגביר את התחרות ולהוביל להוזלת מחירי הטיסות בשוק המקומי. התוכנית המאושרת כוללת הקמת שני בסיסים: בסיס מרכזי בנתבי"ג ובסיס משני בנמל התעופה רמון שבאילת. חברות התעופה הישראליות ובניהן ישראייר וועדי העובדים ממשיכים להיאבק במהלך זה, בטענה לפגיעה אסטרטגית בתעופה המקומית וזלזול בעובדים הישראלים בזמן שחברה זרה מקבלת הטבות. הוויכוח המרכזי נותר סביב מחויבות החברה הבת להמשיך לטוס לישראל בזמן חירום, כאשר הנהלת החברה הבהירה כי תהיה כפופה להנחיות הבטיחות האירופיות.

נכון לחודש מרס 2026, הקמת הבסיס של Wizz Air בישראל נמצאת בסטטוס של הקפאה זמנית ועיכוב בלוחות הזמנים בשל המצב הביטחוני והמלחמה מול איראן.

6.5 **ביטחון ופוליטיקה**

6.5.1

**מצב גיאופוליטי.** תעשיית התיירות העולמית בכלל ותעשיית התיירות בפרט רגישות לאירועים גיאופוליטיים המשפיעים באופן ישיר על עקומת הביקוש והמחיר. האמור בא לידי ביטוי, בין היתר, בהתרעות לפיגועי טרור ואיומים במישרין ו/או בעקיפין על ישראלים בארץ ובחו"ל והמצב הביטחוני במדינת ישראל. מעגלי האיום עלולים להיות רחבים, גם ממדינות בהן אין גבול משותף עם ישראל כדוגמת איראן. בתקופה של מתיחות פוליטית ו/או ביטחונית וכן לאחר התרחשותם של אלו, בפרט כאשר מדובר באירועים המופצים בתקשורת בהרחבה, עשויה להירשם ירידה חדה בצריכה של כל המוצרים של קבוצת ישראייר. כך, בין היתר, מתיחות פוליטית וביטחונית עלולה להשפיע על רשת הנתיבים הפעילה של ישראייר תעופה, ובשל היותה כפופה לרגולציה ביטחונית ישראלית, עלול להיווצר מצב בו הרגולטור יאסור על ישראייר תעופה להפעיל טיסות ליעדים מסוימים בעוד מתחרותיה שאינן ישראליות, יהיו רשאיות לעשות כן ו/או עלולה להשפיע על תחום התיירות בכלל.

6.6 **מצב כלכלי**

ככלל, התנהגות המשק, לרבות ענף התיירות והתעופה, מושפעים מהמצב הכלכלי, שכן האמור עשוי להשפיע על תרבות הצריכה. לכן, בעת שהמצב הכלכלי משתפר, ניכר כי ישנה עלייה בתרבות הצריכה, לרבות של חבילות נופש. מנגד, מצב כלכלי ירוד ומיתון במשק העולמי בכלל ובמשק הישראלי בפרט עלולים לגרום לירידה בביקושים למוצרי התיירות והתעופה שמשווקת הקבוצה. אשר על כן, מצב כלכלי ירוד עשוי להשפיע באופן שלילי על התוצאות העסקיות של הקבוצה, על נזילותה, על שווי נכסיה, על מצב עסקיה, על יכולתה לחלק דיבידנדים ועל יכולתה לגייס מימון לפעילותה ככל שתידרש לכך, כמו גם על תנאי המימון כאמור.

## 6.7 מחיר הדלק הסילוני

6.7.1 מחיר הדלק הסילוני ("דס"ל") אשר מתאפיין בתנודתיות גבוהה, משפיע במישרין על עלויות הטיסה וכן על עלויות חבילות התיור בכללותן. כאשר מחיר הדלק הסילוני מאמיר, בהתאם גם עלויות הטיסה וחבילות התיור מתייקרים, ולהיפך.

6.7.2 כחלק מהאסטרטגיה שלה, מתמקדת החברה במוצרי תיירות ובפרט ביעדים קרובים בטווח טיסה של עד כ-5.5 שעות מישראל. לפיכך מרכיב הדלק הסילוני ביחס לעלויות חבילת הנופש הוא נמוך יחסית וכך גם ההשפעה של התנודתיות במחיריו. בנוסף, בחלק מחוזי התעופה, כוללת החברה מנגנון הצמדה למחירי הדס"ל על מנת להקטין את החשיפה לשינוי במחיר הדלק הסילוני. כמו כן, החברה מבצעת מעת לעת עסקאות הגנה על מחירי הדלק סילוני, לצורך גידור חלק מתצרוכת הדס"ל החזויה וככל ולהערכת החברה צפוי המחיר לעלות אזי מבצעת החברה עסקת הגנה על תצרוכת הדס"ל בהיקף של בין כ-30% מהצריכה הצפויה בעונת הקיץ. נכון ליום פרסום הדוח לא ביצעה החברה הגנה על תצרוכת הדס"ל לעונת הקיץ. בנוסף, בחוזים עונתיים למכירת מושבים ללקוחות סיטונאיים, כוללת החברה מנגנון הצמדת מחיר לשינויים במחירי הדס"ל. בנוסף לאמור, מרבית מוצריה של ישראייר תעופה כוללים, מעבר לרכיב הטיסה, רכיבים נוספים של שירותי קרקע ואירוח, הנמכרים כמוצר אחד הומוגני. עובדה זאת מקטינה באופן משמעותי את עלות הדלק מסך עלות המוצר התיירותי הומוגני.

6.7.3 יצוין כי מחיר הדלק הסילוני הממוצע בשנת 2025 עמד על סך של כ-2.58 דולר לגלון, ואילו בשנים 2024 ו-2023 עמד על כ-2.64 וכ-2.91 דולר לגלון, בהתאמה.<sup>6</sup> האמור מצביע על ירידה של כ-3% במחיר הדס"ל ביחס ל-2024.

6.7.4 יובהר, כי הדלק סילוני למטוסים הוא אחד ממרכיבי ההוצאה העיקריים של ישראייר תעופה. בשנים 2025, 2024 ו-2023 היוו הוצאות הדס"ל של ישראייר כ-16%, 16% ו-20%, מהוצאות ההפעלה שלה, בהתאמה. נכון למועד פרסום הדוח, מחירי הדס"ל, בהשפעת מבצע "שאגת הארי" שהחל ביום 28 בפברואר, 2026, לרבות סגירה/שיבוש בתנועת כלי שיט במצר הורמוז, אשר הובילה לעלייה חדה במחירי הנפט והתזקיקים בעולם. כתוצאה מכך, נרשמה עלייה מהותית בעלויות הדלק הסילוני. הנהלת החברה נוקטת בצעדים לצמצום החשיפה, לרבות התאמות תפעוליות, בחינת מנגנוני גידור ועדכון תמחור מוצרי החברה, אולם נכון למועד אישור הדוחות קיימת אי-ודאות באשר למשך האירועים והיקפם, ובהתאם להשפעתם העתידית על תוצאות הפעילות, תזרימי המזומנים ורווחיות החברה.

6.7.5 ישראייר תעופה רוכשת דס"ל (לרבות בשדות התעופה בחו"ל) ממספר ספקים אפשריים (למעט בשדות תעופה בהם ישנה בלעדיות לספק מסוים). ספקית הדס"ל העיקרית של ישראייר תעופה בנתב"ג הנה חברת דור אלון, אשר סיפקה לה בשנת 2025 סך של כ-53%, מסך צריכת הדס"ל של ישראייר בארץ ובחו"ל, ובשנים 2024 ו-2023 סך של כ-58% כ-65%, מסך הצריכה כאמור.

<sup>6</sup> מדד בלומברג <https://www.bloomberg.com/markets/commodities>

6.7.6 להלן גילוי כמותי להוצאות ישראיר תעופה בגין הדלק הסילוני :

2024	2025	
22.1	33.6	כמות גלונים - במיליונים
60.0	87.6	עלות הרכישה (ללא פעולות גידור) - מ' דולר
2.64	2.38	מחיר ממוצע לגלון בתקופה - דולר לגלון*
19%	17%	שיעור ההוצאות מעלות המכר

\* מחיר דס"ל ממוצע בנתב"ג. מחיר התדלוק בשדות תעופה בחו"ל יקר בכ-11% בממוצע.

6.7.7 לעניין זה, יצוין כי בחודש יוני, 2025, נכנסו לתוקפן תקנות הטיס (יישום הוראות נספח 16 לאמנה לעניין פליטות CO<sub>2</sub>), תשפ"ה-2025, הקובעות, בין היתר, תקני פליטת CO<sub>2</sub> חדשים. תקנות אלו נקבעו בהתאם להנחיות שקבע The Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA) של ארגון התעופה הבין-לאומי (ICAO). נכון למועד הדוח, הכירה הקבוצה בהפרשה בסך של כ- 2.4 מיליון דולר, באופן שסך של כ- 1.3 מיליון דולר נזקף בסעיף הוצאות דלק בשנת 2025, בגין תחזית הפליטות בתקופת הדוח וכן, סך של כ- 1.1 מיליון דולר נזקף כהוצאה בסעיף הכנסות אחרות, נטו, בשנת 2025 בגין תחזית פליטות CO<sub>2</sub> לשנים קודמות. לפרטים נוספים בקשר עם CORSIA, ראו סעיף 19.19 לדוח זה.

6.8 תנודות בשערי חליפין

6.8.1 עיקר פעילותה של החברה ומרבית הסכמיה הם במטבע דולר. רווחיות החברה מושפעת באופן ישיר, בין היתר, מתנודות של מטבעות השקל והאירו, ביחס לדולר, כאשר החשיפה לשקל הנה בקשר עם הוצאות השכר השוטפות, הוצאות תפעוליות נוספות הנקובות במטבע שקל, וכן בגין התחייבויות מאזניות, בעיקר בגין התחייבויות לעובדים, אג"ח להמרה והלוואות שקליות שנטלה דיזנהאוז תיירות הנכנסת, ואילו החשיפה לאירו הינה בשל רכישת שירותי קרקע, תשלומים למחכירים ותשלומים לשדות, ביעדים השונים באירופה בעוד שעיקר הכנסות החברה הן בדולר.

6.8.2 החברה חשופה לעלייה בערכו של השקל ביחס לדולר. ייסוף של השקל ביחס לדולר מגדיל במונחים דולריים את ההוצאות השוטפות ואת הוצאות המימון בגין שיערוך יתרות הלוואות/אגרות חוב (סדרה א) שקליות. בשל העובדה כי מרבית מכירותיה של החברה, כוללות מרכיבי אירוח תיירותיים, ובשים לב כי עיקר פעילות החברה הינו באירופה, ליחסי ההמרה של הדולר (המחיר בו נקוב המוצר ללקוח), מול האירו (המחיר בו רוכשת החברה חלק משירותיה כאמור לעיל), השפעה ניכרת על תוצאותיה הכספיות.

6.8.3 בהתאם, תנודות בשער מטבע הדולר האמריקאי, עשויות לגרום לצורך בעדכון מחירי המכירה של הקבוצה, באופן אשר עשוי להשפיע על מעמדה התחרותי של ישראיר ולגרום לשינויים ברווחיותה, ובהתאם, עשויות להיות בעלות השפעה מהותית על הכנסות ותוצאות ישראיר. לשם צמצום ההשפעה של תנודות בשערי חליפין לתוצאותיה, החברה מבצעת עסקאות הגנה מעת לעת, לפי שיקול דעת ההנהלה ובהתאם לצרכיה. על פי נתוני בנק ישראל, בשנת 2025 שער הממוצע של הדולר היה 3.4529 ש"ח, נמוך ב- 6.7% לעומת שנת 2024 (3.699 ש"ח). לחברה אין מדיניות קבועה לגבי הגנות על שערי החליפין למעט הפעילות הפנים ארצית אשר מהווה הגנה טבעית לחשיפת ההוצאות השקליות למול



ההכנסות השקליות בתחום פעילות זה. יצוין כי בקשר עם הנפקת אגרות החוב (סדרה א) בסך של כ- 100 מיליון ש"ח ערך נקוב, נכון למועד דוח זה, לא ביצעה ישראייר תעופה הגנה לשערי החליפין.

6.8.4 נכון ליום 31 בדצמבר 2025 שער החליפין של השקל אל מול הדולר עמד על כ-3.19 ש"ח לדולר, ואילו ביום 31 בדצמבר 2024, עמד שער החליפין כאמור על כ-3.65 ש"ח לדולר. כמו כן, נכון ליום 31 בדצמבר 2025, עמד שער החליפין של האירו מול הדולר על כ-1.174 דולר לאירו, ואילו ביום 31 בדצמבר 2024, עמד שער החליפין כאמור על כ-1.041 דולר לאירו.

6.8.5 יצוין, כי שנת 2025 אופיינה בתנודתיות בשער החליפין, בין היתר לאור השפעת המלחמה. עם זאת, שערי החליפין של הדולר למועד הדוח (3.19 ש"ח) וסמוך למועד פרסום הדוח (3.1091 ש"ח) נמוכים יותר מרמתו ערב פרוץ מלחמת חרבות ברזל (3.85 ש"ח). נכון למועד פרסום הדוח, ניתן לראות כי מגמת ההיחלשות בשער הדולר ממשיכה לשנת 2026, על אף מבצע "שאגת הארי".

#### 6.9 תנודתיות בשערי הריבית

לקבוצת ישראייר התחייבויות הנושאות ריבית משתנה אשר מייצרות חשיפה לשינויים בשיעורי הריבית. התחייבות הקבוצה בגין מסגרות האשראי השוטפות וההלוואות לזמן ארוך מבוססות בעיקר על ריבית ה-SOFR, בהתאם למטבע ההתחייבות. לפרטים נוספים, לרבות בדבר ירידת שיעור ריבית ה-SOFR, וה- הפריים, ראו באור 1(ז) לדוחות הכספיים.

#### 6.10 הסדרים רגולטוריים ובין מדינתיים

תחום התעופה נתון לרגולציה מסדירה, כגון הצורך ברישיונות, אישורים וזכויות להפעלת טיסות, סוגי טיסות, מגבלות ותנאים אחרים. שינויים רגולטוריים עשויים להשפיע על היקף התחרות בתחום ועל הרווחיות. לפרטים בדבר ההסדרים הרגולטוריים להם כפופה החברה ראו סעיף 25.4 להלן.

#### 6.11 אבטחה

6.11.1 הדין דורש מחברות תעופה ישראליות להפעיל טיסות בכפוף להנחיות האבטחה המקצועיות של הרגולטור (שירות ביטחון כללי) ובאמצעות יחידת אבטחת התעופה הפועלת תחת קבוצת אל על כדי שזו תעניק לחברה שירותי אבטחה בטיסותיה.

6.11.2 לפיכך, בהפעלת טיסות תחת קוד ההפעלה של החברה, קיימת לחברה תלות בלעדית ביכולתה של יחידת האבטחה של אל על לספק את שירותי האבטחה ליעדים השונים ובמועדים השונים. האמור לעיל מהווה גורם מעכב אשר משפיע על הגמישות התפעולית של החברה בפתיחת יעדים חדשים, גוזר אילוצי הפעלה על מטוסי החברה, ודורש ביצוע שינויים תכופים. יתרה מכך, החובה לעיל קיימת אך ורק עבור חברות תעופה ישראליות וכך נוצר יתרון מובנה לפעילות חברות התעופה הזרות אשר אינן נדרשות לספק שירותי אבטחה כאמור.

6.11.3 באוגוסט 2021, אישרה הממשלה הקלה מהותית בדרישות הביטחוניות לטיסות המופעלות בקוד החברה והמבוצעות באמצעות מטוסים זרים בחכירה רטובה. הקלה זו, מאפשרת גמישות תפעולית, בעיקר בעונות הקיץ, ומקטינה את תלות החברה בהפעלת טיסות בקוד זר לאור מגבלות הביטחון.

6.11.4 לפרטים בדבר ההסכם בין ישראייר ומדינת ישראל בדבר קבלת מקדמות בגין הטסת עובדי מערך

הביטחון לתקופה של 20 שנה, ראו סעיף 5.3.5.7 לדוח התקופתי של החברה לשנת 2021 ובאור 21(ב) בפרק ג' בדוח התקופתי לשנת 2025. ביום 2 באפריל 2025, הושגו הבנות בין הצדדים ביחס להגבלות חלוקה החלות מכוח ההסכם הנ"ל, נחתמה תוספת להסכם, במסגרתה שונו חלק מהמגבלות החלות על ישראייר מכוח ההסכם.

הערכות החברה בדבר השפעה השלילית של הגורמים החיצוניים לעיל, מהוות מידע צופה פני עתיד. הערכות החברה מבוססות על מידע הקיים בחברה ותוכניות החברה, נכון למועד פרסום דוח זה. אין כל ודאות כי הערכות החברה ביחס לכל אחד מהגורמים המפורטים לעיל או השפעותיהם על פעילות החברה ועסקיה תתממשנה, במלואן או בחלקן. ההשפעה בפועל עשויה להיות שונה באופן מהותי מזו שנחזתה כאמור. במסגרת הגורמים הפוטנציאליים לאי התממשות הערכות ותחזיות הקבוצה נכללים, בין היתר, שינויים רגולטורים בתחום התעופה, שינוי בתנאי השוק, בתנאים הכלכליים, המדיניים והפוליטיים, ומכלול גורמי הסיכון של החברה, כמפורט בסעיף 25 להלן.

6.12. התנועה בענף התעופה הבינלאומי

6.12.1 תחזית ארגון חברות התעופה הבינלאומי (IATA) לשנת 2026

ארגון חברות התעופה הבינלאומי IATA, מפרסם באופן שוטף עדכונים ותחזיות ביחס לפעילות ענף התעופה הבינלאומי, כאשר עדכונים אלו כוללים נתונים לגבי שנים עברו, כגון כמות נוסעים, רווחים, הוצאות, פליטות CO<sub>2</sub>, הוראות בטיחות וכן צפי נתונים לשנים הבאות.

בחודש דצמבר 2025 פרסם IATA את התחזית הפיננסית שלו לתעשיית התעופה העולמית לשנת 2026<sup>7</sup>. התחזית מצביעה על צמיחה משמעותית ושבירת שיאים בענף התעופה האזרחית.

על פי התחזית, הרווח הנקי של תעשיית התעופה לשנת 2026 צפוי להגיע לכ-41 מיליארד דולר, המשקף שיעור רווח נקי של כ-3.9%. הרווח לשנת 2025, אשר עמד על כ-39.5 מיליארד דולר, הינו בשיעור זהה. העלייה ברווחיות צפויה למרות האתגרים המתמשכים בענף, ובהם קשיים בשרשראות האספקה, מחסור בחלפים ועיכובים בייצור מטוסים.

עוד עולה מהתחזית, כי סך הכנסות התעשייה צפוי להיות כ-1.053 טריליון הדולר, עם גידול של כ-4.5% ביחס לשנת 2025, בה חצה סך ההכנסות לראשונה את טריליון הדולר, שנה זו שיקפה את ההתאוששות של הענף ואת הביקוש הגובר לטיסות לאחר מגפת הקורונה.

בנוסף, מספר הנוסעים צפוי להגיע לשיא של כ-5.2 מיליארד נוסעים בשנת 2026, עלייה של כ-4.4% לעומת שנת 2025. ההכנסות מנוסעים צפויות להגיע לכ-751 מיליארד דולר ולהוות כ-71% מסך הכנסות התעשייה. הרווח הנקי הממוצע לנוסע צפוי לעמוד על כ-7.9 דולרים, ללא שינוי משנת 2025.

הרווח התפעולי של התעשייה צפוי להגיע לכ-72.8 מיליארד דולר, עם שיעור רווח תפעולי של כ-6.9%. עם זאת, התשואה על ההון המושקע (ROIC) צפויה לעמוד על כ-6.8% בלבד, נתון הנותר נמוך מעלות ההון הממוצעת של הענף.

התחזית מצביעה גם על פערים אזוריים ברווחיות. חברות התעופה במזרח התיכון צפויות להוביל

<sup>7</sup> קישוריות לתחזית יאטא <https://www.iata.org/en/pressroom/2025-releases/2025-12-09-01>

בביצועים, עם שולי רווח נקי קולקטיביים של כ-9.3%. באירופה צפוי להיווצר הרווח הכולל הגבוה ביותר במונחים אבסולוטיים, בעוד שב-2025 שבצפון אמריקה היה הרווח הגבוה ביותר.

סקר דעת קהל שערך הארגון מצביע על רמת שביעות רצון גבוהה של נוסעים: כ-97% מהנשאלים הביעו שביעות רצון מחוויית הטיסה שלהם, ו-90% הסכימו כי קישוריות אווירית היא מרכיב קריטי לכלכלה העולמית.

לסיכום, התחזית מצביעה על כך שתעשיית התעופה העולמית צפויה להגיע בשנת 2026 לשיאים חדשים הן בהכנסות והן במספר הנוסעים. עם זאת, למרות הצמיחה, רמת הרווחיות בענף נותרת נמוכה יחסית בשל אתגרים תפעוליים מתמשכים ושולי רווח צרים.

הערכות ואומדני IATA לגבי תעשיית התעופה, על כל רבדיה, הן מידע צופה פני עתיד. נתונים אלו עשויים בפועל להיות שונים מהמציאות בפועל, אף באופן מהותי, זאת בעקבות גורמים רבים לרבות, אך לא רק, התמודדות העולם עם שינויים בסטטוס הביטחוני, בסטטוס הכלכלי והסטטוס הפוליטי. כמו כן יודגש כי מידע זה אינו נסמך על הערכות החברה, לרבות ישראיר תעופה, אלא על הערכותיה של IATA בלבד.

#### 6.13 גילוי כמותי לפעילות התעופה ולפעילות התיירות של ישראיר לשנים 2024-2025

6.13.1 תעופה בינלאומית ופנים ארצית. להלן הנתונים בדבר פעילות התעופה הבינלאומית והפנים ארצית של החברה בין השנים 2024-2025:

2024	2025	פעילות בינלאומית ופנים ארצית
1.7	2.3	קטעי נוסע - במיליונים
11.6%	11.9%	נתח שוק *
2,347	3,706	RPK - במיליונים
2,863	4,805	ASK - במיליונים
79.48%	77.12%	PLF**
24,296	37,056	שעות טיסה

\* נתח השוק מהווה את פעילות 6H בלבד (קוד החברה)  
 \*\* PLF - מחושב לפי כמות הטסים בפועל בטיסות ישראיר.

6.13.2 תיירות בינלאומית ופנים ארצית. להלן הנתונים בדבר פעילות התיירות הבינלאומית והפנים ארצית של החברה בין השנים 2024-2025:

2024	2025	פעילות בינלאומית ופנים ארצית
547	824	מספר לינות - באלפים
128	183	מספר נוסעים בחבילות - באלפים
982	1,075	מחיר ממוצע לחבילה - בדולר

6.14 גילוי בנושא בטחון תעופתי

6.14.1 **הסדרי ביטחון במטוסיה החדשים של החברה הבת.** החברה הבת הודיעה לאופק, גוף אבטחת התעופה הישראלית, על כוונתה להצטייד במטוסים נוספים ולהפעיל בסך הכל כ-9 מטוסים בהפעלה עצמית, וביקשה, כנדרש, כיסוי אבטחתי לטיסות שתוכננו לביצוע באמצעות 2 המטוסים החכורים הנוספים. בתגובה קיבלה החברה הודעה לפיה משתמע כי רק חלק קטן מהטיסות שהוגשו אושרו על ידי מערך אבטחת התעופה הישראלית. החברה סבורה כי באחריות גורמי הביטחון ומשרד התחבורה למצוא את המקורות התקציבים הדרושים לצורך קיום לוח הטיסות המלא של המטוסים או לחילופין להקצות ולארגן מחדש את תקציב אבטחת התעופה הישראלית, באופן שייתן ביטוי לשינוי בנתחי השוק של החברות הישראליות, בדגש על קצב הצמיחה המואץ של ישראייר תעופה שגדלה מכ-800 אלף נוסעים בשנת 2019 לכ-2.1 מיליון נוסעים בשנת 2025.

6.14.2 **השתתפות המדינה בהוצאות אבטחת התעופה.** במהלך השנים, התקבלו מספר החלטות ממשלה, אשר שינו את שיעורי ההשתתפות של המדינה בהוצאות הביטחון של חברות התעופה הישראליות וקבעו תנאים שונים לתחולה ("שיעור השתתפות המדינה"). ביום 2 במרס, 2025, התקבלה החלטת ממשלה בה הוחלט, בין היתר, כי שיעור השתתפות המדינה יפחת בהדרגה ("החלטת הממשלה בדבר שיעור השתתפות באבטחה"), ביום 2 באפריל, 2025, נחתם כתב התחייבות בין המדינה לחברת הבת, ישראייר, לפיו בתקופה שבין 1 בינואר 2025 ועד ליום 31 בדצמבר, 2031 יופחת שיעור השתתפות המדינה בתקציב אבטחת התעופה של ישראייר, וכן יעלה שיעור השתתפות ישראייר בעלויות תקציב אבטחת התעופה, כדלקמן:

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

יצוין, כי סכום נשיאת ישראייר תעופה בעלויות תקציב אבטחת התעופה לא יעלה על תקרת תשלום שנתית של 2 מיליון דולר (נכון לשנת 2025). על אף האמור לעיל, ככל שסכום נשיאת ישראייר יעלה בשנה קלנדרית כלשהיא על תקרת התשלום כאמור, שיעור ההשתתפות יהיה 97.5% ושיעור הנשיאה יהיה 2.5%, זאת ביחס לעלויות תקציב אבטחת התעופה העודפות מעבר לתקציב אבטחת התעופה המשקף את תקרת התשלום. תקרת התשלום תהיה צמודה למדד המחירים לצרכן בישראל. בנוסף,

בכל אחת מהשנים 2028 ו-2030 תקרת התשלום המתואמת תגדל בסך של 70 אלף דולר נוספים ("תקרת התשלום המתואמת"). בכפוף לכך שתקציב אבטחת התעופה המיוחס לפעילות ישראיר תעופה בשנה קלנדרית לא יעלה על 150% מתקציב אבטחת התעופה ביחס לפעילות ישראיר תעופה בשנה שקדמה לה. בנוסף, סוכם בין הצדדים עדכון השתתפות המדינה בעלויות התקורה בהן נושאת ישראיר מידי שנה כמתן מענה לביטחון התעופה הישראלי, החל משנת 2025, ראו באור 24(א)(6) לדוחות הכספיים.

#### 6.15. חברות קבוצת ישראיר

להלן פרטים נוספים על אודות מחזיקים בחברות הקשורות לחברה אשר למיטב ידיעת החברה ו/או ישראיר תעופה, מחזיקים נכון למועד דוח תקופתי זה בלמעלה מעשרים וחמישה אחוזים מהון המניות המונפק והנפרע או מכוח ההצבעה או מהסמכות למנות דירקטורים: באילו מהחברות הקשורות של החברה כמפורט בסעיף 1.4 לעיל:

שמות חברות הבנות של ישראיר	שם מחזיק	שיעור החזקה
המילניום השלישי תיירות ונופש החזקות בע"מ	סימן טוב עובדיה	48.74%
דרכים תיירות ש.כ. בע"מ	א.א.ד.ג. תיירות בע"מ	49%
דרכים טראוולס יש. דא. שותפות מוגבלת	א.א.ד.ג. תיירות בע"מ	49%
בירד <sup>8</sup>	Bird Aerosystems Ltd	12.5%
פי.טי.סי - פיפל טרוול קלוור בע"מ	תבל החזקות והשקעות בע"מ	49%
סקי דיל בע"מ	רונן כץ גיל גינת רונן כץ בע"מ	49%
Brown Pythagorion Hotel SMSA - Opcו (לא פעילה)	ריגיטו לימטד וארבטיליו לימטד	75%
Brown Chaina Hotel SMSA - Opcו (לא פעילה)	ריגיטו לימטד וארבטיליו לימטד	75%
HB Crete 1 SMSA - ProPco	Fropico Limited	75%
Blue & White Services and Hotels - Hotel Enterprises SA - PropCo	Medifol Limited	75%
Zinon Hotel and Touristic	Corfiesia Limited	75%

<sup>8</sup> יצוין כי מדובר בחברה אשר מקום התאגדותה ומושבה בקפריסין. מניות מיעוט אלה כפופות לאופציה של המחזיק בהן למוכרן לחברה בהתאם לתנאי ההסכם וכמפורט בסעיף 1.5.1 לעיל.

שיעור החזקה	שם מחזיק	שמות חברות הבנות של ישראייר
		<b>Enterprises AMSA - PropCo</b>
75%	<b>Nitanela Limited</b>	<b>City Museum SMSA - PropCo</b>
75%	<b>Gemefin Limited</b>	<b>Pythagorion SMSA - PropCo</b>

6.15.1

החברה ממקדת את פעילות השיווק שלה באמצעות המותג המרכזי - "ישראייר" המיועד לקהלי מטרה מוגדרים וממוקדים. באמצעות המותג המרכזי, משווקת ישראייר תעופה חבילות טיסה ונופש, הכוללות שירותי לינה ואירוח. כדי למקד את פעילויות השיווק והמכירה בקרב סגמנטים וקהלי מטרה ייחודיים, בעלי העדפות וטעמים שונים, הקימה ורכשה ישראייר תעופה מספר חברות בנות, המשרתות קהלי מטרה שונים, באמצעות מותגי משנה.

להלן תיאור פעילות החברות הבנות והמותגים:

(א) **דיזנהאוז - יוניתורס תיירות נכנסת 1998**. תיירות נכנסת לישראל באמצעות חברת דיזנהאוז - יוניתורס תיירות נכנסת 1998 בע"מ (להלן: "דיזנהאוז תיירות נכנסת"). חברה זו עוסקת במתן שירותי תיירות נכנסת לישראל לבודדים, קבוצות ומשלחות ממגוון ארצות ויעדים.

(ב) **נתור**. טיולים מאורגנים ביעדים בינלאומיים לישראלים באמצעות המותג נתור מקבוצת ישראייר, המציע טיולים מאורגנים לקבוצות ברישום עצמאי ולקבוצות "סגורות" ברישום מוסדי לארגונים.

(ג) **סקי דיל בע"מ**. תיירות סקי ביעדים מובילים באירופה עבור ישראלים באמצעות חברת סקי דיל בע"מ - סיטונאית תיירות, אשר עוסקת בייצור, שיווק, מכירה והפצה של חבילות סקי לאתרים ברחבי אירופה לבודדים וקבוצות.

(ד) **המילניום השלישי תיירות ונופש החזקות בע"מ**. תיירות בינלאומית לישראלים בגיל השלישי באמצעות החברות בשביל הזהב בע"מ וקרוז תור בע"מ, המאוגדות תחת קבוצת המילניום. החברות עוסקות במכירת שירותי נופש לבודדים ולקבוצות בתחום התיירות היוצאת, במכירת טיולי איכות בקרוזים, שייט נהרות וטיולים יבשתיים לגיל השלישי.

(ה) **דרכים טרוול שותפות מוגבלת**. תיירות גיאוגרפית בינלאומית לישראלים באמצעות שותפות דרכים טרוול שותפות מוגבלת, סיטונאית נסיעות העוסקת בארגון מסעות, משלחות וטיולים בחו"ל.

(ו) **טיילת טרוול בע"מ**. זרוע קמעונאית לשירות לקוחות ישראייר ביעדים בהם ישראייר אינה פעילה ובתיירות בוטיק לישראלים ביעדים בינלאומיים (בתחילת שנת 2025, פעילות טיילת נמכרה לישראייר תעופה).

(ז) **פי.טי.סי - פיפל טרוול קלוור בע"מ**. באמצעותה מספקת החברה שירותי קרקע, באמצעות פלטפורמת קו מערכות וכן עוסקת בתחום הייצור, בנייה, רכש והפצה של מוצרי תיירות שאינם תעופה (כגון בתי מלון, הסעות, אטרקציות, שייט, טיולים ועוד), תרכיב חבילות נופש מגוונות מבוססות טיסות ישראייר או חברות תעופה אחרות, ומפתחת מחלקת קבוצות ואירועים עבור חברות וארגונים וטיולי אינסנטיב עבור לקוחותיה, וזאת באמצעות החזקה משותפת.

6.15.2. להלן פירוט אודות חברות הבנות של ישראליר תעופה בכל הנוגע לרווחים, דיבידנדים, ריבית ודמי ניהול שישראייר תעופה קיבלה ו/או זכאית לקבל לימים 31 בדצמבר 2025 ו-31 בדצמבר 2024 (באלפי דולר):

31 בדצמבר 2025								שם החברה*
ריבית	דמי ניהול	דיבידנד לבעלי זכויות שאינן מקנות שליטה	דיבידנד לבעלי זכויות המקנות שליטה (אלפי דולר)	רווח (הפסד) נקי המיוחס לבעלי זכויות שאינן מקנות שליטה	רווח (הפסד) נקי המיוחס לבעלי זכויות המקנות שליטה	רווח (הפסד) נקי	רווח (הפסד) לפני מס	
-	94	1,388	1,444	2,934	3,054	5,989	8,065	סקי דיל בע"מ
-	-	-	-	(196)	(1,374)	(1,570)	(1,563)	דיזנהאוז יוניטורס תיירות נכנסת (1998) בע"מ
-	10	869	904	1,231	1,281	2,512	3,387	המילניום השלישי תיירות ונופש החזקות בע"מ (***)
-	-	-	549	-	1,316	1,316	1,316	טיילת טרוול שותפות מוגבלת
-	36	-	236	-	1,282	1,282	1,282	דרכים טרוול י.ש. דא. שותפות מוגבלת
-	-	200	208	347	362	709	932	פי.טי.סי - פיל טרוול קלוור בע"מ
47	-	-	-	(535)	3,052	2,516	2,770	בירד אויאיישן LTD (*)
1,448	-	-	-	3,085	11,588	14,673	15,793	ישראליר תעופה ותיירות בע"מ
906	-	25	74	2,270	6,809	9,079	9,079	קבוצת מלוונות בראון (***)
<b>2,400</b>	<b>139</b>	<b>2,481</b>	<b>3,417</b>	<b>9,136</b>	<b>27,370</b>	<b>36,506</b>	<b>40,807</b>	<b>סה"כ</b>

31 בדצמבר 2024								שם החברה
ריבית	דמי ניהול	דיבידנד לבעלי זכויות שאינן מקנות שליטה	דיבידנד לבעלי זכויות המקנות שליטה (אלפי דולר)	רווח (הפסד) נקי המיוחס לבעלי זכויות שאינן מקנות שליטה	רווח (הפסד) נקי המיוחס לבעלי זכויות המקנות שליטה	רווח (הפסד) נקי	רווח לפני מס (הפסד)	
	53	2,555	2,660	2,057	2,141	4,198	4,880	סקי דיל בע"מ
-	-	-	-	(201)	(1,409)	(1,611)	(1,541)	דיזנהאוז יוניטורס תיירות נכנסת (1998) בע"מ
-	133	1,169	1,217	779	811	1,590	1,965	המילניום השלישי תיירות ונופש החזקות בע"מ (**)
-	32	-	134	-	415	415	415	טיילת טרוול שותפות מוגבלת
-	32	-	-	-	(5)	(5)	(5)	דרכים טרוול יש. דא. שותפות מוגבלת
-	-	-	-	311	324	634	805	פי.טי.סי - פילפ טרוול קלוור בע"מ
7	-	-	-	535	1,146	1,681	1,681	בירד אויאיישן LTD (*)
1,390	-	-	-	2,144	25,502	27,645	27,077	ישראיר תעופה ותיירות בע"מ
774	-	-	-	(247)	(742)	(990)	(990)	קבוצת מלונות בראון (**)
<b>2,171</b>	<b>251</b>	<b>3,724</b>	<b>4,010</b>	<b>5,377</b>	<b>28,181</b>	<b>33,558</b>	<b>34,288</b>	<b>סה"כ</b>

(\*) חברה זו הוצגה לפי שיטת האקוויטי עד ליום 30 ביוני 2024, מועד עלייה לשליטה.

(\*\*) ההשקעה בחברה מוצגת על בסיס אקוויטי.

## חלק שלישי - תיאור עסקי התאגיד לפי תחומי פעילות

### 7. תחום התיירות והתעופה הבינלאומית והפנים ארצית

#### 7.1 מידע כללי על תחום הפעילות

פעילות החברה בתחום התיירות והתעופה הבינלאומית והפנים ארצית, מתמקדת בשלושה אפיקי פעילות: (א) תעופה בינלאומית; (ב) תעופה ותיירות פנים ארצית; ו-(ג) שיווק חבילות נופש לחו"ל.

#### תעופה בינלאומית

במסגרת אפיק פעילות זה נעשות הפעולות הבאות: (א) שיווק חבילות נופש לחו"ל הכוללות טיסות ומלון, לרבות במסגרת נופשונים, טיולים מאורגנים, חופשות סקי, טיולים אתגריים וחופשות שיט לקהלי יעד שונים ("חבילות נופש"). פעילות זו נערכת, בין היתר, תחת מותגים שונים, כגון: "ישראייר", "נתור", "סאמר סקול", "סקי דיל", "דרכים", "טיילת", "קרוז תור" ו-"בשביל הזהב"; (ב) הפעלת טיסות למספר יעדים בחו"ל במודל Low Cost הן באמצעות מטוסים בבעלותה, הן באמצעות חכירה של מטוסים מחברות תעופה זרות ושימוש בהם לצורך ביצוע טיסות ישראייר.

#### תעופה ותיירות פנים ארצית

פעילות החברה באפיק זה מתמקדת בשיווק של חבילות נופש באילת וביצוע טיסות לאילת וממנה באמצעות נתב"ג ושדה התעופה רמון. במקביל, משווקת החברה חבילות נופש פנים ארציות הממוקדות בעיר אילת.

במהלך שנת 2019, לאור החלטות הממשלה, חלו שני שינויים שליליים מהותיים בפעילות התעופתית בנתיבים הפנים ארציים, אשר פגעו באיכות המוצר וברמת הכדאיות ללקוח. השינוי הראשון הינו סגירת שדה התעופה במרכז העיר אילת והעתקת הפעילות לשדה התעופה רמון הממוקם ביציאה הצפונית מאילת, כחצי שעה נסיעה מהעיר. השינוי השני הינו סגירת שדה התעופה ע"ש דב הוז בתל אביב והעברת הטיסות היוצאות לאילת לנתב"ג.

סגירת שדות התעופה, כאמור לעיל, הובילה לשינוי בהתנהגות הצרכנית של הטסים לאילת וממנה וכתוצאה מכך השפיעה מהותית על הביקושים לטיסות הפנים ארציות לאילת, אשר הובילו לירידה בשיעורי התפוסה, במחיר הממוצע ולהתאמת היקף ותדירות לוח הטיסות לאילת שמפעילה ישראייר.

כחלק מהתמודדות ישראייר עם השינוי האמור בקו הפנים ארצי לאילת וממנה, קיבלה הנהלת החברה החלטה אסטרטגית של מכירת מטוסי ה-ATR שהיו בבעלותה ומעבר לשימוש במטוסי Airbus בלבד, אשר ישמשו בקו הפנים ארצי כמו גם בקו הבינלאומי. לשיטת החברה החלטה זו מהווה אבן דרך משמעותית בקידום האסטרטגיה של ישראייר בהתמודדות שלה עם סגירת שדות התעופה באילת ובתל אביב.

עדכון צי המטוסים של ישראייר תעופה (משמע, מטוסים בבעלות ישראייר או מטוסים אשר ישראייר התקשרה לגביהם בהסכם חכירה יבשה) ועשיית שימוש בצי מטוסים אחיד המורכב אך ורק ממטוסי Airbus A320, עשוי לשיטת הנהלת החברה, להשיא ערך רב לישראייר תעופה, להיטיב עם לקוחותיה ועשוי לתרום ליעילות צי המטוסים שלה.

בהמשך לאמור וכחלק מהתוכנית האמורה, השלימה ישראייר תעופה קליטת 3 מטוסי Airbus A320 לצי המטוסים שלה בשנים 2024 ו-2025. בהתאם, ישראייר עושה שימוש במטוסי ה-Airbus A320 במסגרת טיסותיה לשדה התעופה שברמון. בנוסף, ביצעה ישראייר שורה של צעדים ארגוניים וניהוליים ובהם צמצום כוח האדם בשירותי הקרקע, הגדלת הפעילות הבינלאומית ומכירת מוצרים נלווים.

#### נתח שוק חבילות נופש לחו"ל

יכולת ההערכה של קבוצת ישראייר לגבי נתח השוק שלה באפיק הפעילות של שיווק חבילות נופש לחו"ל מוגבלת. חברות רבות, הפועלות בתחום התיירות והמשווקות חבילות נופש לחו"ל, הן חברות פרטיות ולפיכך המידע על היקף פעילותן מוגבל. עם זאת, מעריכה קבוצת ישראייר (על בסיס הניסיון של הנהלת ישראייר והיכרותה את הענף), כי נתח השוק שלה בתת תחום פעילות זה עמד בשנת 2025 עמד על בין 10% ל-20% חבילות הנופש אותן משווקת ישראייר מתבססות על מטוסי ישראייר, מטוסים בבעלותה וכן מטוסים חכורים בחכירה רטובה וסדרות טיסה והקצאות מושבים אותם רוכשת ישראייר בחברות זרות. לפיכך, נתח השוק של ישראייר בתחום חבילות הנופש גדול מנתח השוק של ישראייר בתחום התעופה בנתב"ג.

#### 7.1.1 **מבנה תחום הפעילות ושינויים החלים בו**

##### תעופה ותיירות בינלאומית

אפיק זה מאופיין ברמת תחרות גבוהה ובדינמיות רבה. המוצרים והשירותים המשווקים משתנים בהתאם לביקושים הנגזרים מטעמי הצרכנים, משינויים גיאופוליטיים ומהתפתחות הסכמי תעופה גלובליים ובי-לטרליים. בעשור האחרון התפתח הענף בשלושה ממדים:

- (1) **הסכמי תעופה**. בעקבות הסכם השמיים הפתוחים אשר נחתם בין ישראל והאיחוד האירופי ואושר על-ידי ממשלת ישראל בשנת 2013 ("הסכם שמיים פתוחים"), הוסרו מרבית המגבלות על כמות המובילים ותדירויות הטיסה. כתוצאה מהאמור החרפה התחרות, כאשר קיבולת המושבים עלתה בחדות וכמות החברות הפוקדות את נמל התעופה בן גוריון הגיעה לשיאה. לאור האמור, ההיצע עלה משמעותית וחלה ירידה משמעותית במחירים אשר גררה שינוי דרמטי בהרגלי הטיסה והנופש בקרב הצרכנים.
- (2) **חברות Low Cost**. חברות תעופה קיימות וחדשות הגדירו מחדש את רמת השירות בטיסה ואת מודל התמחור, המכירה וההפצה. חברות אלו מציעות טיסות במודל Low Cost, הצטיידו במטוסים חדישים ויעילים והחלו לפתח יעדי משנה במקביל ליעדים "הקלאסיים" והמוכרים. כתוצאה מכך, נפתחו שדות תעופה רבים באירופה אשר אפשרו להרחיב את סל המוצרים ולהגביר את תנועת הנוסעים.
- (3) **טכנולוגיה**. התגברות השימוש באתרי אינטרנט ואפליקציות שונות המאפשרות השוואה בין האפשרויות השונות העומדות לבחירה על ידי הלקוח והרכבה עצמית של חבילת נופש באמצעות רכישה של כרטיס הטיסה והמלון.

### תעופה ותיירות פנים ארצית

בפעילות התעופה הפנים ארצית פועלות שלוש חברות תעופה, המשווקות טיסות יומיות וחבילות בנתיב נתבי"ג-אילת ומשרתות את ציבור הנופשים ותושבי העיר אילת המבקשים להגיע למרכז. ארקיע מובילה את השוק הפעילות הפנים ארציות בנתח שוק המגיע לכ-68% משוק זה לשנת 2025. ארקיע מפעילה בנתיב הפנים ארצי מטוסי סילון בלבד בעלי קיבולת הטסה של 110-230 מושבים למטוס.

החברה בחרה לאמץ אסטרטגיה שונה, במסגרתה היא מפעילה מטוסי סילון (AirBus) בעלי 180 מושבים, אשר מקנה לה את היתרונות הבאים:

(1) מבנה עלויות נמוך המאפשר הוזלת מחירים ללקוח הסופי;

(2) יתרון תפעולי המאפשר תוספת תדירויות לשיפור המוצר וזמינותו ללקוח הסופי.

#### **7.1.2 מגבלות, חקיקה, תקינה ואילוצים מיוחדים החלים על תחום הפעילות**

7.1.2.1 תחום התעופה נתון לרגולציה משמעותית, המסדירה את פעילותו בתחומים רבים, כגון בתחום הרישוי וההפעלה, בתחום ההסמכה ובתחום הבטיחות. רישיונות, אישורים וזכויות להפעלת טיסות, מגבלות ותנאים עלולים להשפיע על היקף התחרות בתחום, על אופן ניצול המטוסים, ההשקעות עתירות ההון ועל הרווחיות. בנוסף, ייתכנו שינויים חיצוניים בתנאי השוק, אשר עלולים לחול על החברה בתחום התיירות הבינלאומית והפעילות הפנים ארצית.

7.1.2.2 ביום 7 בנובמבר, 2025 פרסם משרד האוצר את טיוטת התוכנית הכלכלית לשנת 2026, הכוללת צעדים רגולטוריים ומיסויים שונים, וביניהם צעדים בעלי זיקה ישירה לפעילות החברה בתחומי התעופה, התיירות והמיסוי. לפרטים נוספים בדבר צעדים רגולטוריים אלו בתחום הפעילות, ראו סעיף 19.19 להלן.

**בשלב מקדמי זה לא ניתן להעריך את ההשפעות של טיוטת התוכנית הכלכלית על החברה המפורטות לעיל, שכן המדובר בטיוטה אשר טרם הובאה לאישור הממשלה, וכפופה, בין היתר, להשלמת אישור התקציב במליאת הכנסת, ככל שיאושר, ועל כן נוסח ההצעות המפורטות לעיל עשויות להשתנות. כמו כן, ישראייר תעופה ניסחה מכתב מטעמה אשר התייחס לטיטות התוכנית הכלכלית שפורסמה.**

7.1.2.3 בנתיב הפנים ארצי, בטיסות בין נתבי"ג ואילת קיימת החרגה, כנגזר מהסכמי השמיים הפתוחים, ומובילים זרים אינם רשאים להפעיל טיסות בקו זה.

7.1.2.4 לפרטים נוספים בדבר החקיקה, הרגולציה והמגבלות החלות על החברה בתחום הפעילות ראו סעיף 25 להלן.

7.1.3 **שינויים בהיקף הפעילות בתחום וברווחיותו; התפתחויות בשווקים של תחום הפעילות ובמאפייני הלקוחות**

### תעופה בינלאומית

החל משנת 2013 אימצה החברה אסטרטגיה תפעולית ומסחרית במסגרתה התאימה את מתאר ההפעלה של מטוסיה למודל Low Cost והגבירה משמעותית את קצב מכירת שירותי התיירות במקביל לטיסה וכחלק מחבילה כוללת של שירותים ללקוח הסופי. כתוצאה מכך הציגה החברה גידול עקבי

בהיקף הפעילות בתחום התיירות והתעופה הבינלאומיים. הגידול כאמור נבע הן מגידול בשוק התיירות הבינלאומית והן מגידול בחלקה של החברה בשוק זה כתוצאה מהפעולות המפורטות לעיל.

מאז שנת 2013, מתמודדת החברה עם השחיקה המתמדת ברווחיות, לאור התחרות הגוברת בענף והסכמי השמיים הפתוחים באמצעות ארבעה כיווני פעולה:

- (1) הפחתה מתמדת של הוצאות תפעוליות;
- (2) שינוי בחינה וגיוון יעדי הנופש הפעילים של ישראייר תעופה;
- (3) פיתוח מוצרים נלווים הנמכרים כחלק ממכלול השירותים בטיסה (כבודה, הושבה, מזון בטיסה ועוד);
- (4) רכישת חברות ופעילויות בתחום התעופה והתיירות.

כמו כן, היקף הפעילות בתחום זה מושפע ישירות מאירועים גאופוליטיים. לפרטים נוספים בדבר השפעת מלחמת "חרבות ברזל", מבצע "עם כלביא" ומבצע "שאגת הארי" על פעילות החברה ראו סעיף 6.1 לעיל.

#### תעופה ותיירות פנים ארצית

בשנת 2019 נסגר שדה התעופה באילת והועבר לשדה התעופה רמון המרוחק כ-20 ק"מ מהעיר אילת. ביום 1 ביולי, 2019, נסגר שדה דב. אלה שינויים אשר השפיעו באופן שלילי על הביקושים לטיסות לאילת וממנה בשל הריחוק של שדות התעופה ממרכזי הערים.

היצע ומגוון חדרי המלון באילת הינו יציב. לאורך השנים האחרונות, לא נפתחו בעיר מלונות חדשים ואטרקציות תיירותיות ולפיכך הביקוש למוצר התיירותי בעיר הינו יציב. כדאיות הפעלת הקו לאילת וממנה שהיווה נתח משמעותי בפעילות החברה ורווחיותן ירדה משמעותית. כתוצאה מכך, החברה וארקיע הקטינו את תדירות הפעילות לאילת וממנה והפנו חלק מהקיבולת לנתיבים הבינלאומיים.

פעולות אלו, הביאו לכך כי נכון למועד דוח זה, נתח השוק של החברה בקו זה, בשנת 2025 היווה 29% לעומת נתח שוק של 33% בשנים 2023-2024.

במהלך חודש מאי 2024, נתקבלה החלטת ממשלה לפיה יוקצו כ-20 מיליון שקלים, בעבור סבסוד הטסת תושבי אילת בשנים 2024 ו-2025. במסגרת תוכנית הסבסוד, שהושקה ע"י משרד התחבורה בחודש יוני 2024, תושבי אילת וחבל אילת יזכו למחיר טיסות מסובסד משדה התעופה רמון של 99 ש"ח לכיוון. לפי הסיכום שהושג, רת"א תשלם סכום של 101 ש"ח על כל נוסע שיממש טיסה בכרטיסים אלו. במסגרת תוכנית הסבסוד, רת"א הודיעה לחברה כי היא עשויה לקבל עד כ-10 מיליון שקלים (5 מיליון שקלים מדי שנה), אם היא תאפשר לתושבי אילת להנות מסבסוד המחירים כאמור נכון ליום פרסום הדוח, המדינה האריכה את סבסוד הטסת תושבי אילת עד ליום 28 במרס 2026.

#### שיווק חבילות נופש לחו"ל

התפתחותו המואצת של ענף התעופה, במקביל לעלייתה של הכלכלה השיתופית, הביאו להתפתחותן של רשתות בתי מלון, המציעות מגוון רחב של מוצרי אירוח, לרבות אפשרויות לינה חלופיות, המוצעות

ללקוחות באופן נגיש באמצעות אתרי האינטרנט אשר מקלים על הצרכן את ההרכבה והרכישה העצמאית של חבילת הנופש. חלופות הלינה כאמור, בשילוב הנגישות הגבוהה למספר רב של מוצרים וההתפתחות הטכנולוגית המאפשרת הזמנה ישירה באינטרנט, מאיצים בפני הלקוח את האפשרות להרכבה עצמאית של חבילות נופש. אולם, על אף הפופולאריות הגוברת של ביצוע הזמנות דרך האינטרנט והרכבה עצמית של חבילות תיירות, לקוחות נוטים עדיין להסתייע בסוכני נסיעות מקומיים אשר הגבירו את פעילותם בערוץ האינטרנטי נוכח המגמות לעיל, וכן במקרים בהם הלקוח מעדיף לקבל שירותי ייעוץ וטיפול בשינויים, העומדים לרשות הלקוח בשפה העברית בעת פנייה לסוכן נסיעות או ברכישה של חבילת תיירות קיימת.

ביעדים מסוימים המוגדרים כיעדי "דילים" וביעדים חדשים לקהל הישראלי וכן עבור מוצרים מורכבים יותר (כגון טיולים מאורגנים, טיולי סקי, קרוזים, טיולים אתגריים, חבילות ספורט ומופעים) יעדיף הלקוח לרכוש מוצרים מובנים (חבילות) על פני אפשרות של הרכבה עצמית. חבילות אלה מאפשרות להזיל את העלות ללקוח, זאת בשל כוח הקנייה של הסיטונאים וההתחייבות עבור רכישת חדרים ושירותים מראש.

#### 7.1.4 שינויים טכנולוגיים המשפיעים מהותית על תחום הפעילות

משבר הקורונה האיץ באופן דרמטי את השימוש באתרי האינטרנט. קהלי מטרה שבעבר נרתעו מלבצע הזמנות אינטרנטיות והעדיפו באופן מובהק לרכוש את השירות באופן טלפוני או פרונטלי אימצו את השימוש בערוץ הטכנולוגי. תהליך כלל עולמי זה, אשר לפי מומחים האיץ את אימוץ השימוש הדיגיטלי בכחמש שנים, הביא לשינוי דפוסי ההזמנה והקשר עם הלקוחות.

החברה פיתחה ושיפרה את אתר האינטרנט והשיקה שירותים המאפשרים ללקוח עצמאות מוחלטת ברכישת הכרטיס, שינוי מועד הטיסה, ביצוע צ'ק אין עצמאי ורכישת מוצרים נלווים כגון: כבודה, ביטוח ביטול ועוד.

בתוך שנה, רוב מוחלט של הפעילות עבר לממשקים דיגיטליים, עובדה שהורידה באופן חד את כמות העובדים העוסקים במכירה ותמיכה ללקוחות. תהליך הצ'ק אין הדיגיטלי אפשר להקטין את כמות העובדים במשמרת, והמכירה הישירה שיפרה משמעותית את תזרים המזומנים והרווחיות בהעדר עמלות מכירה לגורם שלישי.

לפרטים בדבר שינויים טכנולוגיים המשפיעים מהותית על תחום הפעילות ראה סעיף 8.6 ו-12.1.6 להלן.

#### 7.1.5 גורמי הצלחה קריטיים בתחום הפעילות והשינויים החלים בהם

תחום פעילות זה מצריך השקעת הון מרובה לרבות לצורך רכישה, חכירה ותפעול המטוסים. בשים לב לאמור, החברה פועלת במספר מישורים לשם הגדלת רווחיותה:

- (1) שיווק מוצרים ושירותים והתאמתם לטעמי הצרכן תוך הקפדה על חדשנות מתמדת ומחירים אטרקטיביים;
- (2) הסכמי רכש עם בתי מלון בחו"ל ובאילת הכוללים בידול תחרותי ובניית שיתוף פעולה אסטרטגי ארוך טווח;
- (3) פיתוחים טכנולוגיים (בעיקר בערוצי ההפצה והשיווק, לרבות אתר אינטרנט המשמש כממשק

- אישי מול הלקוח וכן מערכת ניהול התשואה אשר הוטמעה במערכות החברה ;
- (4) גמישות תפעולית המאפשרת תגובה מהירה לשינויים במצבי השוק - מתן מענה מהיר לביקושים בלתי צפויים וצמצום פעילות וקיבולת הטסה בעת ירידה בלתי צפויה בהיקף הפעילות ;
- (5) התאמות לוח הזמנים לעונתיות התנועה ;
- (6) הגברת תדירות הטיסות ליעדים מבוקשים והתמקדות בסגמנטים מגוונים ;
- (7) הפעלה במודל Low Cost באיכות, שירות ובטיחות ;
- (8) הגדלת מספר יעדי הטיסות תוך התמקדות ביעדים קצרים במחירים אטרקטיביים ;
- (9) פיתוח מגוון רחב של מוצרים ושירותים הנלווים לטיסה (כבודה, הושבה, מזון וכו') ;
- (10) פעילות באמצעות צינורות שיווק מגוונים לרבות שיתוף פעולה עם חברות כרטיסי אשראי ומועדוני לקוחות ;
- (11) פעילות תיירותית ממוקדת בתחומי נישה וקהלי מטרה מוגדרים באמצעות החברות הבנות בקבוצה ;
- (12) איתור ומימוש השקעות בחברות, מיזמים ובפעילויות סינרגטיות.

#### 7.1.6 שינויים במערך הספקים וחומרי הגלם לתחום הפעילות

- 7.1.6.1 **תחזוקת מטוסים.** במהלך שנת 2020, החלה החברה לפעול לטובת שיפור יכולת פעילות תחזוקת המטוסים באמצעות הרחבת הגדרי העבודה וקבלת רישיונות בהתאם, אשר אפשרו לה, שלא כבעבר, לבצע חלק מהותי מפעולות תחזוקת המטוסים באופן עצמאי, ולא באמצעות מיקור חוץ. פעולות אלו כללו רכישה, יישום והטמעה של מערכת ניהול מלאי ותחזוקת מטוסים חדשנית שאפשרו לחברה להקטין את הוצאותיה, לייעל את תהליכי העבודה ולבצע פעולות תחזוקה כבדה באופן עצמאי כאמור לעיל, כאשר במהלך שנת 2024, החברה השלימה את רכישת 75% מהון המניות של בירד, אשר עוסקת בתחזוקת מטוסים, לרבות מטוסי Airbus A-320, שהינו סוג המטוס ממנו מורכב צי המטוסים של החברה. לפרטים נוספים בדבר רכישת השליטה ב-בירד, ראו סעיף 1.5.1 לעיל.
- 7.1.6.2 **שרשרת אספקה.** בשנים האחרונות, כפועל יוצא משינוי דרמטי בתהליכי הייצור בתקופת מגפת הקורונה וכן בשל מלחמות סחר ומחסור בחומרי גלם ורכיבים חיוניים, סובלת תעשיית התעופה מקשיים בשרשרת האספקה אשר הפכו לאתגר משמעותי עבור תעשיות רבות, אשר יש להן השלכה על תעשיית התעופה בדגש על מלאי חלפים, קצב אספקת מטוסים ותיקון והשבחת מנועים. כתוצאה מכך, חוות חברות התעופה קשיים תפעוליים רבים, לרבות עיכובים, הנובעים משיבושים בלוחות הזמנים של אספקות של מטוסים, מנועים ושאר חלקי חילוף, וכן שיבושים בלוחות הזמנים לתחזוקתם השוטפת.

## 7.1.7 חסמי הכניסה והיציאה העיקריים בתחום הפעילות ושינויים החלים בהם

### חסמי כניסה

כניסה לתחום הפעילות כרוכה בחסמי הכניסה הבאים:

- 7.1.7.1 הצורך ברישיון הפעלה של חברת תעופה הכרוך, בין היתר, בעמידה קפדנית בהוראות חוקים ותקנות רבים, כמו גם הצורך בהחזקת רישיונות מטעם הרשויות להפעלת טיסות שכר ומכירת כרטיסי טיסה של טיסות סדירות. יצוין, כי כיום, לאחר חתימת הסכמי השמיים הפתוחים, אין עוד תלות בקבלת הרשאות לביצוע טיסות בין מדינות (מוביל נקוב) ואולם נדרשת קבלת זכויות טיס מרשות התעופה האזרחית במדינת היעד וכן חלונות המראה ונחיתה (Slot) מטעם שדות התעופה ביעדים הרלוונטיים;
- 7.1.7.2 השקעה ראשונית עתירת הון, הנדרשת להקמת חברת תעופה והפעלתה, לרבות רכישה או חכירת מטוסים, רכישת מלאי חלפים הכרחי וציוד היקפי;
- 7.1.7.3 גיוס כוח אדם מיומן, מוסמך, עם רישיונות עבודה והפעלה בתוקף לרבות טייסי משנה, טייסי מפקד (קפטנים), מכונאים וטכנאים בעלי רישיונות מתאימים ועוד;
- 7.1.7.4 פיתוח ידע וניסיון בבניית חבילות תיירות במחירים תחרותיים (שהם תוצר של ותק בתחום וקשרי עבודה רבי שנים עם ספקים וסוכני נסיעות);
- 7.1.7.5 מוניטין כמותג אמין ומערך שיווק, כל אלה מהווים ערך מוסף ומקנים לקבוצת ישראיר יתרון על פני שחקנים חדשים;
- 7.1.7.6 איתנות פיננסית: נדרשת הפקדת ערבויות לטובת IATA וספקי שירותים וכן הפקדות מקדמות בידי שדות תעופה, וספקי שירותי קרקע בחו"ל בסכומים משמעותיים.

### חסמי יציאה

להערכת החברה, לתחום פעילות זה אין חסם יציאה משמעותי.

## 7.1.8 תחליפים למוצרי תחום הפעילות ושינויים החלים בהם

### תעופה ותיירות בינלאומית

- 7.1.8.1 **שימוש באמצעי תחבורה חלופיים.** כתחליף לנופש וטיסות בינלאומיות, ניתן לבצע מעבר יבשתי כדוגמת נסיעה בכלי רכב לסיני ועקבה. קהל המטרה המייצר ביקוש למוצרים אלה אינו רחב, כמו כן, יעדים אלה מאופיינים בעונתיות מובהקת. בנוסף, ניתן לבחור בנופש בשייט בים, המאפשר הגעה בזמן סביר בעיקר ליעדים קרובים לישראל.
- 7.1.8.2 **נופש פנים ארצי.** פעילות זו נגישה וזמינה יותר וכוללת מרכיבי שירות המועדפים על ידי קהלי מטרה כדוגמת הגעה יבשתית, מרכיבי מזון כשר, הימנעות מחסמי שפה ונגישות לשירותי בריאות. פעילות זו עונה בהגדרתה על הצורך בנופש אך אינה מהווה תחליף לחוויית הישראלי ביציאה מהארץ.

## תעופה ותיירות פנים ארצית

7.1.8.3. **הגעה קרקעית לעיר אילת באמצעות כלי רכב פרטי או תחבורה ציבורית.** חלופה זו נתפסת כזולה וזמינה יותר ללקוח, שכן זו מאפשרת לו רמת גמישות וניידות גבוהה יותר בהגעה לעיר ובתוכה. זאת ועוד, העובדה כי אילת זוכה למעמד של עיר ללא מע"מ מאפשר ללקוח לרכוש מגוון רחב של מוצרים ולניידם בחזרה לביתו.

7.1.8.4. **חופשה ביעדים נוספים.** הלקוח עשוי לפנות לחופשות בצימרים ומלונות בישראל, או לחלופין לרכוש חבילות נופש לחו"ל, ביעדים סמוכים, כגון יוון, קפריסין וביעדי נופש אחרים, שעלותם זהה או נמוכה מהמוצר המקומי.

7.1.8.5. **הסכמי אברהם.** הסכמי אברהם אשר מאפשרים לישראלים המבקשים לצאת לחופשה בעונת החורף, יכולים מעתה לבחור בין אילת ואיחוד האמירויות. המוצר התיירותי באיחוד האמירויות מגוון, חדשני, איכותי ובינלאומי. לצד אלו, חברות התיירות באיחוד האמירויות אימצו סטנדרטים גבוהים של התאמת המוצר לקהל הישראלי בדגש על אתרי אינטרנט בעברית, אספקת מזון כשר ועוד.

## **7.1.9 מבנה התחרות בתחום ושינויים החלים בו**

כחברת תיירות, המשווקת ומציעה חבילות נופש ליעדים שונים בארץ ובעולם, חשופה החברה לתחרות מול משווקי תיירות נוספים. למיטב ידיעת החברה, קיימים בתחום פעילות זה גופים המהווים מתחרים ישירים לחברה, כדלקמן:

7.1.9.1. קבוצות תיירות, חברות המפתחות מוצרים וחבילות המתחרות ישירות בחברה כדוגמת: השטיח המעופף בע"מ, קווי חופשה, קשרי תעופה בע"מ, אשת שירותי תיירות בע"מ וארקיע קווי תעופה ישראלים בע"מ וכו'.

7.1.9.2. חברות תעופה ומלונות המציעים את מוצרי הטיסה והתיירות באופן נפרד והלקוח נדרש להרכיבם באופן עצמאי.

7.1.9.3. גופים המתמחים בארגון כנסים וקבוצות בתיירות הפנים ארצית, גופים אלו זכו במכרזים ארוכי טווח עם גורמים מובילים בהם שירותי הביטחון, בתי חולים ועוד. על גופים אלה נמנים: השטיח המעופף בע"מ, קשרי תעופה בע"מ, אשת שירותי תיירות בע"מ, ארקיע ועוד. יש לציין כי חלק מגורמים אלו מתחרים בישראייר בתחום חבילות הנופש, אך רוכשים מישראייר את כרטיסי הטיסה המהווים חלק מהתבילה ללקוח הקצה.

7.1.9.4. חברות טכנולוגיה המפתחות מוצרים ומנועי חיפוש המאפשרים ללקוח להרכיב חבילת נופש באופן עצמאי דוגמת Booking.com.

לפרטים נוספים בדבר מבנה התחרות של החברה ראו סעיף 7.8 להלן.

## 7.2 מוצרים ושירותים בתחום הפעילות

7.2.1 **יעדי טיסה.** תמהיל היעדים המאפיין את פעילות ישראייר תעופה ביעדים הבינלאומיים משתנה בין השנים בהתאם לביקושים, התחרות בענף ואטרקטיביות היעדים ברמת המוצר. מרבית פעילות ישראייר מרוכזת באזור גיאוגרפי קרוב באגן הים התיכון ומזרח אירופה (יעדים במרחק של 1-4 שעות טיסה), בעלי מאפיינים דומים.

7.2.2 **מוצרים נלווים.** ישראייר רואה במוצרים הנלווים כאפיק הכנסות משמעותי ופועלת על מנת להרחיב את היצע המוצרים הנלווים כדוגמת מושבי ביזנס, מגיני ביטול, תשלום מראש עבור כבודה עודפת והנגשתם באתר האינטרנט של החברה. במהלך שנת 2023 ניהלה החברה משא ומתן עם חברת גיימס ריצ'רדסון על מנת שגיימס ריצ'רדסון תספק לישראייר תעופה מוצרים פטורים ממס לצורך מכירתם בקווים שהיא מפעילה מחוץ למדינת ישראל. במהלך חודש מרס 2023, נתקבל האישור הנדרש לטובת הסדרת התנאים המסחריים בין רשות שדות התעופה, לבין חברת גיימס ריצ'רדסון, וכנגזרת מכך, שבה ישראייר החלה למכור מוצרים כאמור בטיסותיה החל מסוף הרבעון השני לשנת 2024.

7.2.3 **שירותי תיירות ותעופה.** לישראייר תעופה מספר חברות בנות ונכדות הפועלות בתחום שירותי התיירות והתעופה הבינלאומיים והפנים ארציים, כאשר לכל אחת מהן התמחות בתחום פעילות ספציפי, כמפורט בסעיף 6.15 לעיל.

7.2.4 במסגרת תחום הפעילות, ישראייר תעופה מפתחת ומוכרת חבילות נופש. לשם כך, ישראייר תעופה מתקשרת עם מלונות ביעדי התעופה שלה לרכישת חדרים הנמכרים במסגרת חבילות נופש ללקוחות? ישראייר תעופה מרכיבה את חבילת הנופש וקובעת באופן בלעדי את מחירי החבילות בהתאם לביקושים, מחירי השוק ומלאי החדרים בכל רגע נתון. יצוין כי במסגרת ההתקשרויות אלו, ישראייר תעופה היא זו הנושאת במרבית הסיכונים אל מול הלקוחות בתהליך המכירה ולאחריו, בכל ערוצי המכירה ללקוחות.

7.2.5 קיימים שלושה סוגי התקשרות עיקריים לרכישת חדרי מלון על ידי ישראייר תעופה:

(1) **רכישה "חופשית"**. למעט התקשרות אד-הוק עם מלון לרכישת חדרי מלון, בהתקשרות זו אין הקצאה של חדרי מלון לישראייר תעופה והתעריפים הינם יקרים ביחס לצורות ההתקשרות האחרות. תנאי ההתקשרות מול בתי המלון, לרבות תנאי אשראי ותנאי ביטול משתנים בין בתי המלון ובהתאם לתקופת השירות.

(2) **רכישה על בסיס Allotment**. בהתקשרות מסוג זה קיים הסכם מול בתי המלון להקצאה של מספר חדרים מוסכם מראש ובמחירים קבועים המגלמים הנחה מסוימת. בהתקשרות זו קיימת לישראייר תעופה הזכות להודיע מראש לבית המלון, בהתאם לתקופה שסוכם לגביה מראש, על אי ניצול ההקצאה.

(3) **רכישה על בסיס התחייבות (Commitment)**. התקשרות בה ישראייר תעופה מתחייבת לרכישה של מספר מוסכם מראש של חדרים בכל יום/בכל תקופה, בחלק מן החוזים מחויבת ישראייר תעופה לשלם מקדמות לבית המלון בהתאם ללוח תשלומים שסוכם מראש ובהתאמה

<sup>9</sup> יצוין כי רכישה של חדרי מלון כמוצר נפרד על ידי הלקוח הינה בהיקפים שאינם מהותיים לישראייר.

לצריכה בפועל. במידה וישראייר תעופה לא עומדת בהתחייבות לרכישת החדרים, היא עשויה להידרש לשלם בגין החדרים הבלתי מנוצלים ובמקרים מסוימים ניתנת לה הזכות להעביר את יתרת ההתחייבות לשנה העוקבת ו/או להגיע להסכמות לגבי גובה התשלום הנדרש בגין החדרים הבלתי מנוצלים, צורת התקשרות זו מהווה כ-20% מהיקף הלינות בפעילות הבינלאומית).

7.2.6 מכיוון שישראייר תעופה מוכרת את חדרי המלון במסגרת חבילת נופש, אזי גם במקרים בהם מדיניות הביטול מול המלון תואמת את מדיניות הביטול ללקוח, ישראייר נושאת בסיכון הכספי לגבי הטיסה ושירותי קרקע נוספים. כמו כן ישראייר נושאת בסיכונים הביטולים, סיכונים משפטיים וסיכונים אחרים בתור גורם מארגן/יזם בנוגע לטיב המוצר.

7.2.7 יצוין כי באפיק התעופה והתיירות הפנים ארצית, ישראייר תעופה משווקת חבילות נופש פנים ארציות הכוללות מלונות ושירותי קרקע.

### 7.3 פילוח הכנסות ורווחיות מוצרים ושירותים

להלן פירוט הכנסות החברה ממכירת מוצרים נלווים בפעילות הבינלאומית והפנים ארצית של החברה עבור השנים 2024-2025.

2024	2025	הכנסות מנלווים - מיליון דולר
23.0	38.9	כבודה
3.6	5.9	הושבה
0.4	1.4	מגן ביטול
5.2	6.8	אחר
32.2	53.0	סה"כ

### 7.4 שירותים ומוצרים חדשים

7.4.1 רכישת מטוסים רחבי גוף מדגם Airbus A-330. ביום 11 בדצמבר, 2025, חתמה ישראייר תעופה על מזכר הבנות עם צד שלישי לרכישת שני מטוסים רחבי גוף מדגם AirBus A-330 בתמורה לסך כולל של כ-74 מיליוני דולר. לפרטים נוספים, ראו דיווח מידי של החברה מיום 14 בדצמבר, 2025 (מס' אסמכתא: 2025-01-099090) הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

7.4.2 מועדון לקוחות - רמי לוי. לנכון למועד הדוח, מתנהל משא ומתן בין החברה רמי לוי שיווק השקמה וישראלכרט להקמת מועדון לקוחות אשר יאפשר לישראייר להרחיב את בסיס הלקוחות הקיים שלה ואת מגוון המוצרים והשירותים שהחברה מציעה ללקוחותיה. לפרטים נוספים אודות המו"מ, ראו סעיף 0 לפרק א' לדוח זה להלן.

## 7.5 לקוחות

7.5.1 לחברה אין תלות בלקוח בודד או במספר מצומצם של לקוחות. עם זאת, נכון ליום 31.12.2025 ההכנסות מאיסתא, שהינו לקוח בתחום פעילות התעופה הבינלאומית מהווה יותר מ-10% מהכנסות החברה. לפרטים בדבר הסכם שיתוף פעולה עם איסתא ואופי קשרי החברה עם איסתא ומאפייני ההתקשרות עמה ראו סעיף 2.0 להלן.

7.5.2 בעניין זה יצויין כי בעקבות רכישת המטוסים רחבי הגוף על ידי החברה, כמפורט בסעיף 7.4.1 לעיל, הרחיבה החברה את הסכם שיתוף הפעולה עם איסתא לרבות בדרך של הקצאת מושבים לאיסתא במטוסים רחבי הגוף, כמפורט בדיווח החברה מיום 1 בדצמבר 2025 (אסמכתא: 2025-01-095100), הנכלל בדוח זה על דרך ההפנייה.

7.5.3 האצת הפעילות והשימוש בכלים טכנולוגיים בתקופת הקורונה צמצמה את התלות בלקוחות בודדים. מערך המכירות וההפצה הישיר שודרג, יכולת המענה בעומסים השתפרה, צווארי בקבוק טכנולוגיים הוסרו, באופן המקנה לישראייר תעופה את היכולת להגביר את הפעילות בערוצי המכירה הישירה ללקוח.

בנוסף לאמור, החברה מעריכה כי הקמת מועדון הלקוחות של החברה בשיתוף הפעולה האסטרטגי עם מועדון הלקוחות וכרטיס האשראי של רשת הקמעונאות רמי לוי (מבעלי השליטה בחברה), כמפורט לעיל, יביא לגידול בבסיס הלקוחות הקיים שלה.

## 7.6 שיווק והפצה

7.6.1 ערוצי השיווק וההפצה העיקריים לחבילות נופש וטיסות הינם: (1) משרדי/סוכני נסיעות; (2) שיווק מושבים לסיטונאי תיירות מתחרים<sup>10</sup> ("חוזי תעופה"); (3) מערך ההפצה הישיר (קרי, נציגי מכירות ואתר האינטרנט של החברה); ו- (4) שיווק נופש והשתלמויות עובדים לארגונים גדולים ("חוזי קבוצות").

### סוכני/משרדי נסיעות

7.6.2 בניתוח קבוצת הסוכנים, מבחינה החברה בין ארבע קבוצות משנה: (1) סוכנים מזדמנים, להם מעניקה החברה אשראי במשורה, והיא עובדת עמם בד"כ על פרויקט נקודתי, עם יחסי מסחר קצרי טווח; (2) סוכנים רגילים, שהחברה בחנה את יכולתם הפיננסית ומעמידה להם קווי אשראי בהתאם; (3) סוכנים דומיננטיים, שהחברה עובדת עמם באמצעות ממשקים טכנולוגיים שפותחו במשותף, המאפשרים להאיץ ולהרחיב את תהליכי המכירה; ו- (4) סוכנים אסטרטגיים, שהחברה פועלת עימם בשיתוף פעולה ביעדים מסוימים ו/או במרחבים גיאוגרפים מסוימים, בהם החברה, יחד עם הסוכנים, חולקים הסיכון העסקי שבהפצתו ומכירתו של המוצר.

7.6.3 רכישות מוצרי החברה על ידי סוכני הנסיעות מבוצעות בהתאם לפרמטרים הבאים: (1) העדפתו ובחירתו של סוכן הנסיעות הנגזרת מהביקוש למוצר, מורכבות תהליך המכירה והסכם העמלות עליו הוא חתום מול החברה; (2) העדפותיו ובחירותיו של הלקוח הסופי המתקשר עם סוכן הנסיעות ומכוון אותו לבחירת הספק בהתאם להעדפותיו כאמור; ו- (3) זמינות המוצר והשירות עבור סוכן הנסיעות והקשר שלו עם מערך שירות הלקוחות של החברה.

10 פעילותה של החברה מול לקוחות שהינן סיטונאיות נבדלת מיתר הלקוחות בכך שהסיכונים הנלווים לרכישת המוצרים עוברים לסיטונאיות כאמור.

7.6.4 **הסכמי עמלות.** החברה קשורה בהסכמי עמלות, המתחדשים אחת לשנה, עם כל סוכני הנסיעות הנמנים על לקוחותיה. שיעור העמלה הבסיסית הממוצעת הינו בשיעור של בין 5% ל-7% והוא עשוי לעלות בהתאם להיקף המכירות השנתי וכן הגדרת המוצרים הנמכרים.

7.6.5 סוכני הנסיעות העובדים עם החברה הינם על פי רוב לקוחות קבועים העובדים מול החברה במשך שנים רבות. התפלגות המכירות של כל סוכן יכולה להשתנות מתקופה לתקופה.

7.6.6 החברה פועלת להרחבת מעגל לקוחותיה בקרב סוכני הנסיעות באמצעים שונים ומגוונים.

7.6.7 **היקף הכנסות מסוכנים.** היקף הכנסותיה של החברה בתחום התיירות והתעופה הבינלאומיים ממערך סוכני הנסיעות עמד בשנת 2023 על כ-66%, בשנת 2024 על כ-63% ובשנת 2025 על כ-66%.

7.6.8 יצוין, כי קיימת לחברה תלות מהותית בחברת אמדאוס ובחברת Sabre שמפעילות תוכנה להפצת מוצרי החברה לסוכני הנסיעות. במקרה של תקלה בתוכנות הללו או הפסקת התקשרות של החברה עם מי ממפעילות התוכנות הללו, הדבר עלול להשפיע לרעה על עסקי החברה.

#### חוזי תעופה

7.6.9 החברה, בהיותה יצרן של מושבי טיסה ליעדים מגוונים, מציעה לסיטונאי התיירות לרכוש חלק מוגדר מהמושבים בטיסה או לחלופין את כלל המושבים בטיסה, וזאת כחלק מהמערך המסחרי ומנוסחת ניהול הסיכונים שלה. ההתקשרות עם הסיטונאים הינה עונתית ומוגבלת ליעדים מסוימים ולהיקף פעילות מסוים. בנוסף, בשנת 2024 חתמה ישראייר על הסכם שיווק והפצה עם קבוצת התיירות איסתא בע"מ ("איסתא") לפיו התחייבה איסתא לרכוש סך של כ-10% מסך הכרטיסים שמשווקת ישראייר לקהל הרחב במסגרת פעילותה הבינלאומית וזאת לתקופה של 5 שנים. לפרטים נוספים בדבר ההסכם עם איסתא ראו סעיף 3.0. להלן. פעילות זו מאפשרת להקטין את הסיכון המסחרי, עלויות ההפצה ומשפרת את תזרים המזומנים וההון החוזר של החברה. כחלק מהליך ניהול הסיכונים מקצה החברה בין 10% ל-15% מכורש הייצור שלה לטובת פעילות זו.

#### מערך הפצה ישיר

7.6.10 מערך ההפצה הישיר של החברה מתבסס בעיקר על אתר האינטרנט של החברה, שיתופי פעולה עם מועדוני לקוחות והתמיכה השירותית הניתנת באמצעות מוקד הלקוחות הישירים בשדרות.

#### חוזי קבוצות

7.6.11 ערוץ הפצה ייעודי זה מיועד למכירה ישירה, ממוקדת לארגונים, חברות ו-וועדי עובדים. במסגרת המכירה, מתבצעת התאמה אישית לתוכנית נופש או השתלמות מקצועית של הארגון, הכוללים את מרכיבי הנופש ו/או ההשתלמות, לרבות שירותי קרקע, מזון, בידור, הדרכה ועוד (להלן בסעיף זה: "האירוע"). משלב הבנת צרכי הארגון, דרך בניית האירוע וליווי הארגון במהלך הנופש ופיקוח על כל יתר ספקי השירותים המעורבים באירוע.

7.6.12 **יתרונות המכירה הישירה.** נקודת שיווי המשקל, בין מכירה ישירה, ללקוח הסופי, לבין מכירה באמצעות יועצי תעופה ותיירות ("סוכנים"), הינה נקודה מהותית בפעילות המסחרית של חברות תעופה ותיירות. יתרונותיה של המכירה הישירה באים לידי ביטוי במגוון רחב של היבטים מסחריים, בהשוואה למכירה המתבצעת באמצעות סוכנים, ובהם: (1) הקשר הישיר עם הלקוחות מאפשר

לחברה לתקשר עמם שוב בעתיד ולהציע להם מגוון שירותים ומוצרים. בנוסף, לבסיס הנתונים ומאגרי הלקוחות ישנו בסיס פיננסי ושווי נכסי מהותי; (2) תזרים המזומנים של ישראליר תעופה משתפר, שכן המכירה ללקוח נעשית ברובה באמצעות כרטיסי אשראי, המאפשרים לישראליר תעופה להימנע ממתן אשראי לצד שלישי, בכך יכולה ישראליר תעופה להבטיח כי מתן הטבות והורדת מחיר, אכן מגיעים לנוסעים. הקשר הישיר עם הלקוחות מאפשר הורדת מחיר, באמצעות חסכון בעמלות המכירה המשולמות בדרך כלל ליועצי התיירות; ו- (3) הגדלת נפח המכירה הישירה מאיץ פיתוחים טכנולוגיים וקשרי שתי"פ עם מועדוני נאמנות לקוחות.

7.6.13 **יתרונות המכירה באמצעות סוכנים.** למכירה באמצעות סוכנים, יתרונות שאינם פחותים: (1) הקשר מול הסוכנים יעיל וכלכלי יותר שכן באמצעות קשר ממוקד עם קבוצת סוכנים ניתן להניע הרבה מלקוחותיהם לפעולה; (2) יועצי התיירות מתאפיינים בהתמחות אזורית, מקצועית וסגמנטלית, ובאמצעותם יעיל יותר להגיע לפלחי שוק מסוימים; (3) עמלות המכירה, כמו גם תנאי האשראי מול סוכני הנסיעות, עברו בשנים האחרונות תהליכי הפחתה, התייעלות וצמצום, ולפיכך התועלת שבמכירה הישירה איננה תמיד משמעותית; (4) סוכני המכירות עברו מהפך טכנולוגי, המייעל את עבודת המכירה וחוסך משאבים רבים לארגון ובכלל זה, עלויות הפצת המוצרים ופרסומם; (5) ליועצי התיירות אחריות אישית ומקצועית לטיב המוצר, ולפיכך מכירה באמצעות סוכנים, תורמת לאורך זמן לשיפור המוצר; ו- (6) יועצי התיירות נוטלים חלק מהסיכון המסחרי הקיים במכירת מוצרים מתכלים, באמצעות רכישה מראש של חלק ממוצרי התעופה והתיירות.

7.6.14 לאור האמור לעיל, קיבלה החברה החלטה אסטרטגית, לפיה, נקודת שיווי המשקל בין מכירה ישירה, למכירה באמצעות סוכנים - יועצי תעופה ותיירות, תעמוד על מחצית ממחזור ההכנסות. החברה שואפת כי מחצית ממחזור ההכנסות יגיע ממכירה ישירה ללקוח הסופי, והמחצית השנייה באמצעות יועצי תיירות.

7.6.15 פילוח הכנסות הקבוצה מערוצי השיווק השונים בכלל תחומי הפעילות לשנים 2023-2025:

2023			2024			2025			פילוח הכנסות - מיליון דולר	
סה"כ	סוכנים	מכירה ישירה	סה"כ	סוכנים	מכירה ישירה	סה"כ	סוכנים	מכירה ישירה		
208	113	95	298	178	120	437	286	151	טיסות	ישראליר סולו - פעילות בינלאומית ופנים ארצית
95	59	36	83	56	27	121	80	41	חבילות	
303	172	131	381	234	147	558	366	192	סה"כ	
14	-	14	2	-	2	4	-	4	סה"כ	ישראליר סולו - הכנסות אחרות
103	-	103	70	-	70	128	-	128	סה"כ	חברות בנות
390	180	252	453	234	219	690	366	324	סה"כ	קבוצת ישראליר

**7.7. צבר הזמנות**

ראו סעיף 10 להלן.

**7.8. תחרות**

עיקר פעילותה של קבוצת ישראייר הינה ייצור, שיווק והפצה של מוצרי תיירות ותעופה. החברה מתמקדת ביעדים מוכרים ובפיתוח יעדים משניים בהם קיים לחברה יתרון יחסי בפרמטרים של מחיר ותפעול. תחום חבילות הנופש מאופיין כתחום תחרותי, בו נוטלים גורמי ייצור רבים, לרבות חברות תפעול מסורתיות וחברות תוכנה המפתחות טכנולוגיה לשיווק מוצרי תיירות. חברות התיירות מתחרות בפרמטרים שונים, שהעיקריים שבהם: מחירים, הרכב חבילות הנופש (בדגש על איכות המלון), יעדים, איכות וזמינות השירות.

**7.8.1. תעופה בינלאומית.** בשנים האחרונות חלה החרפה ניכרת בתחרות הקיימת בתחום הטסת הנוסעים.

על עוצמת התחרות משפיעות עשרות חברות תעופה בינלאומיות סדירות (Legacy), חברות תעופה הפועלות במתכונת Low Cost וסדרות טיסה המופעלות על ידי מארגני תיירות (Tour Operators). התחרות מתעצמת במרוצת השנים, וזאת מפאת הגידול המתמיד במספר חברות התעופה הזרות הפועלות בנתב"ג, בטיסות סדירות, ובקיבולת המושבים תחרותית בקווי הפעילות של החברה. לפירוט בדבר השפעת מלחמת "חרבות ברזל", מבצע "עם כלביא" ומבצע "שאגת הארי" על פעילות החברה ועל התחרות בתקופה זו ראו סעיף 6.1 לעיל.

חברות התעופה מתחרות בתחומים שונים, שהעיקריים שבהם: מחירים, תדירויות ומועדי טיסות, מגוון היעדים שמציעה חברת התעופה, דיוק מבצעי, סוג המטוס, סוג הציוד, תצורת המטוסים, שירות לנוסע, מועדון לקוחות והטבות לנוסעים מתמידים, עמלות ותמריצים מיוחדים לסוכני נסיעות, מבנה אתרי האינטרנט להזמנת כרטיסים ועוד.

**7.8.2. להלן נתונים לגבי נתח השוק של ישראייר תעופה בדבר כמות הנוסעים בטיסות הבינלאומיות (באלפים):**

31 בדצמבר 2024	31 בדצמבר 2025	
1,469	2,080	סה"כ 6H (קוד ישראייר)
1,046	1,023	מטוסי ישראיר
423	1,057	מטוסים חכורים
24	18	קוד זר
1,493	2,080	סה"כ בינלאומי
10.58%	11.36%	נתח שוק בנתב"ג
10.76%	11.36%	נתח שוק כולל נוסעים שהוטסו בטיסות המופעלות בקוד זר

7.8.3 **שיווק חבילות נופש**. אפיק חבילות הנופש מאופיין כאפיק תחרותי, בו נוטלים גורמי ייצור רבים, לרבות חברות תפעול מסורתיות וחברות תוכנה המפתחות טכנולוגיה לשיווק מוצרי תיירות. חברות התיירות מתחרות בפרמטרים שונים, שהעיקריים שבהם: מחירים, הרכב חבילות הנופש (בדגש על איכות המלון), יעדים, איכות וזמינות השירות.

7.8.4 יכולת ההערכה של החברה לגבי נתח השוק שלה באפיק הפעילות של שיווק חבילות נופש לחו"ל מוגבלת. חברות רבות, הפועלות בתחום התיירות והמשווקות חבילות נופש לחו"ל, הן חברות פרטיות ולפיכך המידע על היקף פעילותן מוגבל. עם זאת, מעריכה קבוצת ישראייר (על בסיס הניסיון של הנהלת ישראייר והיכרותה את הענף), כי נתח השוק שלה בתת תחום פעילות זה עמד בשנת 2025 עמד על בין 10% ל-20% חבילות הנופש אותן משווקת ישראייר מתבססות על מטוסי ישראייר, מטוסים בבעלותה וכן מטוסים חכורים בחכירה רטובה וסדרות טיסה והקצאות מושבים אותם רוכשת ישראייר בחברות זרות. לפיכך, נתח השוק של ישראייר בתחום חבילות הנופש גדול מנתח השוק של ישראייר בתחום התעופה בנתב"ג.

#### 7.8.5 **תעופה פנים ארצית**

להלן נתונים לגבי נתח השוק של ישראייר תעופה בדבר כמות הנוסעים בטיסות פנים ארציות (באלפים):

31 בדצמבר 2024	31 בדצמבר 2025	
214	202	מס' נוסעים - סגמנטים (באלפים)
33%	29%	נתח שוק (באחוזים)

#### 7.8.6 **מתחרים עיקריים**

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

7.8.6.1 באפיק התעופה הפנים ארצית המתחרות הינן חברות התעופה הישראליות.

7.8.6.2 בנתיבים שבין ישראל לבין אירופה מתחרה החברה בדרך כלל עם המובילים של מדינת היעד וכן עם חברות סדירות אחרות בשירות מלא, עם חברות שכר זרות וישראליות המפעילות טיסות שכר ליעדים שונים באירופה ועם חברות המפעילות טיסות סדירות במתכונת של חברות Low Cost. במהלך שנת הדיווח, לנוכח המלחמה, חברות התעופה האירופאיות הסדירות פעלו בתדירות נמוכה בנתב"ג.

### דרכי התמודדות עם התחרות

- 7.8.7 **תעופה בינלאומית ופנים ארצית.** ההתמודדות החברה עם התחרות בענף התעופה הינה במסגרת האסטרטגיה של החברה להתמקד בתחום התיירות ובשיווק חבילות הנופש כמוצר כולל, לרבות מרכיב הטיסה שבו, וכך להקטין את מרכיב מכירת הטיסות בלבד. כדי להגדיל את כושר התחרות שלה, פיתחה החברה שורה של מוצרי נופש הממוקמים בטווח של כ-4 שעות טיסה מישראל, אסטרטגיה זו אפשרה לחברה להקטין את התלות במחירי הדלק הסילוני ולהגביר את מספר התדירויות היומיות במטוסיה ובמטוסים חכורים. בנוסף לכך, פיתחה החברה מגוון רחב של מוצרים נלווים לחבילת הנופש הנמכרים באתר החברה, ישירות ללקוח הסופי, עובדה המאפשרת להגדיל את ההכנסה מלקוח בשיעור של כ-10% נוספים מחבילת הבסיס אותה הזמין. מוצרים אלו כוללים מגוון שירותי הושבה במטוס, מגוון שירותי מכירת כבודה, ביטוחים ועוד.
- 7.8.8 לעניין תעופה פנית ארצית, מסיבות כאלו ואחרות עלול להיווצר מצב בו יחולו שינויים בתמיכת הרגולטור על מנת לעודד שימוש בשדה התעופה רמון. שינויים אלה יכולים לכלול: (1) היתר הפעלה לחברות זרות בנתיב הפנים ארצי; (2) היתר מיוחד שיאפשר לחברות זרות להגיע בטיסה בינלאומית ממדינת היעד לשדה התעופה רמון, ולהמשיך בטיסה פנים ארצית לנתב"ג; לשינויים אלה עשויה להיות השפעה מהותית על היקף הפעילות והרווחיות בתחום הפנים ארצי לישראיר ומתחרותיה.
- 7.8.9 **שיווק חבילות נופש.** כמשווקת תיירות, פועלת החברה להגדלת היצע חבילות התיירות המשולבות, להוזלת מחירים (בהתבסס, בין היתר, על הנחות שהיא מקבלת בגין הזמנות בהיקפים גדולים), להשגת זכויות בלעדיות באתרי נופש ומלונות, איתור מוצרים ויעדים חדשים (לרבות התמקדות במוצרים ייחודיים כגון שיט, סקי, ספא, טיולים גאוגרפיים, חופשות לאירועי ספורט והופעות ואתרי נופש יוקרתיים), הגדלת היצע המושבים בטיסה וכן מכירת מוצרים נלווים לטיסה המבוצעת במטוסי החברה ובמטוסים החכורים בחכירה רטובה. חלק מהיתרון היחסי המובהק של החברה נעוץ בעובדה שהיא חברת תיירות המפעילה ציוד תעופתי. במצב זה היא נהנית מעצמאות בקביעת יעדי התיירות, זמני הטיסות וגיבוש המוצר. זאת ועוד, בהיותה יצרנית של קיבולת תעופתית, היא נהנית מיתרון בקרב שדות תעופה, רשתות בתי מלון, ערי תיירות ולעיתים אף מדינות המכירות ביכולת השיווק שלה ובהשפעתה על בחירת יעד התיירות על ידי לקוחותיה.
- 7.8.10 החברה סבורה כי עם המשך הליך הגלובליזציה, תימשך המגמה של החרפה בתחרות בשנים הבאות. הקבוצה מתמודדת עם מגמה זו באמצעות ארבעה פרמטרים מרכזיים:
- (1) התייעלות תפעולית מתמדת והפחתת עלויות;
  - (2) חדשנות ופיתוח מוצרים הבאים לידי ביטוי במוצרים תעופתיים נלווים המוצעים למכירה ללקוח בנוסף לחבילת הבסיס. כמו כן, באמצעות פתיחת יעדים חדשים, התמקדות במכירת חבילות נופש, הגדלת היצע המושבים, שיפור חווית הלקוח בטיסה וכן פיתוח מוצרים נוספים כגון: טיסות מטען, טיסות פרטיות, הטסת משלחות, והטסות הרפואיות;
  - (3) הגדלת כושר הייצור של החברה באמצעות קליטת מטוסים בחכירה יבשה וכן התקשרות בחכירות רטובות בעונות הקיץ והחגים בהתאם לצפי הביקושים;
  - (4) סינרגיה ותוכנית נאמנות משותפת באמצעות השאת ערך ללקוחות קבוצת רמי לוי שיווק השקמה

במסגרת הסכם המסגרת בין הצדדים, לפרטים נוספים ראו סעיף 20.6.1 להלן.

7.8.11. בין הגורמים החיוביים המשפיעים על מעמדה התחרותי של החברה ניתן למנות שישה גורמים מרכזיים:

- (1) גמישות תפעולית הבאה לידי ביטוי ביכולת לתת מענה נקודתי ועונתי לביקושים של הצרכנים;
- (2) מהירות תגובה מסחרית. היכולת לזהות פוטנציאל תיירותי עבור הקהל הישראלי ביעדים חדשים ולרכוש מראש שירותי קרקע בחו"ל במחירים תחרותיים וכך להרכיב חבילות נופש המהוות אלטרנטיבה ראויה לנופש בישראל;
- (3) יעילות תפעולית ופיננסית המאפשרת לה לשמור על רמת מחירים תחרותית;
- (4) שיעור קנייה חוזרת גבוה בקרב לקוחות ישראליים המאפשר לה להקטין הוצאות שיווק ופרסום;
- (5) מערכת יחסי עבודה תקינה עם עובדיה השותפים באופן מלא למהלכי התפעוליים והמסחריים;
- (6) יכולת התאמה מהירה למצבי שוק קיצוניים.

**כלל ההערכות לעיל, לרבות בדבר גידול במספר חברות התעופה הזרות הפועלות בנתב"ג, במספר הטיסות הסדירות ובקיבולת המושבים של החברות הזרות והשפעתם על התחרות בטיסות של החברה אל ישראל ומישראל בשנים הקרובות, הן מידע צופה פני עתיד. מידע זה נסמך, בין היתר, על הערכות החברה בהתבסס, בין היתר, על הגידול שחל בשנים האחרונות בעקבות הסכם שמייס פתוחים ומדיניות משרד התחבורה. הערכות אלו עשויות שלא להתממש, כולן או חלקן, או להתממש באופן שונה מהותית, בין השאר, כתלות במדיניות של משרד התחבורה בישראל והמקבילים לו בעולם, שינויים בהעדפות הצרכנים והחלטות שיתקבלו על-ידי מתחרות החברה.**

7.9. **עונתיות**

פעילות ישראליי תעופה מושפעת מעונתיות, כך שמרבית מכירותיה מתרכזות בחציון השני של השנה (בעיקר רבעון 3 של השנה). רמת הפעילות בתחום פעילות זה מושפעת ממזג האוויר, חופשות בתי הספר, חגים ומועדים. העונתיות משפיעה על רמת הביקוש, בחירת היעדים והמחיר הממוצע. עיקר הביקוש בתחומי פעילות אלו הוא בעונות הקיץ ולקראת תקופות החגים בישראל (חגי תשרי, פסח וחנוכה).

חרף מגמת השיפור בשנים האחרונות בתוצאות הרבעון הרביעי והרבעון הראשון, בדגש על "הסכמי אברהם" אשר הובילו לשיפור מופע העונתיות, הרי שמלחמת חרבות ברזל ומבצע "עם כלביא" השפיעו לרעה על תנועת הנוסעים ליעדים נשוא "הסכמי אברהם", וזאת בנוסף להשפעתם על פעילות התיירות הנכנסת, כאשר הרבעון הרביעי והרבעון הראשון מרכזים את עיקר הפעילות בתחום זה.<sup>11</sup> ההשפעה כאמור התמתנה מול יעדים חלופיים אותם מפעילה ישראליי תעופה, השלמת רכישת בירד<sup>12</sup>, כאשר הרבעון הרביעי והרבעון הראשון מרכזים את עיקר הפעילות בתחום זה, וכן תוצאות פעילות החברות הבנות וביניהן החברה הבת סקי דיל.

<sup>11</sup> לפרטים נוספים בדבר השפעת מלחמת "חרבות ברזל" ומבצע "עם כלביא", ראו סעיף 6.1 לעיל.

<sup>12</sup> לפרטים נוספים אודות רכישת בירד, ראו סעיף 1.5.1. לעיל.

להלן נתונים בדבר התפלגות הכנסות החברה בתחום הפעילות בשנים 2025, 2024 ו-2023 בחלוקה לפי רבעונים :

סה"כ שנתי	במיליוני דולר				מגזר
	אוקטובר- דצמבר (Q4)	יולי- ספטמבר (Q3)	אפריל-יוני (Q2)	ינואר-מרס (Q1)	
<b>2025</b>					
641	144	249	124	123	תחום התיירות והתעופה הבינלאומית ופנים ארצית
26	9	2	7	9	תחום פעילות תחזוקת מטוסים
23	6	7	6	4	תחום התיירות הנכנסת
<b>690</b>	<b>159</b>	<b>258</b>	<b>137</b>	<b>136</b>	<b>סה"כ הכנסות</b>
<b>100%</b>	<b>23%</b>	<b>37%</b>	<b>20%</b>	<b>20%</b>	<b>% מתחום הפעילות</b>

סה"כ שנתי	במיליוני דולר				מגזר
	אוקטובר- דצמבר (Q4)	יולי- ספטמבר (Q3)	אפריל-יוני (Q2)	ינואר-מרס (Q1)	
<b>2024</b>					
420	124	147	87	63	תחום התיירות והתעופה הבינלאומית והפנים ארצית
21	6	14	-	-	תחום פעילות תחזוקת מטוסים
12	3	4	3	2	תחום התיירות הנכנסת
<b>453</b>	<b>133</b>	<b>166</b>	<b>89</b>	<b>65</b>	<b>סה"כ הכנסות</b>
<b>100%</b>	<b>29%</b>	<b>37%</b>	<b>20%</b>	<b>14%</b>	<b>% מתחום הפעילות</b>

סה"כ שנתי	במיליוני דולר				מגזר
	אוקטובר- דצמבר (Q4)	יולי- ספטמבר (Q3)	אפריל- יוני (Q2)	ינואר- מרס (Q1)	
<b>2023</b>					
339	45	130	84	80	תחום התיירות והתעופה הבינלאומית
51	3	13	21	14	תחום התיירות הנכנסת
390	48	143	105	94	סה"כ הכנסות
100%	12%	37%	27%	24%	% מתחום הפעילות

החתימה על "הסכמי אברהם" ביום 15 בספטמבר 2020 בין איחוד האמירויות הערביות, בחריין וישראל פתחה עבור ישראייר שורה של הזדמנויות עסקיות הנמצאות בליבת העסקים שלה ובלב אסטרטגיית המוצר, דהיינו טיסות ליעדים במרחק של שלוש שעות טיסה מישראל, המהווים יעדי נופש ופנאי קלאסיים. שיאי הביקוש למוצרים התיירותיים באיחוד האמירויות הם ברבעון הראשון והרביעי של השנה, רבעונים בהם האופן מסורתי הכנסות ישראייר נמוך יותר.

#### 7.10 רכוש קבוע, מקרקעין, מתקנים וצי מטוסים

##### צי המטוסים

7.10.1 במהלך תקופת הדוח, לאור העלייה בנפח הפעילות של החברה ובשים לב להשפעות המלחמה, נתקבלו מס' החלטות אסטרטגיות על ידי הנהלת החברה בקשר עם עדכון צי המטוסים של החברה כדלקמן:

##### 7.10.1.1 קליטת מטוס Airbus A-320 שישי בדרך של חכירה יבשה. ביום 21 בדצמבר, 2022

דיווחה החברה (מס' אסמכתא: 2022-01-153424) כי ישראייר תעופה השלימה את קליטת מטוס ה-AirBus A-320 לצי המטוסים של ישראייר תעופה. לפרטים נוספים על החלטת דירקטוריון החברה לקידום ההליך, ראו דיווח החברה מיום 26 ביוני 2022 (מס' אסמכתא: 2022-01-078301). ובאור 6 לדוח התקופתי ליום 30 בספטמבר 2022 כפי שדוח ביום 29 בנובמבר 2022 מס' אסמכתא: 2022-01-143725).

##### 7.10.1.2 רכישת מטוס Airbus 320-232 (ABT-6200). ביום 15 בפברואר, 2024 התקשרה ישראייר

תעופה בהסכם לרכישת מטוס מסוג Airbus A320 מאחד ממחירי המטוסים שלה תמורת סך של כ-24 מיליון דולר, חלף הארכת תקופת החכירה בגינו. כמו כן נקבעו בהסכם תנאים סטנדרטיים ומקובלים, הנהוגים בהסכמים מסוג זה, לרבות בנושא סיום הסכם החכירה, המחאת זכויות בנוגע לקרדיט בגין שיפוץ המנועים, מועד העברה, מועד התשלום, אחריות

ועוד. מימון הרכישה בוצע באמצעות העמדת הלוואה מתאגיד בנקאי ושימוש בחלק מכספי תמורת הנפקת אג"ח (סדרה א') של החברה מיום 10 במרס, 2024.<sup>13</sup> לפרטים נוספים, ראו דיווחים מיידיים של החברה מימים 18 בפברואר, 2024 ו-12 במרס, 2024 (מס' אסמכתאות: 2024-01-014437 ו-2024-01-021316, בהתאמה) הנכללים בדוח זה על דרך ההפניה.

**7.10.1.3. חכירת שני מטוסי Airbus A-320.** ביום 7 במאי, 2024, התקשרה ישראייר תעופה עם חברה זרה בהסכם מחייב לחכירה יבשה של 2 מטוסי Airbus A320 נוספים. במסגרת ההתקשרות הוסכם כי תקופת החכירה עבור כל אחד מ-2 המטוסים האמורים תהיה לתקופה של 6 שנים, אשר תחל מ-30 ביוני, 2024 עבור מטוס אחד ומ-21 ביולי, 2024 עבור המטוס השני, כאשר עלות החכירה החודשית עבור כל מטוס היא כנהוג בענף. כמו כן, נקבעו בהסכם תנאים סטנדרטיים ומקובלים, הנהוגים בהסכמים מסוג זה. לפרטים נוספים ראו דיווחים מיידיים של החברה מיום 26 בפברואר, 2024 ומיום 8 במאי, 2024 (מס' אסמכתא: 2024-01-016846 ו-2024-01-048117, בהתאמה) הנכללים בדוח זה על דרך ההפניה.

**7.10.1.4. רכישת מטוס Airbus 320-200 (ABS - 4X).** ביום 24 בדצמבר, 2024 התקשרה ישראייר תעופה בהסכם לרכישת מטוס מסוג Airbus 320-200 מאחד ממחירי המטוסים שלה תמורת סך של כ-16.5 מיליון דולר, חלף הארכת תקופת החכירה בגינו. כמו כן נקבעו בהסכם תנאים סטנדרטיים ומקובלים, הנהוגים בהסכמים מסוג זה, לרבות בנושא סיום הסכם החכירה, מועד העברה, מועד התשלום, אחריות ועוד. לפרטים נוספים ראו דיווחים מיידיים של החברה מימים 16 בדצמבר, 2024 ו-25 בדצמבר, 2024 (מס' אסמכתאות: 2024-01-624564 ו-2024-01-627034, בהתאמה) הנכללים בדוח זה על דרך ההפניה.

**7.10.1.5. רכישת מטוס Airbus 320-200.** ביום 14 בפברואר, 2025 התקשרה ישראייר תעופה, עם תאגיד זר, בהסכם לרכישת מטוס מסוג Airbus 320-200 בתמורה לסך של כ-21.6 מיליון דולר ("תמורת הרכישה"). נכון למועד דוח זה, תמורת הרכישה שולמה במלואה כאשר 40% מתמורת הרכישה, קרי כ-9 מיליון דולר, שולמה במזומן והיתרה, כ-60%, בסך של כ-13 מיליון דולר מימנה ישראייר תעופה באמצעות לקיחת הלוואה מתאגיד בנקאי וזאת כנגד שיעבוד המטוס. לפרטים נוספים, ראו דיווח מיידי של החברה מיום 16 בפברואר, 2025 (מס' אסמכתא: 2025-01-010762) הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

**7.10.1.6. הגדלת כמות המטוסים צרי הגוף בחכירה רטובה.** ביום 16 ביולי, 2025 פרסמה החברה דיווח מיידי בעניין הגדלה משמעותית של כמות המטוסים רחבי הגוף בחכירה רטובה החל מחודש אוגוסט, 2025 ל-10 מטוסים. לפרטים נוספים, ראו דיווח מיידי של החברה מיום 16 ביולי, 2025 (מס' אסמכתא: 2025-01-052636) הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

**7.10.1.7. משא ומתן מתקדם לרכישת שני מטוסים רחבי גוף מדגם Airbus A-330.** ביום 28 בנובמבר, 2025, פרסמה החברה דיווח מיידי בעניין ניהול מו"מ מתקדם לרכישת שני מטוסים רחבי גוף מדגם Airbus A-330 ע"י ישראייר תעופה. עלות המטוסים המוצעים, כולל עלויות חד פעמיות לקליטת המטוסים, היא כ-80 מיליון דולר ארה"ב. לפרטים נוספים ראו דיווחים מיידיים של החברה מימים 28 בנובמבר, 2025 ו-1 בדצמבר, 2025 (מס' אסמכתא: 2025-01-010762) הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

<sup>13</sup> לפרטים נוספים בדבר הנפקת אג"ח (סדרה א') מיום 10 במרס, 2024 ראו סעיף 3.1 לעיל.

אסמכתאות: 2025-01-093970 ו- 2025-01-095100, בהתאמה) הנכללים בדוח זה על דרך ההפניה.

7.10.2 להלן יובאו פרטים בדבר מטוסי ישראייר תעופה אשר נחכרים על ידה בחכירה יבשה או נרכשו על ידה ליום 31 בדצמבר, 2025:

דגם	שנת יצור	מספר מושבים	שם	בעלות	חכירה יבשה	סה"כ צי קיים בהפעלה עצמית
Airbus A-320	2006	180	ABS	V	-	9
	2010	180	ABF	V	-	
	2010	180	ABG	V	-	
	2014	180	ABT	V	-	
	2009	180	RAM	V	-	
	2016	170	ABI	-	1 (בתוקף עד שנת 2030)	
	2005	180	ABW	-	1 (בתוקף עד שנת 2026)	
	2006	180	ABX	-	1 (בתוקף עד שנת 2030)	
	2006	180	ABY	-	1 (בתוקף עד שנת 2030)	

7.10.3 נכון למועד הדוח, ארבעה מתוך חמשת המטוסים שבבעלות ישראייר תעופה, משועבדים לטובת תאגיד בנקאי בישראל, כאשר לאחר תאריך המאזן הוסר שיעבוד של מטוס אחד ולגבי מטוס נוסף יוסר השעבוד לא יאוחר מיום 31 בדצמבר, 2026, וזאת בכפוף לתנאים שהוסכם עליהם עם התאגיד הבנקאי. במקביל התווסף שעבוד על מטוס נוסף לטובת לקוח בעסקת מטוסי רחבי הגוף, לפרטים ראו באור 24(א)(4)(ב)(1) לדוחות הכספיים.

7.10.4 יובהר כי חכירת מטוסים מחברות זרות כאמור מתבצעת בשני אופנים: חכירה לטווח ארוך ותפעולם באמצעות אנשי הצוות של ישראייר תעופה ("חכירה יבשה") וחכירה לטווח קצר, שאינו עולה על שנה אחת, ביחד עם אנשי הצוות של חברת התעופה הזרה ("חכירה רטובה"). לפרטים בדבר המטוסים שחוכרת ישראייר תעופה בחכירה רטובה, ראו באור 11(ה)-(ו) לדוחות הכספיים.

7.10.5 **משדדים.** החל מראשית שנת 2023, החברה שכרה שטחי משרדים ומסחר ששטחם 1437 מ"ר בדרך יצחק רבין 33, גבעתיים. הנכס האמור משמש, בין היתר, את מטה והנהלת החברה. תקופת השכירות של המשרדים האמורים הסתיימה בסוף שנת 2025.

ביום 12, במאי 2025, חתמה חברת בת ישראייר על הסכם שכירות משנה, של שטח משרדים בהיקף של 1,720 מ"ר ו-60 חניות, בקומה אחרת (באותה כתובת של משרדי החברה הנ"ל בגבעתיים). תקופת השכירות החלה ביום 28 באוגוסט, 2025 ותסתיים ביום 31 בדצמבר, 2027. על אף האמור לעיל, רשאית החברת הבת לסיים את הסכם השכירות עד ליום 31 בדצמבר, 2026 וזאת בכפוף להודעה מוקדמת, לא יאוחר מיום 1 באפריל, 2026. בנוסף, החברה שוכרת מקרקעין בשדרות לצורך הפעלת מוקד שירות הלקוחות, בסכום שאינו מהותי לחברה.

7.10.6 **הסכם עם רשות שדות התעופה לשימוש בשטחים.** לישראייר תעופה הסכם עם רשות שדות התעופה להרשאת שימוש בשטחי נמל התעופה בן גוריון ושדה התעופה רמון, המשמשים את ישראייר תעופה לצורך תפעול טיסות ואחזקת מטוסים, המסתיימים ביום 31 בדצמבר 2025 ו- 31 במרס 2026 וחודשו

3-שנים נוספות בתנאים דומים. סך התמורה בעד השימוש בשטחי נתב"ג ורמון הנה בסכום שאינו מהותי לפעילות החברה. שטח המבנים הינו כ-900 מ"ר בנתב"ג הכוללים שטח פתוח של כ-260 מ"ר לשימוש עבור חניות וכ-400 מ"ר ברמון.

#### 7.10.7 **ביום 21 במרס, 2024 פנתה ישראייר תעופה לרשות שדות התעופה בבקשה להעתיק את מרבית פעילותה לטרמינל 1.**

פנייה כאמור בוצעה על רקע צורך בהתנהלות תפעולית הנגזרת מהרחבה ממשמעותית של פעילות ישראייר תעופה. יצוין כי בשנת 2024 הפעילה ישראייר תעופה כ-38 טיסות בינלאומיות שבועיות מטרמינל 1. המו"מ בעניין התנהל מול רשות שדות התעופה, הנהלת נתב"ג ורשות התעופה האזרחית. בשנת 2025 הפעילה ישראייר תעופה כ-44 טיסות בינלאומיות מטרמינל 1, המהווים כשליש מכמות הטיסות הבינלאומיות בעונת הקיץ. ישראייר השיבה להצעה כאמור כי בכוונתה לתגבר או להתאים את לוח הטיסות בנתיב הפנים ארצי במידה ומרבית פעילותה תועתק לטרמינל 1 לאור אי הוודאות בישראייר על רקע המלחמה ולאור ביטולים של חברות תעופה זרים טרם נכנס לתוקפו מתווה כאמור. ביום 1 בנובמבר 2024 התקבלה החלטה לסגור את טרמינל 1 לפעילות בינלאומית עד 26 למרס 2025, שנפתח עם השיפור במצב הבטחוני בתקופת הדוח.

#### 7.10.8 **אביזרים וחלפים**

7.10.8.1. לישראייר תעופה מחסן ציוד תעופתי קטן ואוטומטי המאפשר לה להחזיק מלאי חלפים הכרחי למניעת השבתת המטוסים. מלאי הכרחי זה עונה על מרבית הצרכים התכופים הנדרשים בפעילות היומיומית של החברה, וזאת בהתאם להיסטוריית התקלות והאירועים הטכניים בשנים האחרונות.

7.10.8.2. במהלך תקופת הדוח השלימה החברה את העסקה לרכישת השליטה בחברת Bird אשר מקום מושבה בלרנקה, קפריסין. רכישת Bird מעניקה לישראייר תעופה יתרון ביכולת הגמישות המבצעית שלה ומחזקת את התשתית התחזוקתית שלה בארץ ובחו"ל. לפרטים נוספים בדבר תחום פעילות תחזוקת מטוסים, ראו סעיף 9 להלן.

7.10.8.3. המחסן, הסכם החלפים ומרכז התחזוקה של Bird מאפשרים לישראייר להפעיל שגרת טיסות גם בשיא העונה בה כל אחד ממטוסי החברה מבצע כשלוש טיסות ביום, וזאת מבלי שהיא מחזיקה מלאי חלפים, מחסנים ועובדי מחסן בהיקף משמעותי. יתרונות אלו, נמדדים על פי פרמטרים מקובלים בענף התעופה, המודדים את שיעור האמינות והדיוק של הטיסות בהיבט התחזוקתי. בשנת 2024 עמד שיעור האמינות על 97.38% ובשנת 2025 על 96.93%.

#### 7.10.9 **מנועים**

ישראייר תעופה מפעילה צי מטוסי Airbus A-320 המצויד ב- [10] מנועים V2500 מתוצרת P&W אשר בבעלותה ("מנועי המטוסים"). נכון ליום 31 בדצמבר, 2025 במסגרת הצי, מפעילה ישראייר תעופה 9 מטוסים בהפעלה עצמית, 5 מטוסים בבעלות ו-4 מטוסים בחכירה יבשה. מנועי המטוסים נדרשים לעבור שיפוץ אחת למספר שנים בעלויות מהותיות.

בהתאם להסכם שיפוץ המנועים שנחתם בין ישראייר תעופה ל- IAE International Aero Engines מיום 19 במאי 2022, החל מיום 31 במאי 2022 ועד ליום 31 באוגוסט 2027, יושפצו כל מנועי המטוסים, וזאת כנגד תשלום רבעוני בסך אלף דולר. התשלום יבוצע בדרך של תשלום מקדמות והיתרה לאחר ביצוע השיפוץ. עד כה שולם על פי ההסכם סך כולל של כ-9.7 מיליון דולר.

בהתאם להסכם הנ"ל: (א) 2 מנועי המטוסים עברו שיפוץ בשנת 2024 (צפי הטיפול הבא הינו בשנת 2030), (ב) 4 מנועים נוספים צפויים לעבור שיפוץ בשנים 2026-2027 בעלות מוערכת של כ-28 מיליון דולר, (ג) 2 מנועים נוספים צפויים לעבור שיפוץ בשנת 2028 בעלות מוערכת של כ-11 מיליון דולר, ו- (ד) יתרת המנועים (2 מנועים) צפויה לעבור שיפוץ בעוד כ- 7 שנים. ראה באור 20.6.9. להלן.

**מנועי המטוסים אשר בחכירה יבשה.** במסגרת הסכמי החכירה היבשה, נקבעו הסדרים לגבי 8 מנועים בהם נעשה שימוש במטוסים החכורים. נכון למועד הדוח, 4 מנועים (מתוך 8) יעברו שיפוץ מקיף אשר ישולם מתוך הרזרבות (קופות לצרכי תחזוקה) המשולמות למחכירי המטוסים באופן שוטף, ויתרת 4 המנועים מכוסים באופן מלא כחלק מהסכם החכירה.

7.10.10. ערכו של מלאי החלפים הכולל, של ישראייר תעופה נכון ליום 31 בדצמבר 2025 הינו בסך של כ-6.0 מיליון דולר.

#### 7.11. כושר ייצור

7.11.1. החברה פועלת מתוך מטרה להגדיל את מספר חבילות הנופש שהיא מוכרת בכל שנה. אשר לכושר הייצור שלה בתחום התעופה, שיעור התפוסה הממוצע בטיסות הבינלאומיות שישראייר תעופה הפעילה בשנת 2025 הינו כ-81% ובטיסות הפניום ארציות הינו כ-78%.

7.11.2. באשר ליעילות השימוש של ישראייר תעופה בצי מטוסיה, תדירות הטיסות של צי המטוסים ושעות הטיסה ליממה משקפים כי ישראייר תעופה ממצה את מלוא הפוטנציאל של צי מטוסיה. בשל העובדה כי ישראייר תעופה מוכרת מוצר תיירותי, קיים יתרון משמעותי בהעדפת הלקוח בזמני המראה מישראל והחזרה אליה, לפיכך בשיווי המשקל שבין ניצול שעות המטוס ביממה ובין חווית הלקוח, בוחרת ישראייר תעופה לתת עדיפות לאיכות המוצר וחווית הלקוח.

7.11.3. עוד יצוין, כי החברה הבת, מעת לעת, חוכרת מטוסים ו/או רוכשת מושבים ו/או מפעילה טיסות שכר בקוד זר מחברות תעופה זרות בהתאם לצרכיה, כך שהחברה לא מזהה מגבלה משמעותית על יכולתה לייצר חבילות נופש בעתיד.

#### 8. תחום התיירות הנכנסת

##### 8.1. מידע כללי על תחום הפעילות

החברה מספקת שירותים שונים לתיירים הנכנסים לישראל, באמצעות החברה הנכדה דיזנהאוז יוניטורס תיירות נכנסת (1998) בע"מ ("דיזנהאוז"), המספקת ומשווקת שירותי קרקע שונים כגון: העברות, השכרת רכב, מלונות, הדרכות, סיורים ליעדי תיירות וכיוצא באלה. דיזנהאוז נהנית מיתרון לגודל בשל היותה אחד מחמשת השחקנים הגדולים בענף ומיתרון מהותי בתחום מערכות המידע וההפצה של שירותי תיירות ללקוח הסופי.

הפעילות בתחום אינה מתאפיינת ברכישת חדרים בהתחייבות אל מול המלונות, אלא ההתקשרות מבוצעת אד הוק לכל הזמנה. עם זאת, המחיר ללקוח נקבע ע"י דיזנהאוז, היא נושאת בסיכון הגבייה והאחריות מול הלקוח, ובמקרים מסוימים חשופה להפסד כספי בגין ההתקשרות כאמור, בשים לב להשפעות מלחמת חרבות ברזל, מבצע "עם כלביא" והפגיעה בתיירות הנכנסת. לפרטים נוספים בדבר השפעות מלחמת חרבות ברזל ומבצע "עם כלביא" על תחום פעילות זה, ראו סעיף 6.1 לעיל.

## 8.2. מבנה תחום הפעילות ושינויים החלים בו

דיזנהאוז משמשת כספק שרותי תיירות נכנסת הכוללים בין השאר: בתי מלון, טיולים, העברות, השכרת רכב ושרותי קרקע אחרים לפי דרישה. השרותים ניתנים לקבוצות, תיירים בודדים, כנסים וסיורי תמריץ. יצוין כי דיזנהאוז אינה עוסקת במכירת טיסות כחלק מתחום התיירות הנכנסת. עם זאת לדיזנהאוז מחלקה העוסקת במכירת טיסות לפרויקט תגלית. בשנת 2025 מכירת טיסות לפעילות תגלית מיוחדת של מתנדבים יהודים מהתפוצות, היוותה כ- 35% ממחזור המכירות של דיזנהאוז.

## 8.3. מגבלות, חקיקה, תקינה ואילוצים מיוחדים החלים על תחום הפעילות

למיטב ידיעת חברה לא קיימות מגבלות חקיקה ותקינה ואילוצים מיוחדים החלים על החברה בתחום פעילות התיירות הנכנסת.

## 8.4. שינויים בהיקף הפעילות בתחום וברווחיותו

ביום 7 באוקטובר 2023 פרצה מלחמת חרבות ברזל. בתקופת הדוח ולאחריה אירועי המלחמה, השפיעו ועודם משפיעים על כלל יישובי ישראל וכוללים ירי טילים, כטב"מים עוינים וכו'. המלחמה גרמה לשיבוש הפעילות הכלכלית במשק, וכן הביאה לשורה של השלכות והגבלות, כגון: סגירת עסקים רבים (בעיקר בשבועות הראשונים ללחימה) בדרום ובצפון הארץ. המלחמה גררה פגיעה משמעותית מאוד בתחום שירותי התיירות הנכנסת, עד כדי קיפאון מוחלט בפעילות התיירות הנכנסת בתקופת הדוח. ערב המלחמה צבר ההזמנות לרבעון הרביעי של 2023 עמד על כ-15 מיליון דולר, אך בסמוך לאחר שפרצה בוטלו כל ההזמנות לרבעון. מכירות החברה ברבעון 4 לשנת 2023 הסתכמו לכ-3 מיליון דולר בלבד, וההפסד הנקי ברבעון היה כ-1 מיליון ש"ח לעומת רווח של 3 מיליון ש"ח לפחות שהיה צפוי לרבעון זה. השפעות המלחמה והמצב הביטחוני נמשכו גם לשנת 2024, בין היתר, בשל העובדה שמרבית חברות התעופה הזרות הפסיקו את הגעתן לישראל במהלך שנת 2024, דבר שהוביל לביטולים ודחיית הזמנות משנת 2024 לשנים 2025 ו-2026. מכירות החברה בתחום שירותי התיירות הנכנסת בשנת 2024 הסתכמו ב-12 מיליון דולר בלבד, ובשנת 2025 ב-23 מיליון דולר.

לאור האמור לעיל, בדבר השפעת מלחמת חרבות ברזל על תחום שירותי התיירות הנכנסת, דיזנהאוז קיבלה מענק מהמדינה בסך של כ-2.2 מיליון ש"ח בגין מתווה פיצויים עבור חודשים אוקטובר-דצמבר 2023. בנוסף, בחודשים מרס ומאי 2024 לוותה דיזנהאוז תיירות נכנסת מהקרן להלוואות בערבות המדינה 7 מיליון ש"ח ו-4 מיליון ש"ח, בהתאמה, בפריסה לכ-5 שנים, כאשר קרן ההלוואות החלה להיפרע בחודשים מאי ויולי 2024 בהתאמה. שיעור הריבית על הלוואות כאמור עומדת על פריים+1.5%. כמו כן, החברה קיבלה כ-3.8 מיליון ש"ח בגין מתווה "קרן שיווק להשתתפות בשכר עובדים לשנת 2024 שלא הוצאו לחל"ת בתחום התיירות הנכנסת" (להלן - "הקרן להשתתפות").

בשנת 2025 דיזנהאוז הגישה בקשה לסיוע בגין מתווה פיצויים מבצע "עם כלביא" בסך של 730 אלפי ש"ח, מתוכם סך של 300 אלפי ש"ח התקבלו בחודש ספטמבר 2025 והיתרה בסך של 430 אלפי ש"ח הוכרו בתקופת הדוח כהכנסות לקבל וצפויים להתקבל בקופת דיזנהאוז במהלך שנת 2026. כמו כן במסגרת קרן שיווק למארגני תיירות נכנסת לישראל לתקופה ינואר 2025 עד דצמבר 2025 הגישה החברה בקשה לקרן להשתתפות בסך של 300 אלפי ש"ח, בגין בהוצאות שיווק וקידום מכירות שהוצאו במהלך השנה, הצפויים להתקבל במהלך 2026 והוכרו בתקופת הדוח כהכנסה לקבל.

ביום 28 בפברואר 2026 פרצה מלחמה עם איראן שגרמה מידית לסגירה מוחלטת של השמיים לתנועת מטוסים וביטולים של הזמנות לחודש מרס. נכון למועד זה, לא ניתן להעריך את מועד סיום המלחמה, את מידת ההשפעה של המלחמה על ענף התיירות הנכנסת לישראל בשנת 2026 ואת הסיוע הצפוי מהמדינה בגין ההפסדים שנגרמו.

#### 8.5 התפתחויות בשווקים של תחום הפעילות

בתחום הפעילות ובתחום התיירות בכלל קיימת מגמה של מעבר לחיפוש ובנייה עצמאית של חבילות נופש באמצעות אתרי האינטרנט השונים. עם זאת, אתרים אלו אינם מספקים שירותים לקבוצות, כנסים, טיולי תמריץ או תיירים בודדים הדורשים חבילה מורכבת המצריכה ייעוץ מקצועי שאיננו בנמצא בקרב אתרים אלו. למרות האמור, אתרי ההזמנות השונים והן אתרי בתי המלון עצמם, נוגסים בחלק מן הפעילות שבעבר התחלק בין מפעילי התיירות השונים.

דיזנהאוז הקימה מערך הזמנות המיועד לסוכני תיירות בעולם (B2B). מערכת זו, פותחה באופן ייעודי במטרה לשרת את סוכני הנסיעות העובדים עם דיזנהאוז והיא מאפשרת ביצוע הזמנות מורכבות אונליין, הכוללות מגוון רחב ומורכב של שירותים. כמו כן, למערכת זו יתרון מקצועי בולט ביחס למערכות האינטרנט הגלובליות המציעות שירותים סטנדרטיים בלבד.

#### 8.6 שינויים טכנולוגיים המשפיעים מהותית על תחום הפעילות

העלייה בפופולריות של אתרי אינטרנט המאפשרים השוואה בין ספקי שירותי קרקע שונים וביצוע רכישה (כדוגמת Booking) וכן עליית אתרי כלכלה שיתופית, מקלים על התייר העצמאי ברכישת שירותי הקרקע והשוואת המחירים, ומעצימים את התחרות בתחום.

החברה עושה שימוש במערכת F.I.T<sup>14</sup> לשיווק שירותים לתיירים עצמאיים. החברה מפתחת את המערכת באופן שוטף על מנת שתהיה מעודכנת ותספק מענה איכותי בתחום פעילות זה.

#### 8.7 גורמי הצלחה קריטיים בתחום הפעילות והשינויים החלים בהם

לדיזנהאוז פריסה רחבה במרבית השווקים מהם מגיעים תיירים לישראל, בכל תחומי הפעילות דוגמת קבוצות, בודדים, כנסים וסיורי תמריץ.

גורם הצלחה חשוב הוא טיפוח תחום תיירות הבודדים. בימים שבשגרה, תחום זה מהווה כ-45% ממחזור הפעילות של דיזנהאוז, בעוד שבשנת 2024, לאור השפעת המלחמה, תחום זה היווה כ-80% מפעילות דיזנהאוז. בתקופת הדוח, ובהמשך להשפעת המלחמה על ענף התיירות הנכנסת, תחום זה מהווה מעל 50% מפעילות דיזנהאוז, כאשר מכירת טיסות לפרויקט מתנדבים של "תגלית" צמחה ומהווה כ-30% מפעילות החברה. כאשר מרבית מפעילי התיירות האחרים פרשו או צמצמו את פעילותם בענף זה. התחום דורש שימוש בטכנולוגיה מתקדמת, אשר מצויה בידי דיזנהאוז, וכן כוח אדם מקצועי לטיפול בתיירים.

גורם הצלחה חשוב נוסף הוא רמת שירות גבוהה, באופן המייצר תפיסת אמינות גבוהה בקרב הלקוחות בחו"ל ביחס לחברה.

חשוב להדגיש כי צבר הזמנות הנו גורם קריטי בתחום פעילות התיירות הנכנסת, כאשר ביטול הזמנות

<sup>14</sup> F.I.T - Frequently Individual Traveler – משמעותו מכירת חבילות נופש ליחידים.

עלול להשית על דיזנהאוז הוצאות מהותיות.

#### 8.8. שינויים במערך הספקים וחומרי הגלם לתחום הפעילות

מבחינת הזמנות אשר אינן מתבצעות באמצעות האינטרנט, דיזנהאוז אינה מוגבלת לספק ספציפי. כמו כן, בכל יעד פוטנציאלי, ישנו מגוון רחב של ספקים אשר דיזנהאוז יכולה לעבוד מולם. מבחינת הזמנות המתבצעות דרך האינטרנט, אין כל רלוונטיות לספקים.

#### 8.9. חסמי הכניסה והיציאה העיקריים בתחום הפעילות ושינויים החלים בהם

הספקים בחו"ל אשר עובדים בענף התיירות הנכנסת מייחסים חשיבות גבוהה למוניטין ספק שירותי התיירות המקומי. לאור האמור, הצלחתה וחוזקתה של דיזנהאוז התאפשרה בזכות העובדה כי לחברה מוניטין ארוך טווח בתחום. פרמטרים אלו מהווים חסם כניסה לפעילות ביחס לסוכנים זרים. העובדה כי דיזנהאוז לא סגרה את משרדיה במהלך תקופת משבר הקורונה חיזקה את מותג דיזנהאוז ואת מעמדה השירותי בקרב סוכני הנסיעות בחו"ל.

#### 8.10. תחליפים למוצרי תחום הפעילות ושינויים החלים בהם

בתחום התיירות הנכנסת, אתרי הכלכלה השיתופית וספקי שירותי הקרקע המקומיים כגון בתי מלון וחברות השכרת רכב מהווים התחליפים העיקריים לשירותי הקבוצה.

אתרי הזמנות בינלאומיים מהווים תחליף למערכת F.I.T של החברה. לפרטים אודות מערכת F.I.T ראו סעיף 8.15 להלן.

#### 8.11. מבנה התחרות בתחום ושינויים החלים בו

שוק התיירות הנכנסת מתאפיין בתחרות ערה. הגופים המהווים תחרות לפעילות זו הנם: (1) אתרי האינטרנט הגלובליים; (2) ספקי תיירות המוכרים ישירות לצרכן, דהיינו בתי מלון וחברות השכרת רכב; (3) מפעילי תיירות מקומיים, לרבות סוכנים חדשים המנסים להיכנס לשוק על ידי הורדת מחירים מה שפוגע ברמת הרווחיות של החברות הקיימות; (4) תחרות של סוכני הנסיעות ברשות הפלסטינית ובמזרח ירושלים.

בכדי ליצור עדיפות על המתחרים, פיתחה דיזנהאוז מערכת הזמנות אינטרנטית לחבילות טיולים באופן שמאפשר לתייר הבודד להצטרף לטיול קבוצתי כאשר ניתן לבצע את כל פעולת ההזמנה והתשלום און-ליין במערכת.

#### 8.12. מוצרים ושירותים בתחום הפעילות

המוצרים והשירותים שמעניקה דיזנהאוז בתחום הפעילות מותאמים לשווקים שונים, כמפורט להלן: **שוק הבודדים.** בתי מלון, העברות, השכרת רכב, טיולים יומיים, טיולים של 5-14 ימים במגוון רב של מדינות.

**שוק הקבוצות.** טיולים קלאסיים, סיורי בר מצווה, סיורי צליינים, טיולים עם דגש לכל הדתות והזרמים, טיולים בתחומי עניין שונים, כאשר תוכנית הטיול נבנית על פי דרישת הלקוח (ארכיאולוגיה, קולינריה וכדומה).

**שוק הכנסים.** דיזנהאוז פעילה בשוק הכנסים הרפואיים והאקדמיים, ומבצעת כנסים בינלאומיים

בארץ, החל משלב עריכת התקציב, התכנון, טיפול בהרשמה, גבייה ועריכת החומר המקצועי לצורך הכנס.

**שוק סיורי התמריץ.** בניית תוכנית סיור ברחבי הארץ לפי דרישת הלקוח.

#### 8.13 פילוח הכנסות ורווחיות מוצרים ושירותים

לדיזנהויז הכנסות ממתן חבילות לתיירות נכנסת, טיסות ושירותי קרקע.

#### 8.14 לקוחות

לדיזנהויז תיירות נכנסת פריסה רחבה במרבית השווקים מהם מגיעים תיירים לישראל, בכל תחומי הפעילות דוגמת קבוצות, בודדים, כנסים, סיורי תמריץ וקבוצות פרויקט תגלית.

#### 8.15 שיווק, הפצה ומכירות לנוסעים

פעילות השיווק והמכירה של דיזנהאוז כוללת לקיחת חלק באופן קבוע בירידי תיירות בעולם, התקשרויות עם חברות מקומיות המייצגות סוכני מכירות מקומיים, השתתפות בסמינרים שמארגנים סוכני הנסיעות הקשורים עם החברה בארצות מוצאם, לשם הצגת היעד ושירותי החברה.

לדיזנהאוז חברת בת בגרמניה שהוקמה בשנת 1985 ומשמשת כזרוע מכירה לישראל של תיירות מהארצות דוברות גרמנית. כמו כן, לדיזנהאוז הסכמים עם מארגני תיירות גלובליים והיא מארגנת סיורי תמריץ במסגרתם היא מארחת סוכני נסיעות ומשווקים עמם עובדת, על מנת שאלה יתרשמו מהשירותים אותם מציעה וישווקו אותם ללקוחותיהם. כמו כן, עושה דיזנהויז שימוש במערכת מחשוב והפצה מתקדמת בשם F.I.T (Free Independent Traveler) לשיווק שירותים לתיירים עצמאיים, ולשם כך משתמשת במערכת Travel Booster של חברת גלאור בע"מ<sup>15</sup>. השימוש במערכת F.I.T מקנה לדיזנהויז יתרון תחרותי באפשרות להגיע למגוון רחב של קהלי מטרות, שווקים ולקוחות בעולם. סוכני החברה בחו"ל מחוברים ישירות למערכת זו, ובאפשרותם לקבל מידע מקוון בממשק ישיר מספקי שירותי קרקע, לרבות בתי מלון, חברות השכרת רכב, וכן להזמין שירותים לתיירים העצמאיים ולהרכיב חבילות תיור. דיזנהויז משקיעה בפיתוח מערכת ה-F.I.T ומעדכנת אותה באופן שוטף על מנת לאפשר מתן מענה איכותי ותחרותי בתחום שירותי התיירות הנכנסת.

#### 8.16 צבר הזמנות

ראו סעיף 10 להלן.

#### 8.17 תחרות ונתח שוק

יכולת ההערכה נתח השוק של החברה בתחום שירותי התיירות הנכנסת, אשר בעיקרו מתבצע על ידי סוכנים, מוגבלת, לאור העובדה כי חברות רבות הפועלות בתחום הן חברות פרטיות ולפיכך המידע על היקף פעילותן מוגבל. עם זאת, מעריכה הנהלת דיזנהאוז (על בסיס ניסיונה והיכרותה עם הענף), כי נתח השוק שלה בישראל בשנים שאינן שנות מלחמה הינו בטווח של 10% עד 12%.

<sup>15</sup> לחברה תלות מהותית במערכת Travel Booster. מסד הנתונים העיקרי באמצעותו פועלת החברה בתחום התיירות הנכנסת נמצא במערכת זו. הפסקת ההתקשרות של החברה עם מפעילת המערכת, עלולה להשפיע באופן מהותי לרעה על עסקי קבוצת דיזנהויז.

**8.18. עונתיות**

תחום הפעילות מושפע ממזג האויר ומועדי חגים וחופשות במדינות המקור (מדינות מהן מגיעים תיירים). בימים שבשגרה, כ- 60% ממכירות קבוצת דיזנהויז נעשות במהלך רבעון 2 ורבעון 4 (כ- 30% בכל רבעון), ראה סעיף 7.9 לעיל.

**8.19. רכוש קבוע, מקרקעין ומתקנים**

לדיזנהויז אין רכוש קבוע מהותי.

**8.20. כושר ייצור**

מאז ה- 7 באוקטובר, הושפע כושר הייצור מהמצב הביטחוני בישראל ובמזרח התיכון, מדעת הקהל השלילית על ישראל כתוצאה ממלחמת חרבות ברזל, וכמו כן מחסמים של חברות תעופה זרות שלא רשאיות או שלא מוכנות לטוס לישראל ומהתייקרויות של כרטיסי טיסה זמינים לישראל, במיוחד טיסות מיבשת אמריקה.

החברה שימרה כ 65% ממצבת העובדים ו- 35% הוצאו לחל"ת וזאת על מנת לשמר את הקשר עם לקוחות החברה בהזמנות שוטפות ועתידיות וחזרה לעבודה מלאה כאשר תהיה התייצבות במצב הביטחוני ועליה בביקושים לתיירות בישראל.

**9. תחום תחזוקת המטוסים**
**9.1. מידע כללי על תחום הפעילות**

פעילות החברה בתחום תחזוקת המטוסים מתבצעת באמצעות החברה הבת בירד, אשר מקום התאגדותה ומושבה הינו בלרנקה שבקפריסין.

**9.2. מבנה תחום הפעילות והשינויים שחלים בו**

MRO (Maintenance, Repair, and Overhaul), קרי שוק התחזוקה, התיקון והשיפוץ של מטוסים מהווה חלק מהותי מתעשיית התעופה, ותפקידו להבטיח את בטיחותם, תקינותם ותפעולם הרציף של כלי טיס מסחריים. בשנים האחרונות, שוק זה חווה צמיחה יציבה, בעיקר בשל העלייה בביקוש לטיסות מסחריות וכתוצאה מכך הרחבת ציי המטוסים על ידי חברות בענף התעופה.

בירד מתמחה בעיקר בתחזוקת גופי מטוסים מסוג Airbus 320, על תתי סוגיו השונים, מטוסים צרי גוף אשר מהווים כ-50% משוק המטוסים צרי הגוף, שמהווים כ-61.1% מכלל המטוסים הקיימים בשוק הטיסות המסחריות בעולם נכון לאוגוסט 2025 על פי IATA.

תחום תחזוקת מטוסים כולל שני סוגי תחזוקה עיקריים: תחזוקה קלה ותחזוקה כבדה. תחזוקה קלה מתבצעת בתדירות גבוהה יחסית (יומית/שבועית/חודשית כתלות בשעות הטיסה) וכוללת בעיקר תחזוקה של חלקים שלא דורשים תחזוקה בהאנגר, בדיקת כסאות וכיו"ב. את התחזוקה הקלה חברות התעופה (המפעילות את המטוסים) מבצעות בעצמן, לרוב בתחנת הבית של המטוס שכן היא אינה דורשת האנגר. תחזוקה קלה אורכת לרוב כ-3 שעות ולכל היותר 8 שעות. תחזוקה הכבדה לרוב מתבצעת אחת ל-24 חודשים, במועד ידוע וקבוע מראש. לעומת תחזוקה קלה, חברות תעופה רבות מתקשרות עם גורם חיצוני המעניק להם את שירותי ה-MRO הנדרשים, בין היתר, בשל כך

ששירותים כאמור דורשים תשתיות מסוימות (מסלול ושטח להאגרים), התמחות ספציפית בשירותים כאמור, וכוח אדם מתאים. מיקומה הגיאוגרפי של בירד, נמצא באמצע בין ארצות המזרח לארצות המערב, ולכן מושך חברות תעופה רבות לרכוש ממנה שרותי תחזוקה. יצוין כי הצורך בשירותי ה-MRO בשנים האחרונות עולה בצורה מתמדת לאור העלייה בביקוש לטיסות המסחריות בשוק העולמי עולה ולאור הגידול המתמיד בכמות המטוסים בעולם.

עוד יצוין כי התמשכות הקונפליקט במזרח התיכון מביאה לעיתים לגידול בכמות המטוסים המטופלים בליין לרנקה הגידול בפעילות להערכת החברה אינו מהותי.

### **9.3 מגבלות חקיקה, תקינה ואילוצים מיוחדים החלים על תחום הפעילות**

**חקיקה.** היות ובירד היא חברה שהתאגדה בקפריסין, היא כפופה לחקיקה החלה במדינות אירופאיות, קרי, לחוק Part 145 Maintenance Organisational Approval ולחוקים השונים אשר נחקקו בקשר אליו אשר מתעדכנים מעת לעת על ידי EASA ("החקיקה האירופית"). כמו כן, הרישיון הישראלי של בירד כפוף לפרק מכוני הבדק בחוק הטיס, תשע"א-2011 ("חוק הטיס").

**רישיונות.** בירד מחזיקה במספר רישיונות תחזוקה, לרבות רישיון תחזוקה אירופי ורישיון תחזוקה ישראלי מלא (שאינו מותנה) מרשות התעופה האזרחית, ולכן בירד מהווה מכון בדק מאושר על ידי מדינת ישראל. בירד מנפיקה את רישיונות התחזוקה שלה בהתאם למוצאן של לקוחותיה. ככל שבירד תתקשר עם לקוח ממדינה שאין לה בה רישיון, בירד תפעל לקבל רישיון תחזוקה מאותה מדינה. במרבית המדינות תהליך קבלת רישיון כאמור קצר וזאת בעקבות אמנות תעופה והכרה שונות.

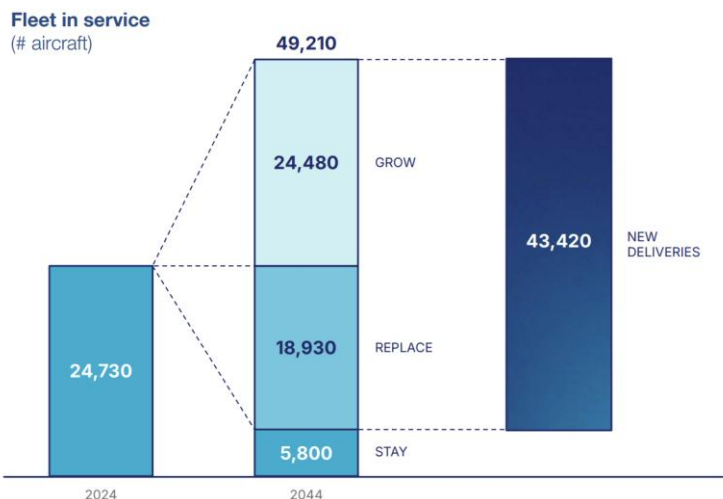
**תקינה וסטנדרטים.** חוק הטיס והחקיקה האירופית מגדירים את צורת בקרת וניהול האיכות של עבודת ה-MRO. הבדיקה שה-MRO עומד בדרישות נעשית גם על ידי סקרים פנימיים, חיצוניים, סקרים של לקוחות וכן סקרים המבוצעים על ידי רשויות התעופה השונות.

### **9.4 שינויים בהיקף הפעילות בתחום וברווחיותו והתפתחויות בשוקים של תחום הפעילות, או שינויים במאפייני הלקוחות שלו**

להערכת החברה, תחום פעילות תחזוקת המטוסים, צפוי להמשיך ולצמוח בשל עליית כמות המטוסים שנעשה בהם שימוש בעולם והצפי כי כמות זו תלך ותגדל.

להלן יובא תיאור של התחזיות הצפויות ביחס להתפתחות וגדילה בצריכת שירותי MRO:

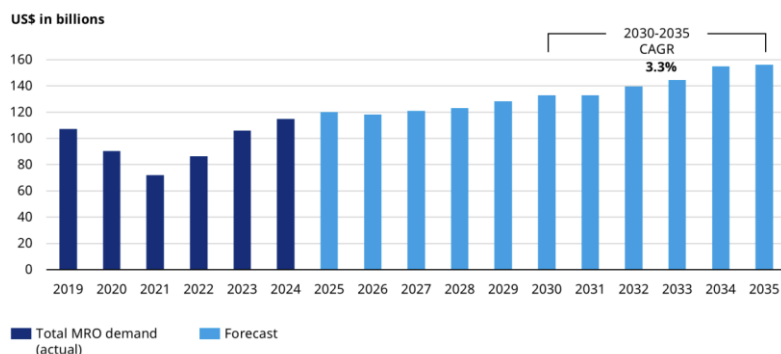
### Updated Forecast (As of 31 Dec 2025) Fleet and MRO Forecast Summary<sup>16</sup>



Fleet will **almost double** in the next 20 years

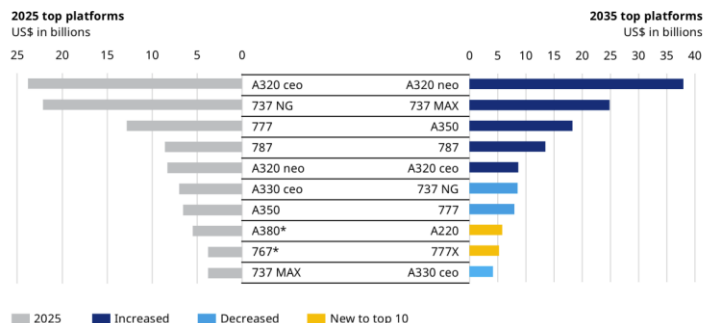
Higher proportion of new deliveries (~44%) will **replace** older, less fuel-efficient aircraft

Exhibit 12: MRO Demand, 2019-2035



Note: The forecast runs through Jan. 1, 2035. CAGR stands for compound annual growth rate. Source: Oliver Wyman analysis

Exhibit 16: Total MRO Forecast by Region, 2025 and 2035



\*Not in 2035 top 10. Source: Oliver Wyman analysis

<https://www.oliverwyman.com/our-expertise/insights/2025/feb/global-fleet-and-mro-market-forecast-2025-2035.html> <sup>16</sup>



.9.5

הערכותיה של החברה באשר להתפתחויות בשווקים של תחום הפעילות וגידול בצריכת השירותים בתחום הפעילות מהוות מידע צופה פני עתיד המבוסס בעיקר על צמיחת מספר מטוסי הנוסעים בעולם, השינויים הטכנולוגיים במטוסים אלה ובאופן בו נעשות עבודות התחזוקה, היעדר שינוי מהותי בנוגע לתקינה החלה על תחזוקת מטוסים והתחרות הקיימת בתחום הפעילות. מידע כאמור עשוי להיות מושפע מגורמים שאינם בשליטת החברה, לפיכך, שינויים בגורמים עליהם מתבססות הערכות החברה כאמור, עשויים להשפיע על התממשות הערכות אלה ואף להביא לכך שהן לא יתממשו כלל, כולן או חלקן, או יתממשו באופן שונה מהותית מהצפוי. שינויים טכנולוגיים שיש בהם כדי להשפיע מהותית על תחום הפעילות

להערכת החברה, אופן העבודה במסגרת מתן שירותי ה-MRO למטוסים לא צפויה להשתנות בשנים הקרובות. קיימות כיום טכנולוגיות אבחון ותחזוקה חזויה אשר מאפשרות למטוס לנתח ולעזור בפתרון התקלות על ידי הפניה לחלק התקול ואפיון התקלה. עם זאת, להערכת החברה, ככל ולא ייכנס לשוק טכנולוגיה רובוטית מתקדמת, אשר לא צפויה להיכנס בעתיד הנראה לעין, עבודת התחזוקה עצמה לא תשתנה באופן מהותי בעתיד הנראה לעין.

הערכותיה של החברה באשר לשינויים טכנולוגיים שיש בהם כדי להשפיע מהותית על תחום הפעילות מהוות מידע צופה פני עתיד המבוסס על הידע הקיים ברשות החברה נכון למועד הדוח. מידע כאמור עשוי להיות מושפע מגורמים שאינם בשליטת החברה, לפיכך, שינויים בגורמים כאמור עשויים להשפיע על הערכות החברה ואף להביא לכך שהן לא יתממשו, כולן או חלקן, או יתממשו באופן שונה מהותי מהצפוי.

.9.6

**גורמי הצלחה קריטיים בתחום הפעילות והשינויים החלים בהם**

שירותי ה-MRO שמספקת בירד מאופיינים בדרישה למתן שירותים בסטנדרטים גבוהים ומקצועיים, שיתוף פעולה פורה ופתוח עם הלקוחות, כוח אדם מקצועי ואיכותי ועמידה בלוחות זמנים. בירד פועלת לבניית שדרת כוח אדם איכותי, מגדילה את מלאי הכלים והתשתיות שלה על מנת לתת מענה לגידול במטוסים שלקוחותיה מבקשים שירותי MRO עבורם.

.9.7

**שינויים במערך הספקים וחומרי הגלם בתחום הפעילות**

בתחום פעילות זה, מבצעת החברה רכש של חלקים וחומרים הנדרשים לביצוע שירותי ה-MRO. מרבית החלקים והחומרים מסופקים על ידי חברת איירבס וכן ספקי חומרי גלם שונים. כלל הספקים שאיתם עובדת החברה בתחום הפעילות, מחזיקים בתקנים הבינלאומיים הנדרשים על מנת להיות מאושרים כספק תעופתי. בירד מבצעת סקרים ומעקב על מנת לוודא שאיכות המוצרים המגיעים לידיה עונה על דרישות התקנים האמורים לעיל.

## 9.8 חסמי כניסה ויציאה עיקריים של תחום הפעילות ושינויים החלים בהם

### חסמי כניסה

כניסה לתחום הפעילות כרוכה בחסמי הכניסה הבאים:

9.8.1.1 הצורך בשטחים גדולים ופנויים שממוקמים בשדות תעופה ואשר יכולים לתמוך בפעילות של MRO.

9.8.1.2 כוח אדם עם ניסיון מקצועי.

9.8.1.3 מוניטין.

9.8.1.4 דרישה להחזקה ברישיונות תחזוקה ממדינות שונות.

9.8.1.5 יכולת להתקשר עם לקוחות ולספק להם שירותי תחזוקה בטווח הארוך.

9.8.1.6 רכישת כלי תחזוקה מתאימים.

### חסמי יציאה

חסם היציאה העיקרי מהתחום הינו הסכמים ארוכי טווח עם לקוחות שירותי התחזוקה והסכמי השכירות של השטחים בהם פועלת החברה.

## 9.9 תחליפים למוצרי תחום הפעילות ושינויים החלים בהם

למיטב ידיעת החברה קיימות בשוק התחזוקה הכבדה חברות תחזוקה נוספות המעניקות שירותי MRO ברחבי העולם בכלל ובמרחק של 5 שעות טיסה מה-MRO בפרט, אשר עשויות לשמש תחליף לשירות אותו מספקת בירד. יצוין כי לרוב חברות תעופה יעדיפו שלא לשכור שירותי תחזוקה הנמצאים במרחק של יותר מ-8 שעות טיסה, למעט באזורים בעולם בהם לא ניתן להגיע לנותן שירות תחזוקה בכלל ו/או ברמה גבוהה תוך פחות מ-8 שעות טיסה.

## 9.10 מבנה התחרות בתחום הפעילות ושינויים החלים בו

לפרטים אודות התחרות בתחום הפעילות, ראו סעיף 9.17 להלן.

## 9.11 מוצרים ושירותים בתחום הפעילות

עיקר הפעילות של בירד הינו ביקורות תחזוקה כבדה. בירד מבצעת את עיקר עבודתה בהאנגרים אותם היא בונה בהתאמה לצרכיה ולצורכי לקוחותיה, ב-2024 נבנה האנגר שלישי וב-2025 נבנה האנגר רביעי, על כל עמדה בהאנגר בין 10-18 ביקורות כבדות. הביקורות שמבוצעות ע"י בירד נחלקות בהתאם לתדירות הנדרשת. כלומר, ביקורות שצריכות להיעשות כל 24 חודשים, 48 חודשים, 72 חודשים ו-144 חודשים. אורך הבדיקה שיידרש עבור כל ביקורת הינו 10-12 ימי עבודה עבור ביקורות 24 חודשים, 12-14 ימי עבודה עבור ביקורות 48 חודשים, 21-28 ימי עבודה עבור ביקורות 72 חודשים ו-28-36 ימי עבודה עבור ביקורות 144 חודשים. בנוסף, בירד מציעה שירותי שינויי קבינה ושדרוגים האורכים כ-20-10 ימי עבודה.

**9.12 פילוח הכנסות ורווחיות מוצרים ושירותים**

נכון ליום 31 בדצמבר 2024 ו-2025, מרבית הכנסות הקבוצה בתחום פעילות התחזוקה הן מעבודות תחזוקה כבדה. נכון ליום 31 בדצמבר 2024 ו-2025 הכנסות החברה מכל קבוצת מוצרים או שירותים דומים בתחום הפעילות היוו פחות מ- 10% מסך הכנסות החברה.

**9.13 מוצרים חדשים**

בירד מצויה בהליך תכנון של האנגר נוסף בלרנקה, בהשקעה של בין 5 - 9 מיליון אירו. השקעה זו תגדיל את כמות עמדות העבודה ותאפשר לבצע גם ביקורות על מטוסים רכבי גוף אותם רכשה חברת ישראליר. הקמת ההאנגר הנוסף אף תגדיל את האפשרות להוסיף לקוחות במגוון שונה של מטוסים (רכבי גוף).

**9.14 לקוחות**

ישנו חוזה ארוך טווח עם חברת EASYJET שנחתם ל- 3 שנים ועוד אופציה לשנתיים נוספות, שמסתיים ב- 2026 החברה קיבלה אישור עקרוני לחוזה חדש שיחתם בקרוב לשבע עד עשר שנים לשני קווי תחזוקה מקבילים בחורף. חברת TAP נמצאת במשא ומתן לחתום על קו תחזוקה לשנים הבאות.

**9.15 שיווק והפצה**

תחום הפעילות מתאפיין בשלושה ערוצי שיווק עיקריים: (1) היכרות עם מקבלי החלטות בחברות התעופה בענייני תחזוקה כבדה, כאשר חברות אלה מנהלות משא ומתן ישיר עם בירד; (2) השתתפות בכנסים מקצועיים שם נפגשים עם לקוחות פוטנציאליים, ובעיקר חברות ליסינג של מטוסים; ו-(3) התמודדות במכרזים לתחזוקת מטוסים של חברות שונות. נכון למועד הדוח, אין לבירד תלות בצינורות השיווק שלה בתחום הפעילות. בנוסף, לבירד אין הסכמי בלעדיות עם משווקים ומפיצים.

**9.16 צבר הזמנות**

ראו סעיף 10 להלן.

**9.17 תחרות****תנאי התחרות בתחום הפעילות**

למיטב ידיעת החברה, בתחום פעילות זה קיימים כ-15 מתחרים, אשר העיקריים והמשמעותיים בהם הינם: Plane Tech, Atitech, Vallair, Joramco, My Technic, Job Air, Sabena Technics, Lufthansa Technik.

להערכת החברה, חלקה של בירד בשוק התחזוקה הכבדה זניח.

**דרכי ההתמודדות העיקריות של החברה עם התחרות בתחום הפעילות**

דרכי ההתמודדות העיקריות בתחרות בתחום הפעילות הינן: מתן שירותים ברמה איכותית וגבוהה ובמחיר הוגן, יכולת ההתגמשות של החברה מול צריכתם של לקוחותיה העיקריים.

מנגד, ההיצע המוגבל של שירותי התחזוקה שמציעה בירד, לאור השטח המוגבל המשמש אותה לביצוע השירותים, עשוי להוות גורם שלילי המשפיע על מעמדה התחרותי. בהקשר זה יצוין כי כאמור לעיל

החברה בשלבי תכנון ובנייה של האנגר נוסף על מנת להגדיל את השטח המשמש את בירד למתן שירותי התחזוקה.

**עונתיות** .9.18

תחום תחזוקת המטוסים מאופיין בעונתיות הנובעת מכך שעיקר עבודות התחזוקה מתבצעות בחודשי החורף, עקב הרצון של חברות התעופה להגדיל את היצע מושבי הטיסה בקיץ. בחודשים אוקטובר עד מאי השטח המשמש את החברה למתן שירותי תחזוקה הינו בתפוסה מלאה. לעומת זאת, בחודשים יוני עד ספטמבר שיעור התפוסה יורד לכ-25%-50%. בנוסף, עד כ-10% מפעילות בירד בתחום הינה תחזוקת LINE אשר מתאפיינת בעונתיות. עונת הקיץ מתאפיינת בהוספת מטוסים נוספים לחוזים הקיימים, לפרטים נוספים ראה באור 7.9. לעיל.

**רכוש קבוע, מקרקעין ומתקנים** .9.19

בירד חוכרת מספר שטחים המשמשים להאנגרים, כדלקמן: (1) האנגר ראשי אשר יכול להעניק שירותי תחזוקה ל-3 מטוסים בו זמנית. האנגר זה מוכר מרשות שדות התעופה הקפריסאית החל משנת 2016 ולתקופת שכירות של כ-15 שנה; ו-(2) האנגר תחזוקה נוסף אשר יכול להעניק שירותי תחזוקה למטוס יחיד. בניית האנגר זה הסתיימה בשנת 2024 כאשר השטח עליו נבנה ההאנגר נחכר ממפעילת שדה התעופה בלרנקה החל מחודש אוגוסט 2024 לתקופה של 8.3 שנים. כמו כן, בירד בנתה בשנת 2025 האנגר תחזוקה נוסף של שטח שנחכר מרשות שדות התעופה בקפריסין, שיכיל שתי עמדות נוספות או מטוס רכב גוף.

יצוין כי בשדה של לרנקה נותרו שטחים פנויים וממשלת קפריסין הביע רצון שהשדה יפותח וייצר מקומות תעסוקה נוספים.

**כושר ייצור** .9.20

בתחום פעילות זה כושר הייצור נמדד ביכולת של בירד לעבוד על מטוסים בתוך ההאנגר. נכון למועד הדוח כושר הייצור המקסימלי של החברה בתחום הפעילות הינו טיפול במטוסים בארבע העמדות בהאנגר, בעוד שכושר הייצור המנוצל בפועל הינו 65% עקב המוסבר בסעיף 9.18 על עונתיות.

## חלק רביעי- עניינים הנוגעים לפעילות החברה בכללותה

### 10. צבר הזמנות

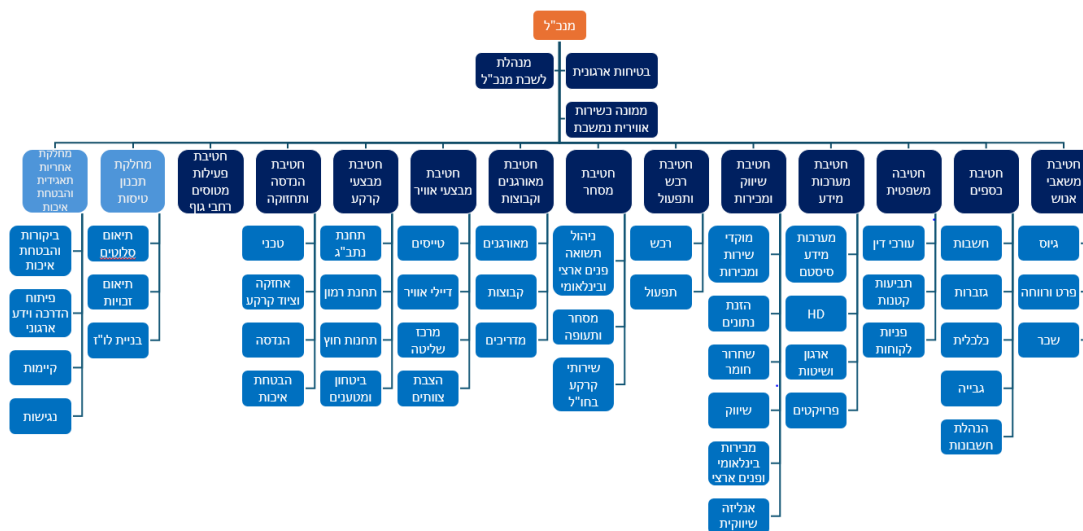
להלן פירוט צבר ההזמנות של קבוצת ישראייר בכל אחד מתחומי פעילותה נכון לימים 31 בדצמבר 2025, 31 בדצמבר 2024 וכן למועד פרסום הדוח:

תחום התחזוקה (מיליוני אירו)	תחום שירותי התיירות הנכנסת (מיליוני דולר)	תחום התיירות והתעופה הבינלאומית והפנים ארצית (מיליוני דולר)	תקופה/תחום פעילות
8.4	4.7	44.9	2026 - רבעון 1
1.3	2.9	46.8	2026 - רבעון 2
0.2	2.8	63.2	2026 - רבעון 3
1.5	3.8	10.5	2026 - רבעון 4
11.4	14.2	165.4	סה"כ צבר הזמנות ליום 31 בדצמבר 2025
13.9	17.3	237.3	סה"כ צבר הזמנות למועד פרסום הדו"ח
7.5	3.4	35	2025 - רבעון 1
1.8	3.5	24.2	2025 - רבעון 2
0.4	1.8	28.9	2025 - רבעון 3
2.6	2.0	6.1	2025 - רבעון 4
12.5	10.7	94.2	סה"כ צבר הזמנות ליום 31 בדצמבר 2024

**11. הון אנושי**

11.1. **מבנה ארגוני בחברה.** המבנה הארגוני של החברה, נכון למועד הדוח הינו כדלקמן: מנכ"ל החברה, אורי אליעזר סירקיס, יו"ר הדירקטוריון מר מרדכי (מוטל) חזן, גב' לי מארי טמסוט (דדון), סמנכ"לית הכספים<sup>17</sup> וגב' חן רייטר, יועצת משפטית ומזכירת החברה.

11.2. מבנה ארגוני בחברה הבת, ישראייר תעופה:



**11.3. מצבת העובדים**

נכון ליום 31 בדצמבר 2025 הקבוצה מעסיקה 856 עובדים. מתוכם כ- 546 עובדי ישראייר תעופה ו- 310 עובדי חברות מוחזקות.

להלן פירוט עובדי הקבוצה בחלוקה לתחומי פעילות לימים 31 בדצמבר, 2024 ו-31 בדצמבר, 2025:

תחום פעילות/שנה	ליום 31 בדצמבר 2025	ליום 31 בדצמבר 2024
תחום התעופה והתיירות הבינלאומיים והפנים ארציים	201	213
תחום התיירות הנכנסת	51	55
תחום פעילות תחזוקת מטוסים	136	135
עובדים שאינם מיוחסים לתחום פעילות ספציפי	468	438
<b>סה"כ עובדים</b>	<b>856</b>	<b>841</b>

<sup>17</sup> הגב' טמסוט עתידה לסיים את תפקידה ביום 1.4.2026 והחל מיום 2.4.2026 תכהן בתפקיד הגב' איילת חיון חגיג.



#### 11.4. שינויים מהותיים שחלו במצבת העובדים במהלך תקופת הדוח

אין שינוי מהותי במצבת העובדים.

#### 11.5. תלות מהותית בעובד

לחברה צוות מנהלים ותיק ומיומן ובעל ניסיון עשיר בתעשייה. צוות מנהלים זה מלווה את החברה שנים ארוכות ומהווה פרמטר מהותי בהצלחתה, בשנים שעברו ובשנים הבאות. עם זאת, יובהר כי נכון למועד דוח זה, אין לחברה תלות מהותית בעובד כלשהו.

#### 11.6. הסכמי העסקה

החברה חתומה על שלושה הסכמים קיבוציים מול חלק מעובדיה, כאשר יתר העובדים מועסקים באמצעות הסכם העסקה אישי. ההסכמים הקיבוציים שנחתמו הינם למול שלוש קבוצות עובדים, כדלקמן: (1) טייסי החברה; (2) דיילי אוויר; ו-(3) עובדי הקרקע, התחזוקה והתפעול. לפירוט בדבר ההסכמים הקיבוציים שהחברה צד להם, ראו סעיף 11.7 להלן.

החברה רואה חשיבות רבה בשימור יחסי עבודה תקינים עם כל עובדיה. החברה פועלת בהוגנות, שקיפות ושיתוף פעולה, במטרה לשמר את הידע ואת כוח האדם בחברה ולעבוד מתוך מטרות ואינטרסים משותפים לצמיחת החברה וביסוסה הכלכלי.

בעשור האחרון ועד למשבר הקורונה, החברה לא חוותה פגיעה בפעילותה כתוצאה מסכסוכי עבודה, השבתות וכו' למעט השבתות ברמה ארצית שהיוזמה אליהן מקורה בהשבתת חלקים מסוימים במשק. נכון למועד הדוח, לא חל עיכוב באף טיסה שהפעילה החברה אשר נגרם כתוצאה מבעיות כוח אדם ו/או סכסוכי עבודה.

#### 11.7. הסכמים קיבוציים

להלן פירוט עיקרי ההסכמים הקיבוציים להם החברה צד:

##### הסכם קיבוצי מיוחד - דיילים

- ההסכם הקיבוצי החל על וועד עובדי מחלקת דיילי אוויר נחתם ביום 27 באוקטובר, 2016. על פי הוראות ההסכם, תוקפו המקורי של ההסכם היה עד ליום 31.12.2020. מאז הוארכה תקופת ההסכם מספר פעמים, ובדצמבר האחרון, נחתם נספח להסכם הקיבוצי אשר מאריך את תוקפו עד ליום 31 לדצמבר 2029.
- ההסכם מסדיר את תנאי העסקתם של הדיילים הקבועים, כאשר הדיילים הזמניים אשר יועסקו על ידי החברה, בכפוף ליידוע ועד העובדים, יועסקו על בסיס הסכמי העסקה אישיים ועליהם לא יחולו תנאי ההסכם הקיבוצי כאמור.
- כמו כן, ההסכם קובע שורה של הוראות, כגון תנאי עבודה, סדרי משמעת, איסור שביתות ועיצומים, מתווה שכר לעובד (כתלות בסוג הפעילות ויחידות המרה לשכר), ימי חג, ימי שבתון, שעות עבודה בשבת, ביטוחים סוציאליים ופיצויי פיטורים וכן מנגנון ליישוב מחלוקות. בנוסף ההסכם קובע כי בעת מיזוג או מכירה ו/או שינוי בעלות, ההסכם הקיבוצי ימשיך לחול, אלא אם יוסכם אחרת בכתב על ידי הצדדים.

### הסכם קיבוצי מיוחד - עובדי תפעול קרקע

- ההסכם הקיבוצי החל על עובדי תפעול קרקע בישראיר תעופה, נחתם ביום 2 ביולי, 2017 לתקופה שהחל מיום 1 בינואר, 2018 ועד ליום 31 בדצמבר, 2022. מאז הוארכה תקופת ההסכם מספר פעמים, כאשר ביום 9 באפריל 2024 נחתם נספח להסכם הקיבוצי אשר מאריך את תוקפו עד ליום 31 לדצמבר 2026.
- ההסכם הקיבוצי חל על העובדים בנתב"ג וברמון ועל עובדי אחזקה לפי תפקידים וסוגי משרות שונים, כגון בקר טיסה, מכונאי/חשמלאי, דייל קרקע וכיו"ב.
- ההסכם הקיבוצי מסדיר את מלוא תנאי העבודה והשכר, תמורות, גמולים ותשלומים מכוח ההסכם הקיבוצי מהווים את מלוא התמורה לעובד בגין עבודתו, ובכל אשר יוטל עליו על פי הסכם זה. כך, בין היתר, ההסכם ממנה לעובדים נציגות עובדים אשר תייצג את העובדים עליהם חל ההסכם הקיבוצי. כמו כן, ההסכם קובע את הליך הקבלה לעבודה של עובד, את תקופת הניסיון אשר תינתן לכל סוג עובד עליו חל ההסכם הקיבוצי, לרבות ניהול שימוע לעובד בניסיון, את תקנון המשמעת, את שעות העבודה, שעות נוספות והפסקות, את התוספות להן זכאי כל סוג עובד (כגון בגין גרירה ו/או תפעול מלגזה), לרבות תשלום בגין ארוחות, פיצוי עבור שהיית לילה וכיו"ב. ההסכם הקיבוצי אף מסדיר את הליך הפיטורים של כל עובד וכן קובע מנגנון יישוב מחלוקות.
- כמו כן, במסגרת ההסכם הקיבוצי נקבע כי במהלך ההתקשרות של הצדדים מכוח ההסכם הקיבוצי, ישמרו הצדדים על שקט תעשייתי בכל העניינים המוסדרים בהסכם הקיבוצי. בנוסף, ההסכם קובע כי מיזוג או מכירה ו/או שינוי בעלות לא יהוו עילה לשינוי או סטייה מהוראות ההסכם, ואלו ימשיכו לחול גם לאחר השינוי, אלא אם יוסכם מראש ובכתב אחרת על ידי הצדדים. כמו כן, נקבע כי שינוי במעמד החברה, מכירתה ו/או מיזוגה ייעשה תוך קיום היוועצות מוקדמת ועניינית עם ועד העובדים בעניינים הקשורים ביחסי העבודה ובתנאי עבודתם של העובדים.

### הסכם העבודה הקיבוצי החל על הטייסים

- ביום 27 בדצמבר 2013, נחתם הסכם עבודה קיבוצי אשר חל על טייסי החברה.
- הסכם זה, על תוספותיו, מסדיר את תנאי התגמול של הטייסים וביניהם: שכר השעה של הטייסים בחברת התעופה, מנגנוני ותק, היקף המשרה המובטחת לטייסים בחודשי השנה, הפרשות סוציאליות (לרבות קרה"ש), מאיצים שונים, שווי ביטול פעילות, תכנון טיסות, מכסת וחישוב ימי הצבה לצורך חישוב מאיצים ולעניין הסכמת הטייס, כוננות, ביטוח בריאות, ביטוח אובדן כושר עבודה, קליטת טייסים חדשים בשכר מופחת, חכירת מטוסים, הכללת משימות נוספות במסגרת תפקידו של הטייס, קליטה ישירה של טייסים לצי הסילון, טייסי גיל 65, חופשות ומילואים, הורדה בדרגה, אש"ל, פירוט אודות הזכאות ללינה ומנוחה וזמני המתנות, השלמות למינימום יומי, הצמדה למדד, כמות כוח אדם וכיו"ב.
- יצוין כי לטייסי החברה הוענקו אופציות במסגרת תוכנית האופציות לעובדים. לפרטים נוספים ראו סעיף 11.9 להלן.

- ביום 24 ביולי, 2023 דירקטוריון החברה אישר להנהלת ישראייר תעופה להתקשר עם ההסתדרות בהסכם קיבוצי מיוחד שיחול על הטייסים. ההסכם המעודכן, יחול עד לתום חודש אוגוסט 2027. ההסכם הקיבוצי מעדכן את תנאי ההעסקה והגמול של הטייסים המפורטים לעיל.
- בימים אלו החברה במו"מ עם וועד הטייסים להסדרת תנאי העבודה לטיסות במטוסים רחבי גוף.
- לפרטים נוספים, ראו באור 24(א)(10) לדוחות הכספיים של החברה לשנת 2025.

#### 11.8 השקעה באימונים והדרכות

11.8.1 **אימונים.** לישראייר תעופה הסכמים עם מספר מתקני סימולטור (מדמה טיסה), באירופה ובאיחוד האמירויות (חברות CAE ו-FSC על שלוחותיהן, ומתקן האימונים של חברת ETIHAD באבו-דאבי). טייסי החברה עוברים אימונים כמוגדר בחוק, פעמיים בשנה.

11.8.2 **הדרכות.** טייסי החברה, עובדי מחלקת אחזקה, לרבות מכונאים וחשמלאים, דיילי החברה, צוותי הקרקע, לרבות צוות שירות למטוס, פקחי רחבה, מנהלים תורנים ודיילות קרקע, עוברים הדרכות בטיחות בתחומים שונים, על פי נהלי החברה, דרישות המנ"ב (מערכת לניהול בטיחות), דרישות תקנות הטיס, פקודת הבטיחות בעבודה של משרד העבודה, ודרישות רגולטוריות נוספות. חלק מההדרכות מיועדות לכלל העובדים וחלקן בהתאם למקצוע ולתפקיד. בין סוגי ההדרכות, ניתן למנות הדרכת SMS (Safety Management System), בטיחות ברחבת המטוס, בטיחות וגהות בעבודה, נהיגה בשטח האווירי, הדרכות משקל ואיזון, הדרכות לזיהוי וטיפול בחומרים מסוכנים, מע"ר, הדרכות CRM, ועוד. ההדרכות מתבצעות בחלקן על ידי מדריכים פנימיים שהוסמכו לכך, בהתאם לנהלים ולדרישות, ובחלקן על ידי מדריכים מקצועיים במיקור חוץ. תדירות ההדרכות משתנה בהתאם לדרישות הרגולציה או נהלי החברה.

11.8.3 בשנים 2024 ו-2025 החברה השקיעה סך של כ- 0.2 ו-0.3 מיליון דולר בהדרכות לעובדיה, בהתאמה. הדרכות אלו לא כוללות אימוני סימולטור לטייסים אשר הסתכמו בשנת 2025 לסך של 0.5 מיליון דולר ביחס ל 0.3 מיליון דולר בשנת 2024.

#### 11.9 תוכנית תגמול לעובדים

בחודש מאי, 2023 הוחלט לאמץ מתאר לנושאי משרה ועובדים ולהעניק מכוחו ל-68 נושאי משרה ועובדים של החברה וישראייר תעופה סך כולל של 15,625,800 אופציות לא סחירות הניתנים למימוש ל-15,625,800 מניות רגילות של החברה בנות 1 ש"ח ע.נ כל אחת, בתמורה למחיר מימוש של 112 אגורות (1.12 ש"ח) למניה, וזאת בהתאם לתוכנית התגמול ההונית כאמור ("**מתאר לעובדים**") ולעניין סעיף זה, "**אופציות**", לפי העניין). לפרטים נוספים בדבר המתאר לעובדים, ראו דיווח מידי של החברה מיום 25 במאי, 2023 (מס' אסמכתא: 2023-01-054231) הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

מכוח האמור, לאחר שנתקבלו האישורים הנדרשים, החברה הקצתה סך כולל של 15,407,706 אופציות ל-13 נושאי משרה בכירה ולכ-53 עובדים של החברה. לפרטים נוספים, ראו דיווח מידי מיום 7 בינואר, 2025 (מס' אסמכתא: 2025-01-002386) הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה. יתר האופציות, 2019,094 אופציות, אשר קיבלו את מלוא האישורים הנדרשים לטובת הקצאתם, טרם הוקצו על ידי החברה, לפרטים נוספים ראה באור 23(ד) לדוחות הכספיים השנתיים.

## 11.10 נושאי משרה

לפרטים בדבר נושאי המשרה הבכירה בחברה, ראו תקנה 26 ותקנה 26 א' לפרק ד' להלן. לפרטים בדבר התגמולים ששולמו לבעלי עניין ונושאי משרה בכירה בחברה, ראו תקנה 21 לפרק ד' להלן.

## 12. חומרי גלם, ספקים ונותני שירות

### 12.1 ספקים

קבוצת ישראייר מתקשרת עם מספר רב של ספקי שירותים בתחומי פעילותה, בהם ספקי בתי מלון, ספקי שירותי תעופה, חברות תעופה, מגוון שירותי קרקע הכלולים בחבילות הנופש, ספקי דלק, ספקי שירותי תחזוקת מטוסים, ספקי שירות ניהול תשואה וכו'. נכון למועד הדוח, אין לקבוצת ישראייר תלות בספק מסוים, למעט כמפורט להלן.

12.1.1 נכון למועד הדוח, המטוסים המופעלים על-ידי ישראייר הם מתוצרת Airbus. שיפוץ מנועי ה-Airbus מתבצע במכוני בדק לשיפוץ מנועים המאושרים על ידי IAE (יצרן המנועים) בלבד. לפיכך, לישראייר קיימת תלות בספק המנועים, אך השיפוץ יכול להתבצע במספר מכוני בדק, לרבות IBERIA, תעשייה אווירית, LUFTHANSA, SANAD ואצל יצרן המנועים עצמו.

12.1.2 לישראייר תעופה הסכם עם מדינת ישראל להתקנה ותפעול של מערכות מיגון מסוג "מגן רקיע" במטוסי ישראייר כנגד איומי טילי נ"מ. בהתאם להסכם, הוכשרו ארבעה מטוסים בצי מטוסי הסילון של ישראייר לנשיאת מערכות המיגון. מערכות המיגון הותקנו במטוסים על חשבון מדינת ישראל, המממנת גם את החזקתן השוטפת ותפעולן של מערכות המיגון הללו. לצורך התקנת מערכות אלה, ביצעה ישראייר שינויים מבניים וטכנולוגיים במטוסי הסילון. אם תבחר ישראייר, למכור, להחכיר או לסיים את הסכמי החכירה של מטוסי הסילון, תידרש להליך הנדסי מורכב לטובת פירוק המערכות כאמור והשבת מצב המטוס לקדמותו. במהלך חודש אוגוסט 2024, חתמה החברה על הסכם מול משרד האוצר, לפיו, בכפוף לאישור הממשלה, החברה תקבל מראש סך כולל של כ-2.3 מיליון דולר, בתמורה להפסקת התשלומים השוטפים אשר היו אמורים להיות משולמים לחברה במשך 17 וחצי השנים הקרובות על ידי המדינה, בגין תוספת הדלק, הוצאות התחזוקה וכיו"ב הכרוכים בהטסת מערכת "מגן רקיע". בפברואר 2025, לאחר קבלת אישורי ממשלה מתאימים, התקבל הסכם האמור.

12.1.3 מערכת המידע התפעולית והפיננסית העיקרית בה החברה עושה שימוש הינה של חברת קו מערכות. לישראייר תלות בקו מערכות כספקית המערכת המבצעת את פעולות התחזוקה השוטפות והפיתוח.

12.1.4 בתחום התיירות הנכנסת, לצורך תפעול מערכת F.I.T משתמשת החברה במערכת Travel Booster של חברת גלאור בע"מ. לחברה תלות בגלאור בע"מ כספקית מערכת Travel Booster.

12.1.5 במהלך שנת 2022, התקשרה ישראייר תעופה עם חברת קוויקליזארד בע"מ ("קוויקליזארד") בהסכם קבלת שירותים המאפשר לבצע תמחור דינמי למוצרי ישראייר תעופה באמצעות מערכת ייחודית אשר פותחה על ידי קוויקליזארד, אשר מנתחת מידע ממגוון מקורות באמצעות מנוע תמחור המבוסס על בינה מלאכותית (AI), לאופטימיזציית תמחור בזמן אמת בכל ערוצי השיוק וההפצה של ישראייר תעופה ("המערכת"). המערכת מתממשקת למערכות התפעוליות של ישראייר תעופה ומנתחת מידע הן ממערכות ישראייר תעופה והן ממידע שוק, לכדי המלצות לשינויי מחירי המוצרים אותם משווקת ישראייר תעופה למחירים תחרותיים עדיפים ובהלימה עם מטרותיה העסקיות. המערכת משנה באופן

אוטומטי ודינמי את המחיר שמוזן חזרה למערכות הארגוניות של הלקוח, ומשם ללקוח הסופי. בדרך זו, מאפשרת המערכת תגובה מיידית לביצועי השוק, ותמחר אופטימאלי שעשוי להביא לעלייה במדדי הליבה של ישראייר תעופה כגון מדדי ההכנסות והרווחיות של ישראייר תעופה. בנוסף, ביום 30 ביוני 2022 הצדדים התקשרו בהסכם שירותים מורחב לפיו החל מיום 1 ביולי 2022 הורחב היקף השירותים הניתנים לישראייר תעופה, בין היתר, על-ידי הרחבת השימוש ברישיון, בתמורה לסך כולל של 500 אלף דולר בשנה (לא כולל מע"מ). ההסכם הינו לתקופה של 5 שנים החל ממועד תחילת ההסכם, וכל צד רשאי לסיים את ההתקשרות בהסכם לאחר שנתיים ממועד תחילת ההסכם. יובהר כי לחברה תלות בקוויקליזארד. לפרטים נוספים ראו באור 24(א)1. לדוחות הכספיים של החברה.

12.1.6 מערכת ALTEA מבית חברת אמדאוס - ביום 21 בנובמבר 2023 בוצעו בהצלחה החלפה ושדרוג של מערכת ההזמנות ובקרת הציק אין של ישראייר למערכת ALTEA. החברה רואה במערכת חיונית בשיפור היכולות התפעוליות שלה, לרבות ביחס לניהול בסיס המידע, ניהול השירות לנוסע בשדות התעופה בפרט, ולניהול הכללי של טיסות ישראייר. כמו כן, מערכת זו מסייעת במכירת המוצרים הנלווים בטיסות ישראייר כגון מכירת כבודה, הושבה מראש, ועוד. לפרטים נוספים, ראו דיווח מיידי של החברה מיום 2 בנובמבר 2023 (מס' אסמכתא: 2023-01-126666). נכון למועד הדוח, לחברה תלות בספק זה.

12.1.7 בתחום התחזוקה, מתקשרת החברה באמצעות בירד עם מספר ספקים המספקים לה את חלקי החילוף של המטוסים. בתחום פעילות זה, לחברה תלות ב-Airbus המספקת לה את מרבית חלקי החילוף כאשר אופן ההתקשרות מולה הוא בהסכם אשר במסגרתו בירד קונה חלקי חילוף באופן שוטף מחד ומנגד קונה ממנה אד הוק ובמידת הצורך חלפים מסוימים לצורכי תיקונים ספציפיים המגיעים לפתחה. לחברה ספקים נוספים שונים בתחום פעילות התחזוקה מהם רוכשת מוצרים וכימיקלים הדרושים לה במסגרת מתן שירותי MRO אשר לחברה אין בהם תלות מהותית.

12.1.8 בשנת 2025 השלימה ישראייר תעופה את הטמעת מערכת ICARUS כמערכת הארגונית לניהול בטיחות ובקרת איכות. המערכת מרכזת תחת פלטפורמה אחת את כלל תהליכי הדיווח, ניהול הסיכונים, המבדקים, המעקב אחר פעולות מתקנות והבקרה התפעולית, ובכך החליפה תהליכים מפוצלים ומערכות שאינן אחידות. הפריסה לאגפי המבצעים, הקרקע, האחזקה, ההדרכה והמטה אפשרה יצירת תהליך עבודה אחוד, מבוסס נתונים, המאפשר רציפות בקרה ואיכות Across the operation.

הטמעת ICARUS יצרה שיפור מהותי ביכולת עמידה בסטנדרטים רגולטוריים בינלאומיים, ובהם דרישות IATA ו-ICAO, באמצעות תיעוד מלא, ניתוח מגמות, ושקיפות תפעולית המותאמת למתודולוגיות הנהוגות בעולם התעופה. המערכת מאפשרת תיעוד מובנה של אירועים, הפקת מדדי סיכון ו KPIs, ניהול מבדקי איכות לפי מתודולוגיה אחידה ובקרה על סגירת פעולות מתקנות בזמן.

יתרונות המערכת בולטים במיוחד וכוללים:

- שיפור איכות הדיווחים - מבנה דיווח אחיד, ממשק נוח, עלייה בכמות ובעומק המידע המתקבל.
- קיצור זמני טיפול ובקרה - תיעודף משימות, מעקב אחר סטטוס אוטומטי ותזכורות למנהלים.
- איחוד תהליכים ויצירת שפה ארגונית משותפת בתחום בטיחות ובקרת איכות.
- יכולת ניתוח מתקדמת - סינון נתונים, ניתוח מגמות לאורך זמן, וזיהוי נקודות כשל חוזרות.

- שקיפות מלאה להנהלה - דוחות מרכזיים, מדדים ומידע בזמן אמת תומך החלטה.
  - חיזוק תרבות הבטיחות והאיכות - הגברת מודעות, שיפור רמת הדיווח בכלל היחידות ועמידה בסטנדרט גבוה מול גורמים רגולטוריים.
  - גמישות והרחבה עתידית - אפליקציה לעובדי שטח, מודולים נוספים כגון הערכות לחרום תעופתי, הדרכה, ניתוח נתונים וניהול אירועים תומכים בצמיחת הארגון ובהתאמת הכלים לצרכים משתנים.
- המערכת ממשיכה לשמש מרכיב מרכזי בשיפור אפקטיביות ניהול הבטיחות, הבקורות, באחידות תהליכי העבודה ובהתמודדות מיטבית עם דרישות רגולציה בינלאומיות.
- 12.1.9. דלק סילוני מהווה את חומר הגלם העיקרי לפעילות החברה. לפרטים, ראו סעיף שגיאה! מקור ההפניה לא נמצא. לעיל.

### **13. נכסים בלתי מוחשיים**

לחברה בעלות במותג ישראייר, בשם, בלוגו ישראייר, אות קריאה (CALL SIGN) ורישיונות מסחריים. בנוסף לחברה בעלות בסימנים מסחריים, לרבות: נתור, סקי דיל, בשביל הזהב, קרוז תור, דרכים, ו-Summer Cool. תוקפם של סימני המסחר כאמור הוא לתקופות המוגבלות הקבועות בחוק וניתן לחדשם בתום כל תקופה. להערכת ישראייר, אורך החיים הכלכלי של סימני מסחר אלה הוא רב שנתי לאור חשיבותם בקרב לקוחות ישראייר.

### **14. הון חוזר**

נכון ליום 31 בדצמבר 2025, לקבוצה גרעון בהון החוזר בסך של 140.9 מיליון דולר. נכון ליום 31 בדצמבר, 2024, לקבוצה היה גרעון בהון חוזר בסך של כ-107.2 מיליון דולר. להסברים בדבר השינויים בהון החוזר לעומת שנת 2024, ראו סעיף 1.2. לדוח הדירקטוריון של החברה לשנת 2025.

14.1. **אשראי לקוחות.** ימי האשראי הממוצעים שניתנו ללקוחות הקבוצה בשנים 2025 ו-2024 הסתכמו בכ-29 וכ-35 יום בהתאמה. היקף האשראי שניתן ללקוחות בשנת 2025 הסתכם בכ-54.4 מיליון דולר לעומת היקף האשראי שניתן בשנת 2024 ועמד על כ-43.3 מיליון דולר. מכירות הקבוצה מבוצעות בעיקרן באמצעות מערך הפצה ישיר ובאמצעות מכירות לסוכנים. התקבולים במערך ההפצה הישיר הינם בכרטיסי אשראי והתקבולים מסוכנים הן בכרטיסי אשראי ובהעברות בנקאיות. תנאי האשראי הניתנים לסוכנים הם בממוצע שוטף + 25 יום.

14.2. **אשראי מספקים.** הקבוצה מקבלת אשראי מספקיה לתקופות משתנות בהתאם להסכמות עם הספקים השונים. ממוצע ימי אשראי מהספקים לשנים 2025 ו-2024 הסתכם בכ-29 יום וכ-35 יום, בהתאמה. היקף האשראי שהתקבל מספקים ליום 31 בדצמבר 2025 עמד על כ-47.7 מיליון דולר ואילו בשנת 2024 עמד על כ-36.3 מיליון דולר.

## 15. השקעות

במהלך תקופת הדוח ועד למועד פרסום דוח תקופתי זה, הקבוצה לא ביצעה השקעות למעט כמפורט להלן:

15.1. רכישת מניות של חברת Bird, כמפורט בסעיף 1.5.1 לעיל.

15.2. רכישת נכסים מלונאים, כמפורט בסעיף 0 להלן.

## 16. מימון

16.1. כללי

נכון למועד הדוח, הקבוצה ממנת את פעילותה ממקורות עצמיים, ממסגרות אשראי שהועמדו לה על ידי בנקים בישראל, מהתמורה מהנפקת מניותיה לציבור וכן מהתמורה בגין הנפקת אגרות החוב (סדרה א'), כמפורט בסעיף 3.1 לעיל. לפרטים בדבר יתרות ושיעורי הריבית בגין הלוואות לזמן ארוך, מסגרות חח"ד והלוואות און-קול ראו באורים 15, 17, 19 ו- 20 לדוחות הכספיים השנתיים.

16.2. שיעורי ריבית אפקטיבית וממוצעת על הלוואות אשר אינן מיועדות לשימוש ייחודי בידי החברה

בטבלה שלהלן מפורטים שיעורי הריבית הממוצעת והאפקטיבית לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר, 2025 ו- 2024 בגין הלוואות אשר בכללן אינן מיועדות לשימוש ייחודי בידי הקבוצה:

מקורות אשראי בנקאיים		מקורות אשראי חוץ בנקאיים		2025
שיעור ריבית ממוצעת	שיעור ריבית אפקטיבית	שיעור ריבית ממוצעת	שיעור ריבית אפקטיבית	
-	-	5.3%	7.2%	אשראי והלוואות לזמן קצר
-	-	7.0%	7.7%	אשראי והלוואות לזמן ארוך
4.75%	4.75%	-	-	אג"ח להמרה לציבור

מקורות אשראי בנקאיים		מקורות אשראי חוץ בנקאיים		2024
שיעור ריבית ממוצעת	שיעור ריבית אפקטיבית	שיעור ריבית ממוצעת	שיעור ריבית אפקטיבית	
-	-	6.7%	7.3%	אשראי והלוואות לזמן קצר
-	-	7.5%	7.8%	אשראי והלוואות לזמן ארוך
0%	0%	-	-	אגרות חוב ניתנות להמרה - מתווה סיוע מהאוצר
4.75%	4.75%	-	-	אג"ח להמרה לציבור

16.3. מגבלות החלות על החברה בקבלת אשראי

נכון למועד הדוח, למעט אמות המידה הפיננסיות המתוארות להלן, לא חלות על החברה מגבלות

בקבלת אשראי.



חוזה הלוואה/ אג"ח	מאפייני המלוה	יתרת הקרן המשוערכת נכון למועד הדוח	לוח הסילוקין	שיעור הריבית	מנגנון הצמדה	בטוחות שהועמדו לטובת המלוה	התחייבויות פיננסיות/אחרות לרבות תנייה צולבת
<b>החברה</b>							
אגרות חוב (סדרה א')	משקיעים מסווגים וציבור						לפירוט אודות ההתחייבויות הפיננסיות, ראו סעיף 5.5 לשטר הנאמנות לאג"ח (סדרה א') שפורסם ביום 7 במרס 2024 (מס' אסמכתא: 204-01-0200095). לפירוט העמידה בהן, נכון למועד הדוח, ראו סעיף 16.9 להלן.
							ראו חלק ד לדוח הדירקטוריון של החברה ליום 31.12.2025 (גילוי יעודי למחזיקי אגרות החוב) <sup>[1]</sup>

חוזה הלוואה/ אג"ח	מאפייני המלוה	יתרת הקרן המשוערכת נכון למועד הדוח	לוח הסילוקין	שיעור הריבית	מנגנון הצמדה	בטוחות שהועמדו לטובת המלוה	התחייבויות פיננסיות/אחרות לרבות תנייה צולבת
<b>ישראייר תעופה</b>							
הלוואה	תאגיד מלוה	כ- 4.2 מיליון דולר ("הלוואת מטוסים" <sup>1</sup> )	86 תשלומים חודשיים, החזר קבוע של קרן עד חודש אפריל 2027	ריבית קבועה 2.64%	הלוואה נקובה בשי"ח לא צמודה	שעבוד ספציפי למטוסים	יחס כיסוי החוב לא יעלה על 5 משווי יתרת מטוסים ביחס ליתרת הלוואה לא יפחת מ-181.8%
הלוואה	תאגיד בנקאי	כ- 13.3 מיליון דולר ("הלוואת מטוסים" <sup>2</sup> )	85 תשלומים חודשיים, החזר קבוע של קרן עד חודש פברואר 2036	SOFR+3.35% לתאריך המאזן 7.08%	הלוואה נקובה בדולר לא צמודה	שעבוד ספציפי למטוס	הון עצמי לא יפחת מ-25 מיליון ויתרת הלוואה ביחס לשווי שוק מטוסים LTV/קטן מ-58%
הלוואה	תאגיד בנקאי	כ- 13.2 מיליון דולר ("הלוואת מטוסים" <sup>3</sup> )	82 תשלומים חודשיים, החזר קבוע של קרן עד חודש דצמבר 2034	SOFR+2.86% לתאריך המאזן 6.59%	הלוואה נקובה בדולר לא צמודה	שעבוד ספציפי למטוס	הון עצמי לא יפחת מ-25 מיליון, יתרת הלוואה ביחס לשווי שוק מטוסים LTV/קטן מ-70%
הלוואה בערבות מדינה	תאגיד בנקאי	כ- 8.5 מיליון דולר	35 תשלומים רבעונים, החזר קבוע של קרן עד חודש יולי 2031	SOFR+3.2% לתאריך המאזן 7.1%	הלוואה נקובה בדולר לא צמודה	75% מובטח בערבות מדינה + פקדון 573 אל"ד	
הלוואה בערבות מדינה	תאגיד בנקאי	כ- 14.8 מיליון דולר	31 תשלומים רבעונים, החזר קבוע של קרן עד חודש אוגוסט 2031	SOFR+3.03% לתאריך המאזן 6.86%	הלוואה נקובה בדולר לא צמודה	75% מובטח בערבות מדינה + פקדון 987 אל"ד	

חזוה ההלוואה/ אג"ח	מאפייני המלווה	יתרת הקרן המשוערכת נכון למועד הדוח	לוח הסילוקין	שיעור הריבית	מנגנון הצמדה	בטוחות שהועמדו לטובת המלווה	התחייבויות פיננסיות/אחרות לרבות תנייה צולבת
<b>דיזנהויז תיירות נכנסת</b>							
הלוואה מהקרן להלוואות בערבות מדינה לעסקים קטנים ובינוניים במסלול "חרבות ברזל"	תאגיד בנקאי	4.7 מיליון ש"ח	57 תשלומים חודשיים ע"ח קרן וריבית עד חודש פברואר 2029	פריים + 1.5% לתאריך 7.25% המאזן	הלוואה נקובה בשקל לא צמודה	אחוז בטחונות - 10% שווי בטחונות 700 אלפי ש"ח (0.2) מיליון דולר) בפיקדון משועבד לבנק	1. כל חלוקת דיבידנד ו/או תשלום דמי ניהול/ו/או החזר הלוואת בעלים של החברה יהיה כפוף לאישור הבנק מראש ובכתב. 2. סך ההתחייבויות המימוניות נטו (הסכום הכולל של אשראי מבנקים/מוסדות לז"ק וז"א למעט: הלוואות בערבות מדינה, אשראי מספקים ומקדמות מלקוחות ובניכוי מזומנים ושווה מזומנים) לא יעלה בכל עת על 50% מיתרת הלקוחות שלה.
		3.1 מיליון ש"ח	57 תשלומים חודשיים ע"ח קרן וריבית עד חודש מאי 2029			אחוז בטחונות - 10% שווי בטחונות 400 אלפי ש"ח (0.1) מיליון דולר) בפיקדון משועבד לבנק	1. כל חלוקת דיבידנד ו/או תשלום דמי ניהול/ו/או החזר הלוואת בעלים של החברה יהיה כפוף לאישור הבנק מראש ובכתב. 2. סך ההתחייבויות המימוניות נטו (הסכום הכולל של אשראי מבנקים/מוסדות לז"ק וז"א למעט: הלוואות בערבות מדינה, אשראי מספקים ומקדמות מלקוחות ובניכוי מזומנים ושווה מזומנים) לא יעלה בכל עת על 50% מיתרת הלקוחות שלה.

לפרטים נוספים בדבר ההלוואות המתוארות בטבלאות דלעיל, ראו באורים 15, 19 ו-20 לדוחות הכספיים.

**16.5 מסגרות אשראי**

לקבוצת ישראייר מסגרות אשראי מתאגידים בנקאיים בהיקף של כ-29.2 מיליון דולר, כאשר נכון ליום 31 בדצמבר, 2025, החברה ניצלה 0.2 מיליון דולר ממסגרות האשראי שלה המהווים כ-1% ממסגרות האשראי לניצול העומדות לרשותה.

**16.6 ערבויות כנגד בטחונות**

נכון ליום 31 בדצמבר, 2025 לקבוצת ישראייר ערבויות כלפי צדדים שלישיים בסכומים של כ-2.9 מיליון דולר.

**16.7 הסכמי הלוואה עם תאגיד בנקאי**

(1) **הלוואות החברה מתאגיד בנקאי**. במהלך תקופת הדוח נטלה הקבוצה הלוואות מתאגיד בנקאי בסך מצטבר של כ-13.2 מיליון דולר, לצורך רכישת מטוס, לפרעון חודשי עד דצמבר 2034 ונושא ריבית SOFR+2.86%.

(2) להלן ניתוח רגישות לגבי השינוי בשיעור הפריים וה-SOFR על הוצאות הריבית (בשנה):

ריבית פריים	הוצאות ריבית צפויות במהלך 12 חודשים אלפי דולר	ריבית SOFR	הוצאות ריבית צפויות במהלך 12 חודשים אלפי דולר
1%	24	1%	522
(1%)	(24)	-1%	(522)
5%	121	5%	2,608
(5%)	(121)	-5%	(2,608)

**16.8 הלוואות בעלים לישראייר תעופה**

(1) **הלוואת ישראייר תעופה מהחברה**. לפרטים בדבר הלוואה בסך כ-32.5 מיליון דולר שישראייר תעופה נטלה מהחברה במהלך שנת 2024, כחלק מהנפקת האג"ח להמרה. לפרטים נוספים ראו באור 17(ד) לדוחות הכספיים.

16.9. שמירה על יחסים פיננסיים

להלן פירוט של מידת העמידה בשמירה על יחסים פיננסיים על פי הסכמי הלוואה עם גורמים מממנים במועדים הרלוונטיים:

שם החברה הלווה	סוג הלוואה/אשראי נכון ליום 31 בדצמבר 2025 (דולר)	פירוט אמות מידה על פי הסכם מקורי	היחס הנדרש על פי ההסכם	חישוב נכון ליום 31 בדצמבר 2025
ישראיר תעופה - הלוואות מטוסים 1	הלוואות בסך של כ-4.2 מיליון (יובהר כי כמחצית מהסכום נקוב בשקל והמחצית השנייה בדולר).	יחס כיסוי החוב <sup>18</sup> .	לא יעלה על 5.	יש עמידה באמת המידה הפיננסית - 1.12
		VTL <sup>19**</sup>	לא יפחת מ-181.8%.	יש עמידה באמת המידה הפיננסית. 609%
ישראיר תעופה - הלוואות מטוסים 2	הלוואה בסך של כ-13.3 מיליון (הלוואה דולרית).	הון עצמי לא יפחת מ-25 מיליון	יחס הון למאזן לא יפחת מ-15%	יש עמידה באמת המידה הפיננסית.
		VTL <sup>5**</sup>	לא יעלה על 58%.	יש עמידה באמת המידה הפיננסית-54%
ישראיר תעופה - הלוואות מטוסים 3	הלוואה בסך של כ-13.2 מיליון דולר (הלוואה דולרית).	הון עצמי לא יפחת מ-25 מיליון	יחס הון למאזן לא יפחת מ-15%	יש עמידה באמת המידה הפיננסית.
		LTV <sup>7</sup>	לא יעלה על 70%.	יש עמידה באמת המידה הפיננסית-64%
ישראיר גרופ	אג"ח להמרה בסך של כ-33.3 מיליון (האג"ח הינה שקלית)	הון עצמי לא יפחת מ-25 מיליון	יחס הון למאזן לא יפחת מ-15%	יש עמידה באמת המידה הפיננסית. לחישוב העמידה ראו סעיף 0 לדוח זה להלן.

<sup>18</sup> "יחס כיסוי החוב" משמעותו, המנה המתקבלת מחלוקת הסכום המצטבר של יתרת ההתחייבויות כלפי בנקים, מוסדות פיננסיים, בעלי אגרות חוב ומלווים פיננסיים אחרים, לרבות חוב לבעלי מניות/לצדדים קשורים שאינו מונחת, בניכוי מזומנים ושווי מזומנים (כהגדרתם בפרק ג' לדוח התקופתי) ובניכוי פיקדונות שמשועבדים להבטלת הלוואה בערבות המדינה ברווח התפעולי לשרות החוב.

<sup>19</sup> משמעותו שווי מטוסים ביחס ליתרת ההלוואה.

<sup>5</sup> משמעותו יתרת הלוואה ביחס לשווי המטוס.

להלן פירוט בדבר עמידה בהתניות הפיננסיות בהתאם לשטר הנאמנות של אגרות החוב (סדרה א'):

<b>הישוב עמידה באמות המידה הפיננסיות ליום 31 בדצמבר 2025 עפ"י שטר הנאמנות לאגרות החוב (סדרה א')</b>	<b>הערות</b>	
<b>ההון העצמי עומד על 113.8 מיליון דולר החברה עומדת באמות המידה הפיננסיות.</b>	סעיפים 5.5.1.1 לשטר הנאמנות ו-6.1 לתנאים שמעבר לדף, בשטר הנאמנות	ההון העצמי לא יפחת מסך של: (א) להעמדה לפירעון מיידי - 25 מיליון דולר במשך תקופה של שני רבעונים רצופים ו-(ב) לטובת התאמת שיעור הריבית - 40 מיליון דולר
<b>היחס בין ההון העצמי לבין סך המאזן נטו עומד על 25% החברה עומדת באמות המידה הפיננסיות.</b>	סעיף 5.5.1.2 לשטר הנאמנות ו-6.1 לתנאים שמעבר לדף, בשטר הנאמנות	היחס בין ההון העצמי לבין סך המאזן נטו לא יפחת משיעור של: (א) להעמדה לפירעון מיידי - 15% במשך תקופה של שני רבעונים רצופים ו-(ב) להתאמת שיעור הריבית - 17%

#### 17. מיסוי

לפרטים הנדרשים במסגרת סעיף 27 לתוספת הראשונה לתקנות ניירות ערך (פרטי התשקיף וטיוטת תשקיף - מבנה וצורה), תשכ"ט - 1969, ראו באור 14 לדוחות הכספיים.

#### 18. סיכונים סביבתיים ודרכי ניהולם

לקבוצה מגבלות תפעוליות שונות בתחום איכות הסביבה, כאשר עיקרן נוגעות למגבלות רעש. בנוסף לכך ישנן מגבלות הנוגעות בין היתר לזיהום אוויר.

18.1 מבחינת מגבלות הרעש, המטוסים החדשים מתאפיינים במנועים שקטים מבעבר, ובהתאם, חלות פחות מגבלות על מטוסים אלה. לכל מטוס יש תעודת רעש אשר מסווגת את המטוס ובהתאם לסיווג כאמור חלות על המטוס מגבלות שונות, כגון שעות הפעלה וכיו"ב אשר עם הפרתן, על פי חוק הטיס, התשע"א-2011, ניתן להשית עיצומים כספיים על חברת התעופה בגין החריגה האמורה.

18.2 מבחינת מגבלות זיהום אוויר ישראלי תעופה מחויבת לעמוד בדרישות הרגולציה השונות העוסקות בפליטת גזי חממה על ידי המטוסים. מטרת הרגולציה הינה הפחתת פליטת גזי חממה בעזרת ניטור ודיווח שנתיים של כמויות פליטות מזהמי אוויר. כמו כן, ישראלי מחויבת לתוכניות הבאות:

(1) EU-ETS הנה תוכנית דיווח פליטת גזי חממה שהחלה בשנת 2005 ע"י האיחוד האירופי. החל משנת 2010 החלו חברות התעופה לדווח על פעילותן. במסגרת התוכנית לכל חברת תעופה נקבעה הקצאה של כמות גזי הפליטה לפי פליטת גזי חממה בפועל בתקופת המדידה. חברות התעופה אשר מדווחות על הגדלה של כמות גזי הפליטה ביחס להקצאה, נדרשות לרכוש מכסות פליטה בגין הפער בין כמות גזי הפליטה בפועל לבין ההקצאה. הטיסות עליהן חלה חובת הדיווח הנן טיסות בין יעדים באיחוד האירופי, היות ובישראלי כמות הטיסות בין יעדים באיחוד האירופי הנה זניחה, החשיפה אינה משמעותית.

- (2) UK-ETS - לאור יציאתה של בריטניה מהאיחוד האירופי, קיימת תוכנית מקבילה לתוכנית האירופית המתוארת לעיל, שחלה על טיסות בין יעדים בבריטניה או בטיסות בין אירופה ובריטניה.
- (3) CORSIA - תוכנית דיווח פליטת גזי חממה שהחלה בשנת 2021 לתקופת פיילוט בת 3 שנים ע"י ארגון ICAO. התוכנית כעת מצויה בשלב הראשון שלה שהחל ב-2024 וימשך גם הוא 3 שנים. השלב הראשון הנו וולנטרי, כלומר רק חברות תעופה אשר פועלות במדינות אשר בחרו להשתתף בתוכנית מחוייבות בדיווח. ההקצאה הקובעת הנה 85% מכמות הפליטות בפועל בשנת 2019 כאשר בשלב הראשון המדידה מתבצעת לפי מקדם גדילה אזורי ולא לפי כמות הפליטות של כל חברת תעופה ספציפית. למרות שהניטור והדיווח מתבצעים כל שנה, קיזוזי יחידות הפליטה יצטברו למחזוריים של 3 שנים, כאשר המחזור הנוכחי הנו 2024 עד 2026. הטיסות עליהן חלה חובת הדיווח הן טיסות בינלאומיות בין מדינות המשתתפות בתוכנית. ישראייר בוחנת כדאיות לרכישה מוקדמת של מכסות פליטה על מנת להקטין את החשיפה להוצאה משמעותית בתום השלב הראשון. על מנת להבין את היקף החשיפה הצפויה, לפי מקדם גדילה אזורי של 5% בשנה, היקף ההוצאה הצפוי לרכישת מכסות גזי פליטה, לפי קצב הצמיחה של ישראייר ומחירי השוק, עלול להגיע לסכומים שיעלו על 200 אלף דולר בשנה.
- 18.3 בהיבט האחריות החברתית של ישראייר, ישראייר שמה כנר לרגליה גישה של מחויבות חברתית חזקה לקהילה הישראלית לצד חיבור ערכי ועסקי. ישראייר מקדמת גישת Beyond Compliance באשר להנגשת מוצריה לקהל לקוחות מגוון ופועלת ללא הרף לקידום נגישות שרותיה. ישראייר פעלה ופועלת לטובת שיפור רווחת הקהילה, הנגשת מוצריה והעלאת מודעות הסביבה לצרכי החברה.
- 18.4 חיבור עסקי וחברתי זה הינו המשך ישיר להתנהלות החברה, יעדיה ובחירותיה דוגמת תפעול מוקד מכירות בשדרות, שימור קו אילת תל אביב פעיל באופן רציף, וזאת, בין היתר, על מנת לשמר את הקשר בין מרכז הארץ לדרום הארץ והנגשת הדרך לרופאים וחולים הנדרשים להגיע דרומה או למרכז, גם כאשר לעיתים בתקופת הקורונה בטיסות מסוג זה היו מספר בודד של נוסעים, ניצול ההפוגה בעת משבר הקורונה לטובת ביצוע בדיק בית ושיפור השירות לאוכלוסיות מיוחדות ועד הטסת סיוע הומניטרי לנפגעי רעידת האדמה בטורקיה מייד עם פתיחת הקו ליעד, סיוע בהטסת מפונים מהצפון והדרום לאילת וממנה בזמן המלחמה וכיו"ב.
- 18.5 בהתאם, בין היתר, ישראייר העבירה במהלך תקופת הדוח הדרכות לצוותים וספקים בכל המחלקות והדרגים בקשר עם מתן שירות נגיש ושוויון זכויות, בצעה שורה של פעולות לטובת העלאת המודעות הציבור לטובת קידום שוויון הזכויות בציבור וכן הנגשת מוצריה.
- 18.6 החברה מכירה בחשיבות הגוברת של סיכוני אקלים והשפעתם הפוטנציאלית על פעילותה העסקית. במהלך שנת 2026 תפעל החברה בתהליך מובנה למיפוי, זיהוי והערכת סיכוני אקלים פוטנציאליים הרלוונטיים לפעילותה, לרבות השפעות אפשריות של תופעות מזג אוויר קיצוניות על לוחות הטיסה, פגיעה בתשתיות בנמלי התעופה, השלכות של עליית טמפרטורות על ביצועי הצי והשפעות נוספות על הפעילות התפעולית. הסיכונים העיקריים שזוהו על ידי החברה הם: גלי חום, סופות,

שריפות, משקעים וכיוב'. החברה תבצע הערכה של הסיכונים בטווחי זמן שונים, תוך ניתוח הסיכונים בתרחישים שונים וגזירת משמעויות. תהליך המיפוי, הערכת הסיכונים והטיפול בהם צפוי להתחיל בשנת 2026 בעקבותיו צפויה להתכנס ועדת ניהול הסיכונים של הדירקטוריון על מנת לדון בגורמי סיכון אלה ובסיווגם וכן בבחינת השפעותיהם הפוטנציאליות על החברה 2026, לרבות בבחינת הצורך בגיבוש תוכנית עבודה מפורטת להתמודדות עם סיכונים אלה. בהתאם לסיכוני האקלים שיזוהו על ידי החברה, יקבעו צעדים להתמודדות והפחתה, והחברה תפעל ליישום תכנית עבודה מתאימה.

**הערכות החברה בדבר הפעולות השונות שהחברה מבצעת וצפויה לבצע בתחום הסביבה והאקלים והשפעתן האפשרית על החברה, כמו גם הערכות החברה בדבר רגולציה עתידית והיערכותה לה, מהוות מידע צופה פני עתיד, המבוסס בין היתר על המידע הקיים בחברה במועד זה, שהתממשותו לא ודאית או שאינה מצויה במלואה בשליטת החברה, ומושפע, בין היתר, גם מהתממשות איזה מגורמי הסיכון המפורטים בסעיף 25 להלן.**

#### **19. מגבלות ופיקוח על פעילות קבוצת ישראיר**

פעילות קבוצת ישראיר בתחום התעופה כפופה למערכת של הסדרים רגולטוריים, ישראליים ובינלאומיים, הנוגעים, בין היתר, לזכויות טיס, אבטחת שירותי תעופה, אחריות לנזקים ולעיכובי טיסות וסטנדרטים של בטיחות טיסה, וכן לדין הכללי בנושא הגנת הצרכן. להלן יובא מידע תמציתי אודות הדינים העיקריים החלים על פעילות קבוצת ישראיר בתחום פעילות התעופה:

#### **19.1. חוק הטיס, התשע"א-2011 ("חוק הטיס") ותקנות הטיס**

החוק מסדיר את העיסוק של כלל הגורמים הפועלים בתחום התעופה האזרחית - רישוי אישי של עובדי טיס (אנשי צוות אוויר, פקחי תעבורה אווירית, אנשי בדק, מאמנים ומדריכים) וכן רישוי גופים (יצרני כלי הטיס, חברות תעופה, מכוני בדק, בתי ספר להוראת הטיס ומכוני הסמכה לטכנאי בדק ועוד). חוק הטיס מקיף נושאים רבים בתחומי הטיס, לרבות כאלה העוסקים במקצועות התעופה וחובותיהם, כלי טיס, מרחב הפיקוח התעופתי, סמכויות פיקוח, חקירת אירוע בטיחותי וכן קובע הוראות בדבר עונשין ועיצום כספי בגין הפרת החוק. ביום 29 באוקטובר 2018 נכנס לתוקף תיקון לתקנות הטיס (הפעלת כלי טיס וכללי טיסה), התשמ"ב-1981, אשר מאמץ לדין הישראלי את ההסדר הקיים בתקנות האמריקאיות בנוגע לניהול עייפות של טייסים ודיילים, כגון, תקופות מנוחה מינימאליות בין טיסות, הגבלה על משך זמן לביצוע תפקיד טיסתי וכד' (FTL).

#### **19.2. חוק רישוי שירותי התעופה, התשכ"ג-1963 ("חוק הרישוי") ותקנות הרישוי**

חוק זה מסדיר עקרונות רישוי בתחומי התעופה. תקנות שהוצאו מכוחו של חוק הרישוי מסדירות, בין היתר, הפעלת טיסות שכר ומגבלות זמן טיסה בשירותי תעופה. לישראיר רישיון להפעלה מבצעית ומסחרית שהוענקו לה על-ידי שר התחבורה על פי חוק הרישוי.

- 19.3. **חוק רשות שדות התעופה, התשל"ז-1977**
- החוק והתקנות והכללים אשר הוצאו מכוחו מסדירים, בין היתר, את הנושאים המפורטים כדלקמן: דמי הרשאה, הובלת משגורי יבוא, כניסה לשטחים מוגבלים, אגרות תעופה ופריקת כלי-טיס וטעינתם.
- 19.4. **חוק רשות התעופה האזרחית, התשס"ה-2005**
- חוק זה קובע את תפקידי רשות התעופה האזרחית, אשר בין יתר תפקידיה: לקבוע ולהבטיח קיומם של סדרי תעופה פנים ארציים ובינלאומיים על פי דיני הטיס; להעניק רישיונות, היתרים ואישורים בתחום התעופה האזרחית, לפי דיני הטיס; לפקח על תחום התעופה האזרחית, ובכלל זה על שמירת רמה נאותה של בטיחות הטיסה בכלי טיס ישראלים ובכלי טיס המצויים במרחב האווירי של ישראל.
- 19.5. **תקנות רישוי שירותי התעופה (טיסות שכר), התשמ"ב-1982 (להלן: "תקנות הרישוי")**
- על-פי תקנות הרישוי, לא תופעל טיסת שכר אלא אם ניתן לה רישיון הפעלה כאמור בחוק הרישוי והרישיון האמור תקף או ביחס לסוגי הטיסות המפורטות בתקנות הרישוי ושניתן להן אישור ראש מנהל התעופה האזרחית במשרד התחבורה. כמו-כן, תקנות הרישוי מסדירות, בין היתר, מתן אישורים לביצוע טיסות שכר, סוגי טיסות השכר והמגבלות והתנאים לביצוע טיסות השכר לסוגיהן.
- 19.6. **חוק התחרות הכלכלית, התשמ"ח-1988 (להלן: "חוק התחרות הכלכלית")**
- חוק התחרות הכלכלית קובע שורה של הוראות שתכליתן להגביר את התחרות במשק. לשם כך, נקבעו שורה של הגנות בחוק שנועדו למנוע מונופול, לרבות מתן האפשרות לממונה על התחרות להטיל על תאגיד גדול (כהגדרתו בחוק) עיצום כספי עד לסך של כ-115 מיליון ש"ח; הגדרה רחבה של בעל מונופולין; הטלת אחריות אישית על נושאי משרה בתאגיד בכך שעליהם חלה חובה אקטיבית לפקח ולעשות כל שלא ידם על מנת למנוע ביצוע עבירה על-ידי התאגיד ו/או מי מעובדיו.
- 19.7. **תקנה 261/04 של האיחוד האירופי - תנאים חדשים לפיצוי נוסעים נדחים**
- תקנת האיחוד האירופי קובעת תנאים לדחיית נוסעים מטיסות, עיכובים וביטולי טיסות. התקנה חלה, בין היתר, על טיסות שכר היוצאות ממדינות החברות באיחוד האירופי (לרבות טיסות לישראל). התקנה קובעת, בין היתר, פיצויים לנוסעים הנדחים מטיסה ולנוסעים שטיסתם מבטלת ולא ניתנה להם הודעה על כך במועדים שנקבעו בתקנה. נוסעים כאמור זכאים לטיסה חלופית או להחזר התשלום עבור כרטיס הטיסה, לפי בחירתם. התקנה אף קובעת את זכותם של נוסעים הרשומים לטיסה שחל עיכוב ממושך במשך המראתה, להחזר התשלום עבור כרטיס הטיסה.
- 19.8. **חוק הגנת הצרכן, תשמ"א-1981 ("חוק הגנת הצרכן" או "החוק")**
- חוק הגנת הצרכן כולל הוראות שונות בדבר חובות גילוי, איסור הטעיית צרכנים, הצגת מחירים, מדיניות ביטולים ואחריות ושירות לאחר ביצוע מכירה. על-פי החוק, קיימות הקלות ביחס להוראות החוק העוסקות בסימון טובין והצגת מחירים בכל הנוגע לשירותים המיועדים להתבצע מחוץ לישראל. בנוסף, הוראות החוק מאפשרות לצרכן לבטל עסקה שנעשתה ב-"מכר מרחוק", לרבות בעקבות פנייה

לצרכן בדואר, טלפון, טלוויזיה או תקשורת אלקטרונית מכל סוג שהוא, תוך 14 ימים מיום ביצוע העסקה. ההוראות אינן חלות ביחס לשירותי הארחה, נסיעה, חופשה או בילוי, אם מועד ביטול העסקה חל תוך שבעה ימים, שאינם ימי מנוחה, קודם למועד שבו אמור השירות להינתן.

**19.9. תקנות הגנת הצרכן (ביטול עסקה), התשע"א-2010**

תקנות הגנת הצרכן מתייחסות לביטול סוגי עסקאות שאינן מכר מרחוק (הכוונה לעסקאות שנעשו כשהלקוח שהה בבית העסק בעת ביצוע העסקה) ולהוציא עסקאות המוסדרות בחוק הגנת הצרכן בגין עסקת רוכלות, עסקה לרכישה של יחידות נופש וכדומה. במסגרת תיקון מיום 11 באוקטובר 2011 לתקנות נקבע כי ניתן לבטל שירותי הארחה, נסיעה, חופש ובילוי, למעט אם הם מתבצעים במלואם מחוץ לישראל, בהתאם לתנאים כמפורט בתקנות. ביטול העסקה יתאפשר אם בוצע תוך 14 יום מיום ההזמנה ובלבד שנותרו 14 ימים שאינם ימי מנוחה לפחות קודם למועד חבילת השירות. דמי הביטול זהים לאלו הקבועים בחוק הגנת הצרכן תשמ"א-1981.

**19.10. תקנות שירותי תיירות (חובת גילוי נאות), התשס"ג-2003**

התקנות מסדירות את פרטי המידע שסוכנות נסיעות מחויבת להעביר ללקוח במכירת חבילת תיור בכל הנוגע לשירותים הניתנים, בין היתר, ביחס לאמצעי התחבורה, מקומות הלינה ומסלולי הטיול, המחיר הכולל של חבילת התיור ותנאי ביטול ההזמנה.

**19.11. חוק שירותי תעופה (פיצוי וסיוע בשל ביטול טיסה או שינוי בתנאיה), התשע"ב-2012 (להלן: "חוק שירותי תעופה")**

החוק האמור חל על טיסות פנימיות ובינלאומיות הממריאות מתחומי ישראל או אליה (לרבות טיסה הכוללת עצירת ביניים). החוק מונה שורה של סנקציות והתחייבויות (כולל מתן שרותי סיעוד, השבת תמורה או כרטיס טיסה חלופי ואף פיצוי במקרים מסוימים) שיוטלו על מפעילי טיסות ועל מארגני טיסות במקרים של ביטול, הקדמה או עיכוב בטיסה, רישום לטיסה שלא אושרה, שינוי במחלקה ודחיית נוסעים מטיסות עקב רישום יתר, גם אם אין הסכם קיים בינם לבין הנוסע והזמנת הטיסה התבצעה דרך צד שלישי. ביום 11 בפברואר 2025 תוקן חוק שירותי התעופה כהוראת שעה אשר תוכנו אינו משפיע באופן מהותי על החברה.

בנוסף, ביום 26 בינואר 2025 הממשלה אישרה פיצוי בהיקף של 15 מיליון ₪ לחברות תעופה שיוסיפו טיסות לארה"ב וקנדה. הממשלה תעניק לחברת תעופה כאמור 50% מגובה הפיצוי שהיא נדרשת לתת לנוסע במקרה של ביטול טיסה בשל נסיבות תפעוליות.

**19.12. חוק התובלה האווירית, התש"ם-1980**

חוק התובלה האווירית, הצווים וההודעות אשר הוצאו מכוחו, מאמצים אמנות בינלאומיות שונות, לרבות אמנת ורשה ואמנת מונטריאול, אשר קובעות כללים שונים בדבר תובלה אווירית בינלאומית. כך, בין היתר, אלו מסדירים את אחריותו של המוביל האווירי לנוקי גוף ונוקי רכוש, שהינם תולדה של תובלה אווירית בינלאומית. כמו כן, חוק התובלה האווירית, הצווים וההודעות מסדירים את הפיצוי אשר יוטל על מוביל אווירי בקרות הנזק והטלת חובת ביטוח על המוביל האווירי.

**19.13. שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלויות**

תקנות שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלויות (הסדרת נגישות לשירותי תחבורה ציבורית), התשס"ג-2003 מסדירות במסגרת הפרק השלישי להוראות בקשר לחובת הסדרת עזרים לאנשים עם מוגבלות בתובלה אווירית המטילות על מובילים אוויריים חובות שונות.

**19.14. חוק הגנת הפרטיות ותקנותיו**

תקנות הגנת הפרטיות (אבטחת מידע), התשע"ז-2017 (להלן: "התקנות") אשר נכנסו לתוקף בחודש מאי 2018, מחילות חובות אבטחת מידע על מי שהינו בעלים של מאגרי מידע, לרבות בהיבטי נהלים ותיעוד, ביצוע סקר סיכונים ומבדקי חדירה, ביקורות תקופתיות ועוד ומחיל חובת דיווח בגין אירועי אבטחת מידע חמורים. תקנות הגנת הפרטיות האירופאיות (EU) Regulation 2016/679 הידועות בשם General Data Protection Regulation (GDPR), אשר נכנסו לתוקף גם הן בחודש מאי 2018, קובעות חובות מוגברות בכל הנוגע להגנה על פרטיות בקשר עם מידע פרטי של צדדים שלישיים באיחוד האירופי והסדרים חדשים בנושא שעשויים לצמצם את השימושים שישראייר רשאית לעשות במידע זה. ישראייר פעלה ליישום התקנות, בין היתר, על-ידי בחינת אופן איסוף ועיבוד המידע הפרטי עליו חלות התקנות, כתיבת נהלים חדשים לגבי איסוף ועיבוד מידע זה אל מול נשואי המידע והטמעה וביצוע השינויים וההתאמות הנדרשים בתהליכי עבודתה בהתאם לתקנות. יובהר, כי השלמת היערכות ישראייר לעמידה בתקנות תלויה בביצוע התאמות למערכות מידע המנוהלות הן על-ידי ישראייר והן על-ידי ספקים חיצוניים.

**19.15. IATA OPERATIONAL SAFETY AUDIT (IOSA)**

ישראייר תעופה חברה בארגון חברות התעופה הבינלאומי IATA. כחברה בארגון, ישראייר תעופה נדרשת לעמוד בתנאי בטיחות מחמירים ולעבור ביקורת IOSA אחת לשנתיים. IOSA הינה מערכת הערכה מקובלת שנועדה להעריך את מערכות הניהול והבקרה התפעוליות של חברות התעופה, ומהווה מעין תקן בינלאומי להבטחת רמת בטיחות גבוהה. הביקורת כוללת דרישה של למעלה מ-900 סטנדרטים בכל תחומי ההפעלה של החברה. כל חברות התעופה החברות ב-IATA נדרשות לעבור ביקורת דו שנתית IOSA ולעמוד בסטנדרטים הנדרשים. תקני הביקורת פותחו בשיתוף פעולה עם רשויות רגולטוריות שונות, כגון ה-FAA האמריקאית ו-EASA האירופית, והיא מקובלת על רשויות התעופה האזרחיות השונות בעולם לאמידת טיב הבטיחות בחברות התעופה. התוכנית הושקה בשנת 2003. מאז 2007, ובכל שנתיים, ישראייר עוברת בהצלחה את כל הביקורות. במהלך חודש יולי 2023 עברה ישראייר תעופה ביקורת אותה השלימה בהצלחה, ובמהלך שנת 2025 היא צפויה לעבור ביקורת נוספת.

## 19.16. רישיונות

### רישיון להפעלה אווירית

ישראייר תעופה מחזיקה ברישיון הפעלה אווירית אשר נכון למועד הדוח בתוקף עד ליום 31 בינואר 2027. הרישיון מקנה לישראייר את האפשרות להפעיל מטוסים גדולים ולבצע טיסות מסחריות. הרישיון מכפיף את ישראייר להוראות שונות המפורטות במקורות הבאים: (א) בספר העזר למבצעים; (ב) במפרטי ההפעלה; ו-ג) בתקנות הטיס הרלוונטיות. על פי דין, ישראייר תעופה, בכובעה כמפעילה אווירית, נדרשת לדווח לרת"א בדבר כל שינוי ברשימת המטוסים המופיעים במפרטי ההפעלה ולעדכן בהתאם.

### רישיון להפעלה מסחרית

ישראייר תעופה מחזיקה ברישיון הפעלה מסחרית להטסת נוסעים והובלת טובין, אשר הוענק לה על ידי שר התחבורה והבטיחות בדרכים, בהתאם לחוק רישוי שירותי תעופה, התשכ"ג-1963. הזכאות למתן רישיון כפופה לכך שבעל הרישיון יהא "מפעיל ישראלי" (כהגדרתו בחוק רישוי שירותי התעופה). כמו כן, בעל הרישיון נדרש להמציא דוחות ונתונים שונים לרת"א מעת לעת.

## 19.17. החלטות ממשלתיות

בכובעה של ישראייר כחברת תעופה (להבדיל מהתיירות), ישראייר תעופה נדרשת לרישיונות מהרגולטורים. התנאים לרישיונות אלו, נקבעים על פי חוק ותקנות מכוח החוק ואלו מפקחים על ידי רת"א. יודגש כי רישיונות ההפעלה של ישראייר כחברת תעופה וזכויות הטיס שהוענקה לה ככזו, מותנים בכך שהבעלות העיקרית והשליטה בישראייר תעופה יהיו בידי ישראלים. ככל שישראייר תעופה לא תעמוד בתניה זו, האמור עלול לפגוע ברישיונות ההפעלה שהוענקו לה ובזכויות הטיס המוענקות לה על ידי המדינה.

## 19.18. הסדרים רגולטוריים

**אמנת שיקגו.** הסדרת ענף התעופה הבינלאומי מבוססת על אמנת שיקגו אשר נחתמה בשנת 1944. על בסיס האמנה, מוסדרות הטיסות הסדירות הבינלאומיות. האמור מאפשר למדינות להסדיר את טיסות הנוסעים והמטען בשטחן, כאשר הסדרות אלו מבוססות על הדדיות והוגנות. ההסכמים המבוססים על אמנת שיקגו מסדירים, בין היתר את קווי התעופה, את דרישות הסף למובילים ומספרם.

לפרטים אודות אמנת ורשה ואמנת מונטריאול, ראו סעיף 19.12 לעיל בדבר חוק התובלה האווירית.

## 19.19. רגולציה בתחום הסביבה והאקלים והשלכותיה

על החברה חלות מספר רגולציות, ביניהן ה-ETS Emissions Trading Scheme, תקנת האיחוד האירופי, השוויצרי ובריטניה לפיקוח, דיווח ווידוא פליטת גזי חממה. כמו כן, מדינת ישראל חברה ב-ICAO ובהתאם להחלטותיו אימצה בשנת 2020 תוכנית פעולה להפחתת פליטות גזי חממה מפעילות טיס.

**פליטת גזי חממה.** נוכח תרומתו של ענף התעופה לפליטות גזי החממה העולמיות (כ-2.5% מכלל הפליטות, השפעה של כ-4% על ההתחממות העולמית), הלכה והתפתחה רגולציה בינלאומית מחמירה על פליטות אלה. בכלל זה, החברה כפופה להוראות מערכת המסחר בפליטות של האיחוד האירופי (EU-ETS) ולתוכנית CORSIA של ארגון התעופה הבינלאומי (ICAO) אשר עוגנה גם בתקנות הטיס (יישום הוראות נספח 16 לאמנת שיקגו לעניין פליטות CO<sub>2</sub>), תשפ"ה-2025. לפרטים נוספים ראה בסעיף "רגולציה בתחום הסביבה והאקלים והשלכותיה" להלן.

החל מינואר 2025 החלה החברה ביישום מדיניות לשילוב דלק תעופתי בר קיימא (SAF) בתמהיל הדלק המשמש לטיסותיה מאירופה (כ-2% מהתמהיל מתודלק ב-SAF על פי חוק), וזאת בהתאם לדרישות רגולציית RefuelEU Aviation של האיחוד האירופי. החברה עוקבת אחר זמינות SAF והתפתחויות בחובת תדלוק SAF ביעדיה, כאשר הרגולציה צפויה להתפתח בשנים הקרובות לא רק באירופה, אלא ביעדים נוספים בעולם. לצד התחדשות הציים והציוד, החברה פועלת באופן שוטף ליישום מהלכי התייעלות תפעולית נוספים ובהם שימוש במערכות תכנון טיסה מתקדמות, אופטימיזציה של נתיבי טיסה, ניהול משקל המטוס ושיפור תהליכי תפעול קרקע ואוויר.

כמו כן, החברה מיישמת מנגנוני קיזוז פליטות במסגרת השתתפות בתוכניות קיזוז פחמן ומתאימה את פעילותה לרגולציות החלות על התעשייה. החברה מבצעת דיווח תקופתי לרשויות הרגולטוריות ולבעלי העניין, בהתאם לרגולציה. יצוין, כי רגולציה עתידית בנושא מיסוי פליטות פחמן, לצד מגבלות אפשריות על דלקי תעופה מבוססי נפט, עלולות לחייב את החברה להיערך להרחבת השימוש בדלקי תעופה בר-קיימא (SAF) שעלותם גבוהה משמעותית. רגולציה כאמור עלולה להביא לגידול בהוצאות התפעוליות של החברה ולצורך בהשקעות בתשתיות להפחתת פליטות. בנוסף, מדינות רבות שוקלות החמרת מדיניות המס על פליטות פחמן בתחום התעופה, לרבות מיסוי דלק ומיסי פליטה ייעודיים, מה שעשוי להשפיע על מבנה העלויות של החברה.

**הערכות החברה בדבר עלויות הצפויות והשפעתן האפשרית על החברה, מהוות מידע צופה פני עתיד, המבוסס בין היתר על המידע הקיים בחברה במועד זה, שהתממשותו לא ודאית או שאינה מצויה במלואה בשליטת החברה, ומושפע, בין היתר, גם מהתממשות איזה מגורמי הסיכון המפורטים בסעיף 25 להלן.**

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

בחודש יולי 2025, נכנסו לתוקף תקנות הטיס (יישום הוראות נספח 16 לאמנה לעניין פליטות CO<sub>2</sub>), תשפ"ה - 2025, שעניינן יישום הוראות נספח 16 לאמנה לעניין פליטות CO<sub>2</sub> מכלי טיס, כאשר שיטת האסדרה היא על דרך ההפניה להוראות הנספח עצמו. המשמעות היא החלת הוראות הנספח על החברה באופן רשמי, בכללן למדוד ולדווח על פליטות ולקזז פליטות עודפות באמצעות רכישת יחידות פליטה לצורך ביטולן דרך שוקי פחמן ממאגרים שאושרו על ידי ICAO.

החברה התקשרה בהתחייבות לרכישת יחידות הפליטה לקיזוז עבור השנים 2024-2026 במהלך חודש

מרס 2026 עם חברה המשקיעה בפרויקטים שמטרתם להסיר גזי חממה מהאטמוספירה, הן ביצירת טכנולוגיות והן בהשקעה בפרויקטים שמטרתם למנוע פליטות מלכתחילה. ההתקשרות עם החברה נעשתה בהתאם להוראות הדין, כפי שיהיו מעת לעת.

**Refuel EU Aviation** רגולציה של האיחוד האירופי שמטרתה להפחית את פליטות הפחמן של ענף התעופה בטיסות מאירופה.

החוק מחייב ספקי דלק תעופתי בשדות תעופה באיחוד האירופי לערבב אחוז מינימלי של דלק תעופה בר-קיימא בתוך הדלק הרגיל.

שלושה גורמים עיקריים מחויבים לעמוד בחוק - רלוונטי עבור שדות תעופה מסוימים המוגדרים בחוק k-airports union :

1. ספקי דלק תעופתי מחויבים לספק SAF.
2. שדות תעופה – צריכים להבטיח שיש תשתית וזמינות לדלקים אלו.
3. חברות תעופה - חייבות לתדלק בשדות תעופה באירופה - לפחות 90%, ולא להביא דלק זול ממקומות אחרים.

בשנת 2025 אחוז ה-SAF המינימלי מגיע ל-2% והוא אמור לעלות עד ל-70% בשנת 2050.

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

**טיוטת התוכנית הכלכלית** ביום 7 בנובמבר, 2025 פרסם משרד האוצר את טיוטת התוכנית הכלכלית לשנת 2026, הכוללת צעדים רגולטוריים ומיסויים שונים, וביניהם צעדים בעלי זיקה ישירה לפעילות החברה בתחומי התעופה, התיירות והמיסוי. בין הצעדים המוצעים נכללים, בין היתר:

1. **תמחור פליטות גזי חממה בטיסות** - מוצע להטיל מס חדש על טיסות נוסעים היוצאות מישראל, המחושב לפי משקל ההמראה המרבי של המטוס (MTOW) ולפי מרחק הטיסה (קרובה, בינונית או ארוכה). מטרת המס היא הפנמת העלויות הסביבתיות של פליטות פחמן מתחום התעופה. צעד זה צפוי להגדיל את עלויות ההפעלה של טיסות בינלאומיות, ובפרט בקווים ארוכי טווח (ככל והחברה תחליט להפעיל קווים ארוכי טווח), ועלול להשפיע על מבנה התמחור והתחרות בענף. להערכת החברה ישראל מאמצת את כלל מנגנוני הענישה הבינלאומיים ובנוסף בוחנת מס עצמאי נוסף - ללא מתאם או קיזוז, דבר היוצר כפל מיסוי ישיר על אותה פעולה מזהמת. המס החדש אינו מבוסס על מנגנון "קרדיט" או הפחתת מס למי שמיישם צעדי התייעלות סביבתית, ולכן אין בו תמריץ סביבתי אמיתי, רק עלות נוספת לחברות התעופה הפועלות בישראל.
2. **הפחתת שיעור הפחת על מטוסים** - מוצע להפחית את שיעור הפחת השנתי לצורכי מס על מטוסים מ-30% ל-5%, החל ממטוסים שייכרכשו מיום 1 בינואר 2026 ואילך. השינוי צפוי להקטין

את ההוצאה המוכרת לצורכי מס בגין רכישת מטוסים חדשים, ובכך הצעה זו עלולה להגדיל את ההכנסה החייבת לצורכי מס. כמו כן נוסח ההצעה אינו מתייחס להשקעות עבור שמירה על הקיים, לעניין טיפולי תחזוקה כבדה עבור הצי הקיים. וכן רכישת מטוסים משומשים בעתיד. להצעה זאת לפי שעה צפויה להיות השפעה על הכנסות (הוצאות) מיסים הנדחים, בטווח הקצר, וזאת לאור ההפסדים המועברים לצורכי מס שקיימים לחברת הבת ישראייר, לפרטים נוספים ראו באור 14(ד) בדוחות הכספיים.

3. **ביטול הפטור ממע"מ לתיירים זרים** - מוצע לבטל את סעיף 30(א)(8) לחוק מס ערך מוסף, התשל"ו-1975, כך ששירותים הנרכשים על ידי תיירים בישראל, לרבות לינה, השכרת רכב, הסעדה, הדרכה ושירותי תיירות מרפא, יחויבו במע"מ מלא. ביטול הפטור צפוי להשפיע על מחירי תבילות התיירות לתיירים נכנסים ועל היקף התיירות הזרה לישראל, כאשר התיירות הנכנסת נכון להיום פועלת בקצב של כ-25 אחוזים בהשוואה לימי השגרה של 2023.

בשלב מקדמי זה לא ניתן להעריך את ההשפעות של טיוטת התוכנית הכלכלית על החברה המפורטות לעיל, שכן המדובר בטיטה אשר טרם הובאה לאישור הממשלה, וכפופה, בין היתר, להשלמת אישור התקציב במליאת הכנסת, ככל שיאושר, ועל כן נוסח ההצעות המפורטות לעיל עשויות להשתנות. כמו כן, ישראייר תעופה שלחה מכתב מטעמה אשר התייחס לטיטת התוכנית הכלכלית שפורסמה, בעיקר לעניין כפל רגולציה ומיסוי, השפעה כספית ישירה מהותית, השלכות על הצרכן ויוקר המחיה, היעדר תמריץ סביבתי אפקטיבי ופגיעה בחידוש צי ובהשקעות.

## **20. הסכמים מהותיים**

### **20.1. הסכמי תחזוקה למטוסי Airbus**

מטוסי ה-Airbus של ישראייר תעופה מתחזקים על ידי מכון הבדק של ישראייר. אחת לשנתיים, מטוסי ה-Airbus עוברים, בהתאם להוראות היצרן, עבודות תחזוקה מקיפות. בשנת 2012 התקשרה ישראייר תעופה בהסכם שותפות ארוך טווח עם אחת מחברות התעופה הגדולות בעולם, במסגרתו רכשה שירותי אחזקה שוטפת, אחזקה כבדה, שירותי הנדסה, ניהול צי המטוסים וגישה למאגר חלפים מהגדולים בעולם.

במקביל התקיים תהליך סדור ורב שנים של הרחבת יכולות מכון הבדק של ישראייר. התהליך כלל הכשרת טכנאים, הרחבת והגדרת יכולות והגדרי מכון הבדק, פיתוח יכולת הצטיידות לוגיסטית עצמאיות. בנוסף הושם דגש על פיתוח תרבות אחזקה בסטנדרטים אירופאיים מחמירים איכותיים המקנים גם רמת זמינות גבוהה וגם רמת בטיחות מהטובות בעולם. תהליך זה הושלם בשנת 2020. במסגרת התהליך, ישראייר הצטיידה, בין היתר בווקטור מסודר הכולל זמן משאב אנושי והשקעה תקציבית בהכנסת טכנולוגיות מתקדמות ביותר, מודלה אלקטרונית מתקדמת ביותר לניהול המלאי הלוגיסטי, ומערכת אחזקה תעופתי AMOS מהמובילות בעולם.

לאחר שהושלם תהליך ההכשרה וההצטיידות על ידי ישראייר במהלך שנת 2020, נפרדה ישראייר מספק התחזוקה החיצוני לצד קליטה של כלל תהליכי האחזקה בתוך מכון הבדק ללא כל תלות בגורם החיצוני. כמו כן, במהלך הרבעון הראשון לשנת 2021, התקשרה ישראייר תעופה בהסכם חלפים חדש עם AJW Aviation Ltd, במסגרתו הושם דגש על שיפור מרכזי בניהול החלפים במספר ערוצים ונבחרה חברת חלפים שבידה ליתן מענה מהיר מהמוצע בשוק לאירועי AOG. לאור

עצמאותה של ישראייר בתחזוקת צי ה-Airbus, עלויות מאגר החלפים פחתו משמעותית. יצוין כי בתקופת הדוח החברה רכשה ישראייר תעופה שליטה ב-Bird באופן המאפשר לה עצמאות תחזוקתית נוספת. לפרטים בדבר רכישת השליטה ב-Bird ראו סעיף 7.10.6 לעיל.

## 20.2. הסכמי שכירות

לפרטים בדבר הסכמי השכירות של משרדי המטה של חברת ישראייר ושל מוקד החברה המופעל בשדרות, ראו סעיף 7.10.5 לעיל.

## 20.3. פוליסות ביטוח

**ביטוח אחריות דירקטורים ונושאי משרה.** לחברה פוליסה לביטוח אחריות דירקטורים ונושאי משרה, בקשר עם כהונתם בחברה ובחברות הבנות ו/או מטעם החברה ומטעם החברות הבנות, ולרבות וכולל דירקטורים הנחשבים בעלי שליטה בחברה או קרוביהם בתוקף עד ליום 26 באוקטובר 2026. בהתאם לתנאי הפוליסה, גבול האחריות למקרה ולתקופה הינו בסך של עד 20 מיליון דולר ובפרמיה שנתית של 112,000 דולר. לפרטים נוספים, ראו דיווח מידי מיום 23 באוקטובר 2025 (מס' אסמכתא: 2025-01-079143).

**ביטוחי רכוש ואחריות כלפי צד ג'.** הכיסוי הביטוחי של קבוצת ישראייר מתייחס בעיקרו לשני היבטים: ביטוח רכוש חברה לסוגיו וביטוח אחריות החוקית, לרבות נזקים לגוף ולרכוש. ביטוח חבויות חברת תעופה (Airline Liability) של ישראייר, לרבות הכיסוי הביטוחי לנזקי צד ג' מפעולות טרור ומלחמה, מוגבל לתקרה של 750 מיליון דולר למקרה (Occurrence) עבור מטוסי Airbus. להערכת החברה, יש בכיסויים הנ"ל כדי לתת כיסוי ביטוחי נאות לפעילותה.

**ביטוח מטוסים** ביטוח גוף המטוסים שבבעלות או בשירות ישראייר תעופה, הינו מסוג "כל הסיכונים" (Hull All Risk Insurance) והוא כולל כיסוי בגין אובדן או נזק למטוסים על בסיס "ערך מוסכם" של כל מטוס וכולל רכיבים של כיסוי עצמי המוטל על החברה, בהתאם למקובל בענף התעופה. ביטוח גוף המטוסים נגד סיכונים מלחמה וסיכונים דומים מכסה, בין היתר, פעולות מלחמה, מעשי איבה, מלחמת אזרחים, שביתות, מהומות, נזק שנגרם בזדון, חטיפה והחרמה.

בנוסף, קבוצת ישראייר מבוטחת בביטוחים שונים כגון: פוליסות ביטוח סייבר, חבות מעבידים, ביטוח מבנים מפני אש, רעידות אדמה וכדומה, ביטוח בריאות ותאונות אישיות לעובדי קבוצת ישראייר ועוד. הפוליסות מתחדשות מדי שנה בשנה.

העלות הכוללת של הביטוחים של קבוצת ישראייר בשנת 2025 עמדה ע"ס של כ-1.7 מיליון דולר.

## 20.4. הסכמי רכישה, חכירה רטובה ויבשה של מטוסים

ישראייר תעופה מתקשרת מעת לעת ובהתאם לביקוש וצרכי ישראייר תעופה, עם חברות זרות בהסכמי רכישה, חכירות רטובה וחכירה יבשה של מטוסי נוסעים עבור הקבוצה. לפרטים נוספים ראו סעיף 0 לעיל.

## 20.5. הסכמי סיוע מהמדינה.

לפרטים בדבר הסכמי הסיוע מול המדינה, ראו סעיף 6.2 לעיל.

## 20.6. הסכמי שיתוף פעולה

### 20.6.1. מועדון רמי לוי. בהמשך לדוח מיידי של החברה מיום 15 ביולי 2025 (אסמכתא: 2025-01-052210), הנכלל בדיווח זה על דרך ההפניה ("הדוח המיידי הקודם"), החברה מתכבדת

לעדכן על גיבוש הבנות עקרוניות מעודכנות בקשר לכניסתה של ישראייר, כשותפה בחברת המועדון של רמי לוי בע"מ ("חברת המועדון") (המתוארת בדוח המיידי הקודם). במסגרת ההבנות המעודכנות האמורות, ישראייר תרכוש 10% ממניות חברת המועדון בתמורה לסך הנאמד בכ- 20 מיליון ש"ח, באופן שעסקת הרכישה לא תהיה כרוכה תזרימית, בתשלום מהותי מצד ישראייר היות שהתשלום יהיה, בין היתר באמצעות מענקים שיתקבלו מישראלכרט ובדרך של מכירת כרטיסי טיסה על ידי ישראייר למועדון (עבור לקוחות המועדון). לאחר השלמת העסקה, רשת רמי לוי תחזיק ב- 72% וישראלכרט תחזיק ב- 18% ממניות חברת המועדון. כמו כן, ישראייר תתקשר עם חברת המועדון, רמי לוי וישראלכרט בהסכם מועדון, לתקופה של 8 שנים, אשר יכלול הצעות ערך לחברי המועדון, באמצעות הטבות בשירותי תעופה מצדה של ישראייר תעופה, לצד הטבות ברשת החנויות רמי לוי.

יודגש כי התקשרות בעסקה כאמור כפופה לאישור המצטבר של ועדת הביקורת של החברה, דירקטוריון החברה והאסיפה הכללית של החברה.

כמו כן, כמפורט בבאור 21(ב) לדוחות הכספיים של החברה לשנת 2025 בקשר עם התחייבויות ישראייר אל מול משרד האוצר, מכיוון שעסקינן בעסקה עם בעל שליטה (בשרשור סופי), ההתקשרות בעסקה זו כפופה, בנוסף, לאישור משרד האוצר.

**שיתוף פעולה עם קבוצת רמי לוי.** ביום 9 במאי 2021, ועדת הביקורת ודירקטוריון החברה אישרו בכפוף לתנאים שונים, עסקת מסגרת וקווי עקרונות לשיתופי פעולה בין מועדון הלקוחות וכרטיס האשראי של רמי לוי רשת חנויות שיווק השקמה 2006 בע"מ וחברות המוחזקות על ידה (להלן: "קבוצת רמי לוי") לבין ישראייר. לאחר ניסוח מבנה עסקת המסגרת, העבירה החברה בדוח מקדמי את עקרונות העסקה לבחינת רשות ניירות ערך, בדבר התאמת העסקה "לעסקת מסגרת" ולאחר דיון הוחלט, כי ינוסח מסמך יותר מהודק מבחינת שיתוף הפעולה כאשר הצדדים מעוניינים בקידום שיתוף הפעולה בין הצדדים, כאשר הצדדים רואים שיתוף פעולה זה כאסטרטגי.

מתווה שיתוף הפעולה שאותו בחנו החברות כולל בין היתר את הנושאים הבאים: (א) במסגרת שיתוף הפעולה בין הצדדים תהיה רשאית קבוצת רמי לוי להציע ללקוחותיה לרכוש שירותי תיירות של ישראייר, כחלק מסל המוצרים המוצעים ללקוחותיה (לרבות באמצעות מבצעי קידום מכירות משותפים); (ב) במסגרת שיתוף הפעולה בין הצדדים יוצע ללקוחות ישראייר לרכוש שירותי שיחות בנדידה בחו"ל, ושירותי תקשורת נוספים, מרמי לוי שיווק השקמה תקשורת בע"מ; (ג) במסגרת שיתוף הפעולה בין הצדדים תצורף ישראייר לרשימת בתי העסק הכלולים בתו הקנייה המלא מבית "רמי לוי"; (ד) במסגרת שיתוף

הפעולה ישקלו הצדדים לבצע הזמנות רכש משותפות מספקים על מנת להנות מתנאי רכש משופרים, הודות לכוח הקנייה המצרפי. כאמור בשלב זה, טרם אושר מתווה שיתוף פעולה, וככל שיתגבש יבוא לאישור האורגנים של החברות. לפרטים נוספים ראה דיווח החברה מיום 28 בדצמבר 2020 (מס' אסמכתא: 2020-01-141180), דיווח החברה מיום 21 באפריל 2021 (מס' אסמכתא: 2021-01-067902), דיווח החברה מיום 10 במאי 2021 (מס' אסמכתא: 2021-01-081408) ודיווח החברה מיום 24 במאי 2021 (מס' אסמכתא: 2021-01-029371).

20.6.2. **הסכם שיווק והפצה עם איסתא.** ביום 19 בדצמבר 2024 נחתם הסכם בין החברה לבין איסתא לפיו איסתא התחייבה לרכוש מישראייר בחמשת השנים הבאות סך של כ-10% מהיקף המושבים אותם משווקת ישראייר לקהל הרחב במסגרת הפעילות הבינלאומית שלה וזאת לתקופה של 5 שנים. איסתא תשווק את המושבים הנרכשים במסגרת פעילותה הסיטונאית ותפיץ את מוצרי הקבוצה תחת פעילותה הקמעונאית וזאת כנגד תשלום עמלות בשיעורים הקבועים בהסכם האמור ("**הסכם איסתא**"). כמו כן, במסגרת הסכם איסתא מתחייבת ישראייר כלפי איסתא להקצאת הכרטיסים כאמור בכל טיסה בינלאומית, למעט בטיסות שנמכרו במלואן לצד שלישי. לפרטים נוספים ראו דיווחים מיידיים מיום 22 בדצמבר 2024 ומיום 28 בנובמבר 2024 (מס' אסמכתא: 2024-01-625940 ו- 2024-01-620029, לפי עניין) ובאור 24(א)(4). בדוחות הכספיים של החברה לשנת 2025.

**תוספת להסכם איסתא.** ביום 29 בדצמבר, 2025, נחתמה תוספת להסכם איסתא על פיה איסתא תקבל הקצאה של כ-40 מושבים במחלקת תיירים בכל טיסה מסחרית שתבוצע באמצעות שני מטוסי ה-A330 רחבי הגוף שהחברה צפויה לרכוש ("**המטוסים**"), ב-10 השנים הקרובות, וזאת בתמורה לתשלום מקדמה בסך של כ-35 מיליון דולר ארה"ב. מקדמה זאת תהיה חלק ממקורות המימון של ישראייר תעופה לרכישת המטוסים. לפרטים נוספים, ראו דיווח מיידי של החברה מיום 30 בדצמבר, 2025 (מס' אסמכתא: 2025-01-104710) הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

20.6.3. **חתימה על הסכם בעלי מניות בקשר עם חברות הנכסים המלונאים ביוון.** ביום 29 ביוני 2023 הושלמה עסקת שיתוף פעולה בין החברה, באמצעות ישראייר תעופה, לבין קבוצת ABERTILO וקבוצת RIGITO ("**בעלי השליטה של חברות הנכסים המלונאים**"), וחברות קפריסאיות נוספות הקשורות לקבוצות האמורות. במסגרת הסכם שיתוף הפעולה, וכנגד תשלום תמורה בסך של כ-14.3 מיליון אירו נטו, רכשה ישראייר תעופה החזקה ב-25% מהון המניות של 5 חברות יווניות ייעודיות המחזיקות ב-5 נכסים מלונאים ביוון הפועלים תחת המותג של מלונות בראון בע"מ ("**הנכסים המלונאים**" ו-"**מלונות בראון**") וב-25% מההון המונפק והנפרע של 4 חברות ניהול המנהלות ארבע מתוך חמשת הנכסים המלונאים האמורים ("**חברות התפעול**"). ביום 5 בפברואר 2024 החל שיתוף פעולה בין מלונות בראון לבין מותג "Collection" של רשת בתי המלון הבינלאומית "הילטון" לטובת שיתוף פעולה וניהול הנכסים המלונאים ביוון תחת המותג "Collection".

ביום 28 בפברואר 2024 חתמה החברה על מזכר הבנות בלתי מחייב עם תאגיד בנקאי יווני

במסגרתו תבצע החברה הליך של מימון מחדש ל-4 מתוך 5 הנכסים המלונאים בסך כולל של 42 מיליון אירו.

כתוצאה מהליך המימון מחדש, חלק מהמזומנים שצפויים להתקבל אגב המימון מחדש ישמשו לפירעון השקעות הבעלים/אג"ח חברות כלולות (אגרות חוב - קרן + ריבית), האמור מותנה בחתימה על הסכם מול הבנקים המממנים. חלקה של ישראייר מוערך בכ- 5.5 מיליון אירו (כ- 6.5 מיליון דולר) לפני מס, בגין הפירעון המיוחס להכנסות הריבית, אשר צפוי להתקבל במהלך 2026.

ביום 20 במרס, 2026 נחתמו ארבעה הסכמי שעבוד ביחס למניות בחברות הנכס, הסכמי השעבוד נחתמו כחלק מעסקת מימון של חברות הנכס מול בנק פיראוס היווני במסגרתה יעמיד הבנק מסגרת בסכום כולל של כ- 42 מיליון אירו כאמור. במקביל ישראייר והשותפות מקבוצת אראונדטאון חתמו עם הבנק על הסכם נושים ובמסגרתו הונחתו הלוואות הבעלים שלהם כמקובל.

במהלך 2025 ישראייר מימשה 2 חברות ניהול וסגרה את 2 חברות הניהול האחרות, כתוצאה מכך רשמה הפסד בסך כ- 0.9 מיליון דולר, לפרטים נוספים, ראו באור 9(ב)(4)(ג). לדוחות הכספיים.

**20.6.4. התקשרות של חברה נכדה בהסכמים לרכישת נדל"ן על דרך הצטרפות לרוכשים בקומות נוספות בבניין שנבנה על ידי קבוצת רוכשים בהסכם שיתוף.** ביום 22 בינואר 2023 חתמה חברת בשביל הזהב תיירות בע"מ, חברה בה ישראייר מחזיקה בעקיפין 51% ממניותיה על עסקת השקעה בנדל"ן במסגרת קבוצת רכישה. לפרטים נוספים, ראו באור 24(א)(3). לדוחות הכספיים של החברה לשנת 2025. כן יצוין כי בנוסף לעסקה זו, בשביל הזהב רכשה במהלך 2023 נדל"ן משרדים נוסף בסך כולל של כ- 7.2 מיליון ש"ח, וזאת לטובת שימושה האישי של החברה, כאשר עבודות ההקמה מומנו מהונה האישי של בשביל הזהב.

**20.6.5. הקמת חברה ייעודית בתחום שירותי הקרקע.** ישראייר תעופה וחברת תבל החזקות והשקעות בע"מ התקשרו בהסכם להקמת חברה משותפת אשר תעסוק בתחום שירותי הקרקע ותרכוש את פעילות PTC. לפרטים נוספים, ראו באור 9(א)(1)(ב) לדוחות הכספיים של החברה לשנת 2025.

**20.6.6. רכישת מניות Bird.** לפרטים בדבר התקשרות ישראייר תעופה בהסכם 75% ממניות Bird הקפריסאית אשר מעניקה שירותי תחזוקה למטוסי סילון (MRO), ראו סעיף 1.5.1 לעיל.

**20.6.7. רכישת מלון באיטליה על ידי חברה נכדה - סקי דיל בע"מ.** בחודש באוקטובר 2024, סקי דיל בע"מ, חברת נכדה של החברה, חתמה על הסכם לרכישת 100% ממלון באיטליה בתמורה לסך של כ- 3 מיליון אירו. לפרטים נוספים, ראו באור 9(א)(1)(ג) לדוחות הכספיים של החברה.

**20.6.8.** התקשרות בהסכם לרכישת 2 מטוסים רחבי גוף, ראה באור 10(ב)(4) לדוחות הכספיים.

**20.6.9.** התקשרות בהסכם לשיפוץ מנועים, ראה באור 10(ד) לדוחות הכספיים.

## **21. הליכים משפטיים**

נכון ליום 31 בדצמבר, 2025, תלויות ועומדות כנגד החברה תביעות משפטיות בגין רשמה ישראיר תעופה הפרשה בדוחותיה הכספיים בסך של כ-5.9 מיליון דולר, והכל בהתבסס על חוות הדעת של יועציה המשפטיים. להלן פירוט התביעות המהותיות המתנהלות כנגד החברה. לפירוט נוסף ראו באור 24(ב) לדוחות הכספיים של החברה לשנת 2025.

## **22. יעדים ואסטרטגיה**

22.1. במהלך העשור האחרון, מיצבה עצמה ישראיר, כסיטונאית התיירות המובילה בישראל, המשלבת בין פעילות תעופתית לבין פעילות תיירותית רחבה. שילוב זה מהווה נדבך מרכזי באסטרטגיית הצמיחה של החברה ותומך בהרחבת מקורות ההכנסה, בשיפור הרווחיות ובמיתון החשיפה למאפייני התנודתיות של ענף התעופה. בשנת 2025 כ-40% מהכנסות החברה נבעו ממכירת שירותי תיירות ושירותים נלווים, לרבות חדרי מלון, חבילות נופש, טיולים מאורגנים, שירותי אחזקה ותפעול ושירותים משלימים נוספים.

22.2. ישראיר מחזיקה ומתפעלת צי מטוסים, המורכב משלוש קבוצות מטוסים - מטוסים בבעלות, מטוסים בחכירה ארוכת טווח, המתפעלים ומתוחזקים באמצעות מערכי התפעול של ישראיר ומטוסים בחכירה קצרת טווח לרבות בחכירה רטובה, המופעלים באמצעות צוותים זרים. מבנה צי זה מקנה לחברה גמישות תפעולית ומסחרית ומאפשר התאמה מהירה של היצע המושבים ומבנה העלויות לשינויים בביקושים, למגבלות רגולטוריות ולנסיבות חיצוניות חריגות.

גמישות זו באה לידי ביטוי, בין היתר, גם בתקופות של אירועי קיצון. כך, לדוגמה, במהלך מבצע "שאגת הארי", אשר יצר משבר תעופתי אזורי שבא לידי ביטוי בצמצום משמעותי של הפעילות האווירית, עד כדי פעילות בהיקף מצומצם ביותר בנתב"ג, בביטול נרחב של טיסות במרחב המזרח התיכון ובהשפעות על שוק האנרגיה ומחירי הדלק, הייתה החברה יכולה להתאים באופן מיידי את היקף המטוסים המופעלים בחכירה רטובה ואת מבנה העלויות שלה, בין היתר בהתאם למדיניות משרד התחבורה, אשר אפשרה בתקופה מסוימת ביצוע של 7 טיסות ביום. לפי דיווחים מהתקופה, נתב"ג פעל תחת מגבלות חריגות, פעילותו צומצמה משמעותית וחברות תעופה זרות רבות השו או ביטלו את פעילותן לישראל, במקביל לעלייה חדה במחירי הנפט על רקע ההסלמה האזורית.

22.3. ישראיר אימצה מודל תפעולי המבוסס על צי מטוסים אחיד, לצד שימוש סלקטיבי במטוסים חכורים בחכירה רטובה. צי המטוסים האחיד מבוסס על מטוסי Airbus A320 בעלי 180 מושבים, אשר להערכת החברה מהווים פתרון יעיל ומתאים ליעדי טיסה בטווח ממוצע של כ-4 עד 5 שעות מנתב"ג. מודל זה מאפשר לחברה ליהנות מיתרונות של אחידות תפעולית, תחזוקתית והדרכתית, לצד גמישות מסחרית בתקופות שיא ובתקופות של ירידה בביקושים.

22.4. ההתבססות על מטוסים חכורים מאפשרת לישראיר להתאים את קיבולת הייצור במהירות, ללא תלות מלאה בהשקעות הוניות כבדות או באשראי בנקאי נוסף. בתקופות שיא יכולה ישראיר להעמיד, מעבר לצי הקבוע המופעל באמצעות עובדיה, קיבולת נוספת אשר עשויה, בתקופות מסוימות, להגדיל באופן מהותי את כושר הייצור שלה.

22.5. לצד פעילות התעופה, פועלת ישראיר לפיתוח עקבי של המוצר התיירותי, המיוצר, משוק ומופץ

ללקוחותיה הן באופן ישיר והן באמצעות חברות בנות המתמחות בסגמנטים תיירותיים ייעודיים, ובהם תיירות סקי, תיירות נכנסת לישראל, תיירות אתגרית וגיאוגרפית, תיירות לגיל הזהב, הפלגות נופש ועוד. בשנת 2025 היוותה הפעילות התיירותית כ-40% מהכנסות הקבוצה. פעילות זו אינה תלויה באופן מלא בפעילות התעופות של ישראייר, אולם נהנית, במידת הצורך, מסינרגיה עם רשת הנתיבים, המערך המסחרי ויכולות ההפעלה של החברה.

22.6. אסטרטגיית הפיתוח וההשקעה בחברות הבנות תרמה להגדלת שיעורי רווחיות, להרחבת מקורות ההכנסה ולמיתון התלות במשתנים חיצוניים, ובכלל זה תנודתיות במחירי הדלק ושינויים בשערי החליפין. כמו כן, חלק מהחברות הבנות מאופיינות בדפוסי עונתיות שונים מאלה של פעילות התעופה, באופן התורם לפיזור הסיכון העסקי לאורך השנה.

22.7. המיקוד במוצר התיירותי הביא לכך שבשנה רגילה, שאינה שנת מלחמה, היקף המכירות השנתי של לינות במלונות בחו"ל עלה על מיליון לינות, באופן אשר תרם לתוספת ממוצעת של כ-10% עד 15% ואף יותר להכנסה הממוצעת מהלקוח הסופי. בהתאם למדיניות זו, המשיכה ישראייר גם בתקופת הדוח לקדם את היצע המוצרים, הן באמצעות הרחבת מפת היעדים והן במסגרת אינטגרציה אנכית, לרבות בחינת רכישה ותפעול של נכסים מלונאיים ביוון.

22.8. אחת ההצדקות המרכזיות לאסטרטגיה המשלבת תיירות לצד תעופה נעוצה במבנה העלויות של המוצר התעופתי. להערכת ישראייר, רכיבי ההון, הפחת, הריבית והתחזוקה עשויים להוות יחדיו חלק מהותי מעלות כרטיס הטיסה, לצד מרכיב הדלק, עלויות השכר, אגרות, היטלים, מסי נוסע ועלויות הפצה ומכירה. מבנה עלויות זה מותיר שיעור מוגבל יחסית לכיסוי ההוצאות הקבועות ולהפקת רווח, וזאת עוד בטרם מובאת בחשבון השפעתם של מושבים ריקים. לאור זאת, פועלת ישראייר ליצירת שכבת הכנסות נוספת מאותו לקוח, באמצעות מכירת שירותי תיירות ומוצרים נלווים, וכן למיקוד גיאוגרפי ביעדים שבהם ניתן לשלב בין תעופה לתיירות באופן מיטבי.

22.9. בהתאם לכך, מתמקדת החברה ביעדים בטווח טיסה ממוצע של כ-4 עד 5 שעות מנתב"ג, וכן ביעדים שבהם ניתן לבסס פעילות תיירותית מובהקת, לרבות שדות תעופה משניים. אסטרטגיה זו מאפשרת, בין היתר, ניצול יעיל יותר של צי המטוסים, ביצוע מספר רב יותר של סבבי טיסה והפחתה יחסית של רכיבי עלות מסוימים לכל נוסע.

22.10. החברה ממשיכה להשקיע גם בהיבטי תחזוקה, תשתית וטכנולוגיה. במסגרת זו, הושלמה בתקופת הדוח רכישת 87.5% מהון המניות של Bird, הפועלת בתחום תחזוקת המטוסים, ואשר מאופיינת ברמת ביצוע גבוהה, בסיס לקוחות בינלאומי ושליטה בשרשרת ערך רלוונטית. במקביל ממשיכה החברה לקדם תהליכי דיגיטציה, שיפור מערכות הליבה, אופטימיזציה תמחור, שיפור מערך ההפצה והמכירה הישירה, והרחבת סל המוצרים הנלווים ללקוח.

22.11. לצד האמור, ישראייר ביצעה וממשיכה לבצע מהלכי התייעלות בתחומי כוח האדם, שכבות הניהול, מערכי השירות, המכירה וההפצה, וזאת במטרה לשפר את רמת היעילות התפעולית, את חוויית הלקוח ואת רווחיות הפעילות. מהלכים אלו, לצד הגמישות התפעולית המאפיינת את הנהלת ישראייר, תרמו לאורך השנים למיתון השפעתם של משתנים חיצוניים על תוצאותיה העסקיות ולחיזוק מעמדה של ישראייר כחברת תיירות ותעופה משולבת.

22.12. הדירקטוריון והנהלת החברה בחרו להמשיך ביישום האסטרטגיה הקיימת ולהרחיבה, בין היתר, באמצעות: קליטה נוספת של מטוסים צרי גוף והפעלת מטוסים בחכירה רטובה לצידם, הרחבת פעילות תחזוקת המטוסים, לרבות באמצעות השקעות ייעודיות, בחינת הפעלת טיסות באמצעות מטוסים רחבי גוף לארצות הברית, חיזוק הפעילות התיירותית באמצעות השקעות בנדל"ן מלונאי ביעדים מרכזיים, והרחבת סל המוצרים הקמעונאיים והשירותים הפיננסיים והמועדוניים ללקוח.

השפעות המהלכים האסטרטגיים המפורטים לעיל על פעילות החברה מהווה מידע צופה פני עתיד, הואיל ומבוססות על המידע הקיים בחברה, הערכות החברה וניסיון העבר. לפיכך, אין כל ודאות כי השפעות המהלכים אלה ביחס לכל אחד מהגורמים המפורטים לעיל או על פעילות הקבוצה ועסקיה תתממשנה, במלואן או בחלקן, וההשפעות בפועל עשויות להיות שונות באופן מהותי מזו שנחזתה כאמור. במסגרת הגורמים הפוטנציאליים לאי התממשות ההשפעות והערכות כאמור נכללים, בין היתר, שינויים בתנאים הכלכליים בשוק התיירות, שינויים בתנאים המדיניים והפוליטיים, שינויים רגולטוריים, מגוון גורמים שאינם בשליטת הקבוצה ומכלול גורמי הסיכון של הקבוצה, כמפורט בסעיף 26 להלן.

#### 23. צפי להתפתחות בשנה הקרובה

הנהלת החברה מעריכה כי בשנת 2026 תימשך מגמת הצמיחה בפעילותה, בין היתר באמצעות הרחבת היצע הטיסות והיעדים, הגדלת מספר הטיסות השבועיות והמשך פיתוח תחום התיירות וחבילות הנופש. החברה צופה גידול במספר הנוסעים ובהכנסות מפעילות התעופה והשירותים הנלווים, לצד המשך בחינת הזדמנויות עסקיות לשיתופי פעולה ולהרחבת מקורות ההכנסה.

החברה צופה כי החל מהמחצית השנייה של שנת 2026 תפעיל שני מטוסים רחבי גוף, אשר עשויים לאפשר לה להפעיל טיסות טרנס-אטלנטיות וכן טיסות למזרח. בנוסף, החברה צופה כי בטווח הארוך יותר תוסיף להרחיב את היקפי פעילותה.

להערכת החברה, המשבר התעופתי האזורי שנוצר במהלך מבצע "שאגת הארי", אשר לווה בצמצום הפעילות בנתב"ג, בביטולים ובהשעיות של טיסות מצד חברות תעופה רבות במרחב, וכן בעלייה חדה במחירי האנרגיה, עשוי להשפיע גם על שוק התעופה הישראלי בקיץ 2026. בהתאם לכך, החברה צופה כי אירועים אלה עלולים להביא להאטה בקצב חזרתן של חברות תעופה זרות לפעילות מלאה בנתב"ג במהלך קיץ 2026, ובמקביל לתמוך בהמשך סביבת מחירים גבוהה יותר בענף. בתקופה הרלוונטית פורסם כי חברות זרות רבות האריכו את השעיית הטיסות לישראל, בעוד מחירי הנפט עלו לשיא של קרוב לארבע שנים על רקע ההסלמה האזורית.

עם זאת, הערכות החברה ביחס להתפתחות הפעילות בשנת 2026, לרבות ביחס להיקף הביקושים, לקצב חזרתן של חברות זרות, לרמות המחירים בענף, להפעלת מטוסים רחבי גוף ולהתרחבות הפעילות התיירותית, מהוות מידע צופה פני עתיד, כהגדרתו בחוק ניירות ערך, התשכ"ח-1968. הערכות אלה מבוססות על המידע המצוי בידי החברה נכון למועד הדוח, על הערכות הנהלתה, ניסיון העבר ותוכניות העבודה שלה. אין כל ודאות כי הערכות אלה תתממשנה, כולן או חלקן, והן עשויות להיות מושפעות, בין היתר, מהמצב הביטחוני והגיאופוליטי, מהתפתחויות רגולטוריות, מתנודתיות במחירי הדלק הסילוני, משינויים בשערי החליפין, מהתגברות התחרות בענף ומגורמי סיכון נוספים שאינם בשליטת החברה.

**24. מידע בדבר שינוי חריג בעסקי החברה**

נכון למועד הדוח, לא חלו שינויים חריגים בעסקי החברה במהלך פעילותה הרגילה, בתקופה שלאחר מועד הדוחות הכספיים ועד מועד פרסום הדוח.

**25. מידע כספי לפי אזורים גיאוגרפיים**

25.1. **הכנסות.** הרוב המוחלט של לקוחות החברה בפעילות הבינלאומית והפנים ארצית הינם לקוחות ישראליים, משכך ההכנסות בגין לקוחות אלה הם בישראל. פעילות התיירות הנכנסת הינה בגין לקוחות שאינם תושבי ישראל.

25.2. **הוצאות.** הפילוח הגאוגרפי של הוצאות החברה הינו בהתאם למגזרי הפעילות של החברה: הפעילות הבינלאומית, מתרכזת בהתאם לאסטרטגיית החברה בעיקר ביעדים קרובים, המרוחקים עד 4 שעות טיסה מישראל באירופה, אגן הים התיכון, מדינות הבלקן ואיחוד האמירויות. מרבית ההוצאות בעלות המכר הן בגין שירותי הקרקע הניתנים ביעדים אלה. כמו כן, לחברה הוצאות שכר, מכירה ושיווק ותקורות אשר עיקרן בישראל. מרבית ההוצאות בגין הפעילות הפנים ארצית ופעילות התיירות הנכנסת הן בישראל.

**26. דיון בגורמי סיכון****כללי**

ענף התעופה והתיירות הינו ענף עתיר סיכונים, המושפע מפרמטרים חיצוניים, במגוון תחומים, שהשינוי בהם עלול להשפיע באופן מהותי על ביצועי החברה, וכנגזר מכך, על שורת הרווח וההפסד. עקרי הסיכונים הם:

- (1) בטיחות טיסה ותאונות אוויריות;
- (2) אירועים גאו פוליטיים;
- (3) אבטחת תעופה - אזהרות מסע ומשאבי אבטחה;
- (4) איתני הטבע ומצבי חירום בריאותיים;
- (5) עליות מחירי הדלק הסילוני;
- (6) שערי החליפין של הדולר והאירו מול השקל ושל האירו מול הדולר;
- (7) תקלות, השבתות וקרקוע מטוסים;
- (8) יחסי עבודה, בדגש על צוותי אוויר וטייסים;
- (9) איומי ואירועי סייבר;
- (10) בטיחות טיסה ותאונות אוויריות.

כמו כן, הענף עתיר רגולציה בטיחותית המושפע מאירועים גלובליים. אירועי קיצון, המתרחשים בחברות תעופה אחרות, המפעילות צי מטוסים זהה, עלולים להשפיע מיידיית על פעילותה של ישראליר תעופה, בהיבטים שונים ומגוונים, שעלולים לפגוע בכושר הייצור ובשורת הרווח. בין אירועים אלו ניתן למנות: תקלות בצי מטוסים זהה, בחברה אחרת, הדורשות קרקוע, טיפול תחזוקתי עתיר

השקעה, הגבלות על ביצועי המטוס וכו'. זאת ועוד, אירועי בטיחות עולמיים, משפיעים על שווקי הביטוח והחלפים, ועלולים ליקרם באופן מהותי ומיידי. לבד מכך, לאירועי בטיחות נקודתיים הקשורים בחברה עצמה עשויות להיות השלכות קיצון ארוכות טווח, העלולות להשפיע על מוניטין החברה, ובהתאם על היקפי הביקוש, המחיר הממוצע ויתר מדדי הפעילות. לשם התמודדות עם אירועים כאמור, החברה פועלת בשקיפות ובשיתוף פעולה עם גופי הפיקוח, הרגולטורים התעופתיים ומנגנוני הבקרה הרלוונטיים. החברה מייחסת חשיבות עליונה לבטיחות הטיסה ורואה בה ערך מרכזי בפעילותה.

### סיכוני מאקרו

- 26.1 **תלות במצב הביטחוני בישראל ובעולם ומתיחות מדינית פוליטית אזורית ונקודתית.** החברה פועלת בישראל ומחוצה לה, כאשר המצב הביטחוני בארץ ובעולם עשוי להשפיע לרעה באופן מהותי על התיירות היוצאת והנכנסת, כמו גם על תיירות הפנים בישראל. לפיכך, התוצאות העסקיות של החברה מושפעות באופן ישיר מהתנאים הפוליטיים, הכלכליים והביטחוניים בישראל וביעדי ליבה בהן פועלת החברה. הרעה משמעותית במצב הביטחוני ביעדים בהם פועלת החברה או במצב הביטחוני בישראל, עלולה להשפיע לרעה על עסקי החברה, מצבה הכספי ותוצאות פעילותה. לפירוט בדבר השפעת מלחמת "חרבות ברזל", מבצע "עם כלביא" ומבצע "שאגת הארי" על פעילות החברה ראו סעיף 6.1 לעיל. בעיתות מלחמה לצורך השלמת כיסוי ביטוח, פונה ישראייר לחברת הביטוח הממשלתית על-מנת לתת מענה לסיכון הסרת ביטוח על ידי המבטחים השונים.
- 26.2 **סיכוני מטבע.** לפירוט בדבר החשיפה למט"ח, ראו סעיף 6.8 לעיל.
- 26.3 **מחירי הדלק הסילוני.** לפירוט בדבר השפעת מחיר הדס"ל על פעילות ישראייר תעופה, ראו סעיף 6.7 לעיל.
- 26.4 **מדיניות רגולטורית והסכמים בין מדינותיים.** ענף התעופה פועל מכוח של הסכמים תעופתיים בילטרליים והסכמים אזוריים, כדוגמת הסכם השמים הפתוחים, שהונהג באירופה. בכוחם של הסכמים אלו, להשפיע על היקף התדירויות, רמת התחרות וכושר הייצור. שינויים רגולטוריים עלולים להשפיע על פעילות החברה, על אורך נתיבי הטיסה, היקף התחרות בתחום ועל הרווחיות. לפרטים אודות ההסדרים הרגולטוריים החלים על החברה ראו סעיף 19 לעיל.
- 26.5 **הקטנת מסגרות אשראי.** מימון פעילותה של קבוצת ישראייר נעשה בעיקר באמצעות שימוש במסגרות אשראי בהתאם לצרכיה המשתנים. שינויים לרעה במדיניות התאגידיים הבנקאיים המעמידים לטובת קבוצת ישראייר מסגרות אשראי כאמור, בין היתר, בקשר עם העניינים הבאים: הקטנת מסגרות האשראי, אי העמדת מסגרות אשראי והקשחת התנאים להעמדת מסגרות אשראי, עלולים להכביד על יכולת קבוצת ישראייר לגייס מימון ולפגוע בפעילותה השוטפת.
- 26.6 **איתני טבע ואירועי קיצון נוספים.** גורמים חיצוניים, לרבות אסונות טבע ואירועי חירום - כגון שריפות, רעידות אדמה, מגפות וכו"ב - עשויים לפגוע ברציפות פעילותה של החברה. אירועים אלה עלולים להביא להשפיע באופן מהותי על תנועת הנוסעים ליעדים מושפעים, ובהתאם גם להשפעה שלילית מהותית על תוצאותיה העסקיות של החברה. לפירוט בדבר הסיכונים הטמונים באירועי איכות הסביבה על פעילות החברה, ראו סעיף 18 לעיל.

26.7. **איתני טבע ומצבי חירום בריאותיים.** קבוצת ישראייר פועלת בישראל ומחוצה לה, כאשר אסונות טבע ומצבי חירום בריאותיים, כגון שריפה, רעידות אדמה, התפרצות הרי געש, התפרצות מגפה וכדומה, עלולים לגרום לפגיעה בפעילותה של ישראייר ותוצאותיה העסקיות, זאת בין היתר לאור השפעה שלילית על הביקוש למוצרי ישראייר, הארכת נתיבי טיסה ותנועת הנוסעים לאזורי הסיכון.

26.8. **מגפות** התפשטות מגפות עולמיות עשויה להשפיע באופן מהותי לרעה על פעילות הקבוצה. כך למשל, במהלך הרבעון הראשון לשנת 2020, התפרץ בעולם נגיף הקורונה (Covid-19), נגיף אשר הוגדר על ידי ארגון הבריאות העולמי כמגפה עולמית. ארגוני הבריאות בכל העולם הכריזו על שורה של צעדים שתכליתם למגר את התפשטות נגיף הקורונה והשפעתו על האוכלוסייה. כך, מדינות שונות החלו בהטלת מגבלות תנועת אוכלוסייה, הן בתוך המדינה והן בין מדינות. משרד התחבורה וממשלת ישראל שורה של הגבלות, הנחיות והמלצות ובהם הגדרת חלק מיעדי התיירות ככאלו שחל לגביהם איסור יציאה למדינות מסוימות וקביעת חובת בידוד על החוזרים מאותן מדינות, ועד לסגירה מוחלטת של נתיבי לטיסות נופש למעט טיסות שאושרו באופן פרטני על ידי רשות התעופה האזרחית, וכן סגירת שדה התעופה בחיפה לפעילות בינלאומית. בנוסף, נקבע בחוק הצורך למלא הצהרות בריאות, לבצע בדיקות קורונה טרם ההגעה לנתיבי, להפעיל כלים טכנולוגיים לאיכון ואיתור ועוד. הנחיות אלה הובילו לירידה חדה בהיקף ההזמנות, בשיעורי התפוסה בטיסות, בהכנסה הממוצעת לנוסע ולגידול בהיקף הביטולים מלקוחות. למגבלות אלה היו השפעה מהותית על פעילות ענפי התעופה והתיירות.

26.9. **איכות הסביבה ושינויי אקלים**

ראו סעיף 19.19 לעיל.

26.10. **שינויים במצב הכלכלי.** בדומה לכל המשק, פעילות החברה תלויה במצב הכלכלי של המשק וביכולת הכלכלית של הפרט לצרוך את מוצרי החברה, שכן האטה כלכלית עשויה לפגוע בהיקף המכירות. על כן, פעילות החברה עשויה להיות מושפעת מעליית הריבית והאינפלציה בשוק. להלן פרטים נבחרים מתוך דוח סקירה של בנק ישראל<sup>20</sup> ופרסומים של חברות דירוג האשראי העולמיות:

26.10.1. **המדיניות המונוטרית:** במהלך שנת 2025 נותרה ריבית בנק ישראל ברמה של 4.5% במשך מרבית השנה, לאחר הפחתה של 0.25 נקודת אחוז שבוצעה ביום 24 בנובמבר, 2025 ירדה ל- 4.25%, ב-23 בפברואר, 2026 ירדה ב- 0.25 נקודת אחוז נוספות ל- 4%. המדיניות המונוטרית במהלך השנה המשכה להתמקד בשמירה על יציבות המחירים, תמיכה בפעילות הכלכלית ושמירה על יציבות השווקים הפיננסיים, על רקע אי-ודאות גיאופוליטית וכלכלית.

26.10.2. **סביבת האינפלציה:** במהלך שנת 2025 נרשמה התמתנות בקצב האינפלציה במשק הישראלי, אשר חזרה בהדרגה אל תחום יעד יציבות המחירים של בנק ישראל (1% - 3%). העלייה במדד המחירים לצרכן בתחילת השנה הושפעה, בין היתר, משינויים במדיניות המיסוי, לרבות העלאת שיעור המע"מ, וכן ממגבלות היצע בענפים מסוימים. עם זאת, במהלך השנה חלה ירידה בקצב עליית המחירים והציפיות לאינפלציה התייצבו סביב מרכז תחום היעד. לפרטים בדבר השפעת האינפלציה על החברה, ראו באור 1(ז) לדוחותיה

<sup>20</sup> דוח המדיניות המונוטרית למחצית השנייה של 2025, בנק ישראל (ינואר, 2026). <https://www.boi.org.il/94815:culture=he>

הכספיים של החברה.

26.10.3. הפעילות הריאלית המקומית: במהלך שנת 2025 נמשכה התאוששות הדרגתית בפעילות

הכלכלית במשק הישראלי. על פי הערכות מאקרו-כלכליות, התוצר המקומי הגולמי צמח במהלך השנה בשיעור מתון, תוך שיפור בפעילות הכלכלית בחלק מענפי המשק ובהמשך התאוששות הצריכה הפרטית. יחד עם זאת, רמת הפעילות הכלכלית נותרה נמוכה במידה מסוימת ממגמת הצמיחה ארוכת הטווח, בין היתר על רקע מגבלות היצע, לרבות מחסור בעובדים בענפים מסוימים והשפעות מתמשכות של המצב הביטחוני. שוק העבודה נותר הדוק יחסית, עם שיעור אבטלה נמוך ועלייה מתונה בשכר הנומינלי. לפרטים בדבר השפעת הריבית על החברה, ראו באור 1 (ז) לדוחותיה הכספיים של החברה.

26.10.4. שער החליפין: במהלך שנת 2025 המשיכו השווקים הפיננסיים בישראל להתאפיין

בתנודתיות מסוימת, בין היתר על רקע ההתפתחויות הגיאופוליטיות והמאקרו-כלכליות. השקל הציג תנודתיות מול המטבעות המרכזיים במהלך השנה, כאשר בחלק מהתקופה נרשמה התחזקות משמעותית של המטבע המקומי. במקביל, פרמיית הסיכון של המשק, כפי שהיא משתקפת במדדי ה-CDS ובמרווחי האג"ח הממשלתיות, נותרה גבוהה יחסית לרמתה טרם פרוץ מלחמת "חרבות ברזל", אם כי במהלך השנה נרשמה ירידה מסוימת ברמתה. שוק ההון המקומי המשיך להפגין יציבות יחסית, תוך המשך פעילות בשוק המניות והאג"ח.

26.10.5. הורדת דירוג האשראי של ישראל: מאז פרוץ מלחמת "חרבות ברזל" בשנת 2023 חלו מספר

עדכונים בדירוג האשראי של מדינת ישראל על ידי חברות הדירוג הבינלאומיות. במהלך שנת 2024 הורידו חלק מחברות הדירוג את דירוג האשראי של ישראל, בין היתר על רקע העלייה בסיכונים הגיאופוליטיים והביטחוניים והשלכותיהם על מצבה הפיסקלי של המדינה. במהלך שנת 2025 הותירו חלק מחברות הדירוג את הדירוג על כנו אך עם תחזית שלילית. להורדות הדירוג כאמור עשויות להיות השלכות שונות על הכלכלה המקומית, לרבות עלויות גיוס גבוהות יותר למדינה ולמערכת הבנקאית, פגיעה אפשרית באמון המשקיעים בשוק המקומי והקשחת תנאי האשראי במשק. עם זאת, סוכנויות הדירוג ציינו כי שיפור במצב הביטחוני והתייצבות כלכלית עשויים לתמוך בשיפור הדירוג בעתיד.

26.10.6. הכלכלה העולמית: במהלך שנת 2025 המשיכה הכלכלה העולמית לצמוח בקצב מתון.

בארצות הברית נותרה הפעילות הכלכלית יציבה יחסית, בעיקר בהובלת הצריכה הפרטית ושוק עבודה חזק. בגוש האירו נרשמה צמיחה מתונה, כאשר ההתאוששות הכלכלית נותרה הדרגתית. בסין המשיכה הפעילות הכלכלית להתרחב בקצב מתון יחסית, לצד חולשה בענפי פעילות מסוימים. במקביל, מגמות האינפלציה בעולם המשיכו להצביע על התמתנות ביחס לשנים הקודמות, ובהתאם לכך חלק מהבנקים המרכזיים המובילים בעולם החלו או המשיכו בתהליכי הפחתת ריבית הדרגתיים, במטרה לתמוך בפעילות הכלכלית תוך שמירה על יציבות המחירים.

## סיכונים ענפיים

26.11. **אישורים ורישיונות.** הפעלת טיסות בינלאומיות, הן טיסות סדירות והן טיסות שכר, כמו גם טיסות פנים, מצריכות השגת אישורים ורישיונות מגופים ממשלתיים (שאינם בהכרח קשורים או מתואמים זה לזה). שינויים והתפתחויות ברגולציה בנוגע למתן רישיונות כאמור, וכן מדיניות שמים פתוחים בכוחן להשפיע על מחסומי הכניסה לתחום התעופה וכפועל יוצא על התחרותיות בתחום ועל הרווחיות.

26.12. **תחרות.** החברה עוקבת אחר התפתחויות בתחומי התיירות והתעופה השונים באופן שוטף ומתאימה את אופן פעילותה, ככל שנדרש. על אף חסמי הכניסה הגבוהים בתחומי התיירות והתעופה, רווחיותה של החברה עשויה להיות מושפעת מכניסתם של מתחרים חדשים לתחום. החברה מתמודדת עם התחרות בתחומי הפעילות שלה, בין היתר, באמצעות המשך יישום התוכנית האסטרטגית כמפורט בסעיף 22 לעיל, וכן פועלת בדרך של מבצעים וקידומי מכירות, מיתוג מוצריה ובידול ממתחרים אחרים בתחום, השקעה בשיווק ופרסום. התגברות התחרות בתחום ועודף ההיצע עשויים להביא לשחיקת מחירים נוספת העלולה להשפיע לרעה על המצב הכספי ותוצאות הפעילות של החברה. לענין הקמת בסיס Wizz Air בישראל ראה סעיף 6.4 לעיל.

26.13. **פגיעה בכושר הייצור בשל כשל טכני או אנושי.** כשירות המטוסים, אותם מפעילה ישראיר תעופה באופן ישיר ועקיף, משפיעה על כושר הייצור של החברה ורמת השירות אותה היא מעניקה ללקוחותיה. תקלה טכנית, כשל טכנולוגי, פגיעת רישיון ועוד, עלולים להשבית ואף לקרקע מטוס לפרקי זמן קצובים וממושכים. קרקוע מטוסים עלול לפגוע ביכולת ייצור המזומנים, בהיקפי הפיצויים הניתנים לנוסעים ובמוניטין ארוך הטווח של החברה. כדי להקטין סיכונים אלו, פועלת החברה במספר מישורים. ראשית היא מעסיקה צוות מומחים הפועל בשקיפות מול יצרני המטוסים, הרגולטור וספקי החלפים והשירות. שנית, החברה מפעילה ציוד תעופתי שאורך חייו הממוצע יכול להגיע עד לשלושים שנים בהסתמך על רמת תחזוקה גבוהה. שלישית, החברה מחזיקה חלפים בהיקף של 6 מיליון דולר, שנועדו לאפשר לה להתמודד עם תקלות בזמן אמת. רביעית, לחברה, הסכם שירות מול חברות תמיכה מובילות באירופה, המאפשר לה גישה לבסיסי ידע ונגישות למאגרי ענק של חלפים. לפרטים בדבר הסכמי התחזוקה של החברה למטוסי איירבס ראו סעיף 20.1 לעיל. לפרטים בדבר פעילות החברה בתחום תחזוקת המטוסים, ראו סעיף 9 לעיל.

26.14. **שינויים בהרגלי הצריכה של הציבור הישראלי.** לשינויים בהרגלי הצריכה של הציבור הישראלי עלולה להיות השפעה מהותית על רווחיות החברה במקרה בו ייוותר עודף היצע של מוצרי החברה למול הביקוש. יחד עם זאת החברה נוקטת, באופן שוטף, פעולות להתאמת היצע מוצריה אל מול הביקוש בשוק.

26.15. **אבטחת תעופה.** התעופה הישראלית פועלת באופן ייחודי, תחת פיקוח הרגולטור (שירות הביטחון הכלכלי) ומבצע ההנחיות בפועל (מערך אבטחת התעופה הישראלית). לחברה תלות מוחלטת בהחלטות מערך האבטחה בכל הקשור בפתיחת יעדים חדשים, בהיקף תדירויות הטיסה לאותם יעדים, בשימוש בציוד התעופתי, ובניצולת המטוסים. כך לדוגמה, עלול מערך האבטחה הישראלית להנחות את החברה, לעשות שימוש רק במטוס המצויד במערכות הגנה מסוימות, בטיסה ליעד מסוים, לפעול בו בשעות ספציפיות ובימים מסוימים. כתוצאה מכך, לחברה תלות מוחלטת בהיערכות מערך

האבטחה הישראלית בכל הקשור להגדלת כושר הייצור ולכמות שעות הטיסה, שביכולת של החברה לבצע. בניגוד לחברות זרות, שהחלטה על פתיחת יעדים, כמו גם תדירות הטיסה, כרוכה בקבלת היתרים משדות התעופה ובהסכמי התעופה הבין מדינתיים, לחברה פרמטר שלישי המעיב על יכולת הגמישות שלה. כדי להתמודד עם סיכון זה, פועלת החברה באופן שונה, במובהק, אל מול מתחרותיה. ראשית, החברה מקפידה להתקין מערכות הגנה אוויריות על חלק מהותי מהמטוסים צרי הגוף המופעלים על ידה. שנית החברה מפעילה לצד מטוסיה, מטוסים חכורים זרים, המאפשרים לה בעת הצורך, להפעיל טיסות בקוד זר - ללא צורך בליווי מערך אבטחת התעופה הישראלי.

### סיכונים ייחודיים לחברה

26.16. **סייבר ומערכות מידע.** בשל איומי הסייבר בעולם ועל חברות ישראליות בפרט ובשל הסיכון הנגזר מחשיפת החברה למתקפות סייבר, החברה הגדילה וממשיכה להגדיל את ההשקעות בתחום הגנת הסייבר וכן מפעילה מדיניות כוללת בנושא אבטחת מידע המאושרת על ידי סמנכ"ל מערכות המידע של החברה מעת לעת. מדיניות זו לצד השקעות החברה בתחום הגנת הסייבר מטרתן להגביה את החומות ולשפר את היכולות להתמודד ולנטרל מתקפות סייבר בעתיד, לשפר את יכולות גילוי וזיהוי מתקפות, לשים הגנה על מערכות המידע וחיזוק הגורם האנושי. מדיניות זו כוללת הדרכות עובדים ותרגילים לכל דרגי החברה באופן שוטף. כמו כן, החברה נעזרת במומחים חיצוניים וביניהם משרד התחבורה ומערך הסייבר. במסגרת ניהול מערכות המידע, החברה מעסיקה חברה חיצונית אשר מספקת לה שירותי CISO (Chief Information Security Officer) והגנת הפרטיות. מידע ארגוני רגיש אשר אינו מוגן ואינו מטופל בצורה מיטבית, עלול לזלוג לצדדים שלישיים ולהוביל לפגיעה מסחרית, תדמיתית ולחשיפת החברה לתביעות ולקנסות. החברה מתמודדת עם סיכונים אלו באמצעות רכישת כלים להגנה, ביצוע סקרי אבטחה, תרגולים והכשרות, ריענון נהלים ומדיניות, לרבות בכל הנוגע לאבטחת המידע במטוסיה, וכן הגברת המודעות של עובדי החברה לסכנות הנגזרות מתחום אבטחת המידע על ידי תוכנת לומדה ותרגול שוטפים. לאור מורכבות מערכות המידע של החברה והפריסה הבינלאומית שלה (והתלות שלה בצדדים שלישיים, לרבות בקשר עם האבטחה במטוסים), קיים סיכון לתקלות ושיבושים בפעילות מערכות המידע אשר עלולים להביא להשבתת מערכות חיוניות או העדר תמיכה מספקת שלהן לפרקי זמן מסוימים. לצורך התמודדות החברה עם סיכונים אלו, החברה פועלת בהתאם לתוכנית "טופ 5" שהוגדרה במהלך תקופת הקורונה יחד עם משרד התחבורה ומערך הסייבר ומטרתה למפות בצורה ספיראלית ולטפל בסיכונים הקיימים העיקריים ולתת להם מענה. כמו כן, בחודשים האחרונים החברה הטמיעה אפליקציה לפי תקן NIST לסייבר אשר מדרגת את הגנות הסייבר של החברה ומציע לשפר אל מול התקן כאמור.

26.17. **יחסי עבודה.** במקרה של הפסקת פעילות כתוצאה מעיצומים או שביתה של העובדים, בעיקר בתחום התעופה, הדבר עלול לגרום לנזק בטווח המיידי ופגיעה בטווח הארוך יותר במוניטין של החברה, ועלול להיות בעל השפעה מהותית לרעה על התוצאות העסקיות באותה השנה ולאחריה.

26.18. **רגולציה שאינה תעופתית, דיני תחרות והליכים משפטיים.** לאור הפערים בין דיני התחרות בישראל ובין דיני התחרות בעולם ואופן יישומם, עלול להיפגע כושר התחרות של המובילים הישראליים ובהם החברה, וכן עלולה להיות לכך השפעה שלילית על התוצאות העסקיות של החברה. הפגיעה בכושר התחרות של החברה מתחדדת נוכח קיומם של מיזוגים, רכישות ובריתות תעופה הנפוצים בענף

התעופה העולמי. החברה הינה צד להליכים משפטיים, ובכללם תובענות שבית המשפט התבקש להכיר בהן כתובענות ייצוגיות בישראל אשר עלולות להביא לחיובה בסכומים מהותיים, שלא תמיד ניתן להעריכם, ולא תמיד נערכה בגינם הפרשה בדוחות הכספיים השנתיים. עקב כך, לתוצאות הליכים אלה עלולה להיות השפעה מהותית על החברה עקב תוצאותיהם.

26.19. **כשלוך מנוע.** למטוסי האיירבס מנועים מדגם V2500 אשר השווי שלהם מהווה חלק מהותי ביחס לכלל שווי המטוס. במקרה של תקלה/כשלוך או כל אירוע פוסל במנועי המטוס, האמור עשוי לחשוף את החברה לנזק כלכלי ותפעולי משמעותי. על מנת להקטין סיכון זה, צוותי התחזוקה נמצאים בקשר הדוק עם יצרן המנועים, טיפולי המנוע מבוצעים במוסדות המאושרים על ידי יצרן המנועים, החברה התקשרה בהסכמים לקבלת שירותי ניטור דיגיטלי רציף של ביצועי המנוע וכן מנהלת תהליך חידוש חוזה טיפולים, אחריות ואחזקה של המנועים. יצוין כי בקשר למנועי המטוסים החכורים, קיימות רזרבות המשולמות באופן שוטף למחכיר ואשר יאפשרו לממן אירוע מסוג זה במטוסי החכורים.

להלן הערכות החברה לגבי סיווג ומידת ההשפעה של גורמי הסיכון האמורים על עסקי החברה בכללותה:

מידת ההשפעה של גורם הסיכון על החברה			
השפעה גבוהה	השפעה בינונית	השפעה נמוכה	סיכונים מאקרו כלכליים
	X		תלות במצב הביטחוני בישראל ומתיחות מדינית פוליטית אזורית ונקודתית
X			חשיפה לסיכונים מטבע
	X		מחירי הדלק הסילוני
		X	מדיניות רגולטורית והסכמים בין מדינותיים
		X	הקטנת מסגרות אשראי
		X	איתני טבע ומצבי חירום בריאותיים
X			מגפות
	X		איכות הסביבה ושינויי אקלים
		X	שינויים במצב הכלכלי
סיכונים ענפיים			
X			אישורים ורישיונות
	X		תחרותיות
X			פגיעה בכושר הייצור בשל כשל טכני או אנושי
		X	שינויים בהרגלי הצריכה של הציבור הישראלי
		X	אבטחת תעופה
סיכונים ייחודיים לחברה			
X			סייבר ומערכות מידע
X			יחסי עבודה
	X		רגולציה שאינה תעופתית, דיני תחרות והליכים משפטיים
X			כשלוך מנוע



# פרק ב'

## דוח הדירקטוריון על מצב ענייני החברה



## ישראייר גרופ בע"מ

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

דירקטוריון ישראייר גרופ בע"מ ("החברה"), מתכבד להגיש בזה את דו"ח הדירקטוריון על מצב ענייני התאגיד, לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר, 2025 ("תקופת הדוח" ו-"מועד הדוח", בהתאמה), הסוקר את עיקרי פעילות החברה בתקופת הדוח.

הדוח נערך בהתאם להוראות תקנה 10 לתקנות ניירות ערך (דו"חות תקופתיים ומיידים) התש"ל - 1970 ("תקנות דוחות תקופתיים ומיידים"). נתונים המופיעים בדוח הינם נכונים למועד הדוח. עם זאת, במקרים מסוימים, בדוח מובאים פרטים הסוקרים אירועים בחיי התאגיד, אשר התרחשו לאחר מועד הדוח וסמוך ליום 22 במרץ 2026, הוא מועד אישורו על-ידי דירקטוריון החברה ("מועד פרסום הדוח"). במקרים שכאלו יצוין הדבר במפורש באמירה, כי אלו נמסרים נכון למועד פרסום הדוח.

הסקירה, שתובא להלן, הינה מצומצמת בהיקפה ומתייחסת לאירועים ולשינויים שחלו במצב ענייני החברה בתקופת הדוח, אשר השפעתם מהותית. אלא אם נאמר אחרת, כל הנתונים בדוח הינם באלפי דולר ארה"ב.

#### 1. כללי

הנתונים המופיעים בדוח הדירקטוריון הינם על בסיס הדוחות הכספיים המבוקרים של החברה ליום 31 בדצמבר, 2025 ("הדוחות הכספיים"), אשר ערוכים בהתאם לכללי החשבונאות הבינלאומיים (IFRS). לפרטים נוספים בדבר המדיניות החשבונאית, ראו באור 2 לדוחות הכספיים.

#### 2. תיאור תמציתי של התאגיד וסביבתו העסקית

לתמצית תיאור פעילות הקבוצה והתפתחותה עסקיה, ראו סעיף 1 לפרק א' לדוח התקופתי של החברה לשנת 2025 ("הדוח התקופתי"), אשר דוח זה מהווה חלק ממנו. למונחים אשר נעשה בהם שימוש להלן ולא הוגדרו במפורש, תהא המשמעות שניתנה להם בפרק א' לדוח התקופתי, לפי העניין והקשר הדברים.

לפרטים בדבר סביבה כללית והשפעת גורמים חיצוניים על פעילות הקבוצה, ראו סעיף 6 לפרק א' לדוח התקופתי.

#### 3. עיקר תמצית תוצאות הפעילות לשנת 2025 והצפי לשנת 2026

בשנת 2025 המשיכה ישראייר תעופה לפעול להרחבת פעילותה בתחום התעופה והתיירות, תוך הגדלת היקף הטיסות, הרחבת צי המטוסים והגדלת מספר היעדים אליהם מפעילה ישראייר תעופה טיסות סדירות ועונתיות. במהלך השנה נרשם ביקוש גבוה יחסית לטיסות מישראל ואליה, בין היתר על רקע צמצום פעילותן של חלק מחברות התעופה הזרות בתקופות מסוימות, מגמה אשר תרמה לעלייה במספר הנוסעים שהטיסה ישראייר תעופה ולגידול בנתח השוק שלה בנמל התעופה בן-גוריון. במקביל הרחיבה החברה את פעילותה בתחום חבילות הנופש והשירותים הנלווים לטיסה, לרבות מכירת שירותים משלימים כגון כבודה, בחירת מושבים ושירותים נוספים, אשר תרמו לגידול בהכנסות ולשיפור מסוים במדדי הרווחיות התפעולית.



בנוסף פעלה ישראייר תעופה להגדלת היקף הפעילות באמצעות הגדלת צי המטוסים המופעלים על-ידה והגדלת תדירות הטיסות ליעדים מרכזיים באירופה ובאגן הים התיכון. בשנת 2025 ובעיקר ברבעון הרביעי של השנה ספגה החברה פגיעה ברווח הגולמי בשל התחזקות של השקל לעומת הדולר בשנת 2025 לעומת 2024 בכ-7% הביא להתייקרות התקורות השיקליות ובעיקרם שכר עובדים, תשלומים לשדות ושירותים לנוסע זאת בנוסף להתחזקות היורו למול הדולר בשנת 2025 בשיעור של כ-4% מה שהגדיל את עליות אחזקת המטוסים, עלות השדות והחבילות באירופה.

1.1.1. הנהלת החברה מעריכה כי בשנת 2026 תימשך מגמת הצמיחה בפעילות החברה, בין היתר באמצעות הרחבת היצע הטיסות והיעדים, הגדלת מספר הטיסות השבועיות והמשך פיתוח תחום התיירות וחבילות הנופש. החברה צופה גידול במספר הנוסעים ובהכנסות מפעילות התעופה והשירותים הנלווים, לצד המשך בחינת הזדמנויות עסקיות לשיתופי פעולה והרחבת מקורות ההכנסה. החברה צופה להפעיל החל מהמחצית השנייה של שנת 2026 שני מטוסים רחבי גוף שיאפשרו לחברה להפעיל טיסות טרנאטלנטיות וכן טיסות למזרח, עוד הבחירה צופה כי עד 2030 החברה תטיס 5 מיליון נוסעים, יחד עם זאת, הנהלת החברה מציינת כי פעילותה בשנת 2026 עשויה להיות מושפעת מגורמים חיצוניים שונים, ובהם המצב הביטחוני והגיאוגרפי פוליטי באזור, תנודתיות במחירי הדלק הסילוני, כתוצאה מהשפעת מבצע "שאגת הארי" שהחל ביום 28 בפברואר, 2026, לרבות סגירה/שיבוש בתנועת כלי שיט במצר הורמוז, אשר הובילה לעלייה חדה במחירי הנפט והתזקיקים בעולם. כתוצאה מכך, נרשמה עלייה מהותית בעלויות הדלק הסילוני. הנהלת החברה נוקטת בצעדים לצמצום החשיפה, לרבות התאמות תפעוליות, בחינת מנגנוני גידור ועדכון תמחור מוצרי החברה, אולם נכון למועד אישור הדוחות קיימת אי-ודאות באשר למשך האירועים והיקפם, ובהתאם להשפעתם העתידית על תוצאות הפעילות, תזרימי המזומנים ורווחיות החברה.

שינויים בשערי החליפין, תנודות בשער מטבע הדולר האמריקאי, עשויות לגרום לצורך בעדכון מחירי המכירה של מוצרי החברה הבת ישראייר, באופן אשר עשוי להשפיע על מעמדה התחרותי של ישראייר ולגרום לשינויים ברווחיותה, ובהתאם, עשויות להיות בעלות השפעה מהותית על הכנסות ותוצאות ישראייר. וכן חזרתן ההדרגתית של חברות תעופה בינלאומיות לפעילות מלאה בישראל, אשר עשויה להגביר את רמת התחרות בענף. על כן, החברה תמשיך לפעול להתייעלות תפעולית, התאמת היצע הטיסות לביקושים המשתנים ושימור מעמדה התחרותי בשוק התעופה והתיירות הישראלי.

יובהר כי הערכות החברה בקשר עם המשך מגמת הצמיחה בשנת 2026, בפעילות החברה הנה מידע צופה פני עתיד המבוסס על תחזיות החברה מהווה מידע צופה פני עתיד המבוסס על תחזיות החברה והגידול בצי המטוסים צרי הגוף ורחבי הגוף, ואין כל ודאות כי הערכות אלו יתממשו, וכן הן עשויות להתממש באופן שונה מהותית, וזאת בין היתר, בשל שינויים בגורמים שאינם בשליטתה של החברה ובכלל זאת הידרדרות במצב הבטחוני ו/או הכלכלי במדינה אשר עשויות במקרים מסוימים לפגוע בשירותים אותם מספקת החברה, בין היתר, באמצעות חברות הקבוצה ו/או בשל התממשות איזה מגורמי הסיכון החלים על החברה, המפורטים בסעיף 25 לפרק א' לדוח התקופתי.



## חלק א' - הסברי הדירקטוריון למצב עסקי התאגיד

### 4. מצב כספי

להלן יובאו הסברי הדירקטוריון בדבר התפתחויות שחלו בסעיפי הדוח על המצב הכספי בהשוואה לתקופה המקבילה אשתקד, באלפי דולר ארה"ב:

ליום 31 בדצמבר 2024	ליום 31 בדצמבר 2025	
<b>אלפי דולר ארה"ב</b>		
36,354	25,220	מזומנים ושווי מזומנים
43,300	55,093	לקוחות
31,507	43,151	חייבים ויתרות חובה
1,146	1,526	מלאי
6	4	נכסים זמינים למכירה
<b>112,313</b>	<b>124,994</b>	<b>סה"כ נכסים שוטפים</b>
25,108	31,408	השקעות ואגרות חוב בחברות מוחזקות המטופלות לפי שיטת השווי המאזני
94,410	146,894	רכוש קבוע, נטו
41,807	36,624	נכסי זכות שימוש
100,984	103,927	מוניטין ונכסים בלתי מוחשיים, נטו
6,569	7,500	פיקדונות משועבדים
18,561	17,556	מקדמות טיפולי תחזוקת מטוסים ואחרים
12,306	13,974	מיסים נדחים
<b>299,745</b>	<b>357,883</b>	<b>סה"כ נכסים לא שוטפים</b>
<b>412,058</b>	<b>482,877</b>	<b>סה"כ נכסים</b>

ליום 31 בדצמבר 2024	ליום 31 בדצמבר 2025	
<b>אלפי דולר ארה"ב</b>		
14,138	11,129	אשראי והלוואות לזמן קצר וחלויות שוטפות של הלוואות לזמן ארוך מתאגידים בנקאיים
12,564	12,402	חלויות שוטפות של התחייבויות בגין חכירה
8,778	-	אג"ח להמרה סיוע מהאוצר
36,306	46,550	התחייבויות לספקים ולנותני שירותים
22,476	26,663	מרכיב התחייבותי בגין אגרות חוב להמרה
9,564	6,710	אופציות המרה בגין אגרות חוב
279	388	אופציית מכר שהוענקה לבעלי זכויות שאינן מקנות שליטה
115,700	161,928	זכאים ויתרות זכות
<b>219,805</b>	<b>265,770</b>	<b>סה"כ התחייבויות שוטפות</b>



ליום 31 בדצמבר 2024	ליום 31 בדצמבר 2025	
אלפי דולר ארה"ב		
42,582	45,800	הלוואות מתאגידים בנקאיים
37,970	33,312	התחייבות בגין חכירה
11,004	11,647	הכנסה נדחית
4,239	5,352	התחייבויות בשל הטבות לעובדים
-	4,000	מקדמות מלקוחות לזמן ארוך
1,001	1,192	התחייבויות למס נדחה
1,840	1,970	אופציות מכר ותמורה נדחית שהוענקה לבעלי זכויות שאינן מקנות שליטה
291	-	אחרות
<b>98,927</b>	<b>103,273</b>	<b>סה"כ התחייבויות לזמן ארוך</b>
91,965	110,662	הון המיוחס לבעלי מניות החברה
1,361	3,172	זכויות שאינן מקנות שליטה
<b>93,326</b>	<b>113,834</b>	<b>סה"כ הון</b>
<b>412,058</b>	<b>482,877</b>	<b>סה"כ התחייבויות והון</b>

להלן הסברים לשינויים המהותיים שחלו בהשוואה לתקופה המקבילה אשתקד בקשר עם המצב הכספי של החברה:

- 4.1 **מזומנים ושווי מזומנים.** השינוי בהיקף המזומנים נובע בעיקר מהפעילות השוטפת של החברה הבת ישראייר תעופה, הכוללת השלמת רכישת שני מטוסים במהלך הרבעון הראשון של שנת 2025 בסך כולל של כ- 39 מיליון דולר, מתוכם סך של כ- 25 מיליון דולר מומנו ממקורותיה העצמאיים של ישראייר תעופה, והיתרה בסך של כ- 13.2 מיליון דולר, מומנה באמצעות קבלת הלוואה מתאגיד בנקאי, פירעון אג"ח להמרה מתווה המדינה בסך כ- 8 מיליון דולר, נטו (בקיצוץ פיקדון משועבד בסך של כ- 1.5 מיליון דולר). כמו כן, ביצעה החברה השקעה ניכרת בטכנולוגיה ובציוד תעופתי. לפרטים נוספים, ראו באורים 10 ו-12 לדוחות הכספיים.
- 4.2 **חייבים ויתרות חובה.** עיקר הגידול ביחס לרבעון המקביל אשתקד, נובע מגידול בנפח הפעילות של חברה הבת ישראייר תעופה, בעיקר בשל סעיפי הוצאות מראש ופיקדונות לזמן קצר (בעיקר למחכירים).
- 4.3 **לקוחות.** הגידול ביתרת הלקוחות נובע בעיקר מעלייה בצבר ההזמנות במהלך 2025 והגדלת צי המטוסים של החברה.
- 4.4 **מלאי.** עיקר הגידול ביחס לתקופה המקבילה אשתקד נובע מגידול בנפח הפעילות של חברה מוחזקת (מרכז התחזוקה בקפריסין), שמטבע הפעילות שלה נקוב ביורו, וכן, בשל התחזקות שער החליפין של היורו למול הדולר.



- 4.5 **השקעות ואגרות חוב בחברות מוחזקות המטופלות לפי שיטת השווי המאזני**. הגידול ביחס לתקופה המקבילה אשתקד, נובע בעיקר מרווחי אקוויטי מקבוצת מילניום וכן שיערוך נכסי נדל"ן מלונאי ומהתחזקות של שער החליפין של האירו למול הדולר.
- 4.6 **רכוש קבוע**. השינוי נובע בעיקר מרכישת מטוס ה-ABS במהלך חודש ינואר 2025, בסך של כ-16.5 מיליון דולר, ומרכישת מטוס נוסף (RAM) במהלך חודש מרס 2025 בסך כ-21 מיליון דולר, רכישת נכס מלונאי באיטליה בסך 3.3 מיליון דולר, וכן ממיון מקדמות עבור טיפולי מטוס שהיה בשירות החברה בחכירה ארוכת טווח ונרכש בתקופת הדוח (לפרטים, ראו סעיף 11.3 להלן).
- 4.7 **נכסי זכות שימוש**. הירידה נטו ביחס לתקופה המקבילה אשתקד, נובעת בעיקר מהוצאות פחת בתקופה (בעיקר פחת עבור מטוסי ה-ABX ו-ABY אשר החלו את פעילותם במהלך רבעון 3 לשנת 2024) ובשל רכישת מטוס ה-ABS שהיה בשירות החברה בחכירה ארוכת טווח, בנטרול נכסי זכות שימוש שקמו לחברה בשל חוזה שכירות חדשים והארכת חוזי שכירות קיימים באתרי החברה והחברות הבנות.
- 4.8 **מוניטין ונכסים בלתי מוחשיים**. השינוי ביחס לתקופה המקבילה אשתקד, נובע בעיקר מהשקעות במערכות מידע וטכנולוגיות חדשות, וכן משערוך נכסים בלתי מוחשיים הנקובים ביורו לאור התחזקות שער חליפין של היורו למול הדולר.
- 4.9 **מיסים נדחים**. השינוי נובע מהכרה בנכס מס נדחה בסך של כ-1.5 מיליון דולר לאור תחזית לניצול הפסדים עבור הרווחים שצופה ישראיר תעופה.
- יובהר כי הערכות החברה בקשר עם התחזית לניצול הפסדים עבור הרווחים שצופה החברה הבת, ישראיר תעופה, מהווה מידע צופה פני עתיד המבוססות על תחזיות החברה והגידול בציי המטוסים צרי הגוף ורחבי הגוף, ואין כל ודאות כי הערכות אלו יתממשו, וכן הן עשויות להתממש באופן שונה מהותית, וזאת בין היתר, בשל שינויים בגורמים שאינם בשליטתה של החברה ובכלל זאת הידרדרות במצב הבטחוני ו/או הכלכלי במדינה אשר עשויות במקרים מסוימים לפגוע בשירותים אותם מספקת החברה, בין היתר, באמצעות חברות הקבוצה ו/או בשל התממשות איזה מגורמי הסיכון החלים על החברה, המפורטים בסעיף 25 לפרק א' לדוח התקופתי.**
- 4.10 **מקדמות טיפולי תחזוקת מטוסים ואחרים**. הקיטון נטו, נובע בעיקר ממיון המקדמות עבור טיפולי תחזוקת מטוסים לרכוש קבוע, עקב רכישת המטוסים שהיו בשירות החברה בחכירה ארוכת טווח, בסך של כ-7 מיליון דולר. אשר קוזזו למול גידול בסעיף עבור תשלום מקדמה בגין חוזה רחבי הגוף בסך של כ-7.4 מיליון דולר.
- 4.11 **אשראי זמן קצר**. הקיטון נובע בעיקר מירידה בניצול מסגרות אשראי של חברת הבת ישראיר תעופה.
- 4.12 **התחייבויות לספקים ולנותני שירותים**. הגידול נובע בעיקר כנגזרת מגידול בהיקף הפעילות של הקבוצה.
- 4.13 **אגרות חוב ניתנות להמרה - מתווה סיוע מהאוצר**. במהלך חודש דצמבר 2025, בוצע פירעון



צפוי של אגרות החוב בסך של כ- 8.3 מיליון דולר, נטו (בקיצור פיקדון משועבד).

- 4.14 **אג"ח (סדרה א') להמרה.** החברה גייסה כ-100 מיליון ש"ח ערך נקוב בהנפקת אג"ח להמרה (סדרה א') שהונפק במהלך חודש מרס 2024 בסך כ-85 מיליון ש"ח נטו, והרחבה שבוצעה בחודש דצמבר 2024 בסך של כ-21 מיליון ש"ח נוספים (5.7 מיליון דולר). החברה סיווגה הן את המרכיב התחייבותי והן את מרכיב האופציה, במסגרת ההתחייבויות לזמן קצר, על אף שמועד הפירעון הנקוב הינו פברואר, 2030, וזאת לאור כניסתו לתוקף של התיקון לתקן החשבונאי IAS1, כמו כן לאור העובדה שאגרות החוב של החברה נקובות בשקלים ואילו מטבע הפעילות של החברה הינו דולר ארה"ב. לאור האמור אגרות החוב מוגדרות חשבונאית כנגזר משובץ. כמו כן הקיטון נטו בגובה מרכיב אופציית ההמרה בסך 2.9 מיליון דולר נובע משערוך האופציה בסך 4.3 מיליון דולר עקב ירידה במחיר המנייה של החברה בנטרול הפרשי שער בסך 1.4 מיליון דולר והגידול ברכיב ההתחייבות נובע משערוך האג"ח של כ- 0.9 מיליון דולר וכן בשל הפרשי שער בסך 3.3 מיליון דולר.
- 4.15 **זכאים אחרים ויתרות זכות.** הגידול נובע בעיקר מהכנסות מראש ומקדמות מלקוחות בשל הגידול בפעילות החברה וחברה נכדה סקי דיל ובצבר ההזמנות עבור 2026 ליום 31 בדצמבר.
- 4.16 **הלוואות מתאגידים בנקאיים.** הגידול נטו בהלוואות שהועמדו לישראליר תעופה נובע מנטילת הלוואה לטובת רכישת מטוס ה-Airbus 320 הנוסף בסך של כ-13.2 מיליון דולר, ומנגד פירעון שוטף של ההלוואות הקיימות.
- 4.17 **התחייבויות בגין חכירה לזמן קצר וזמן ארוך.** הירידה ביחס לתקופה המקבילה אשתקד, נובעת בעיקר מתשלומי חכירה (בעיקר עבור מטוסי ABX ו-ABY אשר החלו את פעילותם במהלך רבעון 3 לשנת 2024), ובשל רכישת מטוס ה-ABS שהיה בשירות החברה בחכירה ארוכת טווח, בנטרול חוזי חכירה חדשים וחידוש חוזה חכירה קיימים עבור שכירות של נכסי נדל"ן ורכבים. לפרטים נוספים, ראו באור 11(א) לדוחות הכספיים המצורפים לדוח זה להלן.
- 4.18 **הכנסה נדחית.** הגידול נטו נובע מהסכם "מגן רקיע" בין ישראליר תעופה למדינה, והפחתה שוטפת של הכנסה נדחית בגין הסכם המטוסאים. לפרטים נוספים לגבי הסכם המטוסאים, ראו סעיף 4.2.2. בפרק א' לדוח התקופתי, ובאור 21(ג) לדוחות הכספיים המצורפים לדוח זה.
- 4.19 **סה"כ הון המיוחס לבעלי מניות החברה.** השינוי נובע מתוצאות החברה, המרת אופציות למניות, קרנות הון, בעיקר בשל שינוי בשער חליפין בתקופת הדוח, בגין חברות מוחזקות אשר מטבע הפעילות שלהן שונה ממטבע הפעילות של החברה וכן עלות אופציות לעובדים בתקופת הדוח.



5. תוצאות הפעילות

להלן פירוט בדבר התוצאות העסקיות של הקבוצה לתקופת הדוח בהשוואה לתקופה מקבילה אשתקד ולתקופה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2023:

ליום 31 בדצמבר 2023	ליום 31 בדצמבר 2024	ליום 31 בדצמבר 2025	
<b>אלפי דולר ארה"ב</b>			
389,921	453,158	690,023	הכנסות
(330,285)*	(374,313)	(605,532)	עלות הכנסות
59,636	78,845	84,491	רווח גולמי
15.2%	17.4%	12.2%	% רווח גלמי
(18,644)	(18,330)	(26,058)	הוצאות מכירה ושיווק
4.8%	4.0%	3.8%	% מהמכירות
(24,785)	(30,426)	(35,344)	הוצאות הנהלה וכלליות
6.4%	6.7%	5.1%	% מהמכירות
215	644	3,377	חלק החברה ברווחי חברות המטופלות לפי שיטת השווי המאזני, נטו
16,422	30,733	26,466	רווח תפעולי לפני הכנסות אחרות
6,172	1,981	(1,026)	הכנסות (הוצאות) אחרות, נטו
22,594	32,714	25,440	רווח תפעולי אחרי הכנסות (הוצאות) אחרת
(4,053)**	4,660	1,433	הכנסות מימון
-	(2,280)	4,273	הכנסות (הוצאות) מימון בגין שערור מרכיב אופציית ההמרה של אגרות חוב להמרה
(9,070)**	(11,651)	(13,260)	הוצאות מימון (למעט רכיב ההמרה של אגרות החוב להמרה)
(5,017)	(9,271)	(7,554)	סה"כ הוצאות מימון, נטו
17,577	23,443	17,886	רווח לפני מיסים על הכנסה
759	568	(1,120)	הטבת מס (מיסים על הכנסה), נטו
18,336	24,011	16,766	רווח נקי
18,336	26,291	12,493	רווח נקי מתואם (***)
31,870	57,583	64,552	EBITDAR (****)

(\* הצגה מחדש בגין התאמה לא מהותית של מספרי השוואה ראה באור 1(ח) לדוחות הכספיים.

(\*\*) סווג מחדש.

(\*\*\*) רווח נקי מתואם - הרווח נקי בתקופה בסך של כ- 16.8 מיליון דולר, בנטרול הכנסות מימון בגין שערור מרכיב אופציית ההמרה של אגרות חוב להמרה בסך של כ- 4.3 מיליון דולר.

(\*\*\*\*) רווח תפעולי בתוספת פחת, הוצאות שכירות ותשלום מבוסס מניות.

להלן הסברים לשינויים המהותיים שחלו בהשוואה לתקופה המקבילה אשתקד, בקשר עם תוצאות הפעילות של החברה:

5.1 הכנסות, עלות ההכנסות והרווח הגולמי. העלייה בהכנסות בשנת 2025, בסך של כ- 236.9 מיליון דולר, נובעת בעיקר מעלייה בביקושים למוצרי החברה הבת ישראייר תעופה כתוצאה ממהלכים אסטרטגיים משמעותיים שביצעה ישראייר תעופה, הכוללים: גידול ניכר בצי המטוסים - הפעלת 6 מטוסים נוספים לעומת כמות המטוסים שהופעלו בתקופה המקבילה,



וזאת כחלק מתוכנית ההצטיידות של החברה וההיערכות לעונת הקיץ והחגים; והשקעה בטכנולוגיה שהביאה לגידול בהכנסות החברה באמצעות אתר האינטרנט בשיעור של כ-27% בשנת 2025 לעומת תקופה מקבילה אשתקד, וגידול בשיעור של כ-149% ביחס 2023; וכן משיפור בהכנסות מהחברות הבנות, ובעיקר החברה הבת סקי דיל, ומאיחוד תוצאותיה של Bird, וזאת החל מדוח הרווח וההפסד של החברה לרבעון השלישי של שנת 2024.

הקבוצה מציגה רווח גולמי של כ-84.5 מיליון דולר בשנת 2025, וזאת ביחס ל-78.8 מיליון דולר בתקופה המקבילה אשתקד. שיעור הרווח הגולמי בשנת 2025 12.2% הסתכם ביחס ל-17.4%, הירידה בשיעור הרווח הגולמי נובעת בעיקר מהשפעות שערי החליפין של השקל מול הדולר ושל הדולר מול האירו שהובילו לפגיעה ברווח התפעולי בכ-14 מיליון דולר וכן בגין השפעת מבצע "עם כלביא" ברבעון השני של 2025, בסך כולל של כ-7.5 מיליון דולר. הנוזק בגין ימי המבצע מיוחס בעיקר לחודש יוני 2025, עם זאת, השפעת מבצע עם כלביא נגררה אף לרבעון השלישי של השנה, ובעיקר, בשל אובדן הטסת נוסעים בחודש יולי, כתוצאה מעזיבתם של כ-4 מטוסים חכורים בחכירה רטובה. להערכת החברה, אובדן הטסת הנוסעים בחודש יולי פגע בהטסת כ-70 אלף נוסעים והשפיע על שיעור התפוסה הממוצע הנמוך לרבעון השלישי ביחס לשנים קודמות. בנוסף, בוצעה קליטת מטוסים חכורים במחירים גבוהים מהממוצע השנתי בשל הצורך לעמוד בהתחייבות ללקוחות. העובדה שהחברה הצטיידה במטוסים חכורים נוספים בחכירה רטובה ברבעון השלישי, אפשרה לה למצות את הפוטנציאל העסקי, במצב הקיים לאחר המלחמה, ולהגדיל את הרווחיות הגולמית ברבעון השלישי, באופן שמרבית נזקי המלחמה ברבעון השלישי קוזזו.

בסיום מבצע עם כלביא, ישראייר תעופה והחברות המוחזקות תחתיה (למעט מגזר התיירות הנכנסת) חזרו לפעילות מלאה. למידע נוסף בדבר השפעת מלחמת "חרבות ברזל" ומבצע "עם כלביא", ראו סעיף 11.1 להלן. בנוסף, השחיקה בשיעור הרווח הגולמי נובעת מעלות פיצוי נוסעים וכן מעלויות בגין רכישת מכסות פליטת גזי חממה בסך של כ-2.4 מיליון דולר. למידע נוסף, ראו גם באור 24(א)(14) לדוחות הכספיים.

במהלך תקופת הדוח, החברה שיפרה את יכולת אכיפת מדיניות הגביה והמכירה של מוצרים נלווים באמצעות מערכת ALTEA. במהלך שנת 2025 נמכרו מוצרים נלווים בהיקף של כ-60.7 מיליון דולר לעומת כ-36.8 מיליון דולר בשנת 2024, גידול של כ-40% המשקפים כ-29 דולר לנוסע לסגמנט.

5.2 **הוצאות מכירה ושיווק.** הגידול בהוצאות אלה נובע בעיקר מגידול בעמלות הפצה כנגזרת מהגידול בפעילות חברת הבת ישראייר תעופה, מגידול בעלויות הפרסום ומהתחזקות שער החליפין של השקל לעומת הדולר בתקופת הדוח.

5.3 **הוצאות הנהלה וכלליות.** הגידול בהוצאות הנהלה וכלליות נובע בעיקר מהחברות הבנות: איחוד תוצאותיה של חברת Bird (מרכז תחזוקת המטוסים בקפריסין), החל מדוח הרווח וההפסד של החברה של הרבעון השלישי לשנת 2024, מהשפעת התחזקות שער החליפין של השקל למול הדולר בעיקר בתקורות שכר, מגידול בהוצאות השכר בחברת הבת סקי דיל, על רקע הגידול בפעילותה וכן מגידול בהוצאות מחשוב בחברת הבת בשל השקעה ניכרת



בטכנולוגיית הזמנות וצ'ק אין - מערכת ALTEA, שבעטיה נרשם גידול משמעותי במחזור ההכנסות של המוצרים הנלווים.

5.4 **חלק החברה ברווחי חברות המטופלות לפי שיטת השווי המאזני, נטו.** מורכב בעיקר מתוצאות נכסי המלונות ביוון הכוללים שערך של נכסי נדל"ן מניב מלונאיים המוצגים לפי שווי הוגן בהתאם להערכת שווי של מעריך שווי חיצוני ותוצאות של קבוצת מילניום.

5.5 **הכנסות (הוצאות) אחרות, נטו.** כולל בעיקר הפסד ממכירת השקעות בחברות הניהול של הנכסים המלונאיים ביוון בסך 0.9 מיליון דולר וכן הפסד בגין יישום הוראות נספח 16 לאמנה לעניין פליטות CO<sub>2</sub> מכלי טיס לשנים קודמות בשל שינוי בכמות המכסות שהחברה הבת ישראיר תעופה צפויה להידרש בגין שנת 2024, עקב גידול חזוי מקדם הגידול בצריכת הדלק בהתאם לאומדני יאט"א הרלוונטיים אשר מהם נגזרת כמות המכסות הנדרשת על ידי המדינות המשתתפות בתוכנית, בסך 1.1 מיליון דולר (בגין שנת 2024) ובנטרול רווח מסיום חוזה חכירה של מטוס ABS בסך כ- 0.4 מיליון דולר וכן הכנסות בגין מגן רקיע בסך כ- 0.3 מיליון דולר. בתקופה מקבילה אשתקד ההכנסות נבעו בעיקר מסיום חוזה חכירה של מטוס ABT בסך כ- 0.6 מיליון דולר ורווח מעלייה לשליטה ב-Bird בסך כ- 0.7 מיליון דולר.

5.6 **סה"כ הוצאות מימון, נטו.** השינוי בהוצאות המימון בשנת 2025 למול תקופה מקבילה אשתקד נובע בעיקר מהשחיקה בשער היציג של הדולר מראשית השנה בשיעור של כ-12.5% וזאת בשל ההתחייבות שקלית למול מחזיקי אג"ח בנוסף להתחזקות שער האירו אל מול הדולר בשיעור של 12.8%, הנובע בעיקר מתוצאות פעילות סקי דיל, אשר התקזזו מהכנסות שיערוך נכסי אגרות חוב בחברות מוחזקות (הנכסים המלונאיים) הנקובים באירו, אשר הובילו בנטו להוצאות הפרשי שער של כ- 1.5 מיליון דולר ביחס להכנסות הפרשי שער של כ- 3.2 מיליון דולר בתקופה מקבילה אשתקד, מגידול בהוצאות מימון שנבעו מגידול בהתחייבויות לחוזי חכירת מטוסים בסך 0.3 מיליון דולר בשנת 2025 לעומת תקופה מקבילה אשתקד וכן מגידול בהוצאות מימון בגין עסקאות גידור דס"ל בסך של כ- 0.2 מיליון דולר זאת בנטרול הכנסות המימון בשל שיערוך מרכיב ההמרה באג"ח (סדרה א') שהונפק במהלך שנת 2024 שהביא להכנסות בסך כ- 4.3 מיליון דולר בשנת 2025 לעומת הוצאות מימון של כ- 2.3 מיליון דולר בתקופה המקבילה אשתקד (בשל שינויים במחיר המניה של החברה).



5.7 להלן הרכב הוצאות המימון של החברה לשנים 2023, ו-2024 : 2025

2023	2024	2025	הרכב הכנסות (הוצאות) מימון
אלפי דולר			
(5,104)	(4,792)	(4,584)	ריבית הלוואות בנקים
1,257	490	438	הכנסות מפיקדונות
<b>(3,847)</b>	<b>(4,302)</b>	<b>(4,146)</b>	<b>סה"כ ריבית, נטו</b>
(574)	(448)	(508)	עמלות והוצאות לבנקים
(1,245)	(2,297)	(2,462)	הוצאות מימון IFRS16
(697)	(809)	(1,034)	עסקאות הגנה
1,872	3,210	(1,515)	הפרשי שער
-	(2,280)	4,273	הכנסות (הוצאות) מימון בגין שערודך מרכיב אופציית ההמרה של אגרות חוב להמרה
(650)	(2,581)	(2,569)	אג"ח להמרה - רכיב התחייבותי וריבית
124	235	407	אחרות
<b>(5,017)</b>	<b>(9,271)</b>	<b>(7,554)</b>	<b>סה"כ הוצאות מימון</b>

5.8 הטבות מס (מיסים על הכנסה), נטו. השינוי נובע מהכרה בנכס מס נדחה בסך של כ- 1.5 מיליון דולר לאור תחזית לניצול הפסדים, כאמור בסעיף 4.9 לעיל.

6. **התאמות שבוצעו בדוחות החברה**

להלן פירוט לגבי ההתאמות אשר בוצעו בדוחות הכספיים של החברה ביחס לדוחותיה של ישראליר תעופה :

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2023	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2024	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2025	
<b>(18,336)*</b>	<b>24,011</b>	<b>16,766</b>	<b>רווח נקי ישראיר גרופ</b>
(7,408)	(1,328)	(246)	פערים הנובעים מהפשרת עודפי עלות
489	-	-	פערים הנובעים מהפחתת מוניטין פעילות פנים ארצי
(1,765)	-	-	פערים הנובעים מהשבה לקדמות של מלאי
1,914	4,961	(1,848)	תוצאות החברה סולו
<b>11,566</b>	<b>27,644</b>	<b>14,672</b>	<b>רווח נקי חברת הבת ישראיר</b>
10,277	25,500	11,587	רווח נקי מיוחס לבעלי מניות ישראיר
1,289	2,144	3,085	רווח נקי מיוחס לזכויות שאינן מקנות שליטה
<b>11,566</b>	<b>27,644</b>	<b>14,672</b>	<b>רווח נקי חברת הבת ישראיר</b>

(\* הצגה מחדש בגין התאמה לא מהותית של מספרי השוואה ראה באור 1(ח) לדוח התקופתי להלן הסברים לשינויים המהותיים שחלו בהשוואה לתקופה המקבילה אשתקד, בקשר עם ההתאמות אשר בוצעו בדוחות החברה ביחס לדוחותיה של ישראליר תעופה :



6.1. **פערים הנובעים מהפשרת עודפי עלות.** הקיטון נובע מהפשרת עודפי עלות אשר נוצרו לחברה במסגרת עבודת ה-PPA במועד רכישת החברה הבת, בדגש על סעיף רכוש קבוע. למידע נוסף ראו דיווח מיידי מתקן מיום 23 באפריל, 2021 (מס' אסמכתא: 2021-01-069306) הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

6.2. **תוצאות החברה סולו.** כולל הוצאות שכר בסך של כ- 0.3 מיליון דולר עבור תשלום מבוסס מניות והכנסות מימון בגין שערך מרכיב אופציית ההמרה של אגרות חוב להמרה בסך של כ- 4.3 מיליון דולר.

## 7. **שינוי מגזרי פעילות; תוצאות מגזרי הפעילות**

### 7.1. **כללי**

מגזרי הפעילות נקבעו בהתבסס על המידע הנבחן על ידי מקבל החלטות התפעוליות הראשי (CODM) לצורכי קבלת החלטות לגבי הקצאת משאבים והערכת ביצועים. בהתאם לזאת, למטרות ניהול, הקבוצה בנויה לפי מגזרי פעילות בהתבסס על המוצרים והשירותים של היחידות העסקיות.

### 7.2. **שינוי בהרכב מגזרים בני דיווח**

עד וכולל הדוחות הכספיים ליום 31 בדצמבר 2024, מגזר תיירות פנים הוצג כמגזר נפרד, היות ועד למועד זה, לצורך בחינת מדדי ביצוע והקצאת משאבים ה-CODM בחן את תוצאות המגזר הנ"ל בנפרד.

לאור השינויים שחלו בפעילות תיירות הפנים מחד, והחלטות האסטרטגיות שהתקבלו בהנהלת החברה מאידך, ובראשן ההחלטה על מכירת מטוסי ה-ATR ומעבר לשימוש בצי מטוסים אחיד הן לנתיבים הפנים-ארציים והן לנתיבים הבינלאומיים, ה-CODM בוחן הלכה ולמעשה את כל צי המטוסים כמקשה אחת, כחלק ממגזר התעופה.

הנתונים הכספיים של מגזרי תיירות הפנים כפי שדווחו בעבר, מעידים כי קיימת ירידה בפעילות בשנים האחרונות, בעיקר לאור החלטת הממשלה לסגור את שדה דב, ולהעתיק את שדה התעופה באילת לרמון. כמו כן לאור הסתת פעילות המטוסים לפעילות בינלאומית לטובת מקסום רווחי ישראלית תעופה, ההחלטה כאמור התקבלה על ידי ה-CODM, לפעול בעיקר בימי ושעות השיא, דבר שגרר ירידה משמעותית בפעילות הנתיב (אשר היווה בעבר חלק משמעותי מפעילות הקבוצה), הן במונחי מחזור והן במונחי רווחיות.

שינוי המבנה הארגוני הפנימי הוביל לשינוי בהרכב המגזרים, כך שהחל מהרבעון הראשון לשנת 2025 החברה מדווחת על המגזרים הבאים:

א. תיירות ותעופה (בינלאומי ופנים ארצי).

ב. תיירות נכנסת.

ג. תחזוקת מטוסים בהתאם להוראות התקן, לאור השינוי בהרכב המגזרים ברי הדיווח, המידע המקביל לתקופות קודמות, מוצג מחדש, על מנת לשקף את השינוי בהרכב מגזרי הפעילות כאמור.



7.3. להלן פירוט בדבר הנתונים הכספיים על פי מגזרי הפעילות של החברה. הנתונים המוצגים להלן הינם הנתונים של הדוח הכספי המאוחד של החברה:

מאוחד	אחר והתאמות לפי שיטת השווי המאזני <sup>1</sup>	מאוחד לפני יישום שיטת השווי המאזני	לא מיוחס	תחום תחזוקת מטוסים	תחום התיירות הנכנסת	תחום התיירות והתעופה הבינלאומי ופנים ארצי	31 בדצמבר 2025
<b>אלפי דולר ארה"ב</b>							
690,368	(31,627)	721,995	-	25,925	23,420	672,650	מחיצונים
(345)	-	(345)	-	(345)	-	-	מתחומי פעילות בין מגזריות
<b>690,023</b>	<b>(31,627)</b>	<b>721,650</b>	-	<b>25,580</b>	<b>23,420</b>	<b>672,650</b>	<b>סך הכול הכנסות</b>
(605,864)	20,407	(626,271)	-	(20,755)	(19,951)	(585,565)	עלויות אשר אינן מהוות הכנסות בתחום פעילות בין מגזרי
332	-	332	-	332	-	-	עלויות המהוות הכנסות בתחום פעילות בין מגזרי
<b>(605,532)</b>	<b>20,407</b>	<b>(625,939)</b>	-	<b>(20,423)</b>	<b>(19,951)</b>	<b>(585,565)</b>	<b>סך הכול עלות המכר</b>
<b>84,491</b>	<b>(11,220)</b>	<b>95,711</b>	-	<b>5,157</b>	<b>3,469</b>	<b>87,085</b>	<b>רווח (הפסד) גולמי</b>
<b>12.2%</b>	-	<b>13.3%</b>	-	<b>20.2%</b>	<b>14.8%</b>	<b>12.9%</b>	<b>שיעור רווח גולמי</b>
(58,025)	14,063	(72,088)	(24,490)	(2,813)	(4,874)	(39,910)	עלויות אשר אינן מהוות הכנסות בתחום פעילות אחר
-	-	-	-	-	-	-	עלויות המהוות הכנסות בתחום פעילות אחר
(58,025)	14,063	(72,083)	(24,490)	(2,813)	(4,874)	(39,910)	<b>סך הכל הוצאות תפעוליות</b>
<b>26,466</b>	<b>2,843</b>	<b>23,623</b>	<b>(24,490)</b>	<b>2,343</b>	<b>(1,405)</b>	<b>47,175</b>	<b>רווח (הפסד) מפעולות רגילות לפני הכנסות אחרות</b>
<b>3.8%</b>	-	<b>3.3%</b>	-	<b>9.2%</b>	-	<b>7%</b>	<b>שיעור רווח תפעולי</b>
(1,026)	-	(1,026)	(1,026)	-	-	-	<b>הכנסות אחרות, נטו</b>
<b>25,440</b>	<b>2,843</b>	<b>22,597</b>	<b>(25,516)</b>	<b>2,343</b>	<b>(1,405)</b>	<b>47,175</b>	<b>רווח (הפסד) מפעולות רגילות</b>
(7,554)	-	(7,554)	(7,554)	-	-	-	<b>הוצאות מימון, נטו</b>
(1,120)	-	(1,120)	(1,120)	-	-	-	<b>מסים על הכנסה</b>
<b>16,766</b>	<b>2,843</b>	<b>13,923</b>	<b>(34,190)</b>	<b>2,343</b>	<b>(1,405)</b>	<b>47,175</b>	<b>רווח (הפסד) נקי</b>
13,681	-	-	-	-	-	-	<b>רווח המיוחס לבעלים של החברה</b>
3,085	-	-	-	-	-	-	<b>החלק ברווח מפעולות רגילות המיוחס לזכויות שאינן מקנות שליטה</b>
<b>37,807</b>	-	<b>37,807</b>	<b>7,097</b>	<b>1,732</b>	<b>701</b>	<b>28,277</b>	<b>פחת והפחתות</b>
<b>482,877</b>	-	<b>482,877</b>	<b>353,800</b>	<b>7,033</b>	<b>297</b>	<b>121,747</b>	<b>סך הנכסים</b>
<b>369,043</b>	-	-	-	-	-	-	<b>סך ההתייבויות</b>

<sup>1</sup> מהווה את תוצאות חברות שביל הזהב תיירות בע"מ וקרזו תור בע"מ (להלן ביחד – "קבוצת מילניום") ובראון, אשר תוצאותיהן מוצגות במסגרת מגזר "תחום התיירות והתעופה הבינלאומית" ומטופלות לפי שיטת השווי המאזני.



31 בדצמבר 2024						
מאוחד	אחר והתאמות לפי שיטת השווי המאזני <sup>2</sup>	מאוחד לפני יישום שיטת השווי המאזני	לא מיוחס	תחום תחזוקת מטוסים	תחום התיירות הנכנסת	תחום התיירות והתעופה הבינלאומי – (פנים וארצי)
<b>אלפי דולר ארה"ב</b>						
453,593	(41,228)	494,821	-	20,552	12,125	462,144
(435)	-	(435)	-	(435)	-	-
<b>453,158</b>	<b>(41,228)</b>	<b>494,386</b>	<b>-</b>	<b>20,117</b>	<b>12,125</b>	<b>462,144</b>
(374,466)	33,991	(408,457)	-	(16,682)	(9,771)	(382,004)
153	-	153	-	153	-	-
<b>(374,313)</b>	<b>33,991</b>	<b>(408,304)</b>	<b>-</b>	<b>(16,529)</b>	<b>(9,771)</b>	<b>(382,004)</b>
<b>78,845</b>	<b>(7,237)</b>	<b>86,082</b>	<b>-</b>	<b>3,588</b>	<b>2,354</b>	<b>80,140</b>
17.4%	-	19.1%	-	17.8%	19.4%	17.3%
(48,118)	7,155	(55,273)	(20,380)	(2,170)	(3,963)	(28,760)
6	-	6	-	6	-	-
(48,112)	7,155	(55,268)	(20,380)	(2,164)	(3,963)	(28,760)
<b>30,733</b>	<b>(82)</b>	<b>30,815</b>	<b>(20,380)</b>	<b>1,424</b>	<b>(1,609)</b>	<b>51,380</b>
6.8%	-	6.2%	-	7.1%	-	11.1%
1,981	-	1,981	1,981	-	-	-
32,714	(82)	32,796	(18,399)	1,424	(1,609)	51,380
(9,271)	-	(9,271)	(9,271)	-	-	-
568	-	568	568	-	-	-
<b>24,011</b>	<b>(82)</b>	<b>24,093</b>	<b>(27,101)</b>	<b>1,424</b>	<b>(1,609)</b>	<b>51,380</b>
21,867	-	-	-	-	-	-
2,144	-	-	-	-	-	-
<b>25,891</b>	<b>-</b>	<b>25,891</b>	<b>5,785</b>	<b>806</b>	<b>835</b>	<b>18,465</b>
<b>412,058</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>330,077</b>	<b>3,546</b>	<b>293</b>	<b>78,141</b>
<b>318,732</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

מחזור את תוצאות קבוצת מילניום, בראון ובירד (עד 30 ביוני 2024), אשר תוצאותיהן מוצגות במסגרת מגזר "תחום התיירות והתעופה הבינלאומית" ומטופלות לפי שיטת השווי המאזני.<sup>2</sup>



להלן הסברים לשינויים המהותיים שחלו בהשוואה לתקופה המקבילה אשתקד, בקשר עם תוצאות מגזרי הפעילות:

**7.4 תחום התיירות והתעופה הבינלאומית והפנים ארצית**

הכנסות מגזר התיירות והתעופה הבינלאומית והפנים ארצית מציגות גידול בשנת 2025 בשיעור של כ-45.5%, לסך של 672.7 מיליון דולר, לעומת כ-462.1 מיליון דולר בתקופה המקבילה אשתקד. הגידול נובע בעיקר מעלייה בביקושים למוצרי החברה הבת, וזאת כתוצאה ממהלכים אסטרטגיים משמעותיים, שביצעה ישראייר תעופה, גידול ניכר בצי המטוסים ביחס לתקופה המקבילה, כחלק מתוכנית ההצטיידות של החברה, והשקעה בטכנולוגיה שהביאו לגידול בהכנסות החברה באמצעות אתר האינטרנט (בשנת 2025 מציגה ישראייר תעופה שיא במכירות באתר בסך של כ-142 מיליון דולר ביחס ל 113 מיליון דולר בתקופה המקבילה אשתקד) והכנסות ממוצרים נלווים. תחום הפעילות הציג בשנת 2025 רווח גולמי של 87.1 מיליון דולר, ורווח גולמי של כ-80.1 מיליון דולר בתקופה המקבילה אשתקד, שיעור הרווחיות הגולמית ירד מ-17.3% לכ-12.9% בשנת 2025 הירידה כאמור, נובעת מהתייקרות תקורות שקליות בעיקרן שכר, שירותי קרקע בישראל, התייקרות חכירות רטובות, השפעת שינוי שערי החליפין של שקל מול דולר ודולר מול אירו על הרווח התפעולי בתקופת הדוח הסתכמו לסך של כ-14 מיליון דולר וכן עלויות ישירות עקב המצב הבטחוני. למידע נוסף בדבר השפעת מלחמת חרבות ברזל, מבצע "עם כלביא" ומבצע "שאגת הארי", ראו באור 1(ב)-(ד) לדוחות הכספיים.

**7.5 תחום התיירות הנכנסת**

הכנסות מגזר התיירות הנכנסת לשנת 2025 מציגות גידול בהשוואה לתקופה המקבילה אשתקד, בשיעור של כ-93.4% ל-23.4 מיליון דולר בשנת 2025 לעומת 12.1 מיליון דולר בתקופה המקבילה אשתקד, הגידול נובע בעיקר על רקע הבנות והסכמים להפסקת הלחימה כמפורט בסעיף 1(ב)-(ד) לדוחות הכספיים. כאמור, תוצאות הפעילות הנכנסת מושפעות בעיקר מהגעה של תיירים מחו"ל לישראל. כמו כן, תחום התיירות הנכנסת מציג שיפור ברווח הגולמי בשנת 2025 שהסתכם בכ-3.5 מיליון דולר לעומת 2.4 מיליון דולר בתקופה המקבילה אשתקד. ההפסד התפעולי בשנת 2025 הסתכם בכ-1.4 מיליון דולר לעומת הפסד של כ-1.6 מיליון דולר בתקופה המקבילה אשתקד, וזאת בשל הגידול במחזור הפעילות כאמור על רקע הרגיעה היחסית בישראל בשנת 2025. למידע נוסף אודות השפעת מלחמת חרבות ברזל, מבצע "עם כלביא", מבצע "שאגת הארי", כמו גם מתווה הפיצויים לעסקים (עד מחזור של 400 מיליון שקל) שנפגעו כלכלית במהלך מבצע "עם כלביא" ו"שאגת הארי", ראו באור 1(ב)-(ד) לדוחות הכספיים.

**7.6 תחום תחזוקת מטוסים**

בעקבות רכישת השליטה ב-Bird, החל מיום 30 ביוני 2024 החלה החברה להציג תחום פעילות זה, המייצג את תוצאות החברה הבת המאוחדת החל מהרבעון השלישי של שנת 2024. עיקר הפעילות של Bird מתרכזת לרבעון הראשון והרבעון הרביעי של השנה. השיפור התפעולי ביחס לתופה המקבילה אשתקד נובע מפתחת האנגר שלישי במהלך הרבעון הרביעי של שנת 2024 ופתחת האנגר רביעי במהלך הרבעון הרביעי של שנת 2025, מכאן שהגידול בכושר הייצור הביא לגידול בהכנסות ולשיפור הרווחיות הגולמית והתפעולית של תחום הפעילות. לפרטים נוספים בדבר מגזר פעילות תחזוקת המטוסים והקמה של האנגר נוסף בקפריסין, ראו באור 9(א)(1)(ו) לדוחות הכספיים.



לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2023	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2024	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2025	
27,518	73,742	99,744	מזומנים נטו שנבעו מפעילות שוטפת
(23,822)	(63,194)	(79,579)	מזומנים נטו ששימשו לפעילות השקעה
(17,128)	3,273	(31,299)	מזומנים נטו שנבעו מפעילות (ששימשו לפעילות) מימון
(13,432)	13,821	(11,134)	<b>עליה (ירידה) במזומנים ושווי מזומנים</b>
35,965	22,533	36,354	יתרת מזומנים ושווי מזומנים לתחילת השנה
22,533	36,354	25,220	<b>יתרת מזומנים ושווי מזומנים לסוף השנה</b>

להלן הסבר לשינויים המהותיים שחלו בהשוואה לתקופה המקבילה אשתקד, בקשר עם תזרים המזומנים של החברה:

8.1 **מזומנים נטו שנבעו מפעילות שוטפת.** השיפור ביחס לתקופה המקבילה אשתקד נובע בעיקר מהחברה הבת ישראייר תעופה, בעיקר מהרווח בתקופה, שינוי בעלויות הפחת לאור גידול בצי המטוסים, והשינוי בגירעון בהון החוזר, נטו, בעיקר מקדמות מלקוחות בעיקר עסקת איסתא וגידול בצבר הזמנות של ישראייר וסקי דיל.

8.2 **מזומנים נטו ששימשו לפעילות השקעה.** השינוי ביחס לתקופה המקבילה אשתקד נובע בעיקר מרכישת מטוס ה-ABS ורכישת מטוס ה-RAM בתמורה לסך כולל של כ-39 מיליון דולר, מתוכו סך של כ-25 מיליון דולר מומן ממקורותיה העצמאיים של ישראייר תעופה. השינוי כאמור אף נובע מהשקעה ניכרת בטכנולוגיה ובציוד תעופתי, וטיפול תחזוקה במטוסים, רכישת נכס מלונאי באיטליה בסך 3.2 מיליון דולר, תשלום נוסף לבעלי המניות במרכז התחזוקה בקפריסין בסך 1.5 מיליון דולר וכן תשלום מקדמה בגין 2 מטוסים רחבי גוף בסך 7.4 מיליון דולר. בתקופה המקבילה אשתקד פעילות ההשקעה כללה בעיקר רכישה של מטוס ABT, בסך 24 מיליון דולר, רכישת השליטה במרכז תחזוקת המטוסים בסך 3.3 מיליון דולר וכן והשקעות בטכנולוגיה.

8.3 **מזומנים נטו ששימשו לפעילות מימון.** בתקופה המקבילה אשתקד, פעילות המימון כללה בעיקר תמורה מהנפקת אגרות חוב להמרה בסך 23.6 מיליון דולר וכן נטילת הלוואה בסל של כ-17.5 מיליון דולר עבור מימון 50% מעלות רכישת מטוס ABT וכן נטילת הלוואות בערבות מדינה כחלק מסיוע המדינה לפעילות התיירות הנכנסת, אשר התקזזה מול קיטון אשראי לזמן קצר ומשיכות יתר בסך של כ-14.4 מיליון דולר וכן בוצעו פירעונות של דמי חכירה בסך 12.4 מיליון דולר. בתקופת הדוח פעילות המימון כוללת נטילת הלוואה מתאגיד בנקאי בסך של כ-13.2 מיליון דולר למימון רכישה של כ-60% מעלות מטוס ה-RAM אשר התקזזה מול קיטון אשראי לזמן קצר ומשיכות יתר בסך של כ-4.1 מיליון דולר וכן בוצעו פירעונות של דמי חכירה בסך 14.0 מיליון דולר, בנוסף ביצעה החברה פירעון אגרות חוב להמרה במתווה מדינה בסך 9.4



מיליון דולר, כל אלו הובילו לגידול בתזרים המזומנים נטו ששימשו לפעילות מימון בתקופת הדוח.

המזומנים נטו בקופת הקבוצה ירדו בכ-11.1 מיליון דולר בלבד, וזאת על אף שבתקופת הדוח, ישראייר תעופה השקיעה סך של כ-79.6 מיליון דולר, ביחס ל-63.2 מיליון דולר בתקופה המקבילה אשתקד. השקעה זו, ברובה, נדרשה לצורך השלמת רכישת 2 מטוסים ברבעון הראשון לשנת 2025, בסך כ-39 מיליון דולר, וזאת ביחס למטוס אחד שנרכש בתקופה המקבילה אשתקד בסך של כ-24 מיליון דולר. כמו כן, בתקופה המקבילה אשתקד, השלימה החברה את הנפקת האג"ח להמרה בסך של כ-29.3 מיליון דולר, וכן גייסה הלוואות בסך 17.5 מיליון דולר לעומת הלוואה בסך של כ-13.2 מיליון דולר בתקופת הדוח. בנטרול הפערים בפעילות המימון וההשקעה בתקופת הדוח ביחס לתקופה מקבילה אשתקד, כפי שתואר לעיל, השינוי במזומנים בתקופת הדוח היה משקף גידול ביתרת המזומנים בסך של כ-30 מיליון דולר.

#### 9. נזילות ומקורות מימון

לקבוצה יתרת מזומנים בסך של 25,220 אלפי דולר נכון ליום 31.12.2025, זאת בהשוואה ליתרת מזומנים של 36,354 אלפי דולר נכון ליום 31.12.2024. בתקופת הדוח, החברה וחברות הבנות מימנו את פעילותם בשנת 2025 בעיקר באמצעות התזרים מהפעילות השוטפת על רקע הגידול בביקושים למוצרי הקבוצה, מקבלת מימון מתאגיד בנקאי לטובת רכישת מטוס ה-RAM, בסך של כ-13.2 מיליון דולר ומקבלת מקדמה מאיסתא בעסקת מימון 2 מטוסים רחבי גוף. לפרטים נוספים בדבר ההלוואות כאמור ועסקת רכישת המטוסים רחבי הגוף, ראו באורים 19(ב)(3) ו-24(א)(4)(ב) לדוחות הכספיים.

לפרטים נוספים בדבר מקורות המימון של הקבוצה, ראו סעיף 16 לפרק א' לדוח התקופתי.

#### 10. גירעון בהון חוזר

אלפי דולר ארה"ב	31 בדצמבר 2025	31 בדצמבר 2024
סה"כ רכוש שוטף	124,994	112,313
סה"כ התחייבויות שוטפות	265,770	219,805
<b>עודף התחייבות שוטפות על נכסים שוטפים</b>	<b>140,776</b>	<b>107,492</b>
גירעון בהון החוזר ביחס למחזור	20.4%	23.7%

הגידול בגירעון בהון החוזר ליום 31 בדצמבר 2025, נובע בעיקר בשל גידול בנפח פעילות הקבוצה שמממן את הגידול בצי המטוסים של ישראייר תעופה, גידול בהשקעות החברה בנכסים הבלתי מוחשיים של החברה וההשקעות בנכסים המלונאים.

רכיב אופציית המרה בגין האג"ח (סדרה א'), נמדד בכל תקופת חתך בשווי הוגן (B&S), כאשר ההפרש נזקף להכנסות (הוצאות) המימון. בשנת 2025 רשמה החברה הכנסות מימון בגין שיערוך רכיב אופציית המרה בסך של כ-4.3 מיליון דולר, בהתאמה ביחס להוצאות מימון של כ-2.3 מיליון דולר בשנת 2024.



להלן ניתוח רגישות ביחס ליום 31.12.2025, בדבר השפעות שינוי שער החליפין של הדולר על אופציית ההמרה והרכיב ההתחייבותי של אגרות החוב להמרה כאמור (התרגום לדולר משקף שער חליפין יציג ליום 31 בדצמבר, 2025):

שינוי בשער חליפין - ניתוח רגישות ליום 31.12.2025							אלפי דולר
3.43	3.35	3.27	<b>3.19</b>	3.11	3.03	2.95	שער חליפין
7.5%	5.0%	2.5%	-	-2.5%	-5.0%	-7.50%	שינוי באחוזים
31,044	31,783	32,558	<b>33,372</b>	34,228	35,129	36,078	ערך נוכחי אג"ח מרכיב התחייבותי והוני 31.12.2025
2,328	1,589	814	<b>נקודת פתיחה</b>	(856)	(1,756)	(2,706)	השפעה על רווח והפסד בשנת 2025

להלן ניתוח רגישות ביחס ליום 31.12.2025, בדבר שינוי שווי אופציית ההמרה כאמור, אשר נגזר ממחיר מניית החברה בתום כל תקופת חתך (התרגום לדולר משקף שער חליפין יציג ליום 31 בדצמבר, 2025):

טבלת ניתוחי רגישות ביחס לשינויים במחיר המניה והשפעתם על שווי מרכיב ההמרה של אגרות החוב ב-31 בדצמבר, 2025							
250	225	200	<b>175</b>	150	125	100	מחיר מניה - אגרות ש"ח
655,067	589,560	524,053	<b>458,547</b>	393,040	327,533	262,027	שווי שוק חברה אלפי ש"ח
46,590	37,533	29,090	<b>21,404</b>	14,644	9,004	4,680	שווי הוגן של רכיב ההמרה באלפי ש"ח
25,187	16,130	7,687	<b>נקודת פתיחה</b>	(6,760)	(12,399)	(16,723)	הפסד (רווח) משערוד מרכיב ההמרה שייספג אלפי ש"ח
7,896	5,056	2,410		(2,119)	(3,887)	(5,242)	הפסד (רווח) משערוד מרכיב ההמרה שייספג אלפי דולר

יובהר כי הערכות החברה בקשר עם השינויים במחיר המניה שצופה החברה, מהווה מידע צופה פני עתיד המהווה אינדיקציה בלבד, בעיקר לאור העובדה כי שווי האופציות עשוי להיות מושפע מגורמים נוספים שאינם בשליטתה של החברה ובכלל זאת מחיר המניה, סטיית תקן וערך הזמן.



## 10.1. גילוי בהתאם לסעיף 10(ב)(14) לתקנות הדוחות

בהתאם לתקנה 10(ב)(14) לתקנות הדוחות, תאגיד אשר קיימות לו במועד פרסום הדוחות הכספיים, תעודות התחייבות במחזור או שקיימת לו במועד פרסום הדוחות הכספיים התחייבות כלשהי בקשר עם תעודות התחייבות שהיו במחזור במועד הדוח על המצב הכספי, יבחן את התקיימותם של סימני אזהרה.

הקבוצה פועלת בתחום התיירות והתעופה אשר מתאפיין בגירעון מובנה בהון החוזר, וזאת בשל הכרה מאזנית של השימושים הצפויים להיות משולמים בשנה השוטפת (חלויות שוטפות), כאשר המקורות לתשלומם יוכרו רק בעת תקבולם בפועל (תזרימי המזומנים הצפויים להתקבל בגין הפעילות). בנוסף, נכסי החברה (ובעיקרם המטוסים) נרשמים לזמן ארוך. בתקופת הדוח חל גידול בגירעון בהון החוזר, כמפורט לעיל, כך שביום 31 בדצמבר 2025, בדוחותיה הכספיים המאוחדים של החברה קיים גרעון בהון החוזר בסך של 140.8 מיליון דולר (107.5 מיליון דולר ליום 31 בדצמבר 2024). עם זאת, דירקטוריון החברה דן במועד אישור הדוחות הכספיים בגירעון בהון החוזר ובסיבות להתקיימותו, וקבע כי אין בגירעון בהון החוזר כדי להצביע על בעיית נזילות בחברה, ומשכך לא מתקיים "סימן אזהרה" בחברה (כהגדרתו בסעיף 10(ב)(14) לתקנות הדוחות). יצוין כי לחברה תזרים חיובי מפעילות שוטפת בשנת 2025 בסך של כ-99.7 מיליון דולר.

במסגרת ישיבת הדירקטוריון מיום 22 במרץ, 2026, נבחנו, בין היתר, יתרות המזומנים ונכסי החברה, בהתחשב בהכנסות, הוצאות והשקעות צפויות וכן בהתחייבויות החברה, לרבות בגין אגרות החוב (סדרה א') להמרה והסכמי הלוואה מול תאגידים בנקאיים. על בסיס הבחינה כאמור, קבע דירקטוריון החברה כי נכון למועד פרסום דוח זה, קיומו של גירעון בהון החוזר של החברה אינו מצביע על בעיית נזילות ואין חשש סביר כי החברה לא תעמוד בהתחייבויותיה הקיימות והצפויות בהגיע מועד פירעון.



10.2. להלן פירוט בדבר שמירה על יחסים פיננסיים של החברה וישראייר תעופה, נכון למועד הדוח:

שם החברה הלווה	סוג הלוואה נכון ליום 31 בדצמבר 2025	פירוט אמות מידה	היחס הנדרש	חישוב נכון ליום 31 בדצמבר 2025
ישראייר תעופה - הלוואות מטוסים 1	הלוואות בסך של כ-4.2 מיליון דולר (יובהר כי כמחצית מהסכום נקוב בשקל והמחצית השנייה בדולר).	יחס כיסוי החוב <sup>3</sup>	לא יעלה על 5	יש עמידה באמת המידה הפיננסית.
		VTL <sup>6</sup>	לא יפחת מ-181.8%	יש עמידה באמת המידה הפיננסית
ישראייר תעופה - הלוואות מטוסים 2	הלוואה בסך של כ-13.3 מיליון דולר (הלוואה דולרית).	הון עצמי לא יפחת מ-25 מיליון	יחס הון למאזן לא יפחת מ-15%	יש עמידה באמת המידה הפיננסית.
		LTV <sup>7</sup>	לא יעלה על 58%	יש עמידה באמת המידה הפיננסית
ישראייר תעופה - הלוואות מטוסים 3	הלוואה בסך של כ-13.2 מיליון דולר (הלוואה דולרית).	הון עצמי לא יפחת מ-25 מיליון	יחס הון למאזן לא יפחת מ-15%	יש עמידה באמת המידה הפיננסית.
		LTV <sup>7</sup>	לא יעלה על 70%	יש עמידה באמת המידה הפיננסית
ישראייר גרופ	אג"ח (סדרה א') להמרה בסך של כ-33.4 מיליון דולר (האג"ח הינה שקלית)	הון עצמי לא יפחת מ-25 מיליון	יחס הון למאזן לא יפחת מ-15%	יש עמידה באמת המידה הפיננסית. לחישוב העמידה ראו סעיף 30 לדוח זה להלן.

11. אירועים מהותיים בקבוצה שאירעו בתקופת הדוח

- 11.1. **מלחמת חרבות ברזל, מבצע עם כלביא ושאגת הארי.** לפרטים בדבר השפעת מלחמת חרבות ברזל ומבצע עם כלביא על פעילות הקבוצה, ראו סעיף 6.1 לפרק א' לדוח זה.
- 11.2. **החברה חדלה להיות תאגיד קטן.** החל מיום 1 בינואר, 2025 החברה אינה עונה על ההגדרה של תאגיד קטן. לפרטים נוספים, ראו דיווח מידי של החברה מיום 14 לינואר 2025 (מס' אסמכתא: 2025-01-003907), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.
- 11.3. **רכישת מטוסים.** ביום 9 במרץ, 2025 דיווחה החברה על השלמת עסקה לרכישת מטוס מסוג A320-200 בתמורה לסך של כ-21.6 מיליון דולר. לפרטים נוספים, ראו סעיף 7.10.1.5 לפרק א' לדוח זה, וכן דיווחים מיידיים של החברה מימים 16 בפברואר, 2025 ו-9 במרץ 2025 (מס' אסמכתאות: 2025-01-010762 ו-2025-01-015306, בהתאמה), הנכללים בדוח זה על דרך ההפניה.

<sup>6</sup> VTL - שווי מטוסים ביחס ליתרת ההלוואה.

<sup>7</sup> LTV - יתרת ההלוואה ביחס לשווי המטוס

<sup>3</sup> "יחס כיסוי החוב" משמעותו, המנה המתקבלת מחלוקת הסכום המצטבר של יתרת ההתחייבויות כלפי בנקים, מוסדות פיננסיים, בעלי אגרות חוב ומלווים פיננסיים אחרים, לרבות חוב לבעלי מניות/לצדדים קשורים שאינו מונחת, בניכוי מזומנים ושווי מזומנים (כהגדרתם בדוחות הכספיים) ובניכוי פיקדונות שמשועבדים להבטחת הלוואה בערבות המדינה ברווח התפעולי לשרות החוב.



ביום 5 בינואר, 2025 הושלמה רכישת מטוס Airbus 320-200 אשר שימש את ישראייר תעופה כמטוס חכור בחכירה יבשה. לפרטים, ראו דיווח מיידי של החברה מיום 25 בדצמבר, 2024 (מס' אסמכתא: 2024-01-627034), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

נכון ליום 31 בדצמבר, 2025 בבעלות ישראייר תעופה 5 מטוסים. לפרטים נוספים, ראו באורים 10(ב) ו-10(ב)3 לדוחות הכספיים.

11.4. **הסכם לרכישת פעילות טיילת טרוול טורס.** לפרטים בקשר עם רכישת פעילות טיילת טרוול טורס שותפות מוגבלת וחברת טיילת ש.כ בע"מ (השותף הכללי) על-ידי ישראייר תעופה, ראו באור 9(א)1(ז) לדוחות הכספיים.

11.5. **הסכם עם משרד האוצר.** לפרטים בקשר עם תוספת להסכם שנחתם עם משרד האוצר מחודש אוגוסט 2024, בגין התקנה והטסת מערכת "מגן רקיע", ראו באור 21(ב) לדוחות הכספיים.

11.6. **עדכון תנאי הסכם רכישת השליטה בבירד.** לפרטים בדבר שינוי מתווה ההסכם, ראו סעיף 1.5.1. לפרק א' לדוח זה.

11.7. **הקמת האנגר נוסף לתחזוקת מטוסים בבירד.** בהמשך לבאור 9(א)1(ו) לדוחות הכספיים של החברה ליום 31 בדצמבר, 2025, בחודש יולי, 2025 אישר דירקטוריון החברה ודירקטוריון BIRD, הקמה של האנגר נוסף בקפריסין (להלן: "האנגר הרביעי"). ההאנגר הרביעי ישמש אף הוא כמבנה לטיפול במטוסים, וזאת לאור הצורך הגובר בשוק לטיפול מטוסים ובמטרה להרחיב את מערכי הייצור של החברה. העלות הכוללת של הקמת האנגר זה צפויה להסתכם לסך של כ-3.5 מיליון אירו (כ-4.1 מיליון דולר). מתוך סכום זה, כ-2.5 מיליון אירו ימומנו ממקורותיה העצמאיים של החברה, ואילו הסכום הנותר, בסך של כ-1.0 מיליון אירו, מומנו באמצעות הלוואה מהחברה האם, ישראייר תעופה, שהוענקה בחודש נובמבר, 2025 לתקופה של חמש שנים. לפרטים נוספים ראו באור 9(א)1(ו) לדוחות הכספיים.

11.8. **התקשרות בתוספת להסכם עם המדינה בדבר הטסת עובדי מערך הבטחון וכתב התחייבות בקשר עם השתתפות החברה בהוצאות הביטחון.** בהמשך לאמור בסעיף 6.14.2. לפרק א' לדוח התקופתי, בקשר עם הגבלות על בצוע חלוקה (כהגדרת מונח זה בחוק החברות) החלות מכח הסכם בדבר הטסת עובדי מערך הבטחון שנחתם בין ישראייר תעופה ובין מדינת ישראל (בסעיף קטן זה - "ההסכם"), ביום 2 באפריל, 2025 נחתמה תוספת להסכם, במסגרתה שונו חלק מהגבלות החלות על ישראייר תעופה מכוח ההסכם לגבי חלוקה, לרבות רכישה עצמית של מניות. לפרטים, ראו באור 21(ב) לדוחות הכספיים. בנוסף, ביום 2 באפריל, 2025 חתמה ישראייר תעופה על כתב התחייבות בלתי חוזר כלפי המדינה, במסגרתו נקבעו, בין היתר, תנאי הפחתת השתתפות המדינה בהוצאות אבטחת התעופה של ישראייר תעופה, והסדרת השתתפות המדינה בהוצאות התקורה, אשר יחולו בין השנים 2025 ל-2031. לפרטים נוספים, ראו באור 24(א)6 לדוחות הכספיים וכן דיווח מיידי של החברה מיום 3 באפריל, 2025 (מס' אסמכתא: 2025-01-024443), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.



- 11.9. **התקשרות סקי דיל בע"מ בהסכם לרכישת מלון באיטליה וחלוקת דיבידנד.** לפרטים בקשר עם השלמת הסכם רכישת מלון באיטליה על-ידי החברה הבת סקי דיל בע"מ, וכן לגבי חלוקת דיבידנד מחברת סקי דיל, ראו באור 9(א)(1)(ג), לדוחות הכספיים.
- 11.10. **הסכם בעלי מניות בקשר עם חברות הנכסים המלונאים ביוון.** לפרטים בקשר עם הסכם בין ישראייר תעופה ובעלי השליטה של חברות הנכסים המלונאים ביוון, כהגדרתם בסעיף 20.6.3 בפרק א' לדוח זה, למכירת חברות הניהול אוויה (BROWN & BLUE), ו-Museum לקנדה ישראל, וכן בנוגע לסיום הסכם החכירה וחכירת המשנה הקיימת בחברת הניהול Chania ו-Kubic, והסכם חכירה חדש עם מפעיל מלונות מוביל ביוון, ראו באור 9(ב)(5)(ג) לדוחות הכספיים.
- 11.11. **הדוח השנתי של הנאמן לאגרות החוב (סדרה א').** לפרטים בקשר עם הדוח השנתי של הנאמן לאגרות החוב (סדרה א'), משמרת חברה לשירותי נאמנות בע"מ, ראו דיווח מיידי של החברה מיום 29 ביוני, 2025 (מס' אסמכתא: 2025-01-046172), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.
- 11.12. **גיבוש הבנות עקרוניות בקשר עם מועדון רמי לוי.** לפרטים בקשר עם ההבנות העקרוניות שגובשו בין החברה, רשת חנויות רמי לוי שיווק השקמה בע"מ וישראלכרט בע"מ בעניין מועדון הלקוחות, ראו סעיף 20.6.1. לפרק א' לדוח זה. ראו דיווח מיידי של החברה מיום 17 במרס, 2026 (מס' אסמכתא: 2026-01-023303), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.
- 11.13. **עזכון בקשר עם מטוסים חכורים.** ביום 16 ביולי, 2025 עדכנה החברה כי לאור הגידול בביקושים לטיסות ישראייר תעופה במהלך חודשי הקיץ, החל מחודש אוגוסט 2025 תגדיל ישראייר תעופה את כמות המטוסים צרי הגוף שבהסכמי חכירה רטובה (ACMI) באופן משמעותי ל-10 מטוסים. לפרטים נוספים, ראו דיווח מיידי של החברה מיום 16 ביולי, 2025 (מס' אסמכתא: 2025-01-052636), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.
- לאור הביקושים כאמור בחודשי הקיץ, ולצורך ההיערכות לתקופת החגים, במהלך חודש אוגוסט 2025 הגדילה ישראייר תעופה את כמות המטוסים צרי הגוף בחכירה רטובה, באופן שבו היא הפעילה בין 10 ל-13 מטוסים בחודש בממוצע. לאחר חודש אוקטובר 2025, הופחתו כמות המטוסים בחכירה רטובה בצורה מדורגת, לכ-10 מטוסים, מגמת הירידה נמשכה גם ברבעון הראשון של שנת 2026.
- שימוש החברה הבת במטוסים חכורים, כאמור לעיל, הנו בהתאם לאסטרטגיה של החברה הבת בעניין התבססות על מטוסים בחכירה רטובה לצורך התאמת יכולת ההטסה שלה באירועי קיצוץ. לפרטים נוספים, ראו באור 11(ה) לדוחות הכספיים.
- 11.14. **קבלת היתר הפעלת טיסות לארה"ב.** ביום 16 ביולי, 2025 התקבלה אצל ישראייר תעופה הודעה מאת משרד התחבורה האמריקאי (DOT), בקשר עם קבלת היתר עבור ישראייר תעופה, להפעלת טיסות כמוביל אווירי זר בארצות הברית ("ההיתר"). ההיתר יאפשר לישראייר תעופה להפעיל טיסות מסחריות סדירות, טיסות צ'רטר, וכן הפעלת טיסות מטען ודואר מישראל, לרבות באמצעות טיסות העוברות דרך נתיבי ביניים. ההיתר ניתן בכפוף לעמידה בתנאים, בדרישות ובהוראות המפורטות בהיתר, הכוללים כיסוי ביטחוני מתאים,



הטמעה של תקני בטיחות הטיסה והביטחון הנדרשים על-ידי רשויות הממשל הרלוונטיות, וכן עמידה בהוראות מנהל התעופה הפדרלי (FAA) והרשות לאבטחת התעבורה (TSA), כמו גם עמידה בדרישות רשות התעופה האזרחית לישראל. כמו כן, הפעלת הטיסות לארה"ב בפועל על ידי ישראייר תעופה, כרוכה בהתקיימות מספר תנאים כגון קבלת סלוטים והצטיידות במטוסים רחבי גוף מתאימים. נכון למועד פרסום דוח זה, החברה הבת טרם החלה בהיערכות לצורך הפעלת קווי טיסה לארה"ב, ועל כן, אין ביכולתה של החברה להעריך את המועד בו תחל להפעיל טיסות כאמור בפועל, אם בכלל. לפרטים נוספים ראו דיווח מיידי של החברה מיום 17 ביולי, 2025 (מס' אסמכתא: 2025-01-053258), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

11.15. **תשקיף מדף.** ביום 14 באוגוסט, 2025 קבלה החברה מרשות ניירות ערך היתר לפרסום תשקיף מדף של החברה, אשר פורסם על ידי החברה באותו יום (מס' אסמכתא: 2025-01-060517).

11.16. **ביטוח אחריות דירקטורים ונושאי משרה.** ביום 22 באוקטובר, 2025, אישר דירקטוריון החברה, לאחר קבלת אישור ועדת הביקורת (בשבתה כוועדת תגמול), בהתאם לתקנות 1ב1 ו-1ב(א)(5), לפי העניין, לתקנות החברות (הקלות בעסקאות עם בעלי עניין), התש"ס-2000, את התקשרות החברה בפוליסה לביטוח אחריות נושאי משרה, בקשר עם כהונתם בחברה ובחברות בנות ו/או מטעם החברה ומטעם החברות הבנות, ולרבות וכולל דירקטורים הנחשבים בעלי שליטה בחברה או קרוביהם לשנה אחת ("פוליסת הביטוח"). עיקר תנאי פוליסת הביטוח הינם כדלקמן: תקופת פוליסת הביטוח הינה החל מיום 26.10.2025 ועד ליום 25.10.2026, בהיקף גבול האחריות למקרה ולתקופה של 20 מיליון דולר ארה"ב, ובפרמיה שנתית של 62,000 דולר ארה"ב. לנימוקי דירקטוריון החברה וועדת התגמול, ראו דיווח מיידי של החברה מיום 23 באוקטובר, 2025 (מס' אסמכתא: 2025-01-079143), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

11.17. **הכרזה על חלוקת דיבידנד ע"י חברה נכדה.** ביום 16 בנובמבר, 2025, הכריזה דרכים טרוול יש.דא. שותפות מוגבלת המוחזקת בשיעור 51% על ידי ישראייר תעופה, על חלוקת דיבידנד בסך של 1.5 מיליון ש"ח (כ- 0.4 מיליון דולר), חלקה של ישראייר תעופה 0.8 מיליון ש"ח (כ- 0.2 מיליון דולר). הדיבידנד שולם במהלך חודש נובמבר 2025. לפרטים, ראו באור 9(א)(1)(א) לדוחות הכספיים.

11.18. **קיום אסיפה כללית שנתית.** ביום 25 בדצמבר, 2025, התקיימה אסיפה כללית שנתית של בעלי מניות החברה, אשר על סדר יומה הנושאים שלהלן: דיון בדוח התקופתי לשנת 2024; אישור מינוי מחדש של משרד רואי החשבון המבקר קוסט, פורר, גבאי את קסירר (EY) עד למועד האסיפה הכללית השנתית הבאה של החברה, והסמכת דירקטוריון החברה לקבוע את שכרו; אישור מינוי מחדש של חברי דירקטוריון החברה אשר אינם מכהנים כדירקטורים חיצוניים עד לאסיפה הכללית השנתית הבאה של בעלי מניות החברה. לפרטים נוספים, ראו דוח זימון האסיפה שפורסם ביום 20 בנובמבר, 2025 (מס' אסמכתא: 2025-01-089952), וכן דיווח מיידי בדבר תוצאות האסיפה מיום 28 בדצמבר, 2025 (מס' אסמכתא: 2025-01-103748), הנכללים בדוח זה על דרך ההפניה.



11.19. **חתימה על מזכר הבנות לרכישת שני מטוסים רחבי גוף מדגם Airbus-A330.** לפרטים בקשר עם מזכר ההבנות שנחתם בין ישראייר תעופה לבין צד שלישי שאינו קשור לחברה או לבעלי השליטה, לרכישת שני מטוסים רחבי גוף מדגם Airbus-A330, ראו סעיף 7.4.1 לפרק א' לדוח התקופתי.

#### 11.20. **עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים:**

11.20.1 החברה, באמצעות החברה הבת ישראייר תעופה, התקשרה בהסכם למכירת 100 כרטיסי טיסה לעונת החורף 2025-2026, עם מלון פאפוס הילס, המצוי בבעלות רמי לוי, מבעלי השליטה בחברה.

11.20.2 החברה, באמצעות החברה הבת ישראייר תעופה, התקשרה בהסכם להכללת מלון פאפוס הילס, המצוי בבעלות רמי לוי, מבעלי השליטה בחברה, כאחד מספקי חדרי המלון המוצעים לרכישה על-ידי החברה.

11.20.3 ההתקשרויות הנ"ל אושרו על ידי ועדת הביקורת ודירקטוריון החברה לאחר סיווגן על ידי ועדת הביקורת כהתקשרויות לא חריגות.

11.21. **חתימה על תוספת להסכם איסתא.** לפרטים בקשר עם התוספת להסכם השיווק וההפצה שנחתמה בין ישראייר תעופה לאיסתא, ראו סעיף 20.6.2 לפרק א' לדוח התקופתי.

11.22. **פירעון כספי סיוע מהמדינה על ידי ישראייר תעופה.** ביום 15 בדצמבר, 2025 פרעה ישראייר תעופה את מלוא כספי הסיוע שהוענקו לה על ידי המדינה בסך 9.4 מיליון דולר, בשל התפרצות נגיף האומיקרון. במועד פירעון כספי הסיוע, שוחרר פיקדון בסך 1.5 מיליון דולר, אשר שועבד על ידי החברה לטובת משרד האוצר כבטוחה לפירעון כספי הסיוע. לפרטים נוספים ראו דיווח מיידי של החברה מיום 16 בדצמבר, 2025 (מס' אסמכתא: - 2025-01-099904) הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

11.23. **מימוש אופציות.** לפרטים בדבר מימוש אופציות לא סחירות לעובדים ונושאי משרה בתקופת הדוח ולאחריו, ראו דיווחים מיידיים מיום 17 ביוני, 2025 (מתקן), 3 באוגוסט, 2025, 5 בינואר, 2026 ו-3 במרץ, 2026 (מס' אסמכתא: 2025-01-043187, 2025-01-057259, 2026-01-001431, ו-2026-01-019264, בהתאמה), הנכללים בדוח זה על דרך ההפניה.

11.24. **הליכים משפטיים.** לפירוט בדבר עדכון בתביעות מהותיות המתנהלות כנגד החברה, ראו באורים 24(ב) לדוחות הכספיים.

#### 12. **אירועים מהותיים בקבוצה לאחר תקופת הדוח**

12.1. **עצירת הפעילות הטיסתית בעקבות מבצע "שאגת הארי".** ביום 28 בפברואר 2026 הופסקה הפעילות הטיסתית הסדירה של החברה בהתאם להנחיות גורמי הביטחון והתעופה הישראליים, בעקבות פריצת מבצע "שאגת הארי". לפרטים נוספים, ראו דיווח מיידי של החברה מיום 2 במרץ 2026 (מס' אסמכתא: 2026-01-018970) הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

12.2. **חילופי סמנכ"ל כספים של החברה.** בעקבות סיום כהונתה של הגב' לי מארי טמסוט כסמנכ"לית הכספים של החברה, מונתה ביום 2 במרץ, 2026 הגב' איילת איריס חיון חגיג לסמנכ"לית הכספים של החברה והיא תכנס לתפקידה ביום 2 באפריל, 2026.



## חלק ב' - הוראות גילוי בהיבטים שונים של ממשל תאגידי

### 13. מדיניות החברה בנושא מתן תרומות

החברה רואה בתרומה לקהילה חלק בלתי נפרד מפעילותה. החברה קבעה בתקנונה, כי היא רשאית לתרום סכומים סבירים למטרות ראויות, אף אם התרומה איננה במסגרת השיקולים העסקיים של החברה. הדירקטוריון מוסמך לקבוע, לפי שיקול דעתו, את סכומי התרומות, את המטרות שלשמן יבוצעו, את זהות מקבל התרומה וכל תנאי אחר בקשר לכך. בתקופת הדוח החברה הבת תרמה לעמותות חברתיות, וכן ביצעה מספר תרומות לא כספיות, בעקבות המלחמה.

### 14. פרטים בדבר דירקטורים בעלי מומחיות חשבונאית פיננסית

דירקטוריון החברה קבע, כי המספר המזערי של חברי הדירקטוריון בעלי מומחיות חשבונאית ופיננסית לא יפחת מדירקטור אחד, זאת לאור אופי הסוגיות החשבונאיות והפיננסיות המתעוררות בהכנת דוחותיה הכספיים של החברה ותחומי פעילותה של החברה. למועד פרסום הדוח, בחברה מכהנים שני דירקטורים בעלי מומחיות חשבונאית ופיננסית, הגב' אורנה לביא שטיינר ומר עמי ברלב. לפרטים נוספים בדבר כישוריהם, השכלתם וניסיונם, ראו האמור בתקנה 26 בפרק ד' לדוח התקופתי.

### 15. פרטים בדבר דירקטורים בלתי תלויים

נכון למועד הדוח, לא אימצה החברה בתקנונה הוראה בדבר שיעור הדירקטורים הבלתי תלויים. בחברה מכהנים 2 דירקטורים חיצוניים, הגב' אורנה לביא שטיינר ומר איציק קיאל, וכן דירקטור בלתי תלוי אחד, מר רונן ניסים צדיק.

### 16. גילוי בדבר המבקר הפנימי בתאגיד

פרטי המבקר הפנימי	
שם המבקר הפנימי	דניאל שפירא.
תאריך תחילת הכהונה	מרץ 2020.
עמידה בהוראות חוק	למיטב ידיעת החברה, המבקר הפנימי עומד בכל התנאים הקבועים בסעיפים 3(א) ו-8 לחוק הביקורת הפנימית, התשנ"ב-1992 ("חוק הביקורת") ובתנאים הקבועים בסעיף 146(ב) לחוק החברות, התשנ"ט-1999.
האם המבקר מחזיק בניירות ערך של התאגיד או תאגיד קשור אליו	למיטב ידיעת החברה מבקר הפנים אינו מחזיק בניירות ערך של החברה.
האם למבקר הפנימי יש קשרים עסקיים או אחרים מהותיים עם התאגיד או גוף הקשור אליו.	למעט כהונתו כמבקר הפנים של חברת קופיקס בע"מ, שהינה חברה הנמצאת בשליטתו של אחד מבעלי השליטה של החברה, בשרשור סופי, מר רמי לוי, אזי למיטב ידיעת החברה, אין למבקר הפנים קשרים עסקיים ו/או קשרים אחרים עם התאגיד המבוקר או גוף הקשור אליו. יודגש כי לשיטת מבקר הפנים אין במתן שירותי ביקורת פנים לחברה ציבורית נוספת הנמצאת בשליטתו של מר רמי לוי בכדי ליצור ניגוד עניינים עם תפקידו כמבקר פנים.
האם המבקר הפנימי הינו עובד התאגיד או נותן שירותים חיצוני לתאגיד	המבקר הפנימי מעניק שירותים חיצוניים לחברה ואינו עובד החברה.
אופן מינוי המבקר הפנימי	ביום 25.3.2020 אישר דירקטוריון החברה את מינויו של מר דניאל שפירא כרו"ח מבקר פנים של החברה. רו"ח דניאל שפירא הינו בעל משרד לראיית חשבון, בעל ניסיון רב בביקורת פנימית ומשמש כמבקר פנים לחברות ציבוריות ופרטיות הנסחרות בארץ ובחו"ל. חברי וועדת הביקורת ודירקטוריון החברה



פרטי המבקר הפנימי		
<p>נימקו החלטת בדבר המינוי בהתבסס על השכלתו, ניסיונו המקצועי והתמחותו בביקורת פנים של ר"ח דניאל שפירא אשר לטעמם, הופכים אותו למועמד מתאים למשרת מבקר פנים בחברה. ר"ח דניאל שפירא נמצא מתאים לכהן כמבקר הפנימי של החברה, בין היתר, בהתחשב בהיקף פעילותה של החברה ומורכבותה. יו"ר הדירקטוריון.</p>		הממונה הארגוני על המבקר
<p>המבקר הפנימי מכין רשימת נושאים אשר מתבססת על הערכת הסיכונים המהווים מוקדי סיכון בחברה. מדי שנה מגיש המבקר הפנימי לוועדת הביקורת הצעה לתוכנית עבודה שנתית, הכוללת מספר נושאים מתוך רשימה זו או נושאים אחרים שלדעתו טעונים בדיקה. ועדת הביקורת דנה ומאשרת את תוכנית העבודה השנתית. יש לציין כי ועדת הביקורת הינה הגורם האחראי על ביקורת הפנים בחברה לפי החלטת דירקטוריון החברה. נושאים אלו נבדקים על ידי המבקר הפנימי בעבודתו. יו"ר הדירקטוריון הינו הגורם הממונה על פעילות המבקר הפנימי.</p>		תכנית העבודה
<p>לאחר שביום 30 בדצמבר 2021, השלימה החברה את רכישת מלוא ההון המונפק והנפרע של ישראיר תעופה ותיירות בע"מ, אשר מהווה את פעילותה של החברה, ביצע מבקר הפנים סקר סיכונים.</p>		ביקורת של תאגידים מוחזקים
<p>היקף העסקת המבקר הפנימי נקבע בכל שנה עם אישור תוכנית העבודה, בין היתר בשים לב להיקף תוכנית העבודה לשנה הרלוונטית, למורכבות תוכנית העבודה ולרגישות הנושאים הנבדקים באותה שנה, כאשר כל שינוי מאושר ע"י ועדת הביקורת בשימת לב לכך שאינו עשוי לפגוע בשיקול דעתו המקצועי של המבקר.</p>		היקף העסקה
<p>בהתאם למידע שנמסר להנהלת החברה על-ידי המבקר הפנימי, הביקורת נערכת על פי תקנים מקצועיים מקובלים. הדירקטוריון מסתמך על דיווחיו של המבקר הפנימי בדבר עמידתו בתקנים המקצועיים לפיהם הוא עורך את הביקורת.</p>		עריכת הביקורת
<p>למבקר הפנימי נמסרים כל המסמכים המתבקשים על ידו וכן מתאפשרת לו גישה חופשית למידע המתבקש.</p>		גישה למידע
<p>ביום 11.9.2025 הגיש המבקר את דוח ביקורת בנושא כח אדם. ביום 19.2.2026 הגיש המבקר דוח ביקורת בנושא שרשרת אספקה.</p>		דין וחשבון על ממצאי המבקר הפנימי
<p>דירקטוריון החברה סבור כי היקף אופי ורציפות פעילות מבקר הפנים ותוכנית עבודתו סבירים ויש בהם בכדי להגשים את מטרות הביקורת הפנימית בתאגיד.</p>		הערכת הדירקטוריון את המבקר הפנימי
2024	2025	תגמול
67.5	67.5	
300	300	שכר
		שעות
<p>להערכת ועדת הביקורת ודירקטוריון החברה, תגמול המבקר הפנימי הינו סביר ואין בו כדי להשפיע על הפעלת שיקול דעתו המקצועי בעריכת הביקורת.</p>		

### 17. תוכנית אכיפה פנימית בחברה

נכון למועד הדוח, החברה טרם אימצה תוכנית אכיפה פנימית, המותאמת למבנה הייחודי של החברה והקבוצה, בהתאם להוראות חוק ייעול הליכי האכיפה ברשות ניירות ערך (תיקוני חקיקה), התשע"א-2011, ולקריטריונים שקבעה רשות ניירות ערך. בכוונת החברה לאמץ תוכנית אכיפה שתהיה מורכבת מנהלים, המסדירים את תהליכי העבודה בחברה, ואשר נועדו, בין היתר, לחזק את הציות וההקפדה על קיום הוראות חוק ניירות ערך וחוקים רלוונטיים אחרים.



### 18. גילוי בדבר שכר רואה החשבון המבקר

18.1. **זהות המבקר.** רואי החשבון המבקרים של החברה הינם פירמת רואי החשבון ארנסט אנד יאנג EY.

18.2. **שכרו של רואה החשבון המבקר.** להלן פירוט השכר הכולל לו זכאי רואה החשבון המבקר של החברה והחברות הבנות בשנת הדיווח ובשנה שקדמה לה:

שכר רואה חשבון מבקר		
שנת 2024	שנת 2025	
אלפי ש"ח (*)		
100	338	שרותי ביקורת ו- ISOX לחברה
נכלל בשירותי הביקורת		שירותים הקשורים לביקורת, לרבות שירותי מס וייעוץ
947	1,048	שרותי ביקורת לחברות בנות
95	115	אחר
<b>1,142</b>	<b>1,501</b>	סה"כ

(\*) הסכומים אינם כוללים מע"מ.

18.3. **העקרונות לקביעת שכר הטרחה.** שכר הטרחה של רואה החשבון נקבע בהתבסס על היקף עבודתם בפועל. האסיפה הכללית של החברה הסמיכה את דירקטוריון החברה לסכם את תנאי שכרו של רואה החשבון המבקר.

### 19. הליך אישור הדוחות הכספיים של התאגיד

19.1. האורגנים בחברה אשר מופקדים על בקרת העל של הדוחות הכספיים הנם וועדת המאזן של החברה וכן דירקטוריון החברה. לפרטים בדבר הכשרתם, השכלתם ניסיונם והידע של חברי ועדת המאזן והדירקטוריון ראו האמור בתקנה 26 בפרק ד' בדוח תקופתי זה.

19.2. **ועדת מאזן.** ביום 18 במרץ, 2026 דנה ועדת המאזן בדוחות הכספיים. במהלך ישיבת ועדת המאזן בה נידונו הדוחות הכספיים, סקרו סמנכ"ל הכספים של החברה, מנכ"ל החברה ורואה החשבון המבקרים של החברה באופן מפורט את עיקרי הדוחות הכספיים, התוצאות הכספיות, המצב הכספי ותזרימי המזומנים של החברה. הצגה זו כללה ניתוח אנליטי וכן מתן פירוטים להרכבים ולשינויים בסעיפים מהותיים והשוואה לתקופות קודמות. כמו כן, במהלך הישיבה התקיים דיון בנושא הערכות ואומדנים ששימשו בקשר עם עריכת הדוחות והבקורות הפנימיות הקשורות בדיווח הכספי. התקיים דיון לגבי שלמות ונאותות הגילוי בדוחות הכספיים, במדיניות החשבונאית שאומצה והטיפול החשבונאי שיושם בעניינים המהותיים של החברה. לאחר הסקירה האמורה, ועדת המאזן המליצה לדירקטוריון החברה לאשר את הדוחות הכספיים של החברה.

19.3. **דירקטוריון.** ביום 22 במרץ, 2026 דן דירקטוריון החברה בדוחות הכספיים. במסגרת הדיון, סקרו סמנכ"ל הכספים של החברה, מנכ"ל החברה, ורואה החשבון המבקרים של החברה באופן מפורט את עיקרי הדוחות הכספיים ועיקרי השינויים המהותיים שחלו בפעילות החברה בתקופת הדוח. לאחר הסקירה האמורה, הוחלט לאשר את הדוחות הכספיים של



החברה ליום 31 בדצמבר, 2025. בישיבת הדירקטוריון, בה נדונים ומאושרים הדוחות הכספיים של החברה, מוזמנים ונוכחים נציגים של רואה החשבון המבקר של החברה ונציגי היועצים המשפטיים החיצוניים של החברה. נציגים אלה נוהגים להוסיף הבהרות, ככל שנדרש, באשר לסוגיות העולות לדיון בקשר עם הדוחות הכספיים המועמדים לאישור ועומדים לרשות חברי הדירקטוריון בכל שאלה והבהרה טרם אישור הדוחות הכספיים.

19.4. בישיבת ועדת המאזן של החברה השתתפו ה"ה איציק קיאל, אורנה לביא שטיינר, עמי ברלב וכן נכחו, אורי סירקיס, מנכ"ל החברה, לי מארי טמסוט, סמנכ"לית הכספים של החברה, נציגי משרד רואה החשבון המבקר של החברה ויועציה המשפטיים של החברה.

19.5. בישיבת הדירקטוריון השתתפו חברי הדירקטוריון המכהנים בדירקטוריון החברה, ה"ה מרדכי (מוטי) חזן, שלום חיים, יפית אטיאס (לוי), איציק קיאל, אורנה לביא שטיינר, רונן ניסים צדיק וכן עמי ברלב. כמו כן נכחו אורי סירקיס, מנכ"ל החברה, לי מארי דדון, סמנכ"לית הכספים של החברה, נציגי משרד רואה החשבון המבקר של החברה ויועציה המשפטיים של החברה.

19.6. הדוחות הכספיים הועברו לחברי ועדת המאזן ולחברי הדירקטוריון מספר ימים לפני המועד הקבוע לכל אחת מהשיבות (לפי העניין). דירקטוריון החברה אישר, כי טיוטות הדוח הועברו לעיונו זמן סביר לפני הדיון בדירקטוריון.

### חלק ג' - הוראות גילוי בקשר עם הדיווח הפיננסי של התאגיד

#### 20. גילוי בהתאם לסעיף 10(ב)(14) לתקנות הדוחות

בהתאם לתקנה 10(ב)(14) לתקנות הדוחות, תאגיד אשר קיימות לו במועד פרסום הדוחות הכספיים, תעודות התחייבות במחזור או שקיימת לו במועד פרסום הדוחות הכספיים התחייבות כלשהי בקשר עם תעודות התחייבות שהיו במחזור במועד הדוח על המצב הכספי יבחן את התקיימותם של סימני אזהרה.

הקבוצה פועלת בתחום התיירות והתעופה אשר מתאפיין בגירעון מובנה בהון החוזר וזאת בשל הכרה מאזנית של השימושים הצפויים להיות משולמים בשנה השוטפת (חלויות שוטפות), כאשר המקורות לתשלומם יוכרו רק בעת תקבולם בפועל (תזרימי המזומנים הצפויים להתקבל בגין הפעילות). בנוסף, נכסי החברה (ובעיקרם המטוסים) נרשמים לזמן ארוך. בתקופת הדוח חל גידול בגירעון בהון החוזר, כמפורט בסעיף 10 לעיל, כך שביום 31 בדצמבר 2025, בדוחותיה הכספיים המאוחדים של החברה קיים גרעון בהון החוזר בסך של 140.8 מיליון דולר (107.5 מיליון דולר ליום 31 בדצמבר, 2024). עם זאת, דירקטוריון החברה דן במועד אישור הדוחות הכספיים בגירעון בהון החוזר ובסיבות להתקיימותו וקבע כי אין בגירעון בהון החוזר כדי להצביע על בעיית נזילות בחברה, ומשכך לא מתקיים "סימן אזהרה" בחברה (כהגדרתו בסעיף 10(ב)(14) לתקנות הדוחות). יצוין כי לחברה תזרים חיובי מפעילות שוטפת בשנת 2025 בסך של כ-99.7 מיליון דולר.

במסגרת ישיבת הדירקטוריון מיום 22 במרץ, 2026, נבחנו, בין היתר, יתרות המזומנים ונכסי החברה, בהתחשב בהכנסות, הוצאות והשקעות צפויות וכן בהתחייבויות החברה, לרבות בגין אגרות החוב להמרה והסכמי הלוואה מול תאגידים בנקאיים. לאור הבחינה כאמור, קבע



הדירקטוריון כי נכון למועד פרסום דוח זה, קיומו של גירעון בהון החוזר של החברה אינו מצביע על בעיית נזילות ואין חשש סביר כי החברה לא תעמוד בהתחייבויותיה הקיימות והצפויות בהגיע מועד פירעון.

## 21. הערכות השווי

במסגרת עריכת הדוחות הכספיים של החברה ליום 31 בדצמבר 2025 בוצעו שתי הערכות שווי על ידי מעריך שווי חיצוני בדבר ירידת ערך מוניטין של שני תחומי פעילות של החברה: תחום התיירות והתעופה ותחום התיירות הנכנסת. ביחס לתחום התיירות הנכנסת, נמצא כי היא איננה מהותיות בהתאם למבחנים הכמותיים הקבועים בעמדה משפטית 105-23 של רשות ניירות ערך (כפי שעודכנה בחודש יוני 2025) וכן כי אין ירידת ערך; ביחס לתחום התיירות והתעופה הפנים ארצית והבינלאומית, נמצא כי היא מהותית בהתאם למבחנים הכמותיים הקבועים בעמדה משפטית 105-23 של רשות ניירות ערך (כפי שעודכנה בחודש יוני 2025) וכן כי אין ירידת ערך; על אף האמור במסגרת בחינת השיקולים האיכותיים הגיעה החברה למסקנה כי מדובר על בהערכת שווי לצורך בדיקת ירידת ערך של יחידה מניבת מזומנים ותחת כל שינוי אפשרי באופן סביר בהנחות המפתח ששימשו לקביעת ערך בר השבה של היחידה - לא הייתה מוכרת ירידת ערך מהותית מאד.

## חלק ד' - גילוי ייעודי למחזיקי אגרות החוב (סדרה א')

### 22. גילוי ייעודי למחזיקי תעודות התחייבות

בימים 6 ו-7 במרס, 2024 פרסמה החברה דוח הצעת מדף מכוח תשקיף מדף החברה מיום 30 בנובמבר, 2021 ("דוח המדף"), על פיו הנפיקה החברה 82,000,000 אגרות חוב (סדרה א') בנות 1 ש"ח ערך נקוב כל אחת רשומות על שם ("אגרות החוב (סדרה א')"), בתמורה ל-86,920,000 ש"ח (ברוטו). אגרות החוב (סדרה א') נושאות ריבית שנתית בשיעור של 4.75% ואינן צמודות למדד כלשהו. לפרטים המלאים אודות דוח המדף, ראו דיווח מיידי של החברה מיום 6 במרס, 2024, ודוח מתקן לו מיום 7 במרס, 2024 (מס' אסמכתאות: 2024-01-019915 ו-2024-01-020095, בהתאמה), אשר המידע האמור בהם מובא בדוח זה על דרך הפניה. לפרטים בדבר תוצאות הנפקת אגרות החוב (סדרה א') לציבור על פי דוח המדף, ראו דיווח מיידי מיום 8 במרס, 2024 (מס' אסמכתא: 2024-01-020503), אשר האמור בו מובא בדוח זה על דרך הפניה. לפרטים המלאים והמחייבים של אגרות החוב (סדרה א'), ראו את שטר הנאמנות לאגרות חוב (סדרה א') כפי שדווח על ידי החברה ביום 10 במרס, 2024 (מס' אסמכתא: 2024-01-020818), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה ("שטר הנאמנות" או "שטר הנאמנות לאגרות החוב (סדרה א')").

ביום 11 בדצמבר, 2024, הקצתה החברה בהקצאה פרטית למשקיעים מסווגים 18,000,000 ש"ח אגרות חוב (סדרה א') בנות 1 ש"ח ע.נ. בדרך של הרחבת סדרה, בתמורה ל-20,610,000 ש"ח (ברוטו), כמפורט בדיווח החברה מיום 11 בדצמבר, 2024 (מס' אסמכתא: 2024-01-623544), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה. תנאי אגרות החוב הינם זהים לתנאי אגרות החוב (סדרה א') אשר הונפקו ונרשמו למסחר לראשונה ביום 11 במרס, 2024 על פי דוח הצעת המדף שפרסמה החברה ביום 7 למרס, 2024 (מס' אסמכתא: 2024-01-020095), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.



23. להלן יובאו פרטים בדבר אגרות החוב (סדרה א') של החברה

אגרות החוב (סדרה א')	
האם הסדרה מהותית?	כן
מס' נייר ערך	1204767
מועד הנפקה	10 במרס 2024
מועד הגדלת סדרה	11 בדצמבר 2024
שווי נקוב במועד ההנפקה	100,000 אלפי ש"ח
שווי נקוב ליום 30 בספטמבר 2025	100,000 אלפי ש"ח
סכום הריבית שנצברה למועד הדוח	1,588 אלפי ש"ח
שווי בספרי החברה ליום 31 בדצמבר 2025	106,458 אלפי ש"ח
שווי בורסאי ליום 31 בדצמבר 2025	108,900 אלפי ש"ח
סוג, שיעור הריבית ומועדי תשלום הריבית	ריבית שנתית בשיעור של 4.75%. הריבית תשולם פעמיים בשנה במועדים כדלקמן: 31 באוגוסט ו-28 בפברואר של כל שנה החל מיום 31 באוגוסט, 2024, כאשר התשלום האחרון של הריבית, ישולם ביחד עם פירעון הקרן במועד הפירעון הסופי ביום 28 בפברואר, 2030.
מועדי תשלום קרן	הקרן כולה תשולם בסוף התקופה במועד פירעון הקרן ביום 28 בפברואר, 2030.
בסיס הצמדה (קרן וריבית)	אגרות החוב (סדרה א') (קרן וריבית) אינן צמודות לבסיס הצמדה כלשהו.
האם ניתנות להמרה?	כן
זכות החברה לפדיון מוקדם	החברה אינה רשאית לבצע מיוזמתה פדיון מוקדם של אגרות חוב (סדרה א') על פי שטר הנאמנות.
ערבות שניתנה בגין אגרות החוב	לא ניתנה ערבות
דירוג אגרות החוב במועד ההנפקה	אינן מדורגות
דירוג אגרות החוב למועד פרסום הדוח	אינן מדורגות
עמידה בתנאי שטר הנאמנות	ל.ר.
בטחונות	אין
מגבלות החלות על התאגיד	לפרטים בדבר תנאים, התחייבויות והתניות פיננסיות להם התחייבה החברה ביחס לאגרות החוב (סדרה א') בשטר הנאמנות ראו סעיפים 27 ו-28 להלן.

24. פרטים בדבר הנאמן לאגרות החוב (סדרה א')

שם הנאמן לאגרות החוב	משמרת - חברה לשירותי נאמנות בע"מ
----------------------	----------------------------------

25. דירוג אגרות החוב (סדרה א')

למועד פרסום הדוח, אגרות החוב (סדרה א') אינן מדורגות.



## 26. **אסיפות מחזיקי אגרות חוב ושינוי תנאי אגרות החוב**

נכון למועד פרסום הדוח, החברה לא נדרשה לכנס אסיפות של מחזיקי אגרות חוב (סדרה א'). כמו כן, נכון למועד הדוח ולמועד פרסום הדוח, לא שונו תנאי אגרות החוב (סדרה א').

## 27. **בטחונות, התחייבויות פיננסיות והתחייבויות אחרות**

אגרות החוב (סדרה א') אינן מובטחות בבטחות ו/או בערבויות ו/או בשעבודים מכל מין וסוג שהוא. מעמדם של מחזיקי אגרות החוב הינו מעמד של נושים בלתי מובטחים של החברה, על כל המשתמע מכך.

למען הסר ספק מובהר, כי על הנאמן לא חלה חובה לבחון, ובפועל הנאמן לא בחן ולא יבחן, את מצבה הכלכלי של החברה ואת הצורך בהעמדת בטחונות להבטחת התשלומים למחזיקי אגרות החוב (סדרה א'). הנאמן לא נתבקש לערוך, ובפועל לא ערך ולא יערוך בדיקת נאותות (Due Diligence) כלכלית חשבונאית או משפטית באשר למצב עסקי החברה או תאגידיים בשליטתה או גורמים המחזיקים במניות החברה, והדבר אינו נכלל בין תפקידיו. בהתקשרותו בשטר הנאמנות, ובהסכמת הנאמן לשמש כנאמן למחזיקי אגרות החוב (סדרה א'), הנאמן אינו מחווה דעתו, באופן מפורש או משתמע, באשר ליכולתה של החברה לעמוד בהתחייבויותיה כלפי מחזיקי אגרות החוב (סדרה א') במועד הנפקת האג"ח (סדרה א'). אין באמור כדי לגרוע מחובות הנאמן על-פי כל דין ו/או שטר הנאמנות, ובכלל זה אין בה כדי לגרוע מחובתו של הנאמן (ככל שחובה כזו חלה על הנאמן על-פי כל דין) לבחון השפעתם של שינויים בחברה מתאריך ההנפקה של אגרות החוב (סדרה א') ואילך ככל שיש בהם כדי להשפיע לרעה על יכולתה של החברה לעמוד בהתחייבויותיה למחזיקי אגרות החוב (סדרה א').

יצוין כי החברה התחייבה שלא ליצור שעבוד שוטף (צף) על כלל נכסיה וזכויותיה הקיימות והעתידיות לטובת צד שלישי כלשהו, להבטחת חובותיה כלפיו, אלא בכפוף לתנאים המנויים בסעיף 5.7.2 לשטר הנאמנות.

## 28. **עמידה בתנאים והתחייבויות על פי שטר הנאמנות של אגרות החוב**

נכון ליום 31 בדצמבר, 2025 ולמועד פרסום הדוח, החברה עומדת בכל התנאים וההתחייבויות לפי שטר הנאמנות (סדרה א'), לא התקיימו תנאים המקימים עילה להעמדת אגרות החוב (סדרה א') לפירעון מיידי והחברה לא קיבלה הודעות כלשהן מהנאמן בדבר אי עמידתה בתנאי או התחייבויות משטר הנאמנות או כי התקיימה עילה לפירעון מיידי בקשר עם אגרות החוב (סדרה א').

## 29. **להלן פירוט התחייבויות החברה לפי שטר הנאמנות לאגרות החוב (סדרה א')**

29.1. החברה מתחייבת בזה לשלם, במועדים הקבועים לכך, את כל סכומי הקרן והריבית המשתלמים על פי תנאי אגרות החוב (לרבות במקרה של תשלום ריבית פיגורים כהגדרתה בסעיף 4.2 לתנאים הרשומים בשטר הנאמנות לאגרות החוב (סדרה א'), ולמלא אחר כל יתר התנאים וההתחייבויות המוטלות עליה על פי תנאי אגרות החוב ועל פי שטר הנאמנות לאגרות החוב (סדרה א').



29.2. בכל מקרה שבו מועד תשלום על חשבון סכום קרן ו/או ריבית יחול ביום שאינו יום עסקים, יידחה מועד התשלום ליום העסקים הראשון הבא אחריו, ללא כל תוספת תשלום או ריבית והיום הקובע לצורך קביעת הזכאות לפדיון או לריבית לא ישתנה בשל כך.

30. פירוט בדבר התניות הפיננסיות בהתאם להוראות שטר הנאמנות של אגרות החוב (סדרה א')

<b>חישוב עמידה באמות המידה הפיננסיות</b> <b>ליום 31 בדצמבר, 2025</b> <b>עפ"י שטר הנאמנות לאגרות החוב</b> <b>(סדרה א')</b>	<b>הערות</b>	<b>התניות פיננסיות</b>
<b>ההון העצמי עומד על 113.8 מיליון דולר</b> <b>החברה עומדת באמות המידה</b> <b>הפיננסיות.</b>	סעיפים 5.5.1.1. לשטר הנאמנות ו-6.1 לתנאים שמעבר לדף, בשטר הנאמנות	ההון העצמי לא יפחת מסך של: (א) להעמדה לפירעון מיידי - 25 מיליון דולר במשך תקופה של שני רבעונים רצופים ו-(ב) לטובת התאמת שיעור הריבית - 40 מיליון דולר
<b>היחס בין ההון העצמי לבין סך המאזן נטו עומד על 25%</b> <b>החברה עומדת באמות המידה</b> <b>הפיננסיות.</b>	סעיף 5.5.1.2. לשטר הנאמנות ו-6.1 לתנאים שמעבר לדף, בשטר הנאמנות	היחס בין ההון העצמי לבין סך המאזן נטו לא יפחת משיעור של: (א) להעמדה לפירעון מיידי - 15% במשך תקופה של שני רבעונים רצופים ו-(ב) להתאמת שיעור הריבית - 17%

הדירקטוריון והנהלת החברה, מביעים בזה את הערכתם לעובדי ישראייר תעופה ומנהליהם, על תרומתם ומסירותם לקידומה של החברה.

אורי אליעזר סירקיס  
מנכ"ל

מרדכי (מוטי) חזן  
יו"ר הדירקטוריון

נחתם בתאריך 22 במרס 2026



WHAT YOU SEE IS WHAT YOU SKI



SKIDEAL

שייט נהרות מאורגן בספינות נהר אלגנטיות

בשביל הזהב  
טיולי איכות חובקי עולם



דרכים TRAVEL

העולם מתחיל כאן

03-5613883



פרק ג'

דוחות כספיים ליום 31 בדצמבר 2025



# ישראייר גרופ בע"מ

דוחות כספיים מאוחדים

ליום 31 בדצמבר 2025

תוכן העניינים

## עמוד

2-5	דוח רואה החשבון המבקר
6	דוח רואה החשבון המבקר בדבר ביקורת של רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי
7-8	דוחות מאוחדים על המצב הכספי
9-10	דוחות מאוחדים על רווח או הפסד ורווח כולל אחר
11-12	דוחות מאוחדים על השינויים בהון
13-15	דוחות מאוחדים על תזרימי המזומנים
16-88	באורים לדוחות הכספיים המאוחדים
89	נספח א' - רשימת חברות מאוחדות

-----



Shape the future  
with confidence

## דוח רואה החשבון המבקר הבלתי תלוי לבעלי המניות של ישראייר גרופ

### חוות הדעת

ביקרנו את הדוחות הכספיים המאוחדים של ישראייר גרופ (להלן: "החברה") הכוללים את הדוח המאוחד על המצב הכספי ליום 31 בדצמבר 2025, ואת הדוחות המאוחדים על רווח או הפסד ורווח כולל אחר, על השינויים בהון ועל תזרימי המזומנים לשנה שהסתיימה באותו תאריך ואת הביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים, לרבות עיקרי המדיניות החשבונאית.

לא ביקרנו את הדוחות הכספיים של חברה שאוחדה אשר נכסיה הכלולים בדוח המאוחד על המצב הכספי מהווים כ-0.34% מכלל הנכסים המאוחדים ליום 31 בדצמבר 2025, והכנסותיה הכלולות בדוח המאוחד על רווח או הפסד ורווח (הפסד) כולל אחר מהוות כ-0.86% מכלל ההכנסות המאוחדות לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2025. הדוחות הכספיים של אותה חברה בוקרו על ידי רואה חשבון מבקר אחר שדוחותיו הומצאו לנו וחוות דעתנו, ככל שהיא מתייחסת לסכומים שנכללו בגין אותה חברה, מבוססת על דוחות רואה החשבון המבקר האחר.

לדעתנו, בהתבסס על ביקורתנו ועל הדוחות של רואה חשבון מבקר אחר, הדוחות הכספיים המאוחדים המוצגים משקפים באופן נאות, מכל הבחינות המהותיות, את המצב הכספי המאוחד ליום 31 בדצמבר 2025 ואת התוצאות הכספיות המאוחדות ותזרימי המזומנים המאוחדים לשנה שהסתיימה באותו תאריך בהתאם לתקני דיווח כספי בינלאומיים (IFRS) (Accounting Standards) ולהוראות תקנות ניירות ערך (דוחות כספיים שנתיים), התש"ע-2010.

### בסיס לחוות הדעת

ערכנו את ביקורתנו בהתאם לתקני ביקורת מקובלים בישראל, לרבות תקנים שנקבעו בתקנות רואי חשבון (דרך פעולתו של רואה חשבון), התשל"ג-1973. חובותינו על פי תקנים אלו מתוארות בפיסקת חובות רואה החשבון המבקר לביקורת של הדוחות הכספיים המאוחדים בדוח זה. אנו בלתי תלויים בחברה ובחברות המאוחדות שלה בהתאם להוראות הדין החלות בישראל בעניין אי תלות ומניעת ניגוד עניינים של רואה החשבון המבקר בישראל. כמו כן, קיימנו את חובות האתיקה האחרות שלנו בהתאם לחוק רואי חשבון, תשט"ו-1955, ותקנות מכוחו. אנו סבורים שראיות הביקורת אשר הושגו לרבות דוחות רואה החשבון המבקר האחר 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 לגביו היה מאתגר, סובייקטיבי או מורכב במיוחד. לעניינים אלה ניתן מענה במסגרת ביקורתנו וגיבוש חוות דעתנו על הדוחות הכספיים המאוחדים בכללותם, התקשור של עניינים אלה להלן, אינו משנה את חוות דעתנו על הדוחות הכספיים המאוחדים בכללותם ואין אנו נותנים באמצעות חוות דעת נפרדת על עניינים אלה או על הסעיפים או הגילויים שאליהם הם מתייחסים.

## אומדן פחת צי מטוסים בבעלות ובחכירה

כפי שמתואר בבאורים 2, 10, ו-11 בדוחות הכספיים המאוחדים העלות המופחתת של צי המטוסים מסתכמת לסך של כ- 154,765 אלפי דולר המהווה כ- 32% מכלל הנכסים והפחת השנתי בגינם הסתכם לסך של כ- 27,360 אלפי דולר. החברה מודדת את צי המטוסים בעלות, בניכוי פחת נצבר וזאת בהתחשב בערך השייר של המטוס. אומדן פחת צי המטוסים מחושב על בסיס חישוב פרטני לכל מטוס בנפרד. המטוסים מופחתים תוך הפרדה לרכיבים בעלי עלות משמעותית אשר עיקרם גוף המטוס ומנוע המטוס הכולל רכיבים בעלי אורך חיים מוגבל. שיעור הפחת נקבע בהתאם לאורך החיים השימושיים הצפוי וערך השייר החזוי של צי המטוסים בבעלות. שיעור הפחת ואומדן ערך השייר מתבססים על אומדנים משמעותיים כגון: יצרן ומודל המטוס, גיל המטוס ומצבו הפיזי, שעות הטיסה שבוצעו וצפי שעות הטיסה שהמטוס צפוי לבצע. שיעורי הפחת נבחנים על ידי החברה מידי תקופה, בהתאם להערכות ההנהלה בתקופה הנוכחית ובתקופות עוקבות. ככל ונדרש הדבר, שינוי של שיעורי הפחת מטופלים כשינוי אומדן חשבונאי באופן של מכאן ולהבא. בשל האמור לעיל קבענו, על פי שיקול דעתנו המקצועי, כי האומדנים המשמשים כבסיס לחישוב שיעור פחת צי המטוסים הינם עניין מפתח בביקורת. ביקורת על שיעור פחת צי המטוסים דורשת שיקול דעת של המבקר וכן ידע וניסיון על מנת לבחון כיצד ביססה ההנהלה את נאותות ההנחות והאומדנים ששימשו בקביעת שיעור הפחת.

## נהלי הביקורת שבוצעו כמענה לעניין המפתח בביקורת

להלן נהלי הביקורת העיקריים שביצענו כמענה לעניין המפתח במסגרת ביקורתנו:

- בחנו את תהליך חישוב שיעור הפחת ואת התכנון, היישום והאפקטיביות של בקורות פנימיות מסוימות הקשורות לשיעור הפחת
- קביעת המתודולוגיה ששימשה לקביעת שיעור הפחת.
- נאותות ההערכות, שיקולי הדעת והנתונים הבסיסיים ששימשו לחישוב שיעור הפחת.
- ניתוח שיעור הפחת.

ביצענו נהלים מבססים לבדיקת נאותות שיעור הפחת וערכי השייר על בסיס מצגים פנימיים וחיצוניים שקיבלנו. נהלים אלו כללו בין היתר:

- סקירת המתודולוגיה לקביעת שיעור הפחת ובדיקה כי היא עולה בקנה אחד עם כללי חשבונאות מקובלים.
- בדיקת שלמות ודיוק של הנתונים והמידע בהם נעשה שימוש.
- בדיקת נאותות שיעור הפחת עבור מדגם רכיבי צי המטוסים.
- תיקוף ההנחות אשר שימשו לצורך קביעת שיעור הפחת.



## 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) ולהוראות תקנות ניירות ערך (דוחות כספיים שנתיים), התש"ע-2010; וכן הם אחראים לבקרה 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.

## חובות רואה החשבון המבקר לביקורת של הדוחות הכספיים המאוחדים

המטרות שלנו הן להשיג מידה סבירה של ביטחון כי הדוחות הכספיים המאוחדים בכללותם אינם כוללים הצגה מוטעית מהותית, בין שמקורה בתרמית או בטעות, ולתת דוח רואה החשבון המבקר הכולל את חוות דעתנו. מידה סבירה של ביטחון היא רמה גבוהה של ביטחון, אך היא אינה מהווה ערובה לכך שביקורת הנערכת בהתאם לתקני ביקורת מקובלים בישראל תגלה תמיד הצגה מוטעית מהותית כאשר היא קיימת. הצגות מוטעות יכולות לנבוע מתרמית או מטעות והן נחשבות מהותיות אם, בנפרד או במצטבר, ניתן לצפות באופן סביר שהן ישפיעו על ההחלטות הכלכליות של משתמשים אשר התקבלו על בסיס דוחות כספיים מאוחדים אלו.

בביקורת המבוצעת, לרבות הסתמכות על רואה חשבון מבקר אחר, בהתאם לתקני ביקורת מקובלים בישראל, אנו מפעילים שיקול דעת מקצועי ושומרים על ספקנות מקצועית במהלך הביקורת. בנוסף אנו:

- מזהים ומעריכים את הסיכונים להצגה מוטעית מהותית בדוחות הכספיים המאוחדים, בין שמקורה בתרמית או בטעות, מתכננים ומבצעים נוהלי ביקורת במענה לאותם סיכונים, ומשיגים ראיות ביקורת נאותות ומספיקות על מנת לבסס חוות דעתנו. הסיכון של אי גילוי הצגה מוטעית מהותית הנובעת מתרמית גבוה יותר מהסיכון של אי גילוי הצגה מוטעית מהותית הנובעת מטעות, שכן תרמית עלולה להיות כרוכה בקנוניה, זיוף, השמטות מכוונות, מצג שווא בזדון או עקיפה של בקרה פנימית.
- משיגים הבנה של הבקרה הפנימית הרלוונטית לביקורת על מנת לתכנן נוהלי ביקורת מתאימים בנסיבות העניין.
- מעריכים את נאותות המדיניות החשבונאית שיושמה ואת סבירותם של האומדנים החשבונאיים והגילויים הקשורים אשר נעשו על ידי הדירקטוריון וההנהלה.
- מגיעים למסקנה בקשר לנאותות קביעת הדירקטוריון וההנהלה 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.
- משיגים ראיות ביקורת נאותות במידה מספקת בדבר העריכה של הדוחות הכספיים המאוחדים לרבות בדיקה כי כללי החשבונאות שיושמו בדוחות הכספיים שבוקרו על ידי רואה חשבון מבקר אחר תואמים לכללים אותם נוקטת החברה, כללי הדיווח לפיהם נערכו הדוחות שבוקרו על ידי רואה חשבון מבקר אחר תואמים לחוקים והנחיות מחייבים החלים על החברה וכן שכלל הנתונים הנדרשים לצורך האיחוד קבלו ביטוי נאות בדוחות הכספיים המאוחדים.



אנו מתקשרים עם הדירקטוריון והנהלה, בין היתר, את ההיקף ועיתוי הביקורת המתוכננים וממצאי ביקורת משמעותיים, לרבות ליקויים משמעותיים בבקרה פנימית שרואה החשבון המבקר מזהה במהלך הביקורת.

כמו כן, אנו מספקים לדירקטוריון ולהנהלה הצהרה כי קיימנו את דרישות האתיקה הרלוונטיות בנוגע לאי תלותנו, וכן מתקשרים איתם את כל הקשרים ועניינים אחרים שעשויים להיחשב, באופן סביר, כמשפיעים על אי תלותנו, וכאשר רלוונטי, אמצעי הגנה שיושמו על מנת לבטל איומים מזהים על אי תלותנו.

מתוך העניינים אשר תוקשרו, או שנדרש היה לתקשרם, עם הדירקטוריון והנהלה, קבענו את העניינים המשמעותיים ביותר בביקורת הדוחות הכספיים לתקופה השוטפת ולכן הם ענייני המפתח בביקורת. אנו מתארים עניינים אלו בדוח רואה החשבון המבקר שלנו, אלא אם הוראות חוק או רגולציה מונעות גילוי לצדדים חיצוניים לגבי אותו עניין.

### פיסקת קישור

ביקרנו גם, בהתאם לתקן ביקורת (ישראל) 911 של לשכת רואי חשבון בישראל בדבר "ביקורת של רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי", רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי של החברה ליום 31 בדצמבר 2025, והדוח שלנו מיום 22 במרס 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 רן שיר-עז.



## דוח רואה החשבון המבקר הבלתי תלוי לבעלי המניות של ישראייר גרופ בע"מ

### בדבר ביקורת של רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי

#### בהתאם לסעיף 9(בג) בתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומיידיים), התש"ל-1970

ביקרנו רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי של ישראייר גרופ בע"מ (להלן - החברה) ליום 31 בדצמבר 2025. רכיבי בקרה אלה נקבעו כמוסבר בפסקה 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 הכרה בהכנסה וגבייה מלקוחות (3) בקרות על הוצאות השכר לעובדים (כל אלה יחד מכונים להלן רכיבי הבקרה המבוקרים).

ערכנו את ביקורתנו בהתאם לתקן ביקורת (ישראל) 911. על-פי תקן זה נדרש מאיתנו לתכנן את הביקורת ולבצעה במטרה לזהות את רכיבי הבקרה המבוקרים ולהשיג מידה סבירה של ביטחון אם רכיבי בקרה אלה קוימו באופן אפקטיבי מכל הבחינות המהותיות. ביקורתנו כללה השגת הבנה לגבי בקרה פנימית על דיווח כספי, זיהוי רכיבי הבקרה המבוקרים, הערכת הסיכון שקיימת חולשה מהותית ברכיבי הבקרה המבוקרים, וכן בחינה והערכה של אפקטיביות התכנון והתפעול של אותם רכיבי בקרה בהתבסס על הסיכון שהוערך. ביקורתנו, לגבי אותם רכיבי בקרה, כללה גם ביצוע נהלים אחרים כאלה שחשבנו כנחוצים בהתאם לנסיבות. ביקורתנו התייחסה רק לרכיבי הבקרה המבוקרים, להבדיל מבקרה פנימית על כלל התהליכים המהותיים בקשר עם הדיווח הכספי, ולפיכך חוות דעתנו מתייחסת לרכיבי הבקרה המבוקרים בלבד. כמו כן, ביקורתנו לא התייחסה להשפעות הדדיות בין רכיבי הבקרה המבוקרים לבין כאלה שאינם מבוקרים ולפיכך, חוות דעתנו אינה מביאה בחשבון השפעות אפשריות כאלה. אנו סבורים שביקורתנו מספקת בסיס נאות לחוות דעתנו בהקשר המתואר לעיל.

בשל מגבלות מובנות, בקרה פנימית על דיווח כספי בכלל, ורכיבים מתוכה בפרט, עשויים שלא למנוע או לגלות הצגה מוטעית. כמו כן, הסקת מסקנות לגבי העתיד על בסיס הערכת אפקטיביות נוכחית כלשהי חשופה לסיכון שבקרות תהפוכנה לבלתי מתאימות בגלל שינויים בנסיבות או שמידת הקיום של המדיניות או הנהלים תשתנה לרעה.

לדעתנו, החברה קיימה באופן אפקטיבי, מכל הבחינות המהותיות, את רכיבי הבקרה המבוקרים ליום 31 בדצמבר 2025.

ביקרנו גם, בהתאם לתקני ביקורת מקובלים בישראל, את הדוחות הכספיים המאוחדים של החברה ליום 31 בדצמבר 2025 ולשנה שהסתיימה באותו תאריך והדוח שלנו, מיום 22 במרס, 2026, כלל חוות דעת ללא שינוי מהנוסח האחיד על אותם דוחות כספיים.

ליום 31 בדצמבר		באור	
2024	2025		
אלפי דולר ארה"ב			
			<u>נכסים שוטפים</u>
36,354	25,220	5	מזומנים ושווי מזומנים
43,300	55,093	6	לקוחות, נטו
31,507	43,151	7	חייבים ויתרות חובה
1,146	1,526	8	מלאי
6	4	(ו)10	נכסים מוחזקים למכירה
112,313	124,994		
			<u>נכסים לא שוטפים</u>
			השקעות ואגרות חוב בחברות מוחזקות המטופלות לפי
25,108	31,408	9(ב)4	שיטת השווי המאזני
94,410	146,894	10	רכוש קבוע, נטו
41,807	36,624	11	נכסי זכות שימוש
100,984	103,927	12	מוניטין ונכסים בלתי מוחשיים, אחרים נטו
			פקדונות בגין מטוסים ופקדונות
6,569	7,500	11(ז), 19(ג), 20	בנקאיים משועבדים
18,561	17,556	13	מקדמות טיפולי תחזוקת מטוסים ואחרים
12,306	13,974	14	מסים נדחים
299,745	357,883		
412,058	482,877		

הבאורים המצורפים מהווים חלק בלתי נפרד מהדוחות הכספיים המאוחדים.

ליום 31 בדצמבר		באור	
2024	2025		
אלפי דולר ארה"ב			
<b>התחייבויות שוטפות</b>			
			אשראי והלוואות לזמן קצר וחלויות שוטפות של הלוואות לזמן ארוך מתאגידים בנקאיים
14,138	11,129	15	חלויות שוטפות של התחייבויות בגין חכירה
12,564	12,402	11	אגרות חוב ניתנות להמרה - מתווה סיוע מהאוצר
8,778	-	20	התחייבויות לספקים ולנותני שירותים
36,306	46,550	16	מרכיב התחייבותי בגין אגרות חוב להמרה
22,476	26,663	17	אופציית המרה בגין אגרות חוב להמרה
9,564	6,710	17	אופציית מכר שהוענקה לבעלי זכויות שאינן מקנות שליטה זכאים ויתרות זכות
279	388	9(א)(1)(ב)	
115,700	161,928	18	
<b>219,805</b>	<b>265,770</b>		
<b>התחייבויות לא שוטפות</b>			
42,582	45,800	19	הלוואות מתאגידים בנקאיים
37,970	33,312	11	התחייבויות בגין חכירה
11,004	11,647	21	הכנסה נדחית
4,239	5,352	22	התחייבויות בשל הטבות לעובדים
-	4,000	24(א),(20),(א)	מקדמות מלקוחות לזמן ארוך
1,001	1,192	14	התחייבויות למס נדחה
1,840	1,970	9(א)(1)(ב),(ז)	אופציות מכר ותמורה נדחית שהוענקה לבעלי זכויות שאינן מקנות שליטה
291	-	9(א)(1)(ג)	אחרות
<b>98,927</b>	<b>103,273</b>		
<b>הון המיוחס לבעלי מניות החברה</b>			
113,078	113,426	23	הון מניות ופרמיה
7,300	11,968	23	קרנות הון אחרות
(28,153)	(28,153)	23	מניות באוצר
(509)	(509)	23	קרן הון בגין עסקאות עם בעלי זכויות שאינן מקנות שליטה יתרת רווח
(* 249)	13,930		
91,965	110,662		סה"כ הון המיוחס לבעלי מניות החברה
1,361	3,172		זכויות שאינן מקנות שליטה
<b>93,326</b>	<b>113,834</b>		סה"כ הון
<b>412,058</b>	<b>482,877</b>		

(\* הצגה מחדש בגין התאמה לא מהותית של מספרי השוואה ראה ביאור 1(ח).  
הבאורים המצורפים מהווים חלק בלתי נפרד מהדוחות הכספיים המאוחדים.

22 במרס, 2026

לי מארי טמסוט	אורי סירקיס	מרדכי חזן	תאריך אישור הדוחות הכספיים
סמנכ"ל כספים	מנכ"ל	יו"ר הדירקטוריון	

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר			באור	
2023	2024	2025		
אלפי דולר ארה"ב				
389,921	453,158	690,023	(ב)25	הכנסות
*(330,285)	(374,313)	(605,532)	26	עלות ההכנסות
59,636	78,845	84,491		רווח גולמי
(18,644)	(18,330)	(26,058)	27	הוצאות מכירה ושיווק
(24,785)	(30,426)	(35,344)	28	הוצאות הנהלה וכלליות
				חלק החברה ברווחי חברות המטופלות לפי שיטת השווי
215	644	3,377		המאזני, נטו
16,422	30,733	26,466		רווח תפעולי לפני הכנסות (הוצאות) אחרות, נטו
6,172	1,981	(1,026)	29	הכנסות (הוצאות) אחרות, נטו
22,594	32,714	25,440		רווח תפעולי אחרי הכנסות (הוצאות) אחרות, נטו
** 4,053	4,660	1,433		הכנסות מימון
-	(2,280)	4,273		הכנסות (הוצאות) מימון בגין שערך מרכיב המרה של
** (9,070)	(11,651)	(13,260)		אגרות חוב להמרה
				הוצאות מימון (למעט רכיב ההמרה של אגרות החוב
				להמרה)
(5,017)	(9,271)	(7,554)	30	סה"כ הוצאות מימון, נטו
17,577	23,443	17,886		רווח לפני הטבת מס (מסים על ההכנסה)
759	568	(1,120)	14	הטבת מס (מסים על הכנסה)
18,336	24,011	16,766		רווח נקי
				רווח (הפסד) כולל אחר (לאחר השפעת המס):
(245)	(140)	(235)		<u>סכומים שלא יסווגו מחדש לאחר מכן לרווח או הפסד:</u>
				הפסד ממדידה מחדש בגין תוכניות להטבה מוגדרת
				<u>סכומים שיסווגו או המסווגים מחדש לרווח או הפסד</u>
				<u>בהתקיים תנאים ספציפיים:</u>
(74)	(1,799)	5,069		התאמות הנובעות מתרגום דוחות כספיים של פעילות
				חוי
(70)	-	-		הפסד בגין עסקאות גידור תזרימי מזומנים
(144)	(1,799)	5,069		
(389)	(1,939)	4,834		סה"כ רווח (הפסד) כולל אחר
17,947	22,072	21,600		סה"כ רווח כולל
0.07	0.08	0.05		רווח למניה המיוחס לבעלי המניות של החברה (דולר):
				רווח בסיסי ומדולל

(\* הצגה מחדש בגין התאמה לא מהותית של מספרי השוואה ראה ביאור 1(ח).  
(\*\* סווג מחדש.)

הבאורים המצורפים מהווים חלק בלתי נפרד מהדוחות הכספיים המאוחדים.

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
2023	2024	2025
אלפי דולר ארה"ב		

			סה"כ רווח נקי מיוחס ל: בעלי מניות החברה זכויות שאינן מקנות שליטה
(*17,047	21,867	13,681	
1,289	2,144	3,085	
<u>18,336</u>	<u>24,011</u>	<u>16,766</u>	

			סה"כ רווח כולל מיוחס ל: בעלי מניות החברה זכויות שאינן מקנות שליטה
(*16,556	19,975	18,197	
1,391	2,097	3,403	
<u>17,947</u>	<u>22,072</u>	<u>21,600</u>	

(\* הצגה מחדש בגין התאמה לא מהותית של מספרי השוואה ראה ביאור 1(ח).

הבאורים המצורפים מהווים חלק בלתי נפרד מהדוחות הכספיים המאוחדים.

מיוחס לבעלי מניות החברה											
סה"כ הון	זכויות שאינן מקנות שליטה	סה"כ	קרן הון בגין תשלום מבוסס מניות	קרן בגין עסקאות עם בעל שליטה	קרן הון בגין עסקאות שאינן מקנות שליטה מבוקר	קרנות אחרות	התאמות הנובעות מתרגום דוחות כספיים	יתרת רווח (הפסד)	מניות באוצר	הון מניות ופרמיה	
<b>אלפי דולר ארה"ב</b>											
<b>(*49,102</b>	<b>507</b>	<b>(*48,595</b>	<b>306</b>	<b>10,923</b>	<b>(509)</b>	<b>(1,729)</b>	<b>(1,843)</b>	<b>(*38,665)</b>	<b>(28,153)</b>	<b>108,265</b>	<b>יתרה ליום 1 בינואר, 2023</b>
(*18,336	1,289	(*17,047	-	-	-	-	-	(*17,047	-	-	רווח נקי
(389)	102	(491)	-	-	-	(317)	(174)	-	-	-	רווח (הפסד) כולל אחר
17,947	1,391	16,556	-	-	-	(317)	(174)	17,047	-	-	<b>סה"כ רווח (הפסד) כולל</b>
1,257	-	1,257	1,257	-	-	-	-	-	-	-	תשלום מבוסס מניות
4,813	-	4,813	-	-	-	-	-	-	-	4,813	הנפקת מניות
297	297	-	-	-	-	-	-	-	-	-	אופציית מכר שהוענקה לבעלי זכויות שאינן מקנות שליטה
(474)	(474)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	דיבידנד שחולק לבעלי זכויות שאינן מקנות שליטה
<b>(*72,942</b>	<b>1,721</b>	<b>(*71,221</b>	<b>1,563</b>	<b>10,923</b>	<b>(509)</b>	<b>(2,046)</b>	<b>(2,017)</b>	<b>(*21,618)</b>	<b>(28,153)</b>	<b>113,078</b>	<b>יתרה ליום 31 בדצמבר 2023</b>
24,011	2,144	21,867	-	-	-	-	-	21,867	-	-	רווח נקי
(1,939)	(47)	(1,892)	-	-	-	(312)	(1,580)	-	-	-	הפסד כולל אחר
22,072	2,097	19,975	-	-	-	(312)	(1,580)	21,867	-	-	<b>סה"כ רווח (הפסד) כולל</b>
(2,555)	(2,555)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	דיבידנד שחולק לבעלי זכויות שאינן מקנות שליטה
(119)	-	(119)	-	(119)	-	-	-	-	-	-	קרן הון בגין עסקה עם בעל שליטה
888	-	888	888	-	-	-	-	-	-	-	תשלום מבוסס מניות
98	98	-	-	-	-	-	-	-	-	-	יציאה מהאיחוד של חברה מאוחדת
<b>93,326</b>	<b>1,361</b>	<b>91,965</b>	<b>2,451</b>	<b>10,804</b>	<b>(509)</b>	<b>(2,358)</b>	<b>(3,597)</b>	<b>249</b>	<b>(28,153)</b>	<b>113,078</b>	<b>יתרה ליום 31 בדצמבר 2024</b>

(\* הצגה מחדש בגין התאמה לא מהותית של מספרי השוואה ראה ביאור 1(ח).

הבאורים המצורפים מהווים חלק בלתי נפרד מהדוחות הכספיים המאוחדים.

מיוחס לבעלי מניות החברה											
סה"כ הון	זכויות שאינן מקנות שליטה	סה"כ	קרן הון בגין תשלום מבוסס מניות	קרן בגין עסקאות עם בעל שליטה	קרן הון בגין עסקאות עם בעל שליטה	קרנות אחרות	התאמות הנובעות מתרגום דוחות כספיים	יתרת רווח	מניות באוצר	הון מניות ופרמיה	
אלפי דולר ארה"ב											
93,326	1,361	91,965	2,451	10,804	(509)	(2,358)	(3,597)	249	(28,153)	113,078	<b>יתרה ליום 1 בינואר, 2025</b>
16,766	3,085	13,681	-	-	-	-	-	13,681	-	-	רווח נקי
4,834	318	4,516	-	-	-	(256)	4,772	-	-	-	רווח (הפסד) כולל אחר
21,600	3,403	18,197	-	-	-	(256)	4,472	13,681	-	-	<b>סה"כ רווח (הפסד) כולל</b>
											דיבידנד שחולק לבעלי זכויות שאינן מקנות שליטה
(1,592)	(1,592)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	תשלום מבוסס מניות
280	-	280	280	-	-	-	-	-	-	-	מימוש אופציות
220	-	220	(128)	-	-	-	-	-	-	348	
<b>113,834</b>	<b>3,172</b>	<b>110,662</b>	<b>2,603</b>	<b>10,804</b>	<b>(509)</b>	<b>(2,614)</b>	<b>1,175</b>	<b>13,930</b>	<b>(28,153)</b>	<b>113,426</b>	<b>יתרה ליום 31 בדצמבר 2025</b>

הבאורים המצורפים מהווים חלק בלתי נפרד מהדוחות הכספיים המאוחדים.

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר			
2023	2024	2025	
אלפי דולר ארה"ב			
			<u>תזרימי מזומנים מפעילות שוטפת</u>
(*18,336	24,011	16,766	רווח נקי
			התאמות הדרושות להצגת תזרימי המזומנים מפעילות שוטפת:
-	-	883	הפסד ממחיקת ומכירת השקעה בחברות כלולות
-	(740)	-	רווח מעלייה לשליטה של חברה מאוחדת (ראה נספח א)
-	(52)	-	רווח ממימוש ופירוק חברות מאוחדות (ראה נספח ב)
(*14,155	25,891	37,807	פחת והפחתות
-	-	(441)	רווח בגין מגן רקיע
489	-	-	הפסד מירידת ערך מוניטין
6,099	9,271	7,554	הוצאות מימון, נטו
(2,565)	-	-	רווח צפוי ממכירת נכסים מוחזקים למכירה, נטו
(3,453)	-	-	רווח מרכישה במחיר הזדמנותי
(759)	(568)	1,120	מסים על הכנסה (הטבת מס)
(215)	(644)	(3,377)	חלק הקבוצה רווחי חברות המטופלות לפי שיטת השווי המאזני, נטו
650	650	650	הוצאות בגין רכיב הטבה הלוואה מהמדינה
-	6	-	הפסד הון בגין מימוש רכוש קבוע
1,257	888	280	תשלום מבוסס מניות
322	(642)	856	שינוי בהתחייבויות בשל הטבות לעובדים, נטו
-	(640)	(391)	רווח מסיום מוקדם של חוזה חכירה
15,980	33,420	44,941	שינויים בסעיפי נכסים והתחייבויות:
15,296	(28,802)	(11,776)	ירידה (עלייה) בלקוחות
(*10,444	(14,010)	(9,143)	ירידה (עלייה) בחייבים ויתרות חובה
-	56	(380)	ירידה (עלייה) במלאי
3,255	8,647	10,240	עלייה בהתחייבויות לספקים ולנותני שירותים
(*30,568	50,423	44,609	עלייה (ירידה) בזכאים אחרים והפרשה לתביעות
(4,732)	(486)	5,368	עלייה (ירידה) בהתחייבויות לזמן ארוך
(6,305)	15,828	38,918	מזומנים ששולמו והתקבלו במהלך התקופה עבור:
-	177	29	מיסים שהוחזרו
(493)	(911)	(1,839)	מיסים ששולמו
-	1,217	929	דיבידנד שהתקבל מחברות מוחזקות
(493)	483	(881)	
27,518	73,742	99,744	מזומנים נטו שנבעו מפעילות שוטפת

(\* הצגה מחדש בגין התאמה לא מהותית של מספרי השוואה ראה ביאור ו(ח).  
(\*\* סווג מחדש

הבאורים המצורפים מהווים חלק בלתי נפרד מהדוחות הכספיים המאוחדים.

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר			
2023	2024	2025	
אלפי דולר ארה"ב			
			<u>תזרימי מזומנים מפעילות השקעה</u>
(5,954)	(46,663)	(57,074)	רכישת רכוש קבוע
(6,483)	(7,962)	(10,123)	מקדמות על חשבון רכוש קבוע
(3,669)	(4,417)	(5,134)	רכישת נכסים בלתי מוחשיים
-	-	(1,450)	תמורה נוספת בגין חברה שאוחדה לראשונה
271	(3,263)	(3,244)	מזומנים שנבעו מרכישת (ששימשו לרכישת) חברות בנות שאוחדו לראשונה (ראה נספח א)
-	180	-	מזומנים נטו שנבעו ממימוש ופירוק חברות מאוחדות (ראה נספח ב)
(9,188)	-	-	השקעות בחברות כלולות
(14,283)	(1,195)	(719)	מתן הלוואות ואגרות חוב לחברות כלולות
-	-	277	פירעון אגרות חוב מחברות כלולות
-	27	-	תמורה ממכירת רכוש קבוע
1,011	(1,056)	(1,661)	משיכה (הפקדת) פיקדונות ויתרות חובה לזמן ארוך, נטו
1,657	1,022	712	ריבית שהתקבלה
(675)	-	(1,165)	רכישת נכסים פיננסיים לצורך גידור
13,491	133	2	תמורה ממכירת נכסים מיועדים למכירה
<u>(23,822)</u>	<u>(63,194)</u>	<u>(79,579)</u>	מזומנים נטו ששימשו לפעילות השקעה
			<u>תזרימי מזומנים מפעילות מימון</u>
9,470	(14,440)	(4,104)	אשראי לזמן קצר מתאגידים בנקאיים, נטו
(474)	(2,555)	(1,592)	דיבידנדים ששולמו לבעלי זכויות שאינן מקנות שליטה
4,814	-	221	הנפקת הון
-	29,263	-	הנפקת אגרות חוב להמרה
-	17,528	13,200	קבלת הלוואות לזמן ארוך מתאגידים בנקאיים
(13,174)	(8,291)	(9,671)	פירעון הלוואות לזמן ארוך מתאגידים בנקאיים
(11,949)	(12,375)	(13,968)	פירעון התחייבות בגין חכירה
(5,827)	(5,857)	(5,956)	ריבית ששולמה
-	-	(9,429)	פירעון אגרות חוב להמרה מתווה מדינה
12	-	-	פירעון התחייבויות אחרות לזמן ארוך
<u>(17,128)</u>	<u>3,273</u>	<u>(31,299)</u>	מזומנים נטו שנבעו מפעילות (וששימשו לפעילות) מימון
(13,432)	13,821	(11,134)	<u>עלייה (ירידה) במזומנים ושווי מזומנים</u>
<u>35,965</u>	<u>22,533</u>	<u>36,354</u>	<u>יתרת מזומנים ושווי מזומנים לתחילת השנה</u>
<u>22,533</u>	<u>36,354</u>	<u>25,220</u>	<u>יתרת מזומנים ושווי מזומנים לסוף השנה</u>

הבאורים המצורפים מהווים חלק בלתי נפרד מהדוחות הכספיים המאוחדים.

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר			
2023	2024	2025	
אלפי דולר ארה"ב			
			(א) <u>רכישת פעילות שאוחדה לראשונה</u>
-	(998)	18	הון חוזר (למעט מזומנים ושווי מזומנים)
-	(1,707)	(3,262)	רכוש קבוע, נטו
-	(3,858)	-	נכס זכות שימוש
-	1,014	-	עתודה למס, נטו
-	390	-	אופציית מכר לבעלי זכויות שאינן מקנות שליטה
-	740	-	רווח בגין עלייה לשליטה
-	3,859	-	התחייבות בגין חכירה
-	2,805	-	תמורה עתידית בגין רכישה
-	6,135	-	השקעה בחברה המטופלת לפי שיטת השווי המאזני
(297)	(1,848)	-	מוניטין
-	(9,660)	-	נכסים בלתי מוחשיים
271	(135)	-	התחייבויות לא שוטפות
297	-	-	זכויות שאינן מקנות שליטה
271	(3,263)	(3,244)	
			(ב) <u>מימוש ופירוק חברות מאוחדות</u>
-	(122)	-	הון חוזר (למעט מזומנים ושווי מזומנים)
-	12	-	רכוש קבוע, נטו
-	140	-	מוניטין ונכסים בלתי מוחשיים
-	98	-	זכויות שאינן מקנות שליטה
-	52	-	רווח ממימוש ופירוק חברות מאוחדות
-	180	-	
			(ג) <u>פעילויות מהותיות שלא במזומן</u>
-	3,195	-	זכאים בגין רכישת פעילות שאוחדה לראשונה
229	22,139	8,209	הכרה בנכס זכות שימוש כנגד התחייבות בגין חכירה, נטו

הבאורים המצורפים מהווים חלק בלתי נפרד מהדוחות הכספיים המאוחדים.

באור 1: - כללי

א. תיאור כללי של הקבוצה ופעילותה

ישראיר גרופ בע"מ (להלן - החברה) הוקמה בישראל בשנת 1961 תחת השם בי.ג' איי השקעות (1961) בע"מ, ומניותיה נסחרות בבורסה לניירות ערך בתל אביב, החל מחודש אפריל, 2005. ביום 5 בינואר 2021 נמחקו ניירות הערך של החברה מהמסחר בבורסה וזאת מאחר והחברה לא עמדה בתנאי היציאה מרשימת השימור. ביום 21 בינואר 2021, השלימה החברה את רכישת ישראיר תעופה ותיירות בע"מ (להלן - ישראיר/חברת הבת). ביום 29 בנובמבר 2021, קיבלה החברה היתר מרשות לניירות ערך לפרסום תשקיף מדף לציבור ותשקיף זכויות. ביום 10 באפריל 2022, שינתה החברה את שמה לישראיר גרופ בע"מ. בחודש יוני 2022 הושלם תהליך הנפקת מניות החברה למסחר בבורסה לניירות ערך בתל אביב בע"מ. ישראיר פועלת נכון ליום 31 בדצמבר, 2025 בשלושה מגזרים עיקריים: טיסות ושירותי תיירות, שירותי תיירות נכנסת והחל מיוני, 2024, מגזר תחזוקת מטוסים – למידע נוסף אודות מגזרי פעילות של הקבוצה ראה גם ביאור 25.

ב. השלכות מלחמת "חרבות ברזל"

בין 27 בנובמבר 2024 (כניסת הסכם הפסקת האש ישראל-לבנון) לבין 19 בינואר 2025 (כניסת הסכם הפסקת האש ישראל-חמאס) נרשמה התמתנות משמעותית בקצב ההזמנות, על רקע השפעות המצב הביטחוני. עד לפרוץ מבצע "עם כלביא" ביום 13 ביוני 2025, מרבית חברות התעופה הזרות חידשו את פעילותן בנתב"ג ברוב היעדים בהם פועלת ישראיר, אם כי חלקן הפסיקו וחידשו את פעילותן לסירוגין גם לאורך 2024 ו-2025.

פגיעה במוניטין חברות הזרות, ובתחושת הביטחון של הנוסעים הובילה להעדפת החברות הישראליות. החזרה המהירה של החברות הזרות לאחר הפסקות יצרה עודפי ביקוש. הואיל והחברות הזרות חזרו בהתרעה קצרה והואיל והציבור הישראלי עדיין מעדיף תעופה ישראלית, נאלצו החברות הזרות להוריד מחירים באופן משמעותי. כתוצאה מכך החברות הזרות נאלצות להציע מחירים נמוכים במיוחד לשיפור תפוסה והאמינות. בתקופת הדוח, כמות הנוסעים בנתב"ג מציגה שיפור ביחס לתקופה מקבילה, תנועת התיירות הנכנסת השתפרה ביחס לתקופה מקבילה, אך עדיין נמוכה משמעותית ביחס לשנת 2023.

ישראיר פועלת בהתאם לתוכניתה האסטרטגית הכוללת הגדלת קיבולת המושבים, הגדלת מספר הנוסעים והשקעה בטכנולוגיות, במטרה לשמור על רווחיות גולמית דומה לשנת 2024. זאת ועוד, החברות המוחזקות מציגות שיפור בתוצאות ב-2025, ביחס לתקופה מקבילה אשתקד.

ביום 9 באוקטובר, 2025 נחתם הסכם בין ישראל לארגון הטרור חמאס, והוכרזה הפסקת אש. עם זאת, לאור הפרות של הפסקת האש והיעדר התקדמות במעבר לשלב השני במתווה טראמפ, המצב באזור ממשיך להתאפיין ברגישות גבוהה ובאי ודאות לגבי יציבות ההסדר בטווח הארוך.

בעקבות פרוץ מלחמת חרבות ברזל פורסם חוק התוכנית לסיוע כלכלי (הוראת שעה - חרבות ברזל) התשפ"ד-2023 במטרה לסייע לעסקים בעלי מחזור של עד 400 מיליון שקל. במסגרת הסיוע כאמור נקבעו ביום 9 בנובמבר, 2023 קריטריונים לסיוע בהשתתפות הוצאות השכר, השתתפות בהוצאות הקבועות כתוצאה מפגיעה במחזור החברות. מתווה הפיצויי סייע לחברות הבנות/כלולות בקבוצה והסתכם לסך של כ- 1.3 מיליון דולר.

ג. השלכות מבצע "עם כלביא"

במהלך חודש יוני 2025 התקיים מבצע "עם כלביא", מיד עם פתיחתו הודיעו רשויות המדינה על סגירה מלאה ומוחלטת של המרחב האווירי של מדינת ישראל להמראות ונחיתות. ביום 25 ביוני 2025, עם סיום המבצע, המרחב האווירי בנתב"ג נפתח לפעילות טיסתית סדירה. עם פתיחת המרחב האווירי של מדינת ישראל להמראות ונחיתות, ביום 25 ביוני 2025, החלה החברה לחזור לפעילות טיסתית באופן הדרגתי.

החברה מעריכה כי בימים בהם לא התקיימה פעילות טיסתית סדירה של החברה ובישראל בכלל (כ-12 ימים), נגרמו נזקים ישירים ועקיפים לחברה הבת ישראיר תעופה ולחברות הבנות שלה, בעיקר בשל ביטולי טיסות והזמנות, העתקת הפעילות לשדות תעופה בחו"ל, והפסקה כוללת של הפעילות בנתיב הפנים ארצי, כמו כן הקבוצה המשיכה לשאת במרבית הוצאותיה (לרבות עלויות השכר, שכירות, עלויות חכירה רטובה (ACMI) וכן עלויות המימון בגין מטוסי החברה הבת ישראיר), סך הנזקים כאמור, נאמדו ליום 30 ביוני בכ- 7.5 מיליון דולר. סכום זה כולל, בין היתר, את השפעת אובדן ההכנסה והפרשה (קיטון הכנסה) בגין שיפוי נוסעים בהתאם לחוק שירותי תעופה כמפורט להלן.

מפרוץ המבצע, קיימה חברת הבת ישראיר, כמו גם שאר חברות התעופה הזרות והישראליות, דיונים נרחבים וממושכים מול גורמים בממשלה בסוגיית הפיצוי לנוסעים שנמנעה מהם האפשרות לשוב לישראל מחו"ל ופיצוי עבור נזקים ישירים שנגרמו לחברות התעופה הישראליות בעקבות מבצע עם כלביא, במטרה לגבש מתווה פיצוי ראוי גם לנוסעים וגם לחברות התעופה הישראליות. בהמשך לוועדת הכלכלה מיום 11 באוגוסט, 2025, ולאור העובדה כי משרד האוצר התנגד בדיון למתן פיצוי כלשהו במסגרת מתווה ייעודי לענף התעופה, ביום 11, באוגוסט, 2025 נשלח מכתב על ידי יו"ר וועדת הכלכלה, לראש הממשלה, ופניה כי ראש הממשלה בעצמו נדרש להיכנס ולהכריע בדיון כאמור, כפי שמתחייב לאור נסיבות העניין.

הנזק בגין ימי המבצע, מיוחס בעיקר לחודש יוני 2025, עם זאת השפעת מבצע עם כלביא נגררה אף לרבעון השלישי של השנה (בעיקר אובדן הטסת נוסעים בחודש יולי, כתוצאה מעזיבתם של כ- 4 מטוסים חכורים בחכירה רטובה, שלהערכת החברה פגעו בהטסת כ-70 אלף נוסעים והשפיעו על שיעור התפוסה הממוצע הנמוך לרבעון השלישי, ביחס לשנים קודמות וקליטת מטוסים חכורים במחירים גבוהים מהממוצע השנתי בשל הצורך לעמוד בהתחייבות ללקוחות - למידע נוסף אודות הוצאות בגין חכירה רטובה, ראה גם ביאור 11(ה) להלן). העובדה שהחברה הצטיידה במטוסים חכורים נוספים בחכירה רטובה, ברבעון השלישי, אפשרה לה למצות את הפוטנציאל העסקי, במצב הקיים לאחר המלחמה, ולהגדיל את הרווחיות הגולמית, באופן שמרבית נזקי המלחמה קוזזו. על רקע זה, בהתבסס על החקיקה הקיימת ועל פי הערכת ההנהלה.

הערכת הנזק תלויה, בין היתר, בגורמים ותחשיבים שלמועד זה טרם קיימת לגביהם ודאות, ובכלל זה שינויים שעשויים לחול במדיניות הפיצוי ללקוחות החברה בכל הנוגע לחוק שירותי תעופה) פיצוי וסיוע בשל ביטול טיסה או שינוי בתנאיה (תשע"ב-2012) להלן: ("חוק טיבי"), למועד פרסום הדוח טרם התקבלה החלטת ממשלה בנושא.

ביום 2 ביולי, 2025, אישרה הממשלה את מתווה הפיצויים לעסקים (עד מחזור של 400 מיליון שקל) שנפגעו כלכלית במהלך מבצע עם כלביא ("מתווה עם כלביא"). המתווה כאמור צפוי לסייע בעיקר לחברות המוחזקות של החברה, אשר פעילותן נפגעה בעקבות המלחמה. היקף הסיוע כאמור לא צפוי להסתכם לסכומים משמעותיים לקבוצה.

ד. השלכות מבצע "שאגת הארי"

ביום 28 בפברואר 2026, החלה תקיפה משולבת של ישראל וארצות הברית באיראן, במסגרת מבצע "שאגת הארי". ביום 2 במרס, 2026 נפתחה מחדש חזית הלחימה בצפון הארץ, לאור הצטרפות חיזבאללה למתקפות נגד ישראל. התגברות הלחימה הובילה להכרזת מצב חירום בעורף על ידי ממשלת ישראל עד ליום 26 במרס, 2026 הכולל סגירת המרחב האווירי של ישראל למשך השבוע הראשון למבצע, הפסקה כוללת של הפעילות בנתיב הפנים ארצי, הטלת מגבלות על התקהלות וצמצום פעילות של המשק הישראלי למעט משק חיוני, זאת בהתאם להנחיות פיקוד העורף.

החל מיום 8 במרס 2026, נפתח שדה התעופה בנתב"ג לטובת טיסות השבה של אזרחי ישראל ממדינות בהם שהו בחו"ל בזמן פרוץ המבצע, בעקבות המתקפות על העורף בישראל, ישראיר עוסקת בתקופה זו בטיסות השבה מיעדים שונים לנתב"ג ולנמלי תעופה במדינות שכנות. בהמשך אישר פיקוד העורף הפעלה של טיסות יוצאות מישראל, בכפוף למגבלות על כמות הטיסות היומיות ומספר הנוסעים בכל טיסה. כמו כן, מרבית החברות הזרות השעו את פעילותן בישראל. ביום 18 במרס, 2026 עדכון EASA (European Union Aviation Safety Agency), רשות הבטיחות האירופאית איסור על מובילים אירופאיים להפעיל טיסות במרחב הישראלי עד ליום 27 במרס, 2026.

אירועים אלה משפיעים על הפעילות הכלכלית בישראל ועל פעילות הקבוצה ובעיקרה חברה הבת ישראיר וכן לביקושים עבור מוצרי התיירות של החברות הבנות בעיקרן סקי דיל ודיזנהאוז תיירות נכנסת, החברה עוקבת אחר ההתפתחויות ובוחרת את ההשפעות האפשריות על פעילותה העסקית וזאת לאור ההחלטות המתקבלות על ידי גורמי ממשלה, פיקוד העורף והנחיות המ"ל, הימשכות הלחימה, תקיפות על תשתיות אזרחיות לרבות מתקני נפט וגז, השפעת מחירי בדלק, הרחבת הלחימה למדינות נוספות באזור והתקדמות כוחותינו בצפון, החברה מציינת כי עדיין מוקדם להעריך את מלוא ההשפעה, לנוכח חוסר הוודאות באשר למשך המבצע ולהשפעת השינויים במחירי הנפט על ענף התעופה בטווח הקצר והבינוני. עם זאת, בחברה מעריכים כי עיתוי המבצע הנוכחי עדיף ביחס למבצע הקודם, שכן הוא מתקיים ברבעון הראשון של השנה, עם פוטנציאל השפעה בעיקר על חודשי אפריל ומאי, שהינם חודשים חלשים יחסית לעונת הקיץ. מנגד, לעיתוי זה עשויה להיות השפעה על פעילות החברות הזרות בקיץ 2026, ובהתאם גם על רמות המחירים ועל העדפת הציבור לטוס עם חברות תעופה ישראליות, וכן אי הוודאות לגבי מועד החזרה לשגרה בתחום פעילות התיירות הנכנסת, נכון למועד פרסום הדוחות, אין ביכולתה של החברה להעריך את פוטנציאל הפגיעה בפעילות הקבוצה ואין ביכולתה להעריך באופן מהימן את ההשפעה על תוצאותיה העסקיות בטווח הארוך. ככל וההשפעות השליליות של הלחימה כאמור יתמשכו, החברה עשויה להעמיק את תכנית ההתאמה על פיה היא פועלת עם פרוץ המלחמה.

ביום 17 במרס, 2026 פנה ארגון חברות התעופה הבינלאומי ("IATA") אל שרת התחבורה מירי רגב, בדרישה להשתמש בסמכותה כקבוע בסעיף 9א לחוק שירותי תעופה (פיצוי וסיוע בשל ביטול טיסה או שינוי בתנאיה) התשע"ב - 2012, להגדיר את מצב התעופה בישראל כמצב חירום וזאת לאחר שחלפו יותר מ-14 ימי לחימה, על מנת שלא יאלצו לשאת במלוא תשלום הפיצויים על הוצאות הנוסעים הישראלים שנתקעו בחו"ל בשל המלחמה. נכון למועד פרסום הדוחות טרם התקבלה החלטה בנושא.

ביום 11 במרס, 2026 פרסם משרד האוצר את מתווה הסיוע עבור מבצע שאגת הארי, לעסקים עם מחזור עד 400 מיליון שקלים, מבנה המתווה זהה בעקרונותיו למתווה הפיצוי שפורסם עבור מבצע עם כלביא, ליום פרסום הדוחות טרם אושר המתווה הסופי". המתווה כאמור צפוי לסייע בעיקר לחברות המוחזקות של החברה, אשר פעילותן נפגעה בעקבות המבצע.

ה. בתקופת הדוח רשמה החברה רווח המיוחס לבעלים בסך של כ-13.7 מיליון דולר, (בשנת 2024 רווח בסך של כ-21.9 מיליון דולר). נכון ליום 31 בדצמבר, 2025 לחברה גרעון בהון החוזר בסך של כ-140.8 מיליון דולר (ליום 31 בדצמבר 2024 - גרעון בהון החוזר בסך של כ-107.2 מיליון דולר), עיקר הגידול בגירעון בהון החוזר בסך של כ-33 מיליון דולר, נובע בעיקר מגידול בצבר ההזמנות לשנת 2026 ומקדמות מלקוחות בעיקר בחברת הבת ישראיר וחברה נכדה סקי דיל. סה"כ הון המיוחס לבעלים של החברה מסתכם לסך של כ-110.7 מיליון דולר (ליום 31 בדצמבר 2024 הון בסך של כ-91.7 מיליון דולר).

באור 1: - כללי (המשך)

הקבוצה פועלת בתחום התיירות והתעופה אשר מתאפיין בגירעון מובנה בהון החוזר וזאת בשל הכרה מאזנית של השימושים הצפויים להיות משולמים בשנה השוטפת (חלויות שוטפות), כאשר המקורות לתשלומם יוכרו רק בעת תקבולם בפועל (תזרימי המזומנים הצפויים להתקבל בגין הפעילות). בנוסף, נכסי החברה (ובעיקרם המטוסים) נרשמים לזמן ארוך. בתקופת הדוח חל גידול בגירעון בהון החוזר, כמפורט לעיל עם זאת, דירקטוריון החברה דן במועד אישור הדוחות הכספיים בגירעון בהון החוזר ובסיבות להתקיימותו וקבע כי אין בגירעון בהון החוזר כדי להצביע על בעיית נזילות בחברה, ומשכך לא מתקיים "סימן אזהרה" בחברה (כהגדרתו בסעיף 10(ב)(14) לתקנות הדוחות). יצוין כי לחברה תזרים חיובי מפעילות שוטפת בשנת 2025 בסך של כ-99.7 מיליון דולר.

1. הגדרות

בדוחות כספיים אלה -

- החברה - ישראייר גרופ בע"מ
- ישראייר/חברת הבת - ישראייר תעופה ותיירות בע"מ.
- הקבוצה - החברה, ישראייר והחברות המוחזקות על ידה.
- חברות מאוחדות - חברות אשר לחברה שליטה בהן (כהגדרתה ב-IFRS 10) ואשר דוחותיהן מאוחדים עם דוחות החברה.
- חברות כלולות - חברות אשר לחברה השפעה מהותית בהן ואינן חברות מאוחדות, ואשר השקעת החברה בהן כלולה בדוחות הכספיים המאוחדים של החברה על בסיס השווי המאזני.
- טרמינל 1 - טרמינל 1 אחזקות בע"מ.
- צדדים קשורים - כהגדרתם ב- IAS 24 (מתוקן).

2. השפעות האינפלציה ועליית שיעור הריבית

לפי התחזית המקרו-כלכלית של חטיבת המחקר של בנק ישראל מחודש ינואר, 2026 ההערכה היא כי התוצר צמח בשנת 2025 בשיעור של 2.8% והוא צפוי לצמוח בשנת 2026 ב-5.2% וב-2027 ב-4.5%. שיעור האינפלציה בשנת 2026 צפוי לעמוד על 1.7% ושיעור האינפלציה במהלך שנת 2027 על 2.0%. שיעור עליית המדד בשנת 2025 הסתכם ב-2.5%. במהלך שנת 2024 ירדה ריבית ה-SOFR מ-5.38% ל-4.5% (הירדה החלה בחודש ספטמבר 2024) ההשפעה על הוצאות המימון של החברה בשנת 2024 איננה מהותית. במהלך שנת 2025 ירדה ריבית ה-SOFR מ-4.5% ל-3.9% ההשפעה על הוצאות המימון של החברה בשנת 2025 איננה מהותית יחד עם זאת במקביל לירידת הוצאות הריבית, הורידו הבנקים את הריבית עבור פיקדונות, נכון ליום 31 בדצמבר, 2025 לחברה יתרת פיקדונות לזמן קצר בסך של כ-1.3 מיליון דולר אשר נושאים ריבית שנתית בשיעור של כ-4% למידע נוסף ראה גם באור 5.

3. הצגה מחדש בגין התאמה לא מהותית של מספרי השוואה

בשנת 2024, נמצאה טעות בדוחות הכספיים המאוחדים לשנים 2021-2023 באשר לאופן הטיפול החשבונאי בהפחתת עודף העלות המיוחס לצי המטוסים בבעלות של החברה. החברה בחנה את מהותיות הטעות שנתגלתה בדוחותיה הכספיים ביחס לתקופת הדיווח הנ"ל, ולאחר בחינת הפרמטרים הכמותיים והאיכותיים הגיעה החברה למסקנה כי לא מדובר בטעות מהותית המצריכה פרסום מחדש של דוחות כספיים מאוחדים מתוקנים של החברה לשנים 2021-2023.

באור 1: - כללי (המשך)

השפעות תיקון הטעות האמורה על הדוח על המצב הכספי ליום 31 בדצמבר, 2023 הינן קיטון של 987 אלפי דולר ביתרת רכוש הקבוע המיוחס לצי המטוסים של החברה כנגד קיטון של 987 אלפי דולר ביתרת עודפי החברה .  
 השפעת התיקון על הרווח או ההפסד לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר, 2023 , ו-2021 הינה גידול בסעיף הוצאות הפחת בסך של 17 אלפי דולר , 515 אלפי דולר ו-455 אלפי דולר בהתאמה כנגד קיטון בסעיף הרכוש קבוע באותו הסכום.  
 התיקון האמור נכלל במסגרת מספרי ההשוואה בדוחות כספיים אלו בדרך של סימון סעיפי הדוח המתוקנים כ"הצגה מחדש בגין התאמה לא מהותית של מספרי השוואה".  
 המדיניות החשבונאית המפורטת להלן יושמה בדוחות הכספיים בעקביות לכל התקופות המוצגות, למעט אם נאמר אחרת.

באור 2: - עיקרי המדיניות החשבונאית

- א. בסיס הצגת הדוחות הכספיים  
 הדוחות הכספיים ערוכים בהתאם לתקני דיווח כספי בינלאומיים IFRS Accounting Standards (להלן - IFRS). כמו כן, הדוחות הכספיים ערוכים בהתאם להוראות תקנות ניירות ערך (דוחות כספיים שנתיים), התש"ע-2010.  
 הדוחות הכספיים של החברה ערוכים על בסיס העלות, למעט: נכסים והתחייבויות פיננסיות המוצגים בשווי הוגן דרך רווח והפסד, נכסים והתחייבויות בגין הטבות עובדים וכן השקעות המטופלות לפי שיטת השווי המאזני.  
 החברה בחרה להציג את פריטי הרווח או ההפסד לפי שיטת מאפיין הפעילות.
- ב. תקופת המחזור התפעולי  
 המחזור התפעולי של החברה הינו שנה.
- ג. דוחות כספיים מאוחדים  
 הדוחות הכספיים המאוחדים כוללים את הדוחות של חברות שלחברה יש שליטה בהן (חברות בנות).  
 שינויים בשיעור ההחזקה בחברה בת, אשר אינם מביאים למצב של איבוד שליטה, מוכרים כשינוי בהון על ידי התאמה של יתרת הזכויות שאינן מקנות שליטה כנגד ההון המיוחס לבעלי מניות החברה ובניכוי/ובתוספת של תמורה ששולמה או שהתקבלה.
- ד. צירופי עסקים ומוניטין  
 צירופי עסקים מטופלים בשיטת הרכישה. עלות הרכישה נמדדת על פי השווי ההוגן של התמורה שהועברה במועד הרכישה בתוספת זכויות שאינן מקנות שליטה בנרכשת. בכל צירוף עסקים, החברה בוחרת האם למדוד את הזכויות שאינן מקנות שליטה בנרכשת בהתאם לשווי ההוגן במועד הרכישה או לפי חלקן היחסי בשווי ההוגן של הנכסים המזוהים נטו של הנרכשת. עלויות רכישה ישירות נזקפות בעת התהוותן לדוח רווח או הפסד.
- ה. מוניטין נמדד לראשונה לפי העלות, שהינה ההפרש בין תמורת הרכישה והזכויות שאינן מקנות שליטה לבין הסכום נטו של הנכסים המזוהים שנרכשו ושל ההתחייבויות שנטלו. אם סכום המוניטין שהתקבל הינו שלילי, הרוכש יכיר ברווח שנוצר במועד הרכישה.
- ה. השקעות בחברות כלולות  
 חברות כלולות הינן חברות שלקבוצה יש השפעה מהותית על המדיניות הכספית והתפעולית שלהן, אך לא שליטה. ההשקעה בחברה כלולה מוצגת על בסיס שיטת השווי המאזני.

באור 2: - עיקרי המדיניות החשבונאית (המשך)

1. מטבע הפעילות, מטבע ההצגה ומטבע חוץ

מטבע הפעילות ומטבע ההצגה

הדוחות הכספיים מוצגים בדולר שהינו גם מטבע הפעילות של החברה מאחר שהחברה בדעה שדוחות כספיים דולר מספקים מידע רלוונטי למשקיעים ולמשתמשים בדוחות הכספיים הנמצאים בישראל. מטבע הפעילות של החברה הינו דולר מאחר ובמטבע זה נקובות רוב הכנסותיה והוצאותיה של החברה.

2. הכרה בהכנסה

הכנסות מחוזים עם לקוחות מוכרות בדוח רווח או הפסד כאשר השליטה בנכס או בשרות מועברות ללקוח. הכנסה נמדדת ומוכרת לפי שווי הוגן של התמורה שצפויה להתקבל בהתאם לתנאי החוזה, בניכוי הסכומים שנגבו לטובת צדדים שלישיים (כגון מיסים).

בקביעת סכום ההכנסה מחוזים על לקוחות, הקבוצה בוחנת האם היא פועלת כספק עיקרי או כסוכן בחוזה. החברה היא ספק עיקרי כאשר היא שולטת בסחורה או בשירות שהובטח טרם העברתו ללקוח. במקרים אלה, החברה מכירה בהכנסות בסכום ברוטו של התמורה. במקרים בהם הקבוצה פועל כסוכן, מכירה הקבוצה בהכנסה בסכום נטו, לאחר ניכוי הסכומים המגיעים לספק העיקרי. להלן הקריטריונים הספציפיים בדבר הכרה בהכנסה אשר נדרש שיתקיימו לפני ההכרה בהכנסה:

1. הכנסות ממכירת כרטיסי טיסה

הכנסות ממכירת כרטיסי טיסה מוכרות בדוח רווח או הפסד בנקודת זמן, עם העברת השליטה ללקוח. בדרך כלל השליטה מועברת במועד מימוש הכרטיסים ללקוח. בקביעת מחיר העסקה מביאה הקבוצה בחשבון אומדנים בדבר ההנחות שיינתנו ללקוחותיה. הקבוצה מכירה בהכנסה בניכוי אומדן ההנחות (אשר מחושב על בסיס ניסיון העבר) כאמור עד גובה שצפוי בגינו ברמה גבוהה. (Highly probable) שלא יתרחש היפוך בסכום משמעותי של הכנסה מצטברת שהוכרה במועד בו תיפתר חוסר הודאות.

בגין מרבית מכירות כרטיסי הטיסה, התשלום מהלקוח מתקבל לאחר מועד ההכרה בהכנסה. סכומים שטרם נגבו בגין מכירת המוצרים כאמור נכללים בסעיף הלקוחות. בהמשך לאישור המתווה וההסכם שחתמה ישראלייר עם משרד האוצר ביום 30 באפריל 2021 (להלן: "ההסכם") ובהתאם להבנות שהושגו באוקטובר 2023, לאור שינוי במחויבות הביצוע, הכירה החברה במהלך רבעון 4 לשנת 2023 בהכנסה בסך של כ- 3.7 מיליון דולר כנגד הקטנה של ההכנסות מראש. לפרטים נוספים בדבר הסכם ישראלייר עם המדינה - ראה גם באור 21(ב) להלן.

2. הכנסה ממתן שירותי תיירות

הכנסה ממתן שירותים נזקפת לרווח והפסד על פני התקופה בה הלקוח מקבל וצורך את ההטבות המופקות על ידי ביצועי החברה. ההכנסות מוכרות בהתאם לתקופות הדיווח שבהן סופקו השירותים. החברה גובה תשלום מלקוחותיה בהתאם לתנאי התשלום שסוכמו בהסכמים ספציפיים, כאשר התשלומים יכולים להיות טרום תקופת מתן השירות או לאחר תקופת מתן השירות, ובהתאם מכירה החברה בנכס או בהתחייבות בגין החוזה עם הלקוח.

באור 2: - עיקרי המדיניות החשבונאית (המשך)

ז. הכרה בהכנסה (המשך)

3. הכנסה ממתן שירותי תחזוקת מטוסים

הכנסה ממתן שירותים נזקפת לרווח והפסד על פני התקופה בהתאם לשלבי ביצוע העבודות שהוזמנו החברה גובה תשלום מלקוחותיה בהתאם לתנאי התשלום הספציפיים שסוכמו בהסכמים, כאשר התשלומים יכולים להיות טרום תקופת מתן השירות או לאחר תקופת מתן השירות, ובהתאם מכירה החברה בנכס או בהתחייבות בגין החוזה עם הלקוח.

ח. חכירות

הקבוצה מטפלת בחוזה חכירה כאשר בהתאם לתנאי החוזה מועברת זכות לשלוט בנכס מזוהה לתקופת זמן בעבור תמורה.

1. הקבוצה כחוכר

עבור העסקאות בהן הקבוצה מהווה חוכר היא מכירה במועד התחילה בחכירה בנכס זכות שימוש כנגד התחייבות בגין חכירה וזאת למעט עסקאות חכירה לתקופה של עד 12 חודשים ועסקאות חכירה בהן נכס הבסיס בעל ערך נמוך, בהן בחרה הקבוצה להכיר בתשלומי החכירה כהוצאה ברווח או הפסד בקו ישר על פני תקופת החכירה. במסגרת מדידת ההתחייבות בגין חכירה בחרה הקבוצה ליישם את ההקלה הניתנת בתקן ולא ביצעה הפרדה בין רכיבי חכירה לרכיבים שאינם חכירה כגון: שירותי ניהול, שירותי אחזקה ועוד, הכלולים באותה עסקה.

להלן נתונים בדבר מספר שנות ההפחתה של נכסי זכות השימוש הרלוונטיות לפי קבוצות של נכסי זכות שימוש:

מספר שנים

6-14	מטוסים
2-7	משרדים
3	כלי רכב

2. הקבוצה כמחכיר

המבחנים לסיווג חכירה כמימונית או כתפעולית מבוססים על מהות ההסכם והם נבחנים במועד ההתקשרות על-פי הכללים שנקבעו בתקן:

חכירה תפעולית

עסקת חכירה בה לא מועברים באופן ממשי כל הסיכונים וההטבות הקשורים לבעלות על הנכס, מסווגת כחכירה תפעולית. תקבולי החכירה מוכרים כהכנסה ברווח או הפסד בקו ישר על פני תקופת החכירה. עלויות ראשוניות ישירות שהתהוו בגין הסכם החכירה, מתווספות לעלות הנכס המוחכר ומוכרות כהוצאה לאורך תקופת החכירה לפי אותו בסיס.

3. אופציות להארכה וביטול של תקופת חכירה

תקופת החכירה שאינה ניתנת לביטול כוללת גם תקופות המכוסות על ידי אופציה להאריך את החכירה כאשר ודאי באופן סביר שהאופציה להארכה תמומש וגם תקופות המכוסות על ידי אופציה לבטל את החכירה כאשר ודאי באופן סביר שהאופציה לביטול לא תמומש.

באור 2: - עיקרי המדיניות החשבונאית (המשך)

ט. מלאי

מלאי נמדד לפי הנמוך מבין עלות או שווי מימוש נטו. עלות המלאי כוללת את ההוצאות לרכישת המלאי ולהבאתו למקומו ולמצבו הנוכחיים. שווי מימוש נטו הינו אומדן מחיר המכירה במהלך העסקים הרגיל, בניכוי אומדן עלויות להשלמה ועלויות הדרושות לביצוע המכירה. החברה בוחנת מדי תקופה את מצב המלאי וגילו ומבצעת הפרשות למלאי איטי בהתאמה.

י. רכוש קבוע

פריטי הרכוש הקבוע מוצגים לפי העלות בתוספת עלויות רכישה ישירות, בניכוי פחת שנצבר, בניכוי הפסדים מירידת ערך שנצברו ואינם כוללים הוצאות תחזוקה שוטפת. העלות כוללת חלקי חילוף וציוד עזר המשמשים את הרכוש הקבוע. רכיבי פריט רכוש קבוע בעלי עלות משמעותית ביחס לסך העלות של הפריט, מופחתים בנפרד, לפי שיטת הרכיבים.

מטוסי החברה בבעלות וכן נכסי זכות שימוש בגין מטוסים חכורים מופחתים תוך הפרדה לרכיבים בעלי עלות משמעותית, אשר עיקרם גוף המטוס ורכיב עלות טיפול כללי של מנועי המטוסים. תקופת ההפחתה של גוף המטוס הינה במשך תקופת השימוש במטוס ואילו תקופת הפחתת רכיב עלות הטיפול הכללי הינה למשך אורך חיי הטיפול עד למועד הטיפול הבא.

הפחת מחושב בשיעורים שנתיים שווים על בסיס שיטת הקו הישר לאורך תקופת החיים השימושיים בנכס, כדלקמן:

%	
4-5	מטוסים
15	ציוד טיסה והפעלה
6-33	ריהוט, ציוד משרדי ומחשבים
20-33	כלי רכב
בהתאם לתקופת החוזה	שיפורים במושכר

שיפורים במושכר מופחתים לפי שיטת הקו הישר על פני תקופת השכירות (לרבות תקופת האופציה להארכה שבידי הקבוצה שבכוונתה לממשה) או בהתאם לתקופת החיים השימושיים של השיפור, לפי הקצר שבהם.

יא. נכסים בלתי מוחשיים ומוניטין

נכסים בלתי מוחשיים הנרכשים בנפרד נמדדים עם ההכרה הראשונית לפי העלות בתוספת עלויות רכישה ישירות. נכסים בלתי מוחשיים הנרכשים בצירופי עסקים נמדדים לפי השווי ההוגן במועד הרכישה. עלויות בגין נכסים בלתי מוחשיים אשר פותחו באופן פנימי, למעט עלויות פיתוח מהוונות, נזקפות לרווח או הפסד בעת התהוותן.

תוכנות

נכסי הקבוצה כוללים מערכות מחשב המורכבות מחומרה ותוכנות. תוכנות המהוות חלק אינטגרלי מחומרה, אשר אינה יכולה לפעול ללא התוכנות המותקנות עליה, מסווגות כרכוש קבוע. לעומת זאת, רישיונות לתוכנות העומדות בפני עצמן ומוסיפות פונקציונליות נוספת לחומרה, מסווגים כנכסים בלתי מוחשיים. הפחת מחושב בשיעורים שנתיים שווים על בסיס שיטת הקו הישר לאורך תקופת החיים השימושיים בתוכנות שהינה 3 שנים.

באור 2: - עיקרי המדיניות החשבונאית (המשך)

**י.ב. ירידת ערך נכסים לא פיננסיים**

הקריטריונים הייחודיים להלן מיושמים בבחינת ירידת ערך של הנכסים הספציפיים הבאים:

**1. מוניטין בגין חברות מאוחדות**

החברה בוחנת ירידת ערך של מוניטין אחת לשנה, ליום 31 בדצמבר, או לעיתים קרובות יותר אם אירועים או שינויים בנסיבות מצביעים על כך שקיימת ירידת ערך. לפרטים נוספים בקשר לבחינת ירידת ערך מוניטין ראה באור 4(ב)(2) להלן.

**2. השקעה בחברה כלולה או בעסקה משותפת**

לאחר יישום שיטת השווי המאזני, החברה בוחנת אם יש צורך להכיר בהפסד נוסף בגין ירידת ערך של ההשקעה בחברות כלולות. בכל תאריך דיווח מתבצעת בחינה אם קיימת ראייה אובייקטיבית לירידת ערך של ההשקעה בחברה כלולה. בחינת ירידת הערך נעשית בהתייחס להשקעה בכללותה, כולל המוניטין המיוחס לחברה הכלולה או לעסקה המשותפת.

**י.ג. מכשירים פיננסיים**

**1. נכסים פיננסיים**

החברה מודדת מכשירי חוב בעלות מופחתת כאשר המודל העסקי של החברה הינו החזקת הנכסים הפיננסיים על מנת לגבות תזרימי מזומנים חוזיים וכן התנאים החוזיים של הנכסים הפיננסיים מספקים זכאות במועדים מוגדרים לתזרימי מזומנים שהם רק תשלומי קרן וריבית בגין סכום הקרן שטרם נפרעה. לאחר ההכרה הראשונית. מכשירים בקבוצה זו נמדדים על פי תנאיהם לפי העלות המופחתת תוך שימוש בשיטת הריבית האפקטיבית ובניכוי הפרשה לירידת ערך. לקבוצה מכשירי חוב בעלות מופחתת כגון לקוחות, חייבים והלוואה שניתנה לחברה קשורה.

**2. התחייבויות פיננסיות**

במועד ההכרה לראשונה, החברה מודדת את התחייבויות הפיננסיות שבתחולת התקן בשווי הוגן בניכוי עלויות עסקה שניתן לייחס במישרין להנפקה של התחייבות הפיננסית, וזאת למעט במקרה של התחייבות פיננסית אשר נמדדת בשווי הוגן דרך רווח או הפסד, לגביה עלויות עסקה נזקפות לרווח או הפסד.

**3. גריעת התחייבויות פיננסיות**

החברה גורעת התחייבות פיננסית כאשר ורק כאשר, היא מסולקת - דהיינו, כאשר המחויבות שהוגדרה בחוזה נפרעת או מבוטלת או פוקעת.

התחייבות פיננסית מסולקת כאשר החייב פורע את התחייבות על ידי תשלום במזומן, בנכסים פיננסיים אחרים, בסחורות או שירותים, או משוחרר משפטית מהתחייבות.

במקרה של שינוי תנאים בגין התחייבות פיננסית קיימת, החברה בוחנת האם תנאי התחייבות שונים מהותית מהתנאים הקיימים ומביאה בחשבון שיקולים איכותיים וכמותיים.

כאשר נעשה שינוי מהותי בתנאי התחייבות פיננסית קיימת או החלפה של התחייבות בהתחייבות אחרת בעלי תנאים השונים באופן מהותי, בין החברה לבין אותו מלווה, העסקה מטופלת כגריעה של התחייבות המקורית והכרה של התחייבות חדשה. הפרש בין היתרות של שתי התחייבויות הנ"ל בדוחות הכספיים נזקף לרווח או הפסד.

במקרה בו נעשה שינוי שאינו מהותי בתנאי התחייבות קיימת או החלפה של התחייבות בהתחייבות אחרת בעלי תנאים שאינם שונים באופן מהותי, בין החברה לבין אותו מלווה, החברה מעדכנת את סכום ההתחייבות, קרי היוון של תזרימי המזומנים החדשים בשיעור הריבית האפקטיבית המקורית, כאשר הפרש נזקף לרווח או הפסד.

באור 2: - עיקרי המדיניות החשבונאית (המשך)

יג מכשירים פיננסיים (המשך)

4. אופציית מכר שהוענקה לבעלי הזכויות שאינן מקנות שליטה

כאשר הקבוצה מעניקה לבעלי הזכויות שאינן מקנות שליטה אופציית מכר (PUT), החברה מכירה בזכויות שאינן מקנות שליטה כהתחייבות פיננסית ולא מקצה לזכויות אלה את חלקן ברווחי החברה המאוחדת. בכל תאריך דיווח נמדדת ההתחייבות הפיננסית על בסיס אומדן הערך הנוכחי של התמורה שתועבר בעת מימוש אופציית המכר/ על בסיס השווי ההוגן של התמורה שנקבעה, בהתאם לתנאי האופציה ולהוראות IAS 32. דרכונים בסכום ההתחייבות נזקפים לדוח רווח או הפסד עם התהוותם.

5. מכשירים פיננסיים נגזרים לצורכי גידור (הגנה)

הקבוצה מבצעת לעתים התקשרויות במכשירים פיננסיים נגזרים כגון חוזי אקדמה (Forward) בגין מטבע חוץ ועסקאות החלפה של שיעורי ריבית (IRS) כדי להגן על עצמה מפני הסיכונים הכרוכים בתנודות בשערי החליפין של מטבע חוץ ובשיעורי הריבית. רווחים או הפסדים הנובעים משינויים בשווי ההוגן של נגזרים שאינם משמשים למטרות גידור נזקפים מיידית לרווח או הפסד.

עסקאות גידור כשירות לחשבונאות גידור בין היתר כאשר במועד יצירת הגידור קיים ייעוד ותיעוד פורמלי של יחסי הגידור ושל מטרת ניהול הסיכונים והאסטרטגיה של הקבוצה לבצע גידור. הגידור נבחן על בסיס מתמשך ונקבע בפועל שהוא בעל אפקטיביות גבוהה במהלך תקופת הדיווח הכספי שאליו יועד הגידור. עסקאות גידור (הגנה) מטופלות כדלקמן:

גידור תזרימי מזומנים

החלק האפקטיבי של השינויים בשווי ההוגן של המכשיר המגדר מוכר ברווח (הפסד) כולל אחר בעוד שהחלק הלא אפקטיבי מוכר מיידית לרווח או הפסד. רווח (הפסד) כולל אחר מועבר לרווח או הפסד כאשר תוצאות עסקת הגידור נזקפות לרווח או הפסד, לדוגמה, כאשר ההכנסה או ההוצאה שגודרה מוכרת ברווח או הפסד או כאשר עסקה חזויה מתרחשת. כאשר הפריט המגודר הוא נכס או התחייבות לא פיננסיים, עלותם כוללת גם את סכום הרווח (הפסד) מהמכשיר המגדר.

יד. מדידת שווי הוגן

שווי הוגן הוא המחיר שהיה מתקבל במכירת נכס או המחיר שהיה משולם להעברת התחייבות בעסקה רגילה בין משתתפים בשוק במועד המדידה.

מדידת שווי הוגן מבוססת על ההנחה כי העסקה מתרחשת בשוק העיקרי של הנכס או ההתחייבות, או בהיעדר שוק עיקרי, בשוק הכדאי (advantageous) ביותר.

השווי ההוגן של נכס או התחייבות נמדד תוך שימוש בהנחות שמשתתפים בשוק ישתמשו בעת תמחור הנכס או ההתחייבות, בהנחה שמשתתפים בשוק פועלים לטובת האינטרסים הכלכליים שלהם.

מדידת שווי הוגן לנכס לא פיננסי מביאה בחשבון את היכולת של משתתף בשוק להפיק הטבות כלכליות באמצעות הנכס בשימוש המיטבי שלו או על ידי מכירתו למשתתף אחר בשוק שישתמש בנכס בשימוש המיטבי שלו.

טו. הפרשות

הפרשה בהתאם ל-37 IAS מוכרת כאשר לקבוצה קיימת מחויבות בהווה (משפטית או משתמעת) כתוצאה מאירוע שהתרחש בעבר, צפוי שיידרש שימוש במשאבים כלכליים על מנת לסלק את המחויבות וניתן לאמוד אותה באופן מהימן. כאשר הקבוצה צופה שחלק או כל ההוצאה תוחזר לחברה, כגון בחוזה ביטוח, החזר יוכר כנכס נפרד, רק במועד בו קיימת וודאות למעשה לקבלת הנכס. ההוצאה תוכר בדוח רווח או הפסד בניכוי החזר ההוצאה.

באור 2: - עיקרי המדיניות החשבונאית (המשך)

תביעות משפטיות

הפרשה בגין תביעות מוכרת כאשר לקבוצה קיימת מחויבות משפטית בהווה או מחויבות משתמעת כתוצאה מאירוע שהתרחש בעבר, כאשר יותר סביר מאשר לא כי הקבוצה תידרש למשאביה הכלכליים לסילוק המחויבות וניתן לאמוד אותה באופן מהימן. לצורך אומדן הפרשה לתביעות משפטיות מסתייעת החברה, בין היתר, על חוות דעת והערכות של יועציה המשפטיים.

טז. התחייבויות בשל הטבות לעובדים

בקבוצה קיימים מספר סוגי הטבות לעובדים:

1. הטבות עובד לזמן קצר

הטבות לעובדים לזמן קצר הינן הטבות אשר חזויות להיות מסולקות במלואן לפני 12 חודש לאחר תום תקופת הדיווח השנתית שבה העובדים מספקים את השירותים המתאימים. הטבות אלו כוללות משכורות, ימי חופשה, מחלה, הבראה והפקדות מעסיק לביטוח לאומי ומוכרות כהוצאה עם מתן השירותים. התחייבות בגין בונוס במזומן או תוכנית להשתתפות ברווחים, מוכרת כאשר לקבוצה קיימת מחויבות משפטית או משתמעת לשלם את הסכום האמור בגין שירות שניתן על ידי העובד בעבר וניתן לאמוד באופן מהימן את הסכום. התחייבות להטבות עובד לזמן קצר המוצגת בדוח על המצב הכספי מייצגת את הערך הלא מהוון של ההתחייבות.

2. הטבות לאחר סיום העסקה

התוכניות ממומנות בדרך כלל על ידי הפקדות לחברות ביטוח והן מסווגות כתוכניות להפקדה מוגדרת וכן כתוכניות להטבה מוגדרת.

(א) תכנית להפקדה מוגדרת

לקבוצה תוכניות להפקדה מוגדרת, בהתאם לסעיף 14 לחוק פיצויי פיטורין שלפיהן הקבוצה משלמת באופן קבוע תשלומים מבלי שתהיה לה מחויבות משפטית או משתמעת לשלם תשלומים נוספים גם אם בקרן לא הצטברו סכומים מספיקים כדי לשלם את כל ההטבות לעובד המתחייבות לשירות העובד בתקופה השוטפת ובתקופות קודמות. הפקדות לתוכנית להפקדה מוגדרת בגין פיצויים או בגין תגמולים, מוכרות כהוצאה במקביל לקבלת שירותי העבודה מהעובד. כאשר הפקדות לתוכנית להפקדה מוגדרת אינן חזויות להיות מסולקות במלואן לפני 12 חודשים מתום תקופת הדיווח השנתית שבה העובדים מספקים את השרות המתאימים, הקבוצה מכירה בהתחייבויות אלו לפי ערכן הנוכחי, לפי שיעורי הריבית בהתאם לתשואה במועד הדיווח של אגרות חוב קונצרניות צמודות מדד באיכות גבוהה, אשר מועד פירעונן דומה.

(ב) תכנית להטבה מוגדרת

לקבוצה תכנית להטבה מוגדרת בגין תשלום פיצויים בהתאם לחוק פיצויי פיטורין. לפי החוק זכאים עובדים לקבל פיצויים עם פיטוריהם או עם פרישתם. ההתחייבות בשל סיום העסקה נמדדת לפי שיטת שווי אקטוארי של יחידת

הזכאות החזויה. החישוב האקטוארי מביא בחשבון עליות שכר עתידיות ושיעור עזיבת עובדים, וזאת על בסיס הערכה של עיתוי התשלום. הסכומים מוצגים על בסיס היוון תזרימי המזומנים העתידיים הציפויים, לפי שיעורי הריבית בהתאם לתשואה במועד הדיווח של אגרות חוב קונצרניות צמודות מדד באיכות גבוהה, אשר מועד פירעונן דומה לתקופת ההתחייבות המתחייבת לפיצויי הפרישה. הקבוצה מפקידה כספים בגין התחייבויותיה לתשלום פיצויים לחלק מעובדיה באופן שוטף בקרנות פנסיה וחברות ביטוח (להלן - נכסי התוכנית). נכסי התוכנית

באור 2: - עיקרי המדיניות החשבונאית (המשך)

טז. התחייבויות בשל הטבות לעובדים

הם נכסים המוחזקים על ידי קרן הטבות עובד לזמן ארוך או בפוליסות ביטוח כשירות. נכסי התוכנית אינם זמינים לשימוש נושי הקבוצה, ולא ניתן לשלם שירות לקבוצה.

מדידות מחדש של ההתחייבות נטו נזקפות לרווח כולל אחר בתקופת התהוותן. כאשר יש לקבוצה עודף נכסים על התחייבויות, הקבוצה מכירה בנכס נטו בגין הטבה מוגדרת עד לסכום נטו המהוון של הטבות כלכליות הזמינות כהחזר מהתוכנית או קיטון בהפקדות עתידיות לתוכנית. הטבה כלכלית נחשבת זמינה

לקבוצה כאשר היא ניתנת למימוש במהלך חיי התוכנית או לאחר סילוק המחויבות, תוך התחשבות בדרישות הפקדה מינימלית.

אם בהתאם לדרישות הפקדה מינימלית, יש לקבוצה מחויבות להפקדות בגין שירותים שכבר התקבלו, הקבוצה מכירה במחויבות כל עוד הפקדות אלו לא יהיו זמינות בצורת החזר או קיטון בהפקדות עתידיות. ההתחייבות בשל הטבות לעובדים המוצגת בדוח על המצב הכספי מייצגת את הערך הנוכחי של התחייבות ההטבות המוגדרת בניכוי השווי ההוגן של נכסי התוכנית.

באור 3: - יישום לראשונה של תקני דיווח כספי חדשים ותיקונים לתקני חשבונאות קיימים

תקן דיווח כספי בינלאומי 18, הצגה וגילוי בדוחות הכספיים

בחודש אפריל, 2024 פרסם המוסד הבינלאומי לתקינה בחשבונאות (IASB) את תקן דיווח כספי בינלאומי 18 (IFRS 18), הצגה וגילוי בדוחות כספיים (להלן: "התקן החדש") אשר מחליף את תקן חשבונאות בינלאומי 1 (IAS 1), הצגת דוחות כספיים (להלן: "IAS 1").

מטרת התקן החדש הינה לשפר את יכולת ההשוואה והשקיפות בדוחות הכספיים.

התקן החדש יכלול דרישות קיימות של IAS 1 ודרישות חדשות להצגה בדוח רווח או הפסד לרבות הצגת סכומים וסיכומי משנה אשר נדרשים בהתאם לתקן החדש, מתן גילוי על מדדי ביצוע המוגדרים על ידי ההנהלה (management-defined performance measures) ודרישות חדשות להקבצה ופיצול של מידע פיננסי. בהתאם לתקן החדש, דוח רווח או הפסד יחולק לחמש קטגוריות (פעילות תפעולית, פעילות השקעה, פעילות מימון, מיסים על הכנסה ופעילות שהופסקה) באופן שבו יישומו עשוי לשנות סיווג של הוצאות או הכנסות מסוימות ובכך לשנות את סיכומי הביניים בדוח על הרווח והפסד לדוגמה, הרווח התפעולי של הקבוצה וכן הוצאות המימון נטו. למען הסר ספק יודגש, כי לא יחול שינוי ברווח לפני מיסים על ההכנסה וברווח הנקי של הקבוצה כתוצאה מיישום התקן החדש. הוא עשוי לשנות את הרווח התפעולי של הישות. כמו כן, פרסום התקן החדש גרם לתיקונים בהיקף מצומצם לתקני חשבונאות נוספים אשר ביניהם IAS 7. התקן החדש יישום למפרע החל מתקופות שנתיות המתחילות ביום 1 בינואר 2027 או לאחריו. בהתאם להחלטת הרשות לניירות ערך, יישום מוקדם אפשרי, תוך מתן גילוי החל מהתקופה המתחילה ביום 1 בינואר 2025.

על פי הערכת הנהלת החברה, עיקרי השינויים הצפויים בדוחותיה הכספיים הם סיווג הפרשי השער (אשר כיום מסווגים לסעיף המימון) וכן חלק החברה ברווחי חברות המטופלות לפי שיטת השווי המאזני, נטו, אשר יסווגו לפי הקטגוריות השונות ובפרט חלק משמעותי של הפרשי שער שיסווג במסגרת ההוצאות התפעוליות. בנוסף, החברה ממשיכה לבחון את השפעות התקן החדש ולהיערך ליישומן, ובין היתר בוחנת את מדדי הביצוע אשר יכללו בדוחות הכספיים שלה (EBITDAR). התקן החדש יישום למפרע החל מהדוחות הכספיים לרבעון הראשון לשנת 2027.

באור 4: - עיקרי השיקולים, האומדנים וההנחות בעריכת הדוחות הכספיים

בתהליך יישום עיקרי המדיניות החשבונאית בדוחות הכספיים, הפעילה הקבוצה שיקול דעת ושקלה את השיקולים לגבי הנושאים הבאים, שלהם ההשפעה המהותית על הסכומים שהוכרו בדוחות הכספיים:

א. אורך חיים שימושיים וערכי שייר של מטוסים ומנועים

מטוסי חברת הבת ומנועיהם מופחתים לאורך יתרת החיים השימושיים שלהם ובהתחשב בערכם השיורי. אומדן אורך החיים השימושיים של מטוסי חברת הבת ומנועיה, וכן ערכי השייר שלהם, נקבעים בהתאם לתוכניות ההנהלה והערכותיה לגבי אופן השימוש בצי המטוסים וכן בהתאם להערכות שוק בדבר סכומי המכירה של הציוד בעת הוצאתו משירות, בין היתר על בסיס מחירוני מטוסים המפורסמים מעת לעת. שינויים בפועל ביתרת אורך החיים השימושיים ו/או בערך השייר עשויים להביא לשינויים מהותיים בשיעורי הפחת ובהוצאות הפחת של ישראלייר.

ב. אומדנים והנחות

בעת הכנת הדוחות הכספיים, נדרשת ההנהלה להסתייע באומדנים, והנחות המשפיעים על יישום המדיניות החשבונאית ועל הסכומים המדווחים של נכסים, התחייבויות, הכנסות והוצאות. שינויים באומדנים החשבונאיים נזקפים בתקופה בה נעשה שינוי האומדן.

להלן ההנחות העיקריות שנעשו בדוחות הכספיים בקשר לאי הודאות לתאריך הדיווח ואומדנים קריטיים שחושבו על ידי הקבוצה ואשר שינוי מהותי באומדנים ובהנחות עשוי לשנות את ערכם של נכסים והתחייבויות בדוחות הכספיים בשנה העוקבת:

1. תביעות משפטיות

בהערכות סיכויי תוצאות התביעות המשפטיות שהוגשו נגד החברה וחברות מוחזקות שלה, הסתמכו החברות על חוות דעת יועציהן המשפטיים. הערכות אלה של היועצים המשפטיים מתבססות על מיטב שיפוטם המקצועי, בהתחשב בשלב בו מצויים ההליכים, וכן על הניסיון המשפטי שנצבר בנושאים השונים. מאחר שתוצאות התביעות תקבענה בבתי המשפט, עלולות תוצאות אלה להיות שונות מהערכות אלה.

2. ירידת ערך מוניטין

הקבוצה בוחנת ירידת ערך של מוניטין לפחות אחת לשנה. הבחינה מחייבת את ההנהלה לבצע אומדן של תזרימי המזומנים העתידיים הצפויים לנבוע משימוש מתמשך ביחידה מניבת המזומנים (או קבוצת יחידות מניבות מזומנים) שאליה (שאליהן) הוקצה המוניטין. כמו כן נדרשת ההנהלה לאמוד שיעור ניכיון מתאים לתזרימי מזומנים אלה.

3. ירידת ערך רכוש קבוע ונכסי זכות שימוש

בתום כל תקופת דיווח, בוחנת החברה האם קיימים סימנים כלשהם המעידים על ירידת ערך של צי המטוסים של החברה. לטובת בחינת האם קיימת ירידת ערך, תזרימי המזומנים שמובאים בחשבון משקפים תזרימי מזומנים מפעילות תעופה בלבד. סכום בר השבחה הינו הגבוה מבין שוויו ההוגן של צי המטוסים לבין שווי השימוש בו, לטובת חישוב שווי השימוש של צי המטוסים בבעלות מסתייעת החברה במעריך שווי בלתי תלוי.

באור 5: - מזומנים ושווי מזומנים

31 בדצמבר	
2024	2025
אלפי דולר ארה"ב	
10,487	23,898
25,867	1,322
<u>36,354</u>	<u>25,220</u>

מזומנים בבנק ובקופה  
פיקדונות בנקאיים

(\* הפיקדונות בנקאיים נושאים ריבית ממוצעת של כ- 4% לשנת 2025.

המטבעות בהם נקובים או אליהם צמודים המזומנים ושווי המזומנים הינם:

31 בדצמבר	
2024	2025
אלפי דולר ארה"ב	
20,044	6,553
9,108	8,002
7,202	10,665
<u>36,354</u>	<u>25,220</u>

דולר ארה"ב  
ש"ח  
מטבעות אחרים

באור 6: - לקוחות, נטו

31 בדצמבר	
2024	2025
אלפי דולר ארה"ב	
44,234	55,935
(934)	(842)
<u>43,300</u>	<u>55,093</u>

חובות פתוחים כולל חברות כרטיסי אשראי  
בניכוי - הפרשה לחובות מסופקים  
לקוחות, נטו

להלן ניתוח יתרת הלקוחות נטו מהפרשה לחובות מסופקים לפי תקופת הפיגור בגבייה ביחס לתאריך הדיווח:

סה"כ	לקוחות שמועד פירעונם עבר והפיגור בגבייתם הינו			לקוחות שטרם הגיע מועד פירעונם (ללא פיגור בגבייה)	
	מעל 120 יום	31-120 יום	עד 30 יום		
	אלפי דולר ארה"ב				
<u>43,300</u>	<u>25</u>	<u>812</u>	<u>535</u>	<u>41,928</u>	<u>31 בדצמבר 2024</u>
<u>55,093</u>	<u>50</u>	<u>807</u>	<u>2,100</u>	<u>52,136</u>	<u>31 בדצמבר 2025</u>

באור 7: - חייבים ויתרות חובה

31 בדצמבר		
2024	2025	
אלפי דולר ארה"ב		
2,169	1,839	מוסדות ממשלתיים
10,959	20,597	הוצאות מראש
11,052	13,018	מקדמות ופיקדונות לספקים
5,035	4,338	הכנסות לקבל
315	429	צדדים קשורים (ראה באור 31)
1,977	2,930	אחרים
<u>31,507</u>	<u>43,151</u>	

באור 8: - מלאי

ליום 31 בדצמבר, 2025 ו-2024, יתרת המלאי מתייחסת למלאי חלקי חילוף המשוך למגזר תחזוקת מטוסים, אשר אוחדה לראשונה ביום 30 ביוני, 2024. למידע נוסף - ראה גם ביאור 9(א)(1)(ז).

באור 9: - השקעות בחברות מוחזקות

א. השקעות בחברות מאוחדות

1. מידע בדבר חברות בנות המוחזקות על ידי החברה וחברת הבת:

זכויות הקבוצה בהון		מדינת התאגדות	
2024	2025		
100%	100%	ישראל	ישראייר תעופה ותיירות בע"מ
87%	87%	ישראל	טרמינל 1 אחזקות בע"מ
51%	51%	ישראל	דרכים טרוול יש.דא. שותפות מוגבלת (א)
51%	51%	ישראל	פי. טי. סי. - פיפל טרוול קלוור בע"מ (ב)
51%	51%	ישראל	סקי דיל בע"מ (ג)
-	-	ישראל	טיק טיק חבילות ספורט והופעות בע"מ (ד)
-	-	ישראל	ישראלבן טכנולוגיות בע"מ (ה)
75%	87.5%	קפריסין	בירד אוויאישן LTD (ו)
100%	100%	ישראל	טיילת טרוול טורס שותפות מוגבלת (ז)
100%	100%	ישראל	טרמינל 1 נסיעות ותיירות (1979) בע"מ
100%	100%	ישראל	בי.ג'י אלפא בע"מ
100%	100%	ישראל	בי.ג'י.אר.אי בע"מ
100%	100%	ישראל	בי. ג'י. אף פיננסים בע"מ

באור 9: - השקעות בחברות מוחזקות (המשך)

א. השקעות בחברות מאוחדות

1. מידע בדבר חברות בנות המוחזקות על ידי החברה וחברת הבת:

(א) ביום 12 בינואר, 2020 השלימה ישראייר הסכם לרכישת 51% מפעילות חברת דרכים (להלן - הפעילות). העסקה בהתאם להסכם בין הצדדים נקבע כי לאחר 5 שנים ממועד ההשלמה לישראייר ולמוכרות הפעילות יהיו אופציית רכש (Call) ואופציית מכר (Put), בהתאמה, על פני תקופה של 5 שנים בהתאם למנגנון קביעת השווי כפי שהוגדר בהסכם בין הצדדים. לאור קיומה של אופציית מכר למיעוט, במועד צירוף העסקים מדדה ישראייר את האופציה בשווי הוגן וכללה התחייבות בהתאם בדוחותיה הכספיים. האופציה ליום בדצמבר 2025 עומדת על שווי של 388 אלף דולר וניתנת למימוש במשך 5 שנים מתום 5 שנים מיום השלמת העסקה (סה"כ 10 שנים). במסגרת הסכם הרכישה תמורה בסך של כ- 1 מיליון ש"ח, הוגדרה כתמורה מותנת, ביום 15 בינואר, 2026, לאחר הבנות בין הצדדים, שילמה ישראייר את התמורה כאמור.

ביום 16 בנובמבר, 2025, הכריזה דרכים טרוול יש.דא. שותפות מוגבלת על חלוקת דיבידנד בסך של 1.5 מיליון ש"ח (כ- 0.4 מיליון דולר), חלקו של המיעוט 0.7 מיליון ש"ח (כ- 0.2 מיליון דולר). הדיבידנד שולם בחודש נובמבר, 2025.

ביום 11 במרס, 2026, הכריזה דרכים טרוול יש.דא. שותפות מוגבלת על חלוקת דיבידנד בסך של 2.5 מיליון ש"ח (כ- 0.8 מיליון דולר), חלקו של המיעוט 1.25 מיליון ש"ח (כ- 0.4 מיליון דולר). הדיבידנד ישולם עד סוף חודש מרס, 2026.

(ב) ביום 16 בפברואר 2023, חתמה ישראייר על הסכם מייסדים עם חברת תבל החזקות והשקעות בע"מ (להלן: "תבל") לטובת הקמת חברה ייעודית אשר פעילותה יהיה בתחום שירותי הקרקע ואשר ישראייר תחזיק ב-51% מההון המונפק והנפרע של החברה הייעודית וחברת תבל תחזיק ב-49% מההון המונפק ונפרע של החברה הייעודית (להלן: "החברה הייעודית"). במסגרת ההסכם כאמור נקבע כי ישראייר הינה בעלת השליטה בחברה הייעודית, ועל כן החל מרבעון 1 של 2023 החלה ישראייר את תוצאות החברה הייעודית. ביום 20 ביולי, 2023 החלה החברה הייעודית את פעילותה העסקית. בהתאם למוסכם בין הצדדים, החברה הייעודית רכשה את פעילות חברה פי.טי.סי. פאן טריידינג קומפני בע"מ (להלן: "PTC"), אשר מוכרת שירותי קרקע באמצעות פלטפורמת קו מערכות, כאשר הרכישה כללה, בין היתר, את ההסכמים המסחריים ותיק הלקוחות הקיימים ב-PTC. כמו כן, הוסכם כי החברה הייעודית תעסוק בתחום ייצור, בניה, רכש והפצה של מוצרי תיירות שאינם תעופה (כגון בתי מלון, הסעות, אטרקציות, שייט, טיולים ועוד), תרכיב חבילות נופש מגוונות מבוססות טיסות ישראייר או חברות תעופה אחרות, ותפתח מחלקת קבוצות ואירועים עבור חברות וארגונים וטיולי אינסנטיב עבור לקוחות החברה הייעודית (להלן: "פעילות שירותי הקרקע"). ביום 12 ביולי 2023, הושלמה עסקת רכישת פעילות שירותי הקרקע מ-PTC.

לטובת קידום פעילות שירותי הקרקע כאמור, הצדדים התחייבות כדלקמן:

(1) רכישת פעילות PTC - עם הקמת החברה הייעודית, תבל הזרימה לחברה הייעודית כ-1.1 מיליון ש"ח בדרך של שטר הון אשר ישמשו לרכישת פעילות PTC. שטר ההון לא יפרע אלא לאחר חלוף 5 שנים ממועד הנפקתו. כמו כן, תבל, בעצמה העניקה לחברה הייעודית הלוואת בעלים בסך של מיליון ש"ח, אשר נשאה ריבית הקבועה בסעיף 3 (י) לפקודת מס הכנסה, כאשר סכום זה ישמש לצורך המשך פיתוח טכנולוגי של ישראייר והתארגנות מבנית. PTC תתחייב שלא לפעול בתחומי הפעילות של החברה הייעודית בעצמה ו/או באמצעות מי מטעמה.

(2) העמדת טיסות ישראייר (תמורה בעסקה) - החל ממועד תחילת פעילות החברה הייעודית ועד לתום שנתיים ממועד זה, ישראייר העמידה לרשות החברה הייעודית תשעת אלפים כרטיסי טיסה בטיסות ישראייר (כולל מזוודה ומיסי נמל),

באור 9: - השקעות בחברות מוחזקות (המשך)  
א. השקעות בחברות מאוחדות (המשך)

1. מידע בדבר חברות בנות המוחזקות על ידי החברה וחברת הבת (המשך)

כאשר ישראייר זכאית לתמורה בסכום מוסכם בגין כל מימוש של כרטיס (הכוללים מזוודה ומיסי נמל), כאשר סוכם כי השימוש בכרטיסים האמורים יתבצע במכירות של חבילות נופש בלבד (להבדיל ממכירת טיסות לבד).  
כמו כן, הצדדים הסכימו כי ככל ויתבצע פירעון מלא או חלקי של שטר ההון ו/או הלוואות הבעלים המפורטים בסעיף 1 לעיל, אזי ישראייר תהיה זכאית להחזר מהחברה הייעודית וזאת עד לסכום של 2.1 מיליון ש"ח, בתוספת הריבית המפורטת בסעיף 1', וזאת בגין העמדת כרטיסי טיסה כמפורט בסעיף זה.

ביום 13 במרס, 2025, אישר דירקטוריון חברת PTC פירעון חוב של כ- 2 מיליון ש"ח כנגד הלוואות הבעלים/חוב לבעלים, לפי יחס ההחזקה בחברה לתבל וישראייר.

עוד אישר דירקטוריון באותו מועד, PTC חלוקת דיבידנד בסך של כ- 1.5 מיליון ש"ח. (כ- 0.4 מיליון דולר), חלקו של המיעוט 0.7 מיליון ש"ח (כ- 0.2 מיליון דולר). הדיבידנד שולם במהלך חודש מרס, 2025.

ביום 8 במרס, 2026, אישר דירקטוריון באותו מועד, PTC חלוקת דיבידנד חלוקת דיבידנד בסך של 2 מיליון ש"ח (כ- 0.6 מיליון דולר), חלקו של המיעוט 1 מיליון ש"ח (כ- 0.3 מיליון דולר). הדיבידנד ישולם בחודש אפריל, 2026.

(ג)

בחודש אוקטובר 2024, חתמה סקי דיל על הסכם לרכישת 100% ממניות מלון נוסף באיטליה (VILA ROSA SRL) בתמורה לסך של כ- 2.8 מיליון אירו (3.2 מיליון דולר), בנוסף שכרה את המלון לעונת חורף 2024-2025 בסך של 120 אלפי יורו נוספים, מימון העסקה התבצע ממקורות עצמאיים, 0.5 מיליון יורו (כ- 0.6 מיליון דולר) שולמו כפיקדון לנאמן בחודש אוקטובר, 2024, אשר שמשו כמקדמה על חשבון הרכישה יתרת תמורת הרכישה שולמה ב-30 באפריל, 2025 עם העברת הזכויות על המלון. הרכישה התבצעה באמצעות מימון בסך 1.9 מיליון יורו (כ- 2.1 מיליון דולר) שהעניקה סקי דיל לחברת הבת הרוכשת. במועד האיחוד כאמור, הקצתה סקי דיל את ההפרש בין התמורה ששולמה לנכסים מזוהים נטו שאוחדו לסעיף רכוש קבוע (בית המלון).  
השווי ההוגן של הנכסים המזוהים וההתחייבויות המזוהות של פעילות המלון נכון ליום ה- 30 באפריל, 2025:

שווי הוגן אלפי דולר ארה"ב	עלות הרכישה מזומן
3,244	
<u>3,244</u>	סה"כ עלות הרכישה
	<u>הקצאת עלויות הרכישה</u>
14	לקוחות
5	חייבים
3,226	רכוש קבוע, נטו
(35)	זכאים ויתרות זכות
(2)	ספקים
<u>3,208</u>	סה"כ הון נרכש
	<u>עודפי עלות הנובעים מהרכישה</u>
36	רכוש קבוע, נטו
<u>36</u>	סה"כ עודפי עלות הנובעים מהרכישה

באור 9: - השקעות בחברות מוחזקות (המשך)

א. השקעות בחברות מאוחדות (המשך)

1. מידע בדבר חברות בנות המוחזקות על ידי החברה וחברת הבת (המשך)

במהלך חודש מרס 2024, הכריזה סקי דיל בע"מ המוחזקת בשיעור של 51% על ידי ישראיר תעופה, על חלוקת דיבידנד בסך של 8 מיליון ש"ח (כ- 2.2 מיליון דולר), חלקו של המיעוט 3.9 מיליון ש"ח (כ- 1.2 מיליון דולר), מחצית הסכום שולמה בחודש מרס 2024 והיתרה שולמה בחודש מאי 2024.

במהלך חודש מאי, 2024 הכריזה וחילקה דיבידנד נוסף בסך של כ- 7 מיליון ש"ח (כ- 1.9 מיליון דולר) חלקו של המיעוט 3.4 מיליון ש"ח (כ- 0.9 מיליון דולר).

במהלך חודש אוגוסט, 2024, הכריזה על חלוקת דיבידנד נוספת בסך 4.2 מיליון ש"ח (כ- 1.1 מיליון דולר), חלקו של המיעוט 2.1 מיליון ש"ח (כ- 0.5 מיליון דולר), הדיבידנד שולם בחודש אוקטובר, 2024.

ביום 14 במאי, 2025, הכריזה סקי דיל בע"מ על חלוקת דיבידנד בסך של 10 מיליון ש"ח (כ- 2.8 מיליון דולר), חלקו של המיעוט 4.9 מיליון ש"ח (כ- 1.4 מיליון דולר). הדיבידנד שולם במהלך חודש מאי, 2025.

ביום 11 במרס, 2026, הכריזה סקי דיל בע"מ על חלוקת דיבידנד בסך של 10 מיליון ש"ח (כ- 3.2 מיליון דולר), חלקו של המיעוט 4.9 מיליון ש"ח (כ- 1.6 מיליון דולר). הדיבידנד שולם במהלך חודש מרס, 2026.

(ד) ביום 12 בפברואר 2024, במסגרת תכנית רה-ארגון חתמה ישראיר על הסכם עם טיקטיק חבילות ספורט והופעות בע"מ (להלן: "טיקטיק הישנה"), לפיו מכרה 51% מההון המונפק והנפרע של חברת טיקטיק תיירות ספורט והופעות בע"מ, במועד חתימת ההסכם ישראיר העבירה לטיקטיק הישנה במועד ההשלמה את המניות הנמכרות כשהן נקיות וחופשיות ואת שטרי ההון, בתמורה של 800 אלף ש"ח. החל מהרבעון הראשון של שנת 2024 הפסיקה ישראיר לאחד את תוצאות טיקטיק, סך תמורת המכירה הסתכם לכ- 0.2 מיליון דולר, הרווח ממימוש ההשקעה הסתכם לסך של 25 אלפי דולר.

(ה) במהלך חודש מאי, 2024 פורקה חברת הבת המאוחדת ישראבן בע"מ, סך ההפסד ממחיקת ההשקעה הסתכם לכ- 27 אלף דולר.

(ו) ביום 7 בפברואר 2023, חתמה ישראיר על הסכם לפיו רכשה 50% מההון המונפק והנפרע של חברת Bird Aviation Ltd. (להלן: "Bird Aviation"/"Bird"), אשר מקום התאגדותה ומושבה בלרנקה בקפריסין, לאחר השלמת העסקה חברת Bird Aviation הוחזקה באחזקה שווה על ידי ישראיר ועל ידי חברת Bird Aerosystems Ltd. אשר תחזיק ב-50% הנוספים מההון המונפק והנפרע של חברת Bird Aviation (להלן: "Bird Aerosystems"). חברת Bird Aviation הינה חברה העוסקת במתן שירותי תחזוקה למטוסי סילון (MRO). Bird Aviation מתמחה בתחזוקה כבדה וקלה (תחזוקת ליין) של מטוסי Airbus A320, בזהה לצי המטוסים של ישראיר, כאשר בבעלות חברת Bird Aviation מספר רישיונות תחזוקתיים, לרבות Part-145 האירופאי והישראלי. כמו כן, חברת Bird Aviation מעניקה שירותי Redelivery והסבת מטוסים. בהתאם להסכם רכישת המניות, חברת Bird Aviation תקצה לחברה מניות ששיעורן יהווה 50% מההון המונפק והנפרע של Bird Aviation, בדילול מלא, בתמורה לסך של 3 מיליון אירו במזומן וכן להזרמה של 1.5 מיליון אירו אשר שולמו לחברה Bird Aviation כהלוואת בעלים (להלן ביחד תמורת הקצאת המניות והלוואת הבעלים של ישראיר: "התמורה"). ההשקעה כאמור טופלה בדוחות הכספיים החל מרבעון הראשון של שנת 2023, במסגרת סעיף השקעה בחברות כלולות (שליטה משותפת).

באור 9: - השקעות בחברות מוחזקות (המשך)

א. השקעות בחברות מאוחדות (המשך)

1. מידע בדבר חברות בנות המוחזקות על ידי החברה וחברת הבת (המשך)

ביום 25 ביוני 2024 חתמה ישראייר, על הסכם מחייב מפורט לרכישת השליטה ב Bird Aviation כאמור ("ההסכם"). על פי ההסכם שנחתם העסקה כוללת שני שלבים כדלקמן:

בשלב הראשון, רכשה ישראייר מ- Bird Aerosystems (להלן "המוכרת") 25% מההון המונפק והנפרע של Bird Aviation בתמורה לסך של כ- 2.3 מיליון אירו (2.4 מיליון דולר), אשר שולמו בסמוך לאותו מועד, כך שבתום השלב הראשון מחזיקה ישראייר ב- 75% מההון המונפק והנפרע של Bird כחלק מהרכישה בשלב הראשון, קבלה ישראייר זכות למינוי שני דירקטורים נוספים מטעמה ב- Bird כך ש- 4 מתוך 6 הדירקטורים בה יהיו מטעם ישראייר וכן יו"ר הדירקטוריון שימונה יהיה נציג ישראייר. כמו כן, ביחס לחלק מהלוואות בעלים אשר ניתנה ל Bird Aviation על ידי המוכרת ועל ידי ישראייר ("הלוואות הבעלים") נקבע ההסדר כדלקמן אשר הינו חלק מהשלב הראשון:

1. ישראייר רכשה מהמוכרת סך של כ-482 אלפי אירו (531 אלפי דולר) מתוך הלוואות הבעלים המיוחסת למוכרת במועד החתימה על ההסכם.

2. במועד החתימה על ההסכם הומרו סך של 850 אלף אירו (909 אלפי דולר) מתוך הלוואות הבעלים המיוחסת למוכרת לזכות לקבלת שירותים, קרי Bird Aviation תעניק למוכרת זכות לקבלת שירותי תיקונים, תחזוקה וכדומה בשווי של 850 אלפי אירו אשר תעמוד לתקופה בת 7 שנים ממועד החתימה על ההסכם, בכפוף לתנאי ההסכם סכום מקסימלי לניצול בשנה עומד על 500 אלף יורו.

3. במועד החתימה על ההסכם התחייבה Bird Aviation לפרוע סך של 150 אלף אירו (161 אלפי דולר) לכל צד (המוכרת וישראייר) מתוך הלוואות הבעלים. ליום 31 בדצמבר, 2024 פרעה Bird Aviation את חלקה של ישראייר, וטרם פרעה את חלקה של Bird Aerosystems. ליום 31 בדצמבר, 2024 פרעה Bird Aviation את חלקה של Bird Aerosystems. יתרת הלוואות הבעלים ליום 31 בדצמבר, 2025 בסך של כ- 1.7 מיליון אירו מיוחסת לישראייר בלבד, וצפויה להיפרע כסדרה בהתאם ללוח הסילוקין שנקבע במסגרת הסכם הרכישה משנת 2023. ב 5 תשלומים שנתיים שווים החל משנת 2026, ליום פרסום הדוח פרעה Bird Aviation סך של כ- 0.25 אלפי אירו (תשלום 1 מתוך 5).

השלב השני, הושלם שנה מהשלמת השלב הראשון, לפיו רכשה ישראייר מהמוכרת 12.5% נוספים מההון המונפק והנפרע של Bird Aviation בתמורה לסך של 1.375 מיליון אירו (1.5 מיליון דולר) אשר ישולמו בסמוך לאותו מועד, כך שבתום השלב השני צפויה ישראייר להחזיק ב-87.5% מההון המונפק והנפרע של Bird Aviation במסגרת השלב השני, תקבל ישראייר זכות למינוי דירקטור נוסף מטעמה ב-Bird.

ביום 1 באפריל 2025, אישר דירקטוריון החברה שינוי במתווה העסקה, לפיו לבקשת המוכרת יוקדם תשלום התמורה בגין רכישת 12.5% נוספים מההון המונפק והנפרע של Bird Aviation אשר היה עתיד להשתלם במסגרת השלב השני של ההסכם על ידי ישראייר במהלך חודש יוני 2025 ליום 2 באפריל, 2025. בתמורה להקדמת תשלום התמורה, סוכם בין הצדדים כי סכום התמורה המקורי בגין רכישת 12.5% הנוספים מההון המונפק והנפרע כאמור, אשר עמד על סך של כ- 1.375 מיליון אירו, יעודכן, כך שיעמוד כעת על סך של כ- 1.343 מיליון אירו, (כ-1.450 מיליון דולר) בתוספת ריבית שנתית בשיעור של 3% הנצברת מיום החתימה על ההסכם) אשר ישולמו בסמוך לאותו מועד, בכפוף להתקיימות תנאים הנגזרים מביצועי Bird במהלך התקופה שעד לכניסתה של האופציה לתוקף.

באור 9: - השקעות בחברות מוחזקות (המשך)

א. השקעות בחברות מאוחדות (המשך)

1. מידע בדבר חברות בנות המוחזקות על ידי החברה וחברת הבת (המשך)

כמו כן, נקבע כי אופציית ה-PUT שניתנה למוכרת למימוש שנתיים לאחר השלב השני, במסגרתה תוכל לחייב את ישראיר לרכוש ממנה את יתרת ההון המונפק והנפרע שנותר בבעלותה, בשיעור של כ- 12.5% תוקדם ליום 2 במרס 2027 (חלף 25 ביוני, 2027, המועד המקורי, תקופה של חודש טרם חלוף שנתיים לאחר השלב השני).

לאור האמור הכירה ישראיר בהתחייבות בגין אופציית המכר לזכויות שאינן מקנות שליטה וכן התמורה העתידית שתשולם בגינה במידה ותמומש, אשר הסתכמה במועד הרכישה בסך של 1,786 אלפי דולר, וזאת חלף הכרה בזכויות שאינן מקנות שליטה כחלק מההון המאוחד של הקבוצה. יתרת שווי ההתחייבות בגין אופציית המכר לזכויות שאינן מקנות שליטה, וכן התמורה העתידית שתשולם עומדת על סך של 1,970 אלפי דולר ו- 1,841 אלפי דולר ליום 31 בדצמבר, 2025 ו- 31 בדצמבר 2024 בהתאמה.

החל מהרבעון השלישי לשנת 2024, הפעילות הנובעת מחברת Bird מופיעה תחת מגזר תחזוקת מטוסים. מימון הרכישה כאמור בוצע ממקורותיה העצמיים של ישראיר. במועד האיחוד כאמור, הקצתה ישראיר את ההפרש בין התמורה ששולמה לנכסים מזוהים נטו שאוחדו ואת היתרה העודפת לנכסים בלתי מוחשיים מזוהים והיתרה העודפת ולמוניטין, על פי הערכת שווי על ידי מעריך שווי חיצוני ביחס לשווי ההוגן של הנכסים המזוהים וההתחייבויות המזוהות של החברה הנרכשת. במסגרת רכישת השליטה הכירה ישראיר במהלך הרבעון השני של 2024 ברווח מעליה לשליטה בסך של כ- 0.7 מיליון דולר, אשר נכללו במסגרת סעיף הכנסות אחרות.

ב- 2024 אישר דירקטוריון Bird הקמה של האנגר נוסף בקפריסין, אשר ישמש האנגר זמני לטיפול במטוסים, במטרה להרחיב את מערכי הייצור ולאור הצורך הגובר בשוק לטיפול במטוסים. העלות הכוללת של הקמת האנגר כאמור הסתכמה לסך של כ- 2.1 מיליון אירו מתוכם סך של כ- 1.2 מיליון יורו מומנו ממקורותיה העצמיים של Bird והיתרה בסך 0.9 מיליון יורו מומנו באמצעות הלוואה שהוענקה בחודש אוקטובר 2024 מחברת הבת ישראיר תעופה לתקופה של 5 שנים בתנאים הדומים לאלו שהתקבלו ממוסדות בנקאיים הנושאת ריבית מקובלת בשוק, ההאנגר הזמני כאמור החל פעילות מחודש נובמבר 2024. יתרת הלוואת הבעלים ליום 31 בדצמבר, 2025 הינה בסך של כ- 0.8 מיליון אירו.

במהלך 2025 אישר דירקטוריון Bird הקמה של האנגר נוסף בקפריסין, האנגר הרביעי ישמש אף הוא כמבנה לטיפול במטוסים, וזאת לאור הצורך הגובר בשוק לטיפול במטוסים ובמטרה להרחיב את מערכי הייצור של החברה. העלות הכוללת של הקמת האנגר זה צפויה להסתכם לסך של כ- 3.5 מיליון אירו (כ- 4.1 מיליון דולר). מתוך סכום זה, כ- 2.5 מיליון אירו (כ- 2.8 מיליון דולר) מומנו ממקורותיה העצמיים של החברה. בעוד הסכום הנותר, בסך כ- 1.0 מיליון אירו (כ- 1.1 מיליון דולר), מומנו באמצעות הלוואה מהחברה האם, ישראיר תעופה שהוענקה בחודש נובמבר, 2025 לתקופה של חמש שנים, בתנאים הדומים לאלו שהתקבלו ממוסדות בנקאיים הנושאת ריבית מקובלת בשוק.

האנגר החל את פעילותו לקראת תום שנת 2025 ואלו המחסנים הנוספים שיוקמו בנייתם צפויה להסתיים במהלך 2026. נכון ליום 31 בדצמבר, 2025, שילמה Bird סך של כ- 2.1 מיליון אירו (כ- 2.4 מיליון דולר), מתוך ההשקעה הצפויה כאמור לעיל.

באור 9 - השקעות בחברות מוחזקות (המשך)

א. השקעות בחברות מאוחדות (המשך)

1. מידע בדבר חברות בנות המוחזקות על ידי החברה וחברת הבת (המשך)

השווי ההוגן של הנכסים המזוהים וההתחייבויות המזוהות של פעילות BIRD במועד הרכישה:

שווי הוגן למועד הרכישה אלפי דולר ארה"ב	עלות הרכישה
2,425	מזומן
1,409	תמורה נדחית
1,786	אופציית PUT לזכויות שאינן מקנות שליטה
176	הטבה בגין להלוואת בעלים וקו אשראי
5,270	שווי הוגן השקעה קודמת
<b>11,066</b>	<b>סך עלות הרכישה</b>

	הקצאת עלויות רכישה
33	מזומנים ושווי מזומנים
3,038	לקוחות
1,025	חייבים
1,202	מלאי
1,707	רכוש קבוע, נטו
3,547	נכסי זכות שימוש
(356)	אשראי מבנקים
(1,584)	זכאים ויתרות זכות
(2,673)	הלוואות בעלים
(3,859)	התחייבויות בגין חכירה
(1,954)	ספקים
<b>126</b>	<b>סה"כ הון נרכש</b>

	עודפי עלות הנובעים מהרכישה
9,660	רישיונות
(1,207)	התחייבות למס נדחה
1,848	מוניטין
311	שווי הוגן חכירות
193	מס נדחה בגין הפסדים מועברים
55	קווי אשראי
80	הלוואת בעלים
<b>10,940</b>	<b>סה"כ עודפי עלות</b>

באור 9: - השקעות בחברות מוחזקות (המשך)

א. השקעות בחברות מאוחדות (המשך)

1. מידע בדבר חברות בנות המוחזקות על ידי החברה וחברת הבת (המשך)

(ז) במהלך חודש מאי, 2024 הכריזה וחילקה טיילת טרוול טורס שותפות מוגבלת המוחזקת בשיעור של 100% דיבידנד/חלוקה לשותפים סך כ- 0.5 מיליון ש"ח (0.1 מיליון דולר). ביום ה- 11 במרס, 2025, אישר דירקטוריון השותפות חלוקה נוספת בסך של כ- 2 מיליון ש"ח (0.55 מ' דולר), שולמו במהלך חודש מרס 2025.

ביום 25 בפברואר, 2025 נחתם הסכם לרכישת פעילות טיילת טרוול טורס שותפות מוגבלת (להלן "השותפות") וחברת טיילת ש.כ. בע"מ (להלן "השותף הכללי"), במסגרתו חברת הבת, ישראיר רכשה את הפעילות הקמעונאית לרבות הנכסים הבלתי מוחשיים המיוחסים לפעילות זו, ובכלל זה ידע, ניסיון, קשרים עסקיים, רשימת לקוחות וספקים לרבות פרטי קשר, תוכניות, רשימת דיוור וכל נכס פיזי או קניין רוחני שבבעלות השותפות או שנעשה בו שימוש במהלך עסקיה, לצורך התייעלות וחיסכון בעלויות, בתמורה לסך של כ- 1.3 מיליון דולר (בהתאם לטיוטת הערכת השווי ליום 31 בדצמבר 2024, אשר חושבה על ידי יועץ חיצוני בלתי תלוי מיום 12 בפברואר 2025), התמורה כאמור שולמה על ידי ישראיר במזומן לשותפות.

התמורה נקבעה על בסיס תוצאות 2024 של השותפות אשר אושרו על ידי השותף הכללי במהלך חודש מרס 2025. כל הפעילות הועברה ברבעון הראשון של שנת 2025. הפעילות הקמעונאית תפעל תחת המותג "ישראיר תיירות בוטיק". יצוין כי ערב השלמת העסקה ישראיר מחזיקה 100% במישרין ובעקיפין בשותפות.

בעקבות ההסכם להעברת הפעילות הקמעונאית לישראיר שנחתם ביום 25 בפברואר 2025, ונוכח הפסקת הפעילות הסיטונאית כבר בשנת 2023, הוחלט על הפסקת פעילות השותפות עד סוף שנת 2025, חיסולה ופירוקה ייעשה לא יאוחר מיום 31 בדצמבר 2026. עד ליום זה יחולקו יתרות המזומנים לישראיר.

ב. השקעות בחברות כלולות

1. פרטים בדבר דיבידנדים מחברות מאוחדות:

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר			
2023	2024	2025	
אלפי דולר ארה"ב			
282	2,660	1,444	סקי דיל בע"מ
-	-	208	פי. טי. סי. - פיפל טרוול קלוור בע"מ
212	-	-	טיק טיק חבילות ספורט והופעות בע"מ
548	-	236	דרכים טרוול יש.דא. שותפות מוגבלת
-	134	549	טיילת טרוול טורס שותפות מוגבלת
<b>1,042</b>	<b>2,794</b>	<b>2,437</b>	

באור 9: - השקעות בחברות מוחזקות (המשך)

ב. השקעות בחברות כלולות (המשך)

2. סכומי דיבידנד מחברות מאוחדות ששולמו לבעלי הזכויות שאינן מקנות שליטה

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר			
2023	2024	2025	
אלפי דולר ארה"ב			
271	2,555	1,388	סקי דיל בע"מ
-	-	204	פי. טי. סי. - פיפל טרוול קלוור בע"מ
203	-	-	טיק טיק חבילות ספורט והופעות בע"מ
474	2,555	1,592	
526	-	227	דרכים טרוול יש.דא. שותפות מוגבלת (*)
1,000	2,555	1,819	

(\*) דיבידנד לבעלי מניות המיעוט אינו מוצג במסגרת זכויות המיעוט בשל החזקה באופציות CALL/PUT. ראה 9(א)(1)(ב).

3. מידע תמציתי בדבר חברות המטופלות לפי שיטת השווי המאזני (ללא התאמה לשיעורי הבעלות המוחזקים בידי הקבוצה)

רווח המיוחס לבעלים של החברה	רווח לשנה	הכנסות	סך התחייבויות	סך נכסים	שיעור בעלות בהון %	
אלפי דולר ארה"ב						
						2025
1,281	2,512	22,247	10,019	16,251	51%	המילניום השלישי תיירות ונופש החזקות בע"מ (ב)
2,096	8,384	8,321	29,727	102,801	25%	מלונות בראון (ג)
3,377						
						2024
811	1,590	17,504	8,504	14,023	51%	המילניום השלישי תיירות ונופש החזקות בע"מ (ב)
(414)	(1,657)	12,333	31,383	104,021	25%	מלונות בראון (ג)
248	495	10,410	9,518	9,645	50%	Bird Aviation Ltd. (א)
644						

4. דיבידנד מחברות מוחזקות

31 בדצמבר		
2024	2025	
אלפי דולר ארה"ב		
1,217	904	המילניום השלישי תיירות ונופש החזקות בע"מ
-	25	מלונות בראון
1,217	929	

באור 9: - השקעות בחברות מוחזקות (המשך)

א. השקעות בחברות כלולות (המשך)

5. הרכב

31 בדצמבר	
2024	2025
אלפי דולר ארה"ב	
10,727	14,013
14,381	17,395
<u>25,108</u>	<u>31,408</u>

השקעות בשיטת השווי המאזני  
אגרות חוב לחברות כלולות

א. תוצאות Bird Aviation Ltd נכללו לפי שיטת השווי המאזני עד למועד העלייה לשליטה ב-30 ביוני, 2024. נתוני המאזן מציגים יתרות ליום 30 ביוני, 2024. ערב עלייה לשליטה. למידע נוסף ראה גם ביאור 9(א)(1)(ו) לעיל. נתוני הכנסות ורווח לתקופה, משקפים את נתוני BIRD לתקופה של 6 חודשים שהסתיימה ביום 30 ביוני, 2024.

ב. במהלך חודש אוגוסט, 2024 הכריזה וחילקה חברה כלולה, המילניום השלישי תיירות ונופש החזקות בע"מ על חלוקת דיבידנד בסך 8.9 מיליון ש"ח חלק ישראייר עומד על כ- 4.5 מיליון ש"ח (כ- 1.2 מיליון דולר). ביום 12 במרס, 2025, הכריזה מילניום חלוקה דיבידנד נוספת בסך של כ- 6.5 מיליון ש"ח חלק ישראייר עומד על כ-3.3 מיליון ש"ח (כ- 0.9 מיליון דולר), אשר שולמו בחודש מרס, 2025. ביום 8 במרס, 2026, הכריזה מילניום על חלוקה דיבידנד נוספת בסך של כ- 8 מיליון ש"ח חלק ישראייר עומד על כ- 4.1 מיליון ש"ח (כ- 1.3 מיליון דולר), אשר שולמו עד סוף חודש מרס, 2025.

ג. ביום 29 ביוני 2023, הושלמה העסקה בין ישראייר לבין ABERTILO המוחזקת על ידי קבוצת אראונדטאון וקבוצת RIGITO להלן ביחד: "הקבוצות" וזאת לאחר שהצדדים עמדו במלוא התנאים המתלים שנקבעו. כפועל יוצא מהעסקה, מחזיקה ישראייר ב-25% מההון המונפק והנפרע של 5 חברות המחזיקות נכסים מלונאים שונים, הממוקמים ברחבי יוון, ובשיעור של 25% מההון המונפק והנפרע של 4 חברות תפעול אשר מתפעלות 4 מהנכסים המלונאים האמורים כאשר ארבעת הנכסים המלונאים האמורים יפעלו בנייה של קבוצת בראון תחת המותג של מלונות בראון (להלן 5 הנכסים המלונאים ו-4 חברות הניהול, ביחד: "מלונות בראון"). ההבנות המסחריות בין ישראייר לבין הקבוצות הושגו כבר במזכר כוונות (להלן "מזכר הכוונות") שנחתם ביום 30 ביוני, 2021 שנה בה חווה העולם את התמשכות מגפת הקורונה והשפעותיה, כאשר עולם התעופה והתיירות הושבת כמעט לחלוטין ויזמים וחברות אשר להם יתרות מזומנים ניצלו את מצב השוק וחיפשו הזדמנויות עסקיות אסטרטגיות ושיתופי פעולה. במסגרת העסקה נקבע מנגנון תמורה לפיו ישראייר תרכוש את חלקה במלונות בראון כאמור לעיל לפי העלות של המוכרים אשר כוללת בין היתר את עלות רכישת המלונות, עלויות שיפוץ, עלויות מימון וכו'. מיום מזכר הכוונות, למרות ששווי הנכסים הושבח, בשל מנגנון התמורה שנקבע, לא בוצע כל עדכון למחיר.

הסכם שיתוף הפעולה

יצוין כי בנוסף להסכם בעלי המניות, הצדדים חתמו על הסכם שיתוף פעולה מעודכן. כאשר העדכונים המהותיים מפורטים כדלקמן:  
בקשר עם מימון שיתוף הפעולה. אזי בהמשך לאמור בדיווחים הקודמים, הרי שהוחלט על ידי הצדדים, כי עד אשר הנכסים המלונאיים ישופצו ויחלו לפעול, כל העלויות השוטפות והשיפוץ ימומנו על ידי בעלי המניות, פרו ראטה לאחזקותיהם. החל מהמועד שבו הנכס יחל לפעול, אזי אלו יפעלו לקבל מימון כאמור ממוסדות פיננסיים מוכרים, בתנאי שוק, כאשר כל הצדדים יעשו מאמצים סבירים לקבלת מימון כאמור, ככל שיידרש

באור 9: - השקעות בחברות מוחזקות (המשך)

ב. השקעות בחברות כלולות (המשך)

על ידי חברי הדירקטוריון של אילו מהחברות המשותפות. הצדדים האריכו מעת לעת את תאריך השלמת העסקה, כאשר העדכון האחרון נחתם ביום 27 במרס, 2023, לפיו סוכם כי מועד הסגירה יהיה ב 5 באפריל, 2023 כאשר מנגנון הסגירה ייקבע בהמשך בין הצדדים. ביום 20 במרס, 2023 התקבל האישור לפטור מניכוי במקור עבור התמורה בעסקה. מועד השלמת העסקה הסופי נקבע ל 30 ביוני, 2023, עם השלמת העברת התמורה במלואה. ההשקעה כאמור מטופלת בדוחות הכספיים החל מהרבעון השני של 2023, ולאחר העברת התשלום במלואו, במסגרת השקעות בחברות מוחזקות המטופלות לפי שיטת השווי המאזני.

במועד השלמת העסקה, 30 ביוני, 2023, שילמה ישראיר את התשלום האחרון בתמורה לאחזקתה במלונות בראון, בסך של 5.3 מיליון אירו. כאשר הסך הכולל ששולם עבור מלונות בראון בהתאם למנגנון שנקבע עמד על סך מצטבר של כ-15.3 מיליון אירו. עם השלמת עסקת הרכישה, לצורך הערכות שווי הנכסים ולצורך ביצוע הקצאת הרכישה בגין רכישת המניות, פנתה ישראיר ליועצים חיצוניים בלתי תלויים, ובהתאם להקצאה שהתקבלה רשמה ישראיר רווח מרכישה הזדמנותית בסך של כ 3.5 מיליון דולר. הרווח מרכישה הזדמנותית כאמור נובע בעיקר מרכוש קבוע. יצוין כי מעריך השווי החיצוני אשר ביצע הערכות שווי לנכסים המלונאים קיבל נתונים אודות העסקה. כמו כן, מעריך השווי החיצוני העריך את שווי הנכסים המלונאים תוך שימוש בגישת ההכנסות, במסגרתה יושמה שיטת היוון תזרימי המזומנים (DCF).

כאמור לעיל, התנאים המסחריים לעסקה נקבעו בחודש מאי 2021, בעת שהשוק היה מצוי באי וודאות משמעותית עקב מגפת הקורונה, משכך שיטת ה-DCF אשר מתבססת על נתוני שוק עדכניים והנחות עדכניות למועד השלמת העסקה נמצאה מתאימה שכן היא משקפת את תנאי השוק והמצב הקיים למועד השלמת העסקה. כן יובהר כי שיעור ההיוון הנכלל בהערכות השווי כאמור הינו 7.5% בשנה. עליית הערך כאמור, מתייחסת הן לתקופת הזמן שחלפה והן לשינויים המשמעותיים שעברו הנכסים בתקופה שקדמה למועד השלמת העסקה.

להלן ריכוז חישוב השפעת ההשקעה בחברה הכלולה וחישוב הרווח בדוחות החברה כתוצאה מהשלמת עסקת הרכישה:

אלפי דולר 2023	עלות הרכישה
5,839	תמורה ששולמה בגין המניות
9,404	התחייבויות לבעלי המניות
289	עלויות עסקה נוספות
988	התחייבויות בגין שיווק חדרים
16,520	סך עלות הרכישה
21,086	הקצאת עלות הרכישה
(2,461)	רכוש קבוע
4,459	נכסים פיננסיים, נטו
(76)	הסכמי ניהול
(3,035)	נכסי הון חוזר, נטו
19,973	התחייבויות מס נדחה
3,453	נכסים מזוהים, נטו שנרכשו
	רווח מרכישה במחיר הזדמנותי

נכון למועד אישור הדוחות הכספיים התקבלה הערכת שווי סופית על ידי מעריך שווי חיצוני ביחס לשווי ההוגן של הנכסים המזוהים נטו שנרכשו.

באור 9: - השקעות בחברות מוחזקות (המשך)

ב. השקעות בחברות כלולות (המשך)

חברות הנכס מטופלות במסגרת תקן נדל"ן להשקעה (IAS40), ובהתאם הנכסים כאמור משוערכים כל חצי שנה, הערכת השווי ליום 31 בדצמבר, 2025 בוצעה על ידי מעריך שווי חיצוני. בתקופת הדוח רשמה החברה על פי חלקה -25% הכנסות משערוך נכסי הנדל"ן בסך של כ- 3.3 מיליון דולר (למידע נוסף ראה גם הסבר בדבר מכירה והחלטה על הפסקת הפעילות של חברות התפעול), אשר כלולים במסגרת הכנסות מרווחי חברות כלולות. שיעור ההיוון הנכלל בהערכות השווי כאמור הינו 7.5% בשנה. כמו כן, מעריך השווי החיצוני העריך את שווי הנכסים המלונאים תוך שימוש בגישת ההכנסות, במסגרתה יושמה שיטת היוון תזרימי המזומנים (DCF).

ביום 24 בנובמבר 2023, קיבלה החברה עדכון מבעלי השליטה בנכסים, כי במלון - Isla Brown Chania, ישנה התקדמות בתוכניות פיתוח לקראת העונה הבאה והתקדמות בחתימה על הסכם זיכיון עם מותג בינלאומי "הילטון" תחת המסגרת של מותג "Curio Collection". תוכנית הפיתוח כוללת הרחבה של הנכס והגדלת הקיבולת של מקומות לינה וארוחת בוקר וכן את עלות המיתוג מחדש עם שיפורים כלליים לאזורים המשותפים.

הפתיחה המחודשת של המלון המשודרג עם המותג הבינלאומי נערכה במאי 2024. ביום 5 בפברואר 2024 החל שיתוף פעולה לטובת שילוב המותג הבינלאומי של "הילטון" בבתי המלון של "בראון" שביוון, ובין היתר, במלון שבבעלות ישראיר בכרתים. ישראיר מעריכה כי שיתוף הפעולה יביא להעלאה משמעותית במחיר לחדר ובשיפור ערוצי ההפצה של רשימת מלונות "בראון", לרבות המלון בכרתים.

מכירה וסגירה של חברות התפעול

בחודש ינואר 2025, ישראיר (25% זכויות מיעוט) ושותפיה במיזם המשותף חתמו על הסכמי שכירות ארוכי טווח עם קבוצת קנדה ישראל עבור נכסי המלונאות הממוקמים במרכז אתונה ואוויה. במקביל השלים המיזם המשותף את מכירת שתי החברות התפעוליות המשותפות (Brown and Blue & Brown Museum) תמורת אירו אחד (€1) ונחתם הסכם חכירה בטוחה לטווח ארוך עם קנדה ישראל. במסגרת העסקה הווננו כל ההלוואות שעמדו בעבר על ידי חברות הפעלה אלו (חלקה של ישראיר בקרן ובריבית המצטברת: כ-0.4 מיליון אירו). כמו כן, בוטלה ההתחייבות המוקדמת של ישראיר לקדם חדרי מלון ביחס לנכסים הרלוונטיים, בשל העסקה כאמור, רשמה ישראיר תעופה הפסד ב-2025 בסך של 0.2 מיליון דולר.

בנוסף, ביחס למלון אוויה, ישראיר ושותפתה למיזם המשותף רכשו את פארק המים הסמוך תמורת כ-905 אלפי אירו (חלקה של ישראיר: 226 אלפי אירו), הממומן באמצעות אגרות חוב נושאות ריבית לחמש שנים הנושאת ריבית בשיעור של 6.2%. עסקה זו אושרה על ידי דירקטוריון ישראיר ב-13 במרס 2025, וצפויה לשפר את הערך והביצועים של נכסי המלונות היווניים של הקבוצה

ביום 1 באפריל, 2025 הופסק הסכם החכירה וחכירת המשנה הקיימת עם המפעילה הנוכחית, קבוצת בראון, בחברת הניהול Kubik, חברת הנכס של Kubik חתמה על הסכמי שכירות חדשים וחכירת משנה חדשה עם צד ג' שאינו צד קשור (רשת Casual Hotels מספרד). תוקפו של ההסכם החל מחודש יוני, 2025, במסגרתו בוטלה ההתחייבות המוקדמת של ישראיר לקידום חדרי המלון ביחס לנכס הרלוונטי.

ביום 28 ביולי, 2025 נחתם הסכם חכירה חדש עם מפעיל מלונות מוביל ביוון. לחברת הניהול Chania, החכירה תיכנס לתוקף לאחר קיום או ויתור תנאים מתלים. למפעיל ניתנה אופציה לרכישת חברת התפעול עד ליום 31 בדצמבר, 2025 תמורת אירו אחד (€1) או לפעול באמצעות חברת ניהול חדשה שתוקם על ידו. ליום פרסום הדוח, עדכן המפעיל כי אין בכוונתו לממש את האופציה שניתנה לו לרכישת חברת התפעול Chania, לפיכך נמחקה ההשקעה בחברת הניהול וישראיר תעופה הפסד נוסף בשנת 2025 בסך כ- 0.7 מיליון דולר.

באור 9: - השקעות בחברות מוחזקות (המשך)

ב. השקעות בחברות כלולות (המשך)

בשנת 2025 השקיעה ישראייר סך של כ- 0.7 מיליון אירו, חלקה של ישראייר בתוכנית הפיתוח של בתי המלון, ההשקעות כאמור נרשמו אף הן כנגד אגרות חוב לחברה כלולה, מנגד נפרעו אגרות חוב בסכום כולל של כ- 0.2 מיליון דולר, בשנת 2024 השקיעה ישראייר סך של כ- 1.2 מיליון אירו, בשנת 2023 לאחר מועד הרכישה השקיעה ישראייר סך של כ- 3.6 מיליון דולר, אגרות החוב כאמור נושאות ריבית שנתית של כ- 5.0%-6.2%, ויועמדו לפירעון בחלוף 5 שנים, או בהתאם להחלטת דירקטוריון.  
נכון ליום 31 בדצמבר, 2025 יתרת האגרות החוב לחברות כלולות 17.7 מ' דולר (מתוכם סך של כ- 2.0 מיליון דולר מהווים ריבית צבורה מיום השלמת העסקה).

הסכם מימון בנקאי

ביום 28 בפברואר, 2024 עדכן נציג בעלי השליטה של חברות הנכסים המלוונאיים ביוון, כי הינם במשא ומתן מתקדם בלתי מחייב עם תאגיד בנקאי יווני, במסגרתו תבצע הליך של מימון מחדש, בליווי התאגיד הבנקאי ל-4 מתוך 5 חברות הנכס בהם שותפה ישראייר ביוון, בסך כולל של כ-42 מיליון אירו (לפני עלויות מימון ויועצים). הבנק המממן ביקש לשעבד את נכסי הנדל"ן שבבעלות החברות הנ"ל כחלק ממתווה המימון המוצע. התמורה במסגרת המימון מחדש תשמש לפירעון חוב בנקאי והעמדת חוב בנקאי חדש לתקופה של 10 שנים.

כתוצאה מהליך המימון מחדש, חלק מהמזומנים שצפויים להתקבל אגב המימון מחדש ישמשו לפירעון השקעות הבעלים/אג"ח חברות כלולות (אגרות חוב - קרן + ריבית), האמור מותנה בחתימה על הסכם מול הבנקים המממנים. חלקה של ישראייר מוערך בכ- 5.5 מיליון אירו (כ- 6.5 מיליון דולר) לפני מס, בגין הפירעון המיוחס להכנסות הריבית, אשר צפוי להתקבל במהלך 2026.

ביום 20 במרס, 2026 נחתמו ארבעה הסכמי שעבוד ביחס למניות בחברות הנכס, הסכמי השעבוד נחתמו כחלק מעסקת מימון של חברות הנכס מול בנק פיראוס היווני במסגרתה יעמיד הבנק מסגרת בסכום כולל של כ- 42 מיליון אירו כאמור. במקביל ישראייר והשותפות מקבוצת אראונדטאון חתמו עם הבנק על הסכם נושים ובמסגרתו הונחתו הלוואות הבעלים שלהם כמקובל.

באור 10: - רכוש קבוע, נטו

א. ההרכב ותנועה:

**שנת 2025**

סה"כ	מוסך לטיפול במטוסים	בית מלון	שיפורים במושכר אלפי דולר ארה"ב	כלי רכב	ריהוט משרדי, ציוד ומחשבים	ציוד טיסה והפעלה	מטוסים, מנועים וציוד גלווה	עלות
156,709	3,431	4,718	2,235	77	3,880	2,007	140,361	יתרה ליום 1 בינואר, 2025
57,074	3,379	806	86	250	512	231	51,810	רכישות במשך השנה (**)
(44)	-	-	-	-	(44)	-	-	גריעות במהלך השנה
3,262	-	3,262	-	-	-	-	-	צירופי עסקים
7,063	-	-	-	-	-	-	7,063	שינוי סיווג מטוס חכור לבעלות
1,898	803	737	55	19	288	-	(4)	השפעת שינויים בשערי חליפין
225,962	7,613	9,523	2,376	346	4,636	2,238	199,230	יתרה ליום 31 בדצמבר, 2025
62,299	177	1,520	1,473	39	2,656	1,971	54,463	פחת שנצבר
16,130	503	288	142	63	661	251	14,222	יתרה ליום 1 בינואר, 2025
(44)	-	-	-	-	(44)	-	-	תוספות במשך השנה
683	266	206	30	13	195	-	(27)	גריעות במשך השנה
79,068	946	2,014	1,645	115	3,468	2,222	68,658	השפעת שינויים בשערי חליפין
146,894	6,667	7,509	731	231	1,168	16	130,572	יתרת עלות מופחתת ליום 31 בדצמבר, 2025

(\*\*) לפרטים נוספים אודות רכישת שני מטוסים בשנת 2025 Airbus 320 ראה גם ביאור 10(ב)(2)-(3) להלן.

באור 10: - רכוש קבוע, נטו (המשך)

א. ההרכב ותנועה (המשך):

שנת 2024								עלות
סה"כ	מוסך לטיפול במטוסים	בית מלון	שיפורים במושכר אלפי דולר ארה"ב	כלי רכב	ריהוט משרדי, ציוד ומחשבים	ציוד טיסה והפעלה	מטוסים, מנועים וציוד נלווה	
105,278	-	4,924	2,132	126	3,163	1,952	92,981	יתרה ליום 1 בינואר, 2024
46,634	2,079	84	125	-	612	55	43,679	רכישות במשך השנה (**)
(47)	-	-	-	(46)	(1)	-	-	גריעות במהלך השנה
1,707	1,517	-	-	1	189	-	-	צירופי עסקים
(26)	-	(1)	-	-	(25)	-	-	יציאה מאיחוד
3,687	-	-	-	-	-	-	3,687	שינוי סיווג מטוס חכור לבעלות
(524)	(165)	(289)	(22)	(4)	(58)	-	14	השפעת שינויים בשערי חליפין
156,709	3,431	4,718	2,235	77	3,880	2,007	140,361	יתרה ליום 31 בדצמבר, 2024
פחת שנצבר								יתרה ליום 1 בינואר, 2024
(*52,870)	-	1,381	1,360	33	2,043	1,676	(*46,377)	
9,731	232	228	120	21	669	296	8,165	תוספות במשך השנה
(12)	-	-	-	(12)	-	-	-	גריעות במשך השנה
(14)	-	-	-	-	(14)	-	-	יציאה מאיחוד
(276)	(55)	(89)	(7)	(3)	(42)	(1)	(79)	השפעת שינויים בשערי חליפין
62,299	177	1,520	1,473	39	2,656	1,971	54,463	יתרה ליום 31 בדצמבר, 2024
94,410	3,254	3,198	762	38	1,224	36	85,898	יתרת עלות מופחתת ליום 31 בדצמבר, 2024

(\* הצגה מחדש בגין התאמה לא מהותית של מספרי השוואה. ראה ביאור 1(t).  
 (\*\*) לפרטים נוספים אודות רכישת מטוס Airbus 320 (ABT-6200) ראה גם ביאור 10(ב)1 להלן.

באור 10: - רכוש קבוע, נטו (המשך)

ב. הסכמים לרכישת מטוסים

1. ביום 15 בפברואר, 2024 התקשרה ישראייר בהסכם מחייב, מלא וסופי לרכישת מטוס מאחד ממחירי המטוסים של ישראייר, זאת לאחר קבלת הצעה לרכישת המטוס חלף הארכת חוזה החכירה אשר היה צפוי להסתיים במהלך שנת 2024. בתמורה לסך של 24 מיליון דולר, אשר ישולמו לא יאוחר מיום 12 במרס, 2024. כמו כן נקבעו בהסכם תנאים סטנדרטיים ומקובלים, הנהוגים בהסכמים מסוג זה, לרבות בנושא סיום הסכם החכירה, המחאת זכויות בנוגע לקרדיט בגין שיפוץ המנועים, מועד העברת הבעלות, מועד התשלום, טוטאל לוס, עיכוב וביטול, ביטוח, אחריות ועוד. ביום 11 במרס, 2024 השלימה חברת הבת רכישת מטוס Airbus 320-232 (ABT-6200), לאחר קבלת מימון באמצעות הלוואה מתאגיד בנקאי ושימוש בחלק מכספי תמורת הנפקת אגרות החוב שגייסה החברה ביום 10 במרס, 2024.  
למידע נוסף בדבר מימון עסקת הרכישה של המטוס Airbus 320 (ABT-6200) - ראה באורים 19(ב) ו-17(ד). במסגרת השלמת עסקת הרכישה ישראייר הכירה בשנת 2024 ברווח בגין סיום חוזה חכירה בסך של כ- 0.6 מיליון דולר, אשר כלולים בסעיף הכנסות אחרות, נטו.
2. ביום 24 בדצמבר, 2024 התקשרה חברת הבת ישראייר בהסכם לרכישת מטוס (-4X Airbus A-320-200 (ABS מאחד ממחירי המטוסים של ישראייר, וזאת חלף הארכת חוזה החכירה אשר צפוי להסתיים באמצע שנת 2026, יצוין כי זה המטוס החכור השני, בחכירה יבשה, אותו רוכשת ישראייר בתוך כשנה בין היתר באמצעות כספים אשר גייסה ישראייר באמצעות הרחבת סדרת אגרות החוב סדרה א" מיום 4 בדצמבר 2024. במסגרת השלמת עסקת הרכישה ישראייר הכירה בשנת 2024 ברווח בגין סיום חוזה חכירה בסך של כ- 0.4 מיליון דולר, אשר כלולים בסעיף הכנסות אחרות, נטו.  
תמורת רכישת המטוס שולמה במזומן, ממקורותיה העצמאיים של ישראייר, בסך כולל של כ-16.5 מיליון דולר, מהם קוזז סכום בטוחה שהעבירה ישראייר למוכר כחלק מסכום חכירת המטוס אשר מסתכמת לסך כולל של כ-0.5 מיליון דולר, מועד ההשלמה התבצע ב-5 בינואר, 2025. בנוסף, נקבעו בהסכם סטנדרטים הנהוגים בהסכמים מסוג זה, לרבות בנושא סיום החכירה, מועד העברה, טוטאל לוס, עיכוב וביטול, ביטוח, אחריות ועוד.
- בהתאם להערכות ישראייר צפוי להתווסף לעלויות הרכישה סך נוסף של כ- 2.5 מיליון דולר בשנים 2025 - 2026, שישולמו אף הם ממקורותיה העצמאיים של ישראייר, זאת בגין שדרוגי מערכות ניהול הטיסה ופנים המטוס, ועלויות תחזוקה כבדה עבור טיפולי מנוע וגוף המטוס, שבכוונת ישראייר לבצע. ליום פרסום הדוחות השלימה ישראייר השקעה בסך של כ- 2.0 מיליון דולר מסך העלויות כאמור.
3. ביום 14 בפברואר, 2025 התקשרה חברת הבת ישראייר בהסכם לרכישת מטוס A320-200 עם תאגיד זר בתמורה לסך של כ- 21.6 מיליון דולר. בהתאם להסכם הרכישה, שילמה ישראייר למוכר מקדמה בסך של 250 אלפי דולר במועד החתימה על הסכם הרכישה ואת יתרת תמורת הרכישה בסך של כ-21.4 מיליון דולר שילמה ישראייר למוכר עם השלמת רכישת המטוס בהתאם לעקרונות הסכם הרכישה ביום 7 למרס, 2025. כמו-כן בהתאם להערכות ישראייר, בנוסף לתמורת הרכישה תידרש ישראייר לשלם סך נוסף של עד 1 מיליון דולר בגין עלויות קליטת המטוס וביצוע התאמות במערכות ניהול המשך טיסה ובגוף המטוס. כמו כן נקבעו בהסכם תנאים סטנדרטיים ומקובלים, הנהוגים בהסכמים מסוג זה, לרבות בנושא מועד העברה, מועד התשלום, אחריות, ביטוח, מיסים רישום המטוס ברשות התעופה ועוד.

באור 10: - רכוש קבוע, נטו (המשך)

ב. הסכמים לרכישת מטוסים (המשך)

לצורך מימון עסקת הרכישה, ישראיר שילמה כ-40% מתמורת רכישת המטוס, קרי כ-9 מיליון דולר במזומן, ממקורותיה העצמאיים, ואת היתרה המהווה כ-60% ועומדת על סך של כ-13.2 מיליון דולר, באמצעות מימון מתאגיד בנקאי הנושאת ריבית שנתית בשיעור של 2.86% + SOFR לתקופה של 8 שנים, ממועד נטילת ההלוואה וזאת כנגד שיעבוד המטוס - ראה גם באור 19(ב)(3). המטוס ביצע את טיסת הבכורה ביום 14 באוגוסט, 2025. המטוס כאמור מופעל על ידי צוותי אוויר זרים, במסגרת הסכם CM, ומחליף חוזה חכירה רטובה ACMI.

נכון ליום 31 בדצמבר, 2025 ולמועד פרסום הדוחות הכספיים לישראיר 5 מטוסים בבעלות.

4. ביום 11 בדצמבר 2025 חתמה ישראיר על מזכר הבנות לרכישת שני מטוסים רחבי גוף מדגם - Airbus 330 בעלי טווח טיסה של כ-13 שעות, בהתאם לעיקרי התנאים המפורטים להלן ("העסקה" ו-"מזכר ההבנות"), בהתאמה:

(א) ישראיר תעופה תרכוש את המטוסים בתמורה לסך כולל של 74 מיליון דולר ארה"ב ("תמורת הרכישה"), אשר ישולמו למוכרת כדלקמן: סך של 7.4 מיליון דולר ארה"ב מתוך תמורת הרכישה יופקדו בנאמנות עם חתימת מזכר ההבנות ("הפיקדון"), ליום 31 בדצמבר, 2025 השלימה ישראיר את התשלום; תשלום נוסף בסך 10.95 מיליון דולר ארה"ב יועבר בתוך חמישה ימי עסקים ממועד חתימת על הסכם רכישת הממכר המפורט והסכם קבלת השירותים עבור מנועי המטוסים ("הסכם הרכישה" ו-"הסכם ה-ESA", בהתאמה, ולהלן ביחד – "הסכמים המפורטים"). יתרת תמורת הרכישה בסך 55.65 מיליון דולר ארה"ב תשולם למוכרת במועד מסירת הממכר המהווה את השלמת העסקה.

(ב) נקבעה תקופת בדיקה של 21 ימים לכל אחד מהמטוסים, לצורך השלמת בדיקת התאימות הטכנית למטוסים, לשביעות רצון הרוכשת. חתימה על מזכר ההבנות הינו בהמשך לאמור בסעיף 24א'(13), בקשר עם קבלת היתר הפעלת טיסות לארה"ב, אשר ניתן לחברה הבת מאת משרד התחבורה האמריקאי ביום 16 ביולי 2025. ליום פרסום הדוח טרם נחתמו ההסכמים כאמור, וטרם שולם התשלום הנוסף, החברה מעריכה העסקה תושלם במהלך הרבעון השני של 2026, וכן ישראיר צפויה להתחיל בהפעלת המטוסים במהלך המחצית השנייה של שנת 2026. העסקה כאמור, כפופה להתקיימותם של תנאים מתלים, כמקובל בעסקאות מסוג זה, הכוללים, בין היתר: חתימה על ההסכמים המפורטים; קבלת כל האישורים הנדרשים לאישור העסקה על פי דין. למידע נוסף לגבי מקורות המימון לרכישת המטוסים ראה גם ביאורים 24(א)(4)(ב) בדבר הסכם מקדמות מאיסתא וביאור 19(ב)(4), בדבר משא ומתן מתקדם בין ישראיר לתאגיד בנקאי.

ג. ירידת ערך רכוש קבוע

בתום כל תקופת דיווח, בוחנת ישראיר האם קיימים סימנים כלשהם המהווים אינדיקציה לירידת ערך של צי המטוסים של ישראיר, סכום בר-השבה הוא הגבוה מבין שווי ההוגן נטו של כלל הצי לבין שווי השימוש בו. בהערכת שווי השימוש, ככל שנדרש, אומדת ישראיר את תזרימי המזומנים העתידיים הצפויים לנבוע מהשימוש במטוסים (תרומה חזויה) וממימושם בתום תקופת השימוש, ומנכה אותם לערכם הנוכחי, תוך שימוש בשיעור היוון המשקף את הסיכון התפעולי של צי המטוסים המבוסס על שיעור היוון המשוקלל של ישראיר. בשנת 2025 לא זיהתה ישראיר סימנים לירידת ערך.

באור 10: - רכוש קבוע, נטו (המשך)

ד. חוזה מנועים בבעלות AIRBUS

ליום 31 בדצמבר, 2025 בבעלות ישראייר עשרה מנועים, אשר ליום 31 בדצמבר, 2025 משועבדים לתאגיד הבנקאי המממן, המטוסים כאמור בבעלות ישראייר, ביום 10 במאי 2022 אישר דירקטוריון ישראייר את תנאי ההתקשרות להסכם שיפוף המנועים, ההסכם נחתם ביום 19 במאי 2022, במסגרתו נקבע כי החל מיום 31 במאי 2022 ועד ליום 31 באוגוסט 2027, תשלם ישראייר מקדמות על חשבון השיפוף בהתאם לתנאים שסוכמו במסגרת החוזה כאמור. נכון ליום 31, בדצמבר, 2025 יתרת המקדמות ששולמו ליצרן המנועים במסגרת שיפוף 4 המנועים כאמור לעיל, הינה בסך של כ- 9,750 אלפי דולר. השיפוף המקיף של ארבע מנועים צפוי להתבצע בשנת 2026-2027, שיפוף זה מוערך בכ- 28 מיליון דולר (לפני קיזוז המקדמה ששולמה כאמור לעיל), שני מנועים נוספים צפויים לרדת לטיפול בשנת 2028, עלות שיפוצם מוערכת בכ- 11 מיליון דולר, יתר ארבעת המנועים עברו שיפוף בשנת 2024, צפי הטיפול הבא הינו בשנת 2030, אורך חיים כלכלי ממוצע של מנועים הינו כ-7 שנים.

ה. מטוסים

נכון ליום 31 בדצמבר, 2025, לחברה 5 מטוסים בבעלות, אורך החיים השימושיים והערכת שווי ערך גרט עבור גוף המטוס ארבעה מטוסי איירבס הינם כ-13-7 שנים וכ-8.5 מיליון דולר בהתאמה עבור כל מטוס ועבור המטוס הנוסף אורך החיים השימושי הינו כ-4 שנים וערך הגרט 6.6 מיליון דולר.

ו. מכירת מטוסים

ביום 29 בדצמבר 2022, חתמה ישראייר על הסכם מחייב למכירת שני מטוסי ה-ATR72-500 אשר בבעלות ישראייר (להלן: "מטוסי ה-ATR") לחברת תעופה זרה (להלן: "הרוכשת") בתמורה לסך של 13 מיליון דולר ארה"ב. ביום 28 בפברואר 2023, לאחר עמידה בתנאים המתלים, הושלמה העסקה וישראייר קיבלה את סכום התמורה הכוללת בסך של 13 מיליון דולר ארה"ב.

ישראייר הגיעה להבנות עם תאגיד בנקאי בקשר עם הסרת השעבוד ועדכון תנאי הלוואת המטוסים בקשר עם מטוסי ה-ATR, באופן שחלף פירעון חלק מיתרת הלוואת כלל המטוסים אשר בבעלות ישראייר, הפקידה ישראייר ביום 2 בינואר, 2023, פיקדון משועבד על סך של כ-4 מיליון דולר ארה"ב, אשר יישא ריבית שנתית בשיעור של 6.7%. כמו כן, אישר התאגיד הבנקאי שחרור של כ- 2 מיליון דולר מהפיקדון כאמור ושחרור מדורג במקביל לפירעון הלוואת המטוסים, ביולי, 2024 השתחררה יתרת הפיקדון במלואה.

בנוסף, ביום 15 בנובמבר, 2023, קיבלה ישראייר את הסכמת תאגיד בנקאי להשהיית אמות מידה פיננסית בקשר עם הלוואת המטוסים אשר ניתנו לישראייר בתוקף עד 30 ביוני, 2025.

בשנת 2023, הפעילה ישראייר 6 מטוסי Airbus A320, (2 מטוסים בבעלות ו-4 מטוסים בחכירה ארוכת טווח - חכירה יבשה). בכפוף למכירת מטוסי ה-ATR72-500, פעלה ישראייר, להסבת טייסי ה-ATR72-500 להטסת מטוסי Airbus A320. מהלך זה, אפשר לשפר את יעילות התפעול והגברת ניצולת המטוסים.

בתאריך 31 בדצמבר, 2022 סווגו כלל הנכסים, נטו בגין צי ה-ATR בכללותו כנכסים מוחזקים למכירה, בסך כולל של כ- 13.2 מיליון דולר. במסגרת העסקה כאמור הכירה ישראייר בשנת 2022, ברווח במסגרת סעיף הכנסות (הוצאות) אחרות, נטו בסך של כ- 2.2 מיליון דולר. ברבעון הראשון של 2023 התקשרה ישראייר בהסכם למכירת מלאי חלקי חילוף, אשר במסגרת ההסכם כאמור הכירה ישראייר ברווח בגין השבת ערך בסך של כ- 2.3 מיליון דולר נטו. הכולל הכנסה בגין עודף עלות שלילי שיוחס למלאי ATR במסגרת עבודת ה-PPA, אשר נזקף אף הוא להכנסות אחרות.

באור 10: - רכוש קבוע, נטו (המשך)

ז. רישיון להפעלה מסחרית של טיסות

לישראלייר רישיון להפעלה מסחרית שהוענק לה על ידי שר התחבורה על פי חוק רישוי שירותי התעופה, התשכ"ג-1983 (להלן "חוק הרישוי") בחודש ינואר 2000.

ח. הקמת האנגר לטיפול במטוסים

לפרטים נוספים ראו באור 9(א)(1)(ז) לעיל.

ט. שינוי אומדן חשבונאי

החל מיום 1 בינואר, 2024 שונו ערך הגרט של 2 המטוסים בבעלות מ-6,750 אלפי דולר ל-8,500 אלפי דולר לכל מטוס. השינוי נעשה בהסתמך על אינדיקציות שנתקבלו ממומחים בתחום, אשר קבעו את ערך הגרט הצפוי של המטוסים. שינוי ערך הגרט של המטוסים עודכן בשל רכישה של מטוס נוסף (ABT-6200) לצי המטוסים של ישראלייר ב-2024.

השפעת שינויים אלה בשנת 2024 ובתקופות העוקבות על הוצאות הפחת הינה הקטנת הוצאות הפחת בסך של כ-320 אלפי דולר בשנה.

באור 11: - חכירות

גילויים עבור עסקאות חכירה בהן החברה מהווה חוכר

לקבוצה הסכמי חכירה הכוללים חכירות של מטוסים, משרדים וכלי רכב אשר משמשים לצורך קיום הפעילות השוטפת של הקבוצה. הסכמי החכירות של המטוסים הינם לתקופה הנעה בין 6 ל-17 שנים, הסכמי החכירות של המשרדים הינם לתקופה הנעה בין 2 ל-6 שנים, בעוד שהסכמי החכירות של כלי הרכב הינם לתקופה של 3 שנים.

א. פירוטים בדבר עסקאות חכירה

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר	
2024	2025
אלפי דולר ארה"ב	
2,387	2,486
12,375	13,968

הוצאות ריבית בגין התחייבויות חכירה

סך תזרים מזומנים שלילי עבור חכירות

1. ביום 12, במאי 2025, חתמה חברת בת ישראלייר על הסכם שכירות משנה, ההסכם כולל שטח משרדים של 1,720 מ"ר ו-60 חניות, בקומה אחרת (באותה כתובת של משרדיה הנוכחיים בגבעתיים). תקופת השכירות החלה ביום 28 באוגוסט, 2025 ועד ליום 31 בדצמבר, 2027, על אף האמור לעיל רשאית חברת הבת ישראלייר לסיים את החוזה עד ליום 31 בדצמבר, 2026 וזאת בכפוף להודעה מוקדמת, לא יאוחר מיום 1 באפריל, 2026.
2. במהלך שנת 2025 האריכה חברת בת ישראלייר את הסכם השכירות עם רשות שדות התעופה לתקופה של 3-שנים נוספים.
3. במהלך שנת 2025 הודיעה חברת בת סקי דיל על רצונה להאריך את שכירות משרדיה בקניון עיר ימים לתקופה של 6 שנים נוספות.
4. במהלך שנת 2025 האריכה חברת בת ישראלייר את הסכמי חכירת הרכבים לתקופת נוספת של 3 שנים נוספות.
5. בחודש פברואר, 2026 חתמה חברת בת ישראלייר על הסכם שכירות, ההסכם כולל שטח משרדים של 438 מ"ר באיירפורט סיטי, שישמשו להרחבת שטחי המשרד שהחברה מתפעלת כיום בנתב"ג, בשל התרחבות הפעילות התעופתית של הקבוצה, הסכם השכירות לתקופה של 3 שנים עם אופציה לשלוש שנים נוספות.

באור 11: - חכירות (המשך)

ב. גילויים בדבר נכסי זכות שימוש

<b>שנת 2025</b>				
מטוסים	משרדים	כלי רכב אלפי דולר ארה"ב	מרכז תחזוקת מטוסים	סה"כ
<b>עלות</b>				
72,437	9,837	5,352	4,518	92,144
-	2,766	4,594	849	8,209
4,920	-	-	-	4,920
(6,232)	-	-	-	(6,232)
71,125	12,603	9,946	5,367	99,041
<b>פחת שנצבר</b>				
37,609	7,706	4,582	440	50,337
13,138	1,815	771	720	16,444
(3,815)	-	-	-	(3,815)
-	(159)	-	(492)	(651)
46,932	9,362	5,353	668	62,315
24,193	3,241	4,593	4,699	36,726
יתרה ליום 1 בינואר 2025				
הסכמי חכירה חדשים				
סיווג רזרבות לנכס				
זכות שימוש				
גריעה עקב סיום חכירה				
יתרה ליום 31 בדצמבר 2025				
<b>פחת שנצבר</b>				
יתרה ליום 1 בינואר 2025				
פחת				
גריעה עקב סיום חכירה				
התאמות הנובעות משינוי				
בשערי חליפין				
יתרה ליום 31 בדצמבר 2025				
עלות מופחתת ליום 31 בדצמבר 2025				
<b>שנת 2024</b>				
<b>עלות</b>				
54,477	9,837	5,352	-	69,666
22,070	-	-	659	22,729
(471)	-	-	-	(471)
(3,639)	-	-	-	(3,639)
-	-	-	3,859	3,859
72,437	9,837	5,352	4,518	92,144
<b>פחת שנצבר</b>				
31,755	5,674	3,735	-	41,164
8,921	2,015	847	326	12,109
(3,069)	-	-	-	(3,069)
2	17	-	114	133
37,609	7,706	4,582	440	50,337
34,828	2,131	770	4,078	41,807
יתרה ליום 1 בינואר 2024				
פחת				
גריעה עקב סיום חכירה				
התאמות הנובעות משינוי				
בשערי חליפין				
יתרה ליום 31 בדצמבר 2024				
עלות מופחתת ליום 31 בדצמבר 2024				

באור 11: - חכירות (המשך)

ג. ניתוח מועד פירעון של התחייבויות חכירה

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
2024	2025	
אלפי דולר ארה"ב		
12,564	12,402	שנה ראשונה
10,210	10,794	שנה שנייה
8,516	9,893	שנה שלישית
7,585	7,539	שנה רביעית
11,659	5,086	שנה חמישית ואילך
<u>50,534</u>	<u>45,714</u>	

ד. מטוסים חכורים בחכירה יבשה

ביום 6 באוגוסט 2023, אישר דירקטוריון ישראיר להתקשר עם חברה זרה, בהסכמים לקליטת 2 מטוסי Airbus A320 נוספים, באמצעות חכירה יבשה. ביום 7 במאי, 2024 התקשרה חברת הבת בהסכם מחייב, מלא וסופי עם חברה אמריקאית העוסקת בליסינג מטוסים, בחכירת יבשה של 2 מטוסי Airbus A320 במסגרת ההתקשרות הוסכם כי תקופת החכירה עבור כל אחד מ- 2 המטוסים כ- 6 שנים, עלות החכירה החודשית עבור כל מטוס היא כנהוג בענף. טרם הגעת המטוסים לישראיר הם עברו טיפול תחזוקתי רב שנתי מקיף, במסגרתו התבצעה בדיקת כשירות מקיפה והוחלפו מושבי המטוס. תהליך זה לצד ביקורת נדרש על ידי רשות התעופה האזרחית. צמד המטוסים נקלטו במהלך החודשים יולי ואוגוסט 2024 בצי המטוסים של ישראיר ומופעלים בהפעלה עצמית של ישראיר.

ה. מטוסים חכורים בחכירה רטובה

1. ליום 31 בדצמבר, 2024, הפעילה ישראיר 4 מטוסים בחכירה רטובה, ליום 30 ביוני, 2025, ערב מבצע עם כלביא הפעילה החברה 7 מטוסים, לאור מבצע עם כלביא פונו כלל המטוסים בהסכמי חכירה רטובה (ACMI), המטוסים כאמור חזרו לפעילות באופן מדורג בתחילת חודש יולי. במהלך חודשי הקיץ, החל מחודש אוגוסט 2025, הגדילה ישראיר באופן משמעותי את כמות המטוסים צרי הגוף בחכירה רטובה ל- 13, הגדלת המטוסים כאמור מתבצעת במטרה לתת מענה לביקושים והיערכות לקראת חודשי הקיץ והחגים, בתקופה זו הפעילה חברת הבת ישראיר תעופה בין 10 - 13 מטוסים בחודש בממוצע. לאחר חודש אוקטובר 2025 הופחתו כמות המטוסים בחכירה רטובה לכ- 10 מטוסים, מגמה זו נמשכת גם ברבעון הראשון של שנת 2026. שימוש החברה הבת במטוסים חכורים, כאמור לעיל, הנו בהתאם לאסטרטגיה של החברה הבת בעניין התבססות על מטוסים בחכירה רטובה לצורך התאמת יכולת ההסטה שלה באירועי קיצון ועומס ובהתאם לביקושים בהתאם להבנות המסחריות כמקובל בהסכמים כאמור, מתחייבת ישראיר לבצע כמות שעות מינימלית, כמו כן העמדת פיקדונות עבור אותם מחכירים אשר מושבים לישראיר בתום תקופת החכירה, או בהתאם להבנות שסוכמו עם המחכיר. תקופת ההסכמים כאמור לרוב אינה עולה על 12 חודשים. בשנת 2025 ההסכמים כללו הבנות בין הצדדים לגבי הצבת צוותים בישראל והפעלת המטוס כשבסיסו בתל אביב. הבנות אלו הושגו לאחר משא ומתן מתמשך בין המבטח של החברה המחכירה ובין המבטח של חברת ישראיר הגידול כמובן נובע מגידול בשימוש במטוסים בחכירה רטובה כחלק מתוכנית ההצטיידות של החברה לעונת הקיץ והחגים. נכון ליום פירסום הדוח, ולאור מבצע שאגת הארי, הופסקה כמעט לחלוטין פעילות המטוסים החכורים, למידע נוסף ראה גם ביאור 1(ד) לעיל.

2. עלויות החכירות הרטובות (ACMI) הסתכמו בשנת 2025 לסך של כ- 85.1 מיליון דולר, בשנת 2024 הסתכמו עלויות החכירות הרטובות (ACMI) לסך של כ- 39.2 מיליון דולר.

באור 11: - חכירות (המשך)

1. פיקדונות בגין מחכירים

חברה הבת נדרשת להעמיד לטובת מחכירים וספקי חלפים פיקדונות לתקופת החכירה, סך הפיקדונות ליום 31 בדצמבר 2025 עמדו על סך של כ-4.7 מיליון דולר, ליום 31 בדצמבר 2024 בסך של כ-4.2 מיליון דולר בהתאמה.

באור 12: - נכסים בלתי מוחשיים

א. הרכב ותנועה:

שנת 2025

עלות	תוכנות ופיתוח	מוניטין	קשרי לקוחות אלפי דולר ארה"ב	מותג	רישיונות	סה"כ
יתרה ליום 1 בינואר 2025	14,888	82,133	3,457	4,580	9,411	114,469
רכישות במשך השנה	5,134	-	-	-	-	5,134
השפעת שינויים בשערי חליפין	25	1,587	-	239	1,153	3,004
יתרה ליום 31 בדצמבר 2025	20,047	83,720	3,457	4,819	10,564	122,607
הפחתות וירידות ערך שנצברו						
יתרה ליום 1 בינואר 2025	6,749	2,615	1,809	2,068	244	13,485
הפחתות במשך השנה	3,705	-	382	672	497	5,256
השפעת שינויים בשערי חליפין	10	(226)	-	155	-	(61)
יתרה ליום 31 בדצמבר 2025	10,464	2,389	2,191	2,895	741	18,680
עלות מופחתת ליום 31 בדצמבר 2025	9,583	81,331	1,266	1,924	9,823	103,927

שנת 2024

עלות	תוכנות ופיתוח	מוניטין	קשרי לקוחות אלפי דולר ארה"ב	מותג	רישיונות	סה"כ
יתרה ליום 1 בינואר 2024	10,492	81,293	3,435	4,589	-	99,809
רכישות במשך השנה	4,417	-	-	-	-	4,417
השפעת שינויים בשערי חליפין	(21)	(868)	22	(9)	(249)	(1,125)
איחוד לראשונה יציאה מאיחוד	-	1,848	-	-	9,660	11,508
	-	(140)	-	-	-	(140)
יתרה ליום 31 בדצמבר 2024	14,888	82,133	3,457	4,580	9,411	114,469
הפחתות וירידות ערך שנצברו						
יתרה ליום 1 בינואר 2024	3,838	2,615	1,428	1,558	-	9,439
הפחתות במשך השנה	2,913	-	381	511	244	4,049
השפעת שינויים בשערי חליפין	(2)	-	-	(1)	-	(3)
יתרה ליום 31 בדצמבר 2024	6,749	2,615	1,809	2,068	244	13,485
עלות מופחתת ליום 31 בדצמבר 2024	8,139	79,518	1,648	2,512	9,167	100,984

באור 12:- נכסים בלתי מוחשיים (המשך):

ב. מבחן לבחינת ירידת ערך מוניטין

הקבוצה בוחנת ירידת ערך של מוניטין לפחות אחת לשנה. במסגרת הבחינה מבצעת החברה אומדן של תזרימי המזומנים העתידיים הצפויים לנבוע משימוש מתמשך ביחידה מניבת המזומנים (או קבוצת יחידות מניבות מזומנים) שאליה (שאליהן) הוקצה המוניטין. כמו כן אומדת החברה את שיעור ניכיון מתאים לתזרימי מזומנים אלה.

ליום 31 בדצמבר, 2025 ו- 2024 עבור פעילות התיירות הנכנסת בוצעה בחינה נוספת ביחס לסכום בר ההשבה אשר במסגרתה לא נמצאה אינדיקציה לירידת ערך.

ליום 31 בדצמבר, 2024 הסתמכה החברה על הערכות השווי שבוצעו ביום 31 בדצמבר, 2023 עבור פעילות הבינלאומית וזאת כמתאפשר בהתאם לעמידתה בכל התנאים המפורטים בסעיף 99 לתקן חשבונאות בינלאומי 36 בדבר ירידת ערך נכסים, כדלקמן:

1. הנכסים וההתחייבויות אשר מרכיבים את היחידות לא השתנו באופן משמעותי מאז החישוב העדכני ביותר של הסכום בר - ההשבה ;
2. התוצאה של החישוב העדכני ביותר של הסכום בר ההשבה הייתה סכום שעלה על הערך בספרים של הנכס במרווח מהותי.
3. בהתבסס על ניתוח אירועים מאקרו כלכליים, ביטחוניים ופוליטיים שהתרחשו והנסיבות שהשתנו מאז החישוב העדכני ביותר של הסכום בר - ההשבה, הסבירות שהסכום בר - ההשבה שייקבע בתקופה השוטפת יהיה נמוך מהערך השוטף בספרים של היחידות הוא קלוש וזאת בהתבסס על התוצאות בפועל של הפעילות. לאור עמידת החברה בכל התנאים של סעיף 99 ב- IAS 36, השתמשה החברה בחישוב העדכני ביותר של הסכום בר ההשבה שבוצע ביום 31 בדצמבר 2023 ולא בוצעה הערכת שווי נוספת במועד הקובע, 31 בדצמבר 2024. כמו כן, יצוין כי לתאריך הדוח על המצב הכספי לא קיימים סימנים המצביעים על ירידת ערך מוניטין.

לאור מיזוג הפעילות הבינלאומית עם הפעילות הפנים ארצית החל מיום 1 בינואר, 2025 (ראה גם ביאור 25(ב) להלן), ליום 31 בדצמבר, 2025 בוצעה בחינה נוספת ביחס לסכום בר ההשבה אשר בתחום הפעילות הבינלאומית והפנים ארצית במסגרתה לא נמצאה אינדיקציה לירידת ערך.

באור 13:- מקדמות טיפולי תחזוקת מטוסים אחרים

31 בדצמבר	
2024	2025
אלפי דולר ארה"ב	
955	1,240
17,602	8,532
-	7,400
4	282
<u>18,561</u>	<u>17,454</u>

פיקדונות והוצאות מראש לזמן ארוך  
 מקדמות טיפולי תחזוקת מטוסים (\*)  
 מקדמות על חשבון רכישת מטוסים רחבי גוף  
 שונות

(\*) כחלק מהסכמי חכירת המטוסים של ישראיר, נדרשת ישראיר לשלם מקדמות עבור טיפולי התחזוקה העתידיים של המטוסים למחכיר. במועד הטיפול בפועל מקבלת ישראיר החזר בגין המקדמות ששולמו. במידה ועלות הטיפול בפועל גבוהה מהמקדמות ששולמו, ישראיר נושאת בעלויות אלו שנרשמות כהשקעה ברכוש קבוע.

באור 14:- מסים על ההכנסה

א. חוקי המס החלים על חברות הקבוצה

חוק מס הכנסה (תיאומים בשל אינפלציה), התשמ"ה-1985

על-פי החוק, עד לתום שנת 2007 נמדדו התוצאות לצורכי מס בישראל כשהן מותאמות לשינויים במדד המחירים לצרכן. בחודש פברואר 2008 התקבל בכנסת תיקון לחוק מס הכנסה (תיאומים בשל אינפלציה), התשמ"ה-1985 המגביל את תחולתו של חוק התיאומים משנת 2008 ואילך. החל משנת 2008, נמדדות התוצאות לצורכי מס בערכים נומינליים למעט תיאומים מסוימים בגין שינויים במדד המחירים לצרכן בתקופה שעד ליום 31 בדצמבר, 2007. תיאומים המתייחסים לרווחי הון, כגון בגין מימוש נדל"ן (שבח) וניירות ערך, ממשיכים לחול עד למועד המימוש. התיקון לחוק כולל, בין היתר, את ביטול תיאום התוספת והניכוי בשל אינפלציה והניכוי הנוסף בשל פחת (לנכסים בני פחת שנרכשו לאחר שנת המס 2007) החל משנת 2008.

ב. שיעורי המס החלים על חברות הקבוצה המאוחדות

שיעור מס החברות בישראל בשנים 2025, 2024 ו-2023 הינו 23%. שיעור המס של חברת בת שמקום מושבה באיטליה בשנים 2025, 2024 ו-2023 הינו 24%. שיעור המס של חברת בת שמקום מושבה בקפריסין בשנים 2025 ו-2024 עומד על 12.5% חבר בני אדם חייב במס על רווח הון ריאלי בשיעור מס החברות החל בשנת המכירה.

ג. שומות מס סופיות

לחברה ולחברות בנות בישראל שומות מס סופיות וכאלו הנחשבות לסופיות עד וכולל שנת המס 2020.

ד. הפסדים מועברים לצרכי מס

לחברה סך הפסדים עסקיים המועברים לשנים הבאות הנאמדים ליום 31 בדצמבר 2025 לסך של כ-11.9 מיליון דולר (31 בדצמבר 2024 - כ-10.6 מיליון דולר). בגין הפסדים עסקיים מועברים החברה לא הכירה בנכס מס נדחה בדוחותיה הכספיים.

לחברת הבת ישראלייר תעופה סך הפסדים עסקיים המועברים לשנים הבאות המסתכמים ליום 31 בדצמבר 2025 לסך של כ-284 מיליון דולר (כ-906 מיליון ש"ח). בגין הפסדים עסקיים מועברים בסך כולל של כ-55 מיליון דולר (כ-177 מיליון ש"ח) הכירה ישראלייר בנכס מס נדחה בדוחותיה הכספיים ( בגין ההפסדים שהיא צופה לנצל בעתיד הנראה לעין).

באור 14:- מסים על ההכנסה (המשך)

ה. מסים נדחים

הרכב ותנועת המסים הנדחים, נטו כמוצג בדוח על המצב הכספי, הינם כדלקמן:

סה"כ	רישיונות	אחרים	הפסדים לצרכי מס אלפי דולר ארה"ב	רכוש קבוע	הפרשה לחובות מסופקים	הטבות לעובדים	
9,426	-	359	24,402	(16,888)	524	1,029	יתרה ליום 1 בינואר 2023
1,540	-	26	(4,310)	6,053	(229)	-	שינויים שנזקפו לרווח או הפסד שינויים שנזקפו לרווח הכולל האחר
(38)	-	(1)	85	1	(116)	(7)	
10,928	-	384	20,177	(10,834)	179	1,022	יתרה ליום 31 בדצמבר 2023
1,373	31	288	50	1,059	(16)	(39)	שינויים שנזקפו לרווח או הפסד שינויים שנזקפו לרווח הכולל האחר
18	31	(9)	(17)	(2)	12	3	כניסה לאיחוד
(1,014)	(1,207)	-	193	-	-	-	
11,305	(1,145)	663	20,403	(9,777)	175	986	יתרה ליום 31 בדצמבר 2024
1,433	62	161	4,393	(3,433)	2	248	שינויים שנזקפו לרווח או הפסד שינויים שנזקפו לרווח הכולל האחר
44	(143)	8	163	(2)	2	16	
12,782	(1,226)	832	24,959	(13,212)	179	1,250	יתרה ליום 31 בדצמבר 2025

ו. מסים על ההכנסה הכלולים ברווח או הפסד

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר

2023	2024	2025	
אלפי דולר ארה"ב			
1,540	1,373	1,433	מסים נדחים
-	128	7	מסים שנים קודמות
(781)	(933)	(2,560)	מסים שוטפים
759	568	(1,120)	הטבת מס (מסים על הכנסה)

ז. בשנת 2025 ו-2024 הכירה ישראלייר בהכנסות מיסים נדחים בסך של כ- 1.5 מיליון דולר וזאת לאור ביצוע הערכה מחודשת בנוגע לצפי למימוש הפסדיה המועברים וזאת, בין היתר, לאור הרווחים שרשמה.

31 בדצמבר

2024	2025	
אלפי דולר ארה"ב		
12,306	13,974	מסים נדחים
(1,001)	(1,192)	התחייבות למס נדחה
11,305	12,782	

באור 14: - מסים על ההכנסה (המשך)

ט. מס תיאורטי

להלן מובאת התאמה בין סכום המס, שהיה חל אילו כל ההכנסות וההוצאות, הרווחים וההפסדים בדוח רווח והפסד היו מתחייבים במס לפי שיעור המס הסטטוטורי, לבין סכום מסים על ההכנסה שנזקף בדוח רווח והפסד:

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר			
2023	2024	2025	
אלפי דולר ארה"ב			
17,577 (*)	23,443	17,886	רווח לפני מסים על ההכנסה
23%	23%	23%	שיעור המס הסטטוטורי
(4,043)	(5,392)	(4,114)	מס מחושב לפי שיעור המס הסטטוטורי
-	(67)	277	הפרש בשיעור מס של חברה מאוחדת בחו"ל נטרול השפעת המס בגין חלק החברה ברווחי חברות מוחזקות המטופלות לפי שיטת השווי המאזני
49	148	774	מסים נדחים שנרשמו בגין הפסדים מועברים שנים קודמות, נטו
1,540	1,373	1,433	קיטון בהפסדים לצורכי מס בגינם לא הוכרו מסים נדחים בתקופה
2,875	4,037	298	מסים בגין שנים קודמות הוצאות לא מוכרות והפרשים אחרים
-	128	7	
338	341	205	
759	568	(1,120)	הטבת מס (מיסים על הכנסה)

(\* הצגה מחדש בגין התאמה לא מהותית של מספרי השוואה. ראה ביאור 1(ח).

באור 15: - אשראי והלוואות לזמן קצר וחלויות שוטפות של הלוואות לזמן ארוך מתאגידים בנקאיים

31 בדצמבר		א. ההרכב:
2024	2025	
אלפי דולר ארה"ב		
1,668	542	משיכת יתר בתאגידים בנקאיים
3,000	-	אשראי מתאגידים בנקאיים (הלוואות און-קול)
9,470	10,587	חלויות שוטפות של הלוואות לזמן ארוך (ראה באור 19(א))
14,138	11,129	

ב. להלן שיעורי ריבית ובסיסי הצמדה:

31 בדצמבר		שיעורי ריבית משוקללת ליום 31 בדצמבר 2025	
2024	2025	2025	
אלפי דולר ארה"ב		%	
1,668	542	5.32%	משיכת יתר מתאגידים בנקאיים
3,000	-	-	אשראי מתאגידים בנקאיים

באור 16: - התחייבויות לספקים ונותני שירותים אחרים

31 בדצמבר		
2024	2025	
אלפי דולר ארה"ב		
36,199	46,457	חובות פתוחים
107	93	שטרות והמחאות לפירעון
<u>36,306</u>	<u>46,550</u>	

יתרת הספקים לימים 31 בדצמבר 2025 ו-2024 כוללת סך של 28,237 אלפי דולר ו-11,479 אלפי דולר, בהתאמה, שהינן יתרות נקובות בש"ח וסך של 9,653 אלפי דולר ו-7,243 אלפי דולר, בהתאמה, שהינן נקובות באירו מרבית היתרות הנותרות הינן יתרות בדולר.

באור 17: - אגרות חוב

א. ההרכב

31 בדצמבר		
2024	2025	
אלפי ש"ח		
22,476	26,663	אגרות חוב
9,564	6,710	מרכיב ההמרה
<u>32,040</u>	<u>33,373</u>	

א. בימים 6 ו-7 במרס 2024 פרסמה החברה דוח הצעת מדף להנפקת אג"ח (סדרה א'), שבמסגרתו הוצעו עד 100,000,000 אגרות חוב (סדרה א'), בנות 1 ש"ח ע.ג. כל אחת, הניתנות להמרה למניות רגילות של החברה, הכל בהתאם לתנאי הצעת המדף ושטר הנאמנות. ביום 8 במרס, 2024 השלימה החברה הנפקה של 82,000 יחידות של אגרות חוב להמרה כאשר כל יחידה כוללת 1,000 ש"ח ע.ג. אגרות חוב סדרה א" ובסה"כ 82,000,000 ע.ג. אגרות חוב להמרה בתמורה כוללת בסך של כ- 86,920 אלפי ש"ח.

החברה נשאה בעלויות הנפקה בסך של כ- 2,352 אלפי ש"ח. אגרות החוב ניתנות להמרה למניות רגילות באופן שכל 2.1 ש"ח ע.ג. אגרות חוב ניתן להמרה למניה רגילה אחת של החברה. אגרות החובה עומדות לפירעון בתשלום קרן אחד ביום 28 בפברואר 2030 ונושאות ריבית שנתית קבועה בשיעור של 4.75% המשולמת פעמיים בשנה בימים 31 באוגוסט ו- 28 בפברואר, החל מיום 31 באוגוסט 2024. מרכיב ההמרה נמדד לפי שווי הוגן דרך רווח והפסד בהתאם להערכת שווי על ידי מעריך שווי חיצוני לפי מודל B&S, בתקופת הדוח הכירה החברה ברווח משערוך בסך של כ- 4.3 מיליון דולר (בשנת 2024 רשמה החברה הפסד משערוך בסך של כ- 2.8 מיליון דולר – למידע נוסף ראה גם ביאור הוצאות מימון, נטו).

אגרות החוב כאמור אינן צמודות ונושאות ריבית שנתית קבועה בשיעור של 4.75% וניתנות להמרה, לפי יחס המרה של 2.1 ש"ח ערך נקוב אגרות חוב למניה אחת. יתרת אגרות החוב הניתנות להמרה מוצגת בדוח על המצב הכספי, בהפרדה בין מרכיב ההתחייבות למרכיב האופציה. יתרת רכיב ההתחייבות הינה בתוספת פרמיה בסך של 7,530 אלפי ש"ח (כ-2.1 מיליון דולר) ובניכוי הוצאות הנפקה בסך של 2,800 אלפי ש"ח (כ-0.8 מיליון דולר), ומופחתת לפי שיטת הריבית.

ב. ביום 3 בדצמבר 2024 אישר דירקטוריון החברה בהמשך להזמנות שהתקבלו ממשקיעים מסווגים הנפקה פרטית (בדרך של הרחבת אגרות חוב קיימת סדרה א') של 18,000,000 ש"ח ע.ג. אגרות חוב סדרה א" הניתנות להמרה באופן שכל 2.1 ש"ח ע.ג. של אגרות החוב יהיו ניתנים להמרה למניה רגילה אחת של החברה בת 1 ש"ח ע.ג. בכפוף להתאמות המפורטות בשטר הנאמנות. הנפקת אגרות החוב סדרה א" הנוספות נעשתה במחיר של 114.5 אג' לכל 1 ש"ח ע.ג. אגרות חוב סדרה א" ובתמורה כוללת ברוטו של 20.61 מיליון ש"ח. תנאי אגרות החוב הנוספות

באור 17: - אגרות חוב (המשך)

שתוקצינה לניצעים זהים לתנאי אגרות החוב סדרה א" שבמחזור, אשר הונפקו ונרשמו למסחר לראשונה ביום 11 במרס 2024 על פי דוח הצעת מדף שפרסמה החברה בימים 6 ו-7 במרס 2024. ביום 10 בדצמבר, 2024 אישר המנהל הכללי של הבורסה רישום למסחר של 18 מיליון איגרות חוב סדרה א" הניתנות להמרה למניות שתוקצינה למשיקיעים מסווגים. ההקצאה מהווה 2.77% מהון החברה בדילול מלא. לאחר ביצוע ההנפקה הפרטית, סדרה א" של אגרות החוב עומדת על סך של 100 מיליון ש"ח ערך נקוב. עד ליום 31 בדצמבר, 2024 לא הומרו אגרות חוב ניתנות להמרה במניות.

ג. נכון למועד כניסתו לתוקף של שטר הנאמנות אגרות החוב (סדרה א') אינן מובטחות בבטוחות ו/או בערבויות ו/או בשעבודים מכל מין וסוג שהוא. מעמדם של מחזיקי אגרות החוב הינו מעמד של נושים בלתי מובטחים של החברה, על כל המשתמע מכך.

ד. ביום 10 במרס, 2024 הועברו לחברה הבת כ- 85 מיליון ש"ח (כ- 23.6 מיליון דולר) מהחברה לאחר השלמת הנפקת אגרות חוב להמרה. ביום 12 בדצמבר 2024 הועברו לחברת הבת כ- 18 מיליון ש"ח נוספים (כ- 5.4 מיליון דולר) לאחר השלמת הרחבת הנפקת אגרות חוב להמרה. הלוואות הבעלים בתנאי Back To Back לתנאים במסגרת הנפקת אגרות חוב.

ה.

אמות מידה פיננסיות	חישוב עמידה באמות המידה הפיננסיות ליום 31 בדצמבר 2025 (סדרה א')
ההון העצמי לא יפחת מסך של: (א) להעמדה לפירעון מידי - 25 מיליון דולר במשך תקופה של שני רבעונים רצופים ו- (ב) לטובת התאמת שיעור הריבית - 40 מיליון דולר	סך ההון העצמי 113.8 מיליון דולר החברה עומדת באמות המידה הפיננסיות
היחס בין ההון העצמי לבין סך המאזן נטו לא יפחת משיעור של: (א) להעמדה לפירעון מידי - 15% במשך תקופה של שני רבעונים רצופים ו- (ב) להתאמת שיעור הריבית - 17%	יחס הון עצמי לסך מאזן 25.0% החברה עומדת באמות המידה הפיננסיות

למועד הדוחות הכספיים עומדת הקבוצה באמות המידה הפיננסיות שבהם היא מחויבת בהתאם לתנאי הנפקת אגרות החוב כאמור.

באור 18: - זכאים ויתרות זכות

31 בדצמבר		שכר עובדים, מוסדות בגין שכר ומוסדות מקדמות מלקוחות והכנסות מראש (ראה באור 21(ב)) הוצאות לשלם אחרים
2024	2025	
אלפי דולר ארה"ב		
11,280	14,223	
87,918	125,311	
10,206	15,980	
6,296	6,414	
<u>115,700</u>	<u>161,928</u>	

באור 19: - הלוואה לזמן ארוך וחלויות שוטפות של הלוואה לזמן ארוך מתאגידים בנקאיים

א. ההרכב:

31 בדצמבר		
2024	2025	
<u>אלפי דולר ארה"ב</u>		
9,470	10,604	שנה ראשונה (חלויות שוטפות)
9,351	7,985	שנה שנייה
6,531	7,451	שנה שלישית
6,036	6,898	שנה רביעית
20,664	23,466	שנה חמישית ואילך
42,582	45,800	סה"כ הלוואה לזמן ארוך
52,052	56,404	סה"כ

(\*) מרבית הלוואות הקבוצה הינן הלוואות דולריות על בסיס ריבית SOFR בתוספת מרווח של 2.86%-3.35%, למעט הלוואה אחת (הלוואת המטוסים), אשר מחצית ממנה נושאת ריבית קבועה של 2.64% ומחצית ממנה צמודה לליבור + 2.5%, למידע נוסף ראה גם באורים 19(ב) ו-19(ג) להלן.

ב. הלוואות מטוסים:

1. למימון רכישת מטוסיה מהשנים 2010 ו- 2011 נטלה ישראיר הלוואה מתאגיד בנקאי שיתרתה נכון ליום 31 בדצמבר 2025 הינה כ- 4.2 מיליון דולר (להלן - הלוואת המטוסים). ביום 31 בדצמבר, 2021 סיכמה ישראיר עם תאגיד בנקאי בקשר לפריסת רכיב הבולט בהלוואת המטוסים לתקופה נוספת של 48 חודשים נוספים. במסגרת הפריסה כאמור החזיר התאגיד הבנקאי את ההתניות הפיננסיות בדבר יחס חוב פיננסי ל-EBITDA וזאת החל מדצמבר, 2023. ביום 15 בנובמבר, 2023, קיבלה ישראיר את הסכמת תאגיד בנקאי להשיית אמות מידה פיננסית בקשר עם הלוואת המטוסים אשר ניתנו לישראיר בתוקף עד 30 ביוני, 2025. בהתאם להוראות IFRS 9 ובהתאם לבדיקה שביצעה החברה שינוי התנאים לעיל אינו מהווה שינוי תנאים מהותי ביחס לתנאי הלוואה המקוריים. ביחס להסרת שיעבוד על מטוסי ה-ATR ראה באור 10(ו). ביום 19 בפברואר, 2026, חתמו ישראיר והתאגיד הבנקאי על עדכון להסכם הלוואה כאמור, לפיו הבנק מתחייב להסיר את השעבוד בגין מטוס ABG, והסרת השעבוד על מטוס ה-ABF יבוצע לא יאוחר מיום 31 בדצמבר, 2026, בכפוף לתנאים שהוסכמו בין הצדדים, כמו כן ביטל הבנק את ההתניות הפיננסיות בדבר יחס חוב פיננסי ל-EBITDA, וכן הוסרו המגבלות לחלוקת דיבידנד. ליום החתימה על הדוחות הוסר השעבוד על מטוס ה-ABG. למועד הדיווח הכספי החברה עומדת בהתניות הפיננסיות שנקעו בתנאי הלוואה.

באור 19: - הלוואה לזמן ארוך וחלויות שוטפות של הלוואה לזמן ארוך מתאגידים בנקאיים (המשך)

ב. הלוואות מטוסים (המשך):

2. ביום 11 במרס, 2024, קיבלה ישראיר הלוואה מתאגיד בנקאי לצורך מימון רכישת מטוס כחור (להלן - הלוואת ה-ABT), לפרטים ראה גם ביאור 10(ב)1, בסך של כ- 14.6 מיליון דולר. יתרת ההלוואה נכון ליום 31 בדצמבר 2025 הינה כ- 13.3 מיליון דולר. ההלוואה נושאת ריבית שנתית משתנה בסך  $\text{SOFR}+3.35\%$ , לתקופה של 12 שנים, תנאי ההלוואה כוללים גרייס על הקרן לשנה, אופציה לפירעון מוקדם או שינוי תנאי ההלוואה ללא קנס פירעון מוקדם בחלוף 3 שנים. כבטוחה להלוואה שועבד המטוס בשעבוד ספציפי לטובת הבנק המלווה. במסגרת ההלוואה ישראיר התחייבה לאמות מידה פיננסיות שהינן זהות לאמות המידה הפיננסיות אליהן התחייבה החברה במסגרת הנפקת אגרות חוב (סדרה א') ("אגרות החוב"), למידע נוסף ראה ביאור 17, לעיל, בתוספת אמת מידה פיננסית לפיה יחס חוב ההלוואה לשווי המטוס לא יעלה על 58%, האמור יבחן בתום כל שנה. במסגרת הסכם ההלוואה כאמור הוסכם בין הצדדים התחייבויות נוספות של החברה, כמקובל בהלוואות מסוג זה (הגבלות לעניין חלוקת דיבידנד, קבלת אישור התאגיד הבנקאי במקרה של שינוי גרעין שליטה וכיו"ב). למועד הדיווח הכספי החברה עומדת בהתניות הפיננסיות שנקעו בתנאי ההלוואה.
  
3. ביום 6 מרס, 2025, התקשרה ישראיר עם תאגיד בנקאי לצורך מימון רכישת מטוס A320-200, ראה גם ביאור 10(ב)3, בסך של כ- 13.2 מיליון דולר ארה"ב (זהה ליתרת ההלוואה נכון ליום 31 בדצמבר 2025). ההלוואה נושאת ריבית שנתית של  $\text{SOFR}+2.86\%$ , ההלוואה הועמדה לתקופה של כ- 8 שנים שתחילתה בחודש מרס 2025, מועד נטילת ההלוואה, כבטוחה להלוואה שועבד המטוס בשעבוד ספציפי לטובת הבנק המלווה. על פי תנאי ההלוואה, בשנה הראשונה תפרע רק הריבית, והחל מהשנה השנייה ואילך תחל ישראיר לפרוע את קרן ההלוואה בפירעונות חודשיים לא שווים. כמו כן, ההלוואה כוללת רכיב בולט בסך של כ- 4.6 מיליון דולר אשר עתיד להיפרע במהלך חודש דצמבר 2032. במסגרת ההלוואה ישראיר התחייבה לאמות מידה פיננסיות שהינן זהות לאמות המידה הפיננסיות אליהן התחייבה החברה במסגרת הנפקת אגרות חוב (סדרה א') ("אגרות החוב"), למידע נוסף ראה ביאור 17, לעיל, בתוספת אמת מידה פיננסית לפיה יחס חוב ההלוואה לשווי המטוס לא יעלה על 70%, האמור יבחן בתום כל שנה. תנאי ההלוואה כוללים אופציה לפירעון מוקדם, ללא עמלת פירעון מוקדם, בחלוף 3 שנים מיום קבלת ההלוואה, בהודעה מוקדמת של 30 יום טרם הפירעון המוקדם, במסגרת הסכם ההלוואה כאמור הוסכם בין הצדדים התחייבויות נוספות של החברה, כמקובל בהלוואות מסוג זה (הגבלות לעניין חלוקת דיבידנד, קבלת אישור התאגיד הבנקאי במקרה של שינוי גרעין שליטה וכיו"ב). למועד הדיווח הכספי החברה עומדת בהתניות הפיננסיות שנקעו בתנאי ההלוואה.
  
4. למועד פרסום הדוח, נמצאת ישראיר במשא ומתן מתקדם עם תאגיד בנקאי לצורך מימון רכישת שני מטוסים רחבי גוף מדגם A-330, ראה גם ביאור 10(ב)4, בסך של כ- 41 מיליון דולר ארה"ב, הלוואה צפויה לשאת ריבית שנתית של  $\text{SOFR}+2.65\%$ , ההלוואה, תועמד לתקופה של כ- 10 שנים, כבטוחה להלוואה שועבדו המטוסים בשעבוד ספציפי לטובת הבנק המלווה. על פי תנאי ההלוואה, ב 18 החודשים הראשונים תפרע ישראיר רק ריבית (להלן: "תקופת הגרייס"), והחל מתום תקופת הגרייס, תחל ישראיר לפרוע את קרן ההלוואה בפירעונות חודשיים לא שווים. במסגרת ההלוואה ישראיר התחייבה לאמות מידה פיננסיות שהינן זהות לאמות המידה הפיננסיות אליהן התחייבה החברה במסגרת הנפקת אגרות חוב (סדרה א') ("אגרות החוב"), למידע נוסף ראה ביאור 17, לעיל, בתוספת אמת מידה פיננסית לפיה יחס חוב ההלוואה לשווי המטוס לא יעלה על 70%, האמור יבחן בתום כל שנה. תנאי ההלוואה כוללים אופציה לפירעון מוקדם, ללא עמלת פירעון מוקדם, בחלוף 3 שנים מיום קבלת ההלוואה, בהודעה מוקדמת כפי שיוסכם בין הצדדים, במסגרת הסכם ההלוואה כאמור הוסכם בין הצדדים התחייבויות נוספות של החברה, כמקובל בהלוואות מסוג זה (הגבלות לעניין חלוקת דיבידנד, קבלת אישור התאגיד הבנקאי במקרה של שינוי גרעין שליטה וכיו"ב). למועד הדיווח הכספי טרם חתמה החברה על הסכם ההלוואה כאמור, והאמור בכפוף להשלמת עסקת רחבי הגוף כמתואר בביאור 10(ב)4 לעיל.

באור 19: - הלוואה לזמן ארוך וחלויות שוטפות של הלוואה לזמן ארוך מתאגידים בנקאיים (המשך)

ג. הלוואות בערבות מדינה:

1. בשל התפרצות נגיף הקורונה, קיבלה ישראלייר הלוואות בערבות המדינה בסכום כולל של כ- 46 מיליון דולר (כ- 169.5 מיליון ש"ח). הלוואות התקבלו במקור לתקופה של 7 שנים (כאשר ב-15 החודשים הראשונים ניתן גרייס מתשלומי הקרן) הלוואות במקור נשאו ריבית שנתית של פריים + 1.5%. במסגרת הסכם הלוואות ותנאי הקרן לעסקים גדולים, שיעבדה ישראלייר פיקדונות בשיעור של 5% מגובה הלוואות כאמור ופיקדון נוסף לטובת הבטחת תשלום חלויות שוטפות בשיעור 10% מגובה הלוואות.

2. ביום 8, בינואר, 2024, כחלק מצמצום החשיפה לשינויים בשער הדולר, המירה ישראלייר את יתרות הלוואות בערבות המדינה לדולר ארה"ב, יתרת הלוואות במועד ההמרה הסתכם לסך של כ- 24.1 מיליון דולר ארה"ב ונושאת ריבית של SOFR + 4.25% (הלוואה הראשונה), יתרת הלוואה השנייה הסתכם בסך כולל של 13.9 מיליון דולר ארה"ב, כאשר הלוואה נושאת ריבית SOFR + 3.9% (הלוואה השנייה). במקביל הומר הפיקדון המשועבד (בגובה 5% מגובה הלוואות המקוריות) לדולר. ליום 31 בדצמבר, 2025 הפיקדונות כאמור נושא ריבית שנתית של 4.35% ו- 4.75%, בהתאמה. כמו כן שיפרה ישראלייר את תנאי הריבית על הלוואות, SOFR + 3.03%. בהתאם, ביום 28 בדצמבר, 2023 אישר הבנק הפחתת ריבית ל-SOFR + 3.2%, בהתאמה. עוד סוכם כי ישראלייר תפעל להוספת שיעבוד צף על כלל נכסי ישראלייר לטובת התאגיד הבנקאי. במהלך חודש פברואר, 2024 השלימה ישראלייר את התחייבותה מול התאגיד הבנקאי. יתרת הלוואה נכון ליום 31 בדצמבר 2025 הינה כ- 23.3 מיליון דולר.

3. בשנת 2023, פרעה דיזנהויז תיירות נכנסת בפירעון מוקדם את יתרת הלוואות בערבות מדינה, בסך כולל של כ- 8.5 מיליון ש"ח, אשר נתנו לה במסגרת סיוע התפרצות מגפת הקורונה. לאור הימשכות מלחמת חרבות ברזל, ראה גם ביאור 1(ב) לעיל, והשפעתם של מלחמת חרבות ברזל, מבצע עם כלביא, ומבצע שאגת הארי על ענף התיירות הנכנסת בישראל, במהלך חודש מרס ומאי, 2024 קיבלה חברת הבת של ישראלייר (דיזנהויז תיירות נכנסת) הלוואות בערבות המדינה, מתאגיד בנקאי בסך של כ- 7 ו-4 מיליון ש"ח בהתאמה, הנושאת ריבית פריים + 1.5%, לתקופה של 57 חודשים (כאשר ב- 3 החודשים הראשונים יינתן גרייס מתשלומי הקרן והריבית). כמו כן שיעבדה החברה הבת פיקדונות בשיעור של 5% מגובה הלוואות כאמור. יתרת הלוואה נכון ליום 31 בדצמבר 2025 הינה כ- 7.7 מיליון ש"ח.

באור 20: - אגרות חוב ניתנות להמרה - מתווה סיוע מהאוצר

לאור התפרצות האומיקרון ברבעון 1, 2022, במחצית השנייה לשנת 2022, אישר משרד האוצר חבילת סיוע נוספת לחברות התעופה בארץ, ביום 7 בנובמבר 2022 חתמו ישראלייר, החברה והמדינה על מתווה הסיוע לחברה בסך של כ-9.4 מיליון דולר. בחודש ינואר 2024 הוסכם בין ממשלת ישראל לבין ישראלייר על הפחתת סכום הפיקדון המשועבד לטובת תשלומי הלוואה מסך של 5.1 מיליון דולר (כ- 18 מיליון ש"ח) לסך של 1.5 מיליון דולר ארה"ב. אגרות החוב בסך של כ- 8 מיליון דולר, נטו, נפרעו במלואם במהלך חודש דצמבר, 2025.

באור 21: - הכנסה נדחית

א. הרכב:

31 בדצמבר		
2024	2025	
אלפי דולר ארה"ב		
168	88	רווח נדחה בגין עסקת SLB
-	1,576	מגן רקיע (ג)
10,836	9,983	הכנסות מראש מקדמות מדינה עבור ביטחון טיסות (ב)
11,004	11,647	

ב. הכנסות מראש מקדמות מדינה עבור ביטחון טיסות (להלן: "הסכם המטוסאים")

בהמשך למתווה הסיוע של משרד האוצר לענף התעופה בעקבות משבר הקורונה והפגיעה החריגה בענף התעופה הישראלי. וחתימה על הסכם בין הצדדים משנת 2021, מדינת ישראל שילמה לישראיר מראש סך של 16 מיליון דולר בגין אספקת כרטיסי טיסה לעובדי מערך אבטחת התעופה למשך תקופה של 20 שנה. יתרת הכנסה הנדחית בגין מקדמות עבור מערך הביטחון נכון ליום 31 בדצמבר 2025 הינה כ- 10 מיליון דולר.

ביום 2 באפריל 2025, נחתמה תוספת להסכם כאמור, ביחס להגבלות חלוקה החלות על ישראיר מכוח הסכם המטוסאים במסגרתה שונו חלק מהמגבלות החלות על ישראיר מכוח ההסכם, כך שלאחר השינוי כאמור יתאפשר לישראיר לבצע בין היתר את הפעולות כמפורט להלן:

חלוקה או חלוקת דיבידנד, לרבות רכישה עצמית של מניות, החל משנת 2025 (חלף 2026) ועד 2028 (כולל), שמתקיים לגביהן אחד מאלה:

1. בשנת 2025 : סך כל הדיבידנדים אינו עולה על 30% מסך הרווח הנקי בשנה האמורה נכון למועד החלוקה.
2. בשנים 2026 עד 2028 (כולל) : סך כל הדיבידנדים אינו עולה על 40% מסך הרווח הנקי בכל השנים האמורות יחד נכון למועד החלוקה.
3. עד לתום שנת 2028, עסקה עם בעל עניין (כהגדרת המונח בחוק ניירות ערך, התשכ"ח 1968), אשר אינה עולה על סך של 100,000 דולר או עסקאות דמי ניהול (עסקה עם החברה ובלבד שהיא לכיסוי העלויות הקבועות של החברה המוצאות לצורך ניהול) שסכומן הכולל אינו עולה על 3.5 מיליון ש"ח בשנה קלנדרית. לעניין זה - "עסקת דמי ניהול" - עסקה עם החברה, ובלבד שהיא לכיסוי העלויות הקבועות של החברה המוצאות לצורך ניהול ישראיר.

נכון למועד פרסום הדוחות הכספיים טרם אושרה מדיניות חלוקת דיבידנד, והאמור מותנה באישור התאגידים הבנקאיים המלווים של ישראיר, שעומם חתומה ישראיר בהסכמי הלוואות (מימון מטוסים והלוואות בערבות מדינה).

באור 21: - הכנסה נדחית (המשך)

ג. מגן רקיע

במהלך חודש ינואר, 2025, נחתמה תוספת להסכם שנחתם עם משרד האוצר מחודש אוגוסט, 2024, בגין התקנה והטסת מערכת "מגן רקיע", לפיהן האוצר אישר לחברה לקבל מראש 2.275 מיליון דולר, בתמורה להפסקת תשלומים שוטפים, המשולמים על ידי משרד האוצר לחברה, בגין התקנה והטסת מערכת "מגן רקיע", למשך 17 שנים הקרובות, החל מינואר 2025. ישראיר קיבלה מדי שנה החזרים כאמור, בגין תוספת הדלק, הוצאות התחזוקה ועוד. בחודש פברואר, 2025 אחרי אישור הממשלה התקבל הסיוע כאמור ונכנס לתוקפו הסכם מגן רקיע. הסיוע כאמור סווג בדוחות הכספיים במסגרת סעיף הכנסה נדחית בניכוי החלות השוטפת שהוצגה במסגרת זכאים ויתרות זכות, בהתאם לשיעור ההיוון שהיה מתקבל בעסקת מימון תיאורטית נפרדת לאותו מועד שהינו כ- 9.61%, אשר חושב על ידי יועץ חיצוני בלתי תלוי. לאור העובדה שההטבה כאמור ניתנה כחלק ממתווה הסיוע אשר אושר בהחלטת ממשלה, לחברות התעופה הישראליות במסגרת התפרצות הקורונה והמלחמה, הפער בין הסכום שהתקבל בפועל לבין שוויה ההוגן של ההתחייבות במועד ההכרה לראשונה כאמור, מיוחס לרכיב מענק ממשלתי, אשר הוכר בתקופת הדוח, בסך של כ- 0.3 מיליון דולר, בסעיף הכנסות אחרות בדוח על הרווח והפסד, וזאת על מנת לשקף פיצוי עבור הפסדים שהתהוו לחברה קודם לקבלת המענק.

באור 22: - נכסים והתחייבויות בשל הטבות לעובדים

הטבות לעובדים כוללות הטבות לזמן קצר, הטבות לאחר סיום העסקה והטבות אחרות לטווח ארוך.

א. הטבות לאחר סיום העסקה

דיני העבודה וחוק פיצויי פיטורין בישראל מחייבים את ישראיר לשלם פיצויים לעובד בעת פיטורין או פרישה או לבצע הפקדות שוטפות בתוכניות להפקדה מוגדרת לפי סעיף 14 לחוק פיצויי פיטורין כמתואר להלן. התחייבות ישראיר בשל כך מטופלת כהטבה לאחר סיום העסקה. חישוב התחייבות ישראיר בשל הטבות לעובדים מתבצע על פי הסכם העסקה בתוקף ומבוסס על משכורת העובד ותקופת העסקתו אשר יוצרים את הזכות לקבלת הפיצויים. ההטבות לעובדים לאחר סיום העסקה ממומנות, בדרך כלל, על ידי הפקדות המסווגות כתוכנית להטבה מוגדרת או כתוכנית להפקדה מוגדרת כמפורט להלן.

1. תוכניות להפקדה מוגדרת

לגבי חלק מתשלומי הפיצויים, חלים תנאי סעיף 14 לחוק פיצויי פיטורין, התשכ"ג-1963, על-פיו הפקדותיה השוטפות של הקבוצה בקרנות פנסיה ו/או בפוליסות בחברות ביטוח, פוטרות אותה מכל התחייבות נוספת לעובדים, בגינם הופקדו הסכומים כאמור לעיל. הפקדות אלו וכן הפקדות בגין תגמולים מהוות תוכניות להפקדה מוגדרת.

לשנה שהסתיימה ביום

31 בדצמבר

2023	2024	2025
אלפי דולר ארה"ב		
1,716	1,234	1,663

הוצאות בגין תוכניות להפקדה מוגדרת

2. תוכניות להטבה מוגדרת

החלק של תשלומי הפיצויים שאינו מכוסה על ידי הפקדות בתוכניות להפקדה מוגדרת, כאמור לעיל, מטופל על ידי ישראיר כתוכנית להטבה מוגדרת לפיה מוכרת התחייבות בגין הטבות עובדים ובגינה ישראיר מפקידה סכומים בקופות מרכזיות לפיצויים ובפוליסות ביטוח מתאימות.

באור 22: - נכסים והתחייבויות בשל הטבות לעובדים (המשך)

ב. שינויים בהתחייבות להטבה מוגדרת ובשווי הוגן של נכסי תוכנית

שנת 2025

יתרה ליום 1 בינואר 2025	תיקון יתרת פתיחה	עלות שירות שוטף	הוצאות שנזקפו לרווח או הפסד		רווח (הפסד) אקטוארי הנזקף לרווח כולל אחר אלפי דולר ארה"ב	השפעת בשערי חליפין שינויים של מטבע חוץ	הפקדות שהופקדו על ידי המעביד	יתרה ליום 31 בדצמבר 2025	מיון	התחייבויות להטבה מוגדרת
			סה"כ הוצאות שנזקפו לרווח או הפסד בתקופה	הוצאות (הכנסות) ריבית, נטו						
20,682	47	1,252	2,500	1,201	1,703	3,260	-	27,516	-	התחייבויות להטבה מוגדרת
(16,443)	9	-	(778)	(787)	(1,469)	(2,615)	(1,372)	(22,164)	-	שווי הוגן של נכסי תוכנית
4,239	56	1,252	1,722	414	234	645	(1,372)	5,352	-	התחייבות נטו בגין הטבה מוגדרת

שנת 2024

יתרה ליום 1 בינואר 2024	תיקון יתרת פתיחה	עלות שירות שוטף	הוצאות שנזקפו לרווח או הפסד		רווח (הפסד) אקטוארי הנזקף לרווח כולל אחר אלפי דולר ארה"ב	השפעת בשערי חליפין שינויים של מטבע חוץ	הפקדות שהופקדו על ידי המעביד	יתרה ליום 31 בדצמבר 2024	מיון	התחייבויות להטבה מוגדרת
			סה"כ הוצאות שנזקפו לרווח או הפסד בתקופה	הוצאות (הכנסות) ריבית, נטו						
20,381	(49)	941	1,895	1,004	(761)	(92)	-	20,682	(915)	התחייבויות להטבה מוגדרת
(15,682)	(23)	-	(661)	(638)	621	57	(1,272)	(16,443)	915	שווי הוגן של נכסי תוכנית
4,699	(72)	941	1,234	366	(140)	(35)	(1,272)	4,239	-	התחייבות נטו בגין הטבה מוגדרת

באור 22: - נכסים והתחייבויות בשל הטבות לעובדים (המשך)

ג. פירוט נכסי התוכנית לפי שווי הוגן

נכסי התוכנית כוללים נכסים המוחזקים על ידי קרן הטבות לעובד לזמן ארוך וכן פוליסות ביטוח מתאימות.

ד. ההנחות העיקריות בגין תוכנית להטבה מוגדרת

31 בדצמבר		
2024	2025	
%		
5.42%	4.72%	שיעור היוון
2.44%	2.02%	שיעור עליית שכר צפויה

באור 23: - הון מניות, שטרי הון והלוואות לחברה האם ותשלום מבוסס מניות

א. הרכב הון המניות:

מניות רגילות בנות 1 ש"ח ע.ג. כל אחת

31.12.24	31.12.25
----------	----------

הון רשום

הון מונפק ונפרע

ב. ביום 29 ביוני 2023, השלימה בהצלחה החברה תהליך הקצאה מניות פרטית לכלל החזקות עסקי ביטוח בע"מ, אשר במסגרתו, ביום 2 ביולי 2023, הוזרמו לחברה סך של כ-5.3 מיליון דולר. ביום זה, כלל החזקות עסקי ביטוח בע"מ הודיעה לחברה כי החלה להיות בעלת עניין מכוח החזקות. כמו כן, החברה וכלל התקשרו בהסכם הקצאה פרטית לאורו הוקצו לכלל (לקופות גמל ונוסטרו במצטבר), סך כולל של 11,440,000 מניות תמורה לסך כולל של כ-20 מיליון ש"ח וכן 11,440,000 כתבי אופציה (לא רשומים) הניתנים למימוש לתמורה ל-200 אגורות (2 ש"ח) לכל כתב אופציה, ביום 31 בדצמבר 2023 פקעה האופציה.

ג. ביום 14 באוגוסט, 2025 קבלה החברה מרשות ניירות ערך היתר לפרסום תשקיף מדף של החברה. תשקיף המדף פורסם על ידי החברה באותו יום.

ד. אופציות לנושאי משרה ועובדי החברה וישראייר

1. ביום 18 במאי 2023 הוחלט לאמץ מתאר נושאי משרה ועובדים ולהעניק מכוחו ל-68 נושאי משרה ועובדים בישראייר, סך כולל של 15,625,800 כתבי אופציה הניתנים למימוש ל-15,625,800 מניות רגילות של החברה בנות 1 ש"ח ע.ג., כל אחת, בתמורה למחיר מימוש של 112 אגורות (1.12 ש"ח לכל כתב אופציה) להלן: "כתבי האופציה" (מכוח האמור, לאחר שנתקבלו האישור הנדרשים, החברה הקצתה סך כולל של 15,407,706 מכתבי האופציה, כאשר 218,094 מכתבי האופציה לא רשומים) אשר קיבלו את מלוא האישורים הנדרשים לטובת הקצאתם, וטרם הוקצו על ידי החברה. תנאי הבשלת כתבי האופציות נקבעו ל-3 שנים ב-12 מנות רבעוניות. שווי האופציה למועד המדידה של הי"ר והמנכ"ל הוא 0.832 ש"ח וליתר העובדים ונושאי המשרה 0.495 ש"ח להלן פירוט בדבר ההקצאות: לנושאי המשרה בחברה ובישראייר: (א) מר מרדכי (מוטי) חזן, יו"ר הדירקטוריון. הוקצו סך כולל של 737,434 כתבי אופציות. (ב) מר אורי אליעזר סירקיס, מנכ"ל החברה. הוקצו סך כולל של 3,072,642 כתבי אופציות. (ג) הגב' לי מארי טמסוט (דדון), סמנכ"ל הכספים. הוקצו סך כולל של 880,000 כתבי אופציות. (ד) הגב' חן רייטר, היועצת המשפטית הראשית ומזכירת חברה. הוקצו סך כולל של 720,000 כתבי אופציות. (ה) מר חגי כנען, סמנכ"ל מבצעי אוויר. הוקצו סך כולל של 480,000 כתבי אופציות. (ו) הגב' הילה הרמולין רונן, סמנכ"לית שיווק. הוקצו סך כולל של 480,000 כתבי אופציות. (ז) מר אבי מנדלבאום, סמנכ"ל המסחר. הוקצו

באור 23: - הון מניות, שטרי הון והלוואות לחברה האם ותשלום מבוסס מניות (המשך)

ד. אופציות לנושאי משרה ועובדי החברה וישראיר (המשך)

- סך כולל של 480,000 כתבי אופציות. (ח) מר גבי שגיא, סמנכ"ל מערכות מידע. הוקצו סך כולל של 480,000 כתבי אופציות. (ט) מר אלי אגמי, סמנכ"ל משאבי אנוש. הוקצו סך כולל של 388,428 כתבי אופציות. (י) מר שי גיל, סמנכ"ל הנדסה ותחזוקה. הוקצו סך כולל של 430,000 כתבי אופציות. (יא) מר משה טלמור, סמנכ"ל מבצעי קרקע. הוקצו סך כולל של 430,000 כתבי אופציות. (יב) הגב' אביבית פלג, סמנכ"לית קבוצות ומאורגנים. הוקצו סך כולל של 388,428 כתבי אופציות. (יג) מר שלומי שהרבני, סמנכ"ל רכש ותפעול. הוקצו סך כולל של 388,428 כתבי אופציות. (יד) הקצאה לעובדים בישראיר. החברה הקצתה מכוח המתאר האמור 6,052,346 כתבי אופציה לעובדים בישראיר.
2. במהלך שנת 2025 מימשו 2 נושאי משרה בכירה 303,909 אופציות (מהקצאה שבוצעה בחודש אוגוסט, 2023) ל- 276,977 מניות החברה (בשיטת מימוש נטו) בנוסף מומשו 478,816 אופציות נוספות (מהקצאה שבוצעה בחודש אוגוסט, 2023) ל- 472,070 מניות החברה.
3. למועד הדוחות התקופתיים פקעו 390,760 אופציות של עובדי החברה מהקצאה שבוצעה בחודש אוגוסט, 2023.
4. תנאי כתבי האופציה והיקפי מימושם:

אופציות רשומות לא סחירות		
הקצאה 2023	הקצאה 2020	
	9.10.2020 -1	
18.5.2023	6.12.2020	מועד הענקה
15,625,800	1,665,000	כמות כתבי אופציה שהונפקו
112.0	124.9	מחיר מימוש- אגורות
15,407,706	1,665,000	כמות כתבי אופציה שהוענקו
782,725	-	כמות כתבי אופציות שממומשו (*)
749,047	-	כמות מניות שהונפקה (**)
221	-	סך התמורה בגין כתבי האופציה שמומשו (אלפי דולר)
1:1	1:1	יחס מימוש
390,760	-	כמות כתבי אופציות שפקעו
14,624,981	1,665,000	כמות כתבי אופציה שנותרה נכון ליום 31.12.25 (***)

- (\*) המימושים בוצעו בשנת 2025
- (\*\*) חלק מהמימושים בוצעו בשיטת הנטו ללא תשלום תוספת מימוש כך שהתקבלו מספר מניות נמוך ממספר האופציות שמומשו.
- (\*\*\*) כמו כן לאחר מועד הדוח על המצב הכספי ועד סמוך לאישור הדוחות הכספיים מומשו 100,000 אופציות ל-100,000 מניות החברה.

באור 24: - התקשרויות, התחייבויות תלויות, ערבויות ושעבודים

א. התקשרויות

1. ישראייר התקשרה עם חברת קוויקליזארד בע"מ ("קוויקליזארד") בחוזה לחמש שנים עם אופציית יציאה לאחר שנתיים, ההתקשרות מורכבת ממספר מערכות אשר החלו לעלות לאוויר באפריל 2022. ביום 14, בפברואר, 2025, חתמו הצדדים על עדכון להסכם כאמור, לפיו תוארך לישראייר הבלעדיות בשנתיים נוספות (עד סוף 2026), בתמורה לסכום שהוסכם בין הצדדים.

המערכת מתממשקת למערכות התפעוליות של ישראייר ומנתחת מידע הן ממערכות ישראייר והן ממידע שוק, לכדי המלצות לשינויי מחירי המוצרים אותם משווקת ישראייר, למחירים תחרותיים עדיפים ובהלימה עם מטרותיה העסקיות של ישראייר. המערכת משנה באופן אוטומטי ודינמי את המחיר שמוזן חזרה למערכות הארגוניות של הלקוח, ומשם ללקוח הסופי. בדרך זו, מאפשרת המערכת תגובה מיידית לביצועי השוק, ותמחור אופטימאלי שמביא לעלייה במדדי הליבה של ישראייר.

2. משא ומתן לרכישת חברת התעופה הצ'כית - Smartwings a.s - ביום 11 בפברואר, 2024 עדכנה ישראייר כי ביום 8 בפברואר 2024, בשל המצב הגיאופוליטי במזרח התיכון, הופסק המשא ומתן עם בעלי המניות הסינים בחברת התעופה הצ'כית, והמקדמה בסך חצי מיליון אירו ששולמה לבעלי המניות הסינים, הושבה לחברה.

בחודש מרס 2024 רכשו בעלי המניות הצ'כים את חלקם של China CITIC Group Co. Ltd. עם השלמת רכישת המניות, והשלמת ארגון מחדש של אחזקות בעלי המניות הצ'כים בחברת Smartwings ובחברת CSA הצ'כית, חודש המ"מ בין הצדדים והוצע לישראייר להתמודד על רכישת מחצית מהמניות של קבוצת התעופה הצ'כית. בין נציגי הצדדים התנהלו שיחות ביחס למתווה העסקה. ביום 25 ביוני, 2025 עדכנו בעלי המניות הצ'כים את נציגי החברה בדבר שינויים בתנאי העסקה והרצון להשלימה על ידם לקראת תום שנת 2025 לאחר בחינת תנאי העסקה המעודכנים כאמור, ביום 7 ביולי, 2025 החליט דירקטוריון החברה על סיום המ"מ לרכישת Smartwings ועל המשך בחינת חלופות לפיתוח והתרחבות עסקי החברה, בתחומים האחרים, בהתאם לתוכנית היעדים והאסטרטגיה.

3. במהלך חודש ינואר 2023, התקשרה החברה הכלולה, בשביל הזהב תיירות בע"מ (להלן: "בשביל הזהב") בחוזה עם ק.ד.ש דוידסון בשדרה בע"מ (להלן: "קבוצת דוידסון") בהסכם לרכישת נדל"ן להשקעה במסגרת קבוצת רכישה, המהווה בניין משרדים במודיעין בשטח של 334 מ"ר, בסכום כולל של כ- 4.038 מיליון ש"ח. החוזה נחתם ב-22 בינואר 2023. במהלך חודש פברואר 2025 חברת בשביל הזהב התקשרה עם תאגיד בנקאי לצורך מימון עתידי לרכישת נכס המקרקעין במסגרתה ביקשה אישור עקרוני לקבלת הלוואות ("משכנתא") בסך כולל של כ- 3.836 מיליון ש"ח.

תנאי המשכנתא כוללים מספר פעימות: הראשונה בסך 1.9 מיליון ש"ח, שנייה בסך 1.1 מיליון ש"ח והשלישית בסך 0.8 מיליון ש"ח, המשכנתא תישא ריבית משתנה פריים+2.5% לשנה, לתקופה של 20 שנה, גרייס על הקרן ל-3 שנים, ולאחר מכן פריסה שווה ל-17 שנה בפירעונות חודשיים שווים. כבטוחה למשכנתא ישועבד נכס המקרקעין לטובת הבנק ויידרשו ערבים להלוואות. במסגרת קבלת האשראי מהבנק המלווה, חתם מנכ"ל בשביל הזהב (שהינו מחזיק גם ב-49% מהון המניות של החברה הכלולה) על ערבות אישית לטובת הבנק המלווה. במקביל ביום 9 במרס, 2025, אישר דירקטוריון בשביל הזהב, החלטה בכתב, להעמיד ערבות לטובת מנכ"ל הפעילות BACK TO BACK לערבות שהעמיד המנכ"ל לטובת קבלת מימון מהבנק המלווה. בתמורה לערבות כאמור, העמידה בשביל הזהב פיקדון ל-3 שנים בסכום דומה לגובה הערבות שהועמדה לטובת הפרויקט. ליום פרסום הדוח טרם נטלה בשביל הזהב את המשכנתא כאמור.

באור 24: - התקשרויות, התחייבויות תלויות, ערבויות ושעבודים (המשך)

א. התקשרויות (המשך)

4. הסכם שיווק והפצה עם איסתא - ותוספת להסכם עבור מקדמה למימון רכישת מטוסים רחבי גוף

א. ביום 27 בנובמבר 2024, אישר דירקטוריון החברה את ההתקשרות של החברה הבת ישראייר עם קבוצת התיירות איסתא בע"מ, בהסכם שיווק והפצה למכירת כרטיסי טיסה מראש. לתקופה של 5 שנים, הסכם רכישת הכרטיסים ניתן להארכה לתקופה נוספת בת 5 שנים, בהסכמת הצדדים מראש. במסגרת ההסכם תתחייב איסתא בין היתר לרכוש מישראייר בחמש השנים הבאות סך של כ- 10% מהיקף המושבים אותם משווקת ישראייר לקהל הרחב במסגרת הפעילות הבינלאומית שלה, למעט בטיסות שנמכרו במלואן לצד שלישי. מחירי המושבים בפעילות הסיטונאית ייקבעו על פי נוסחה הקבועה בהסכם, אשר ההסכם כולל מנגנון התייקרות החל מהשנה השנייה להסכם. על פי תנאי ההסכם, תשלם איסתא מידי שנה בכל אחת מ-5 השנים הבאות, באמצעות מקדמה שתשולם בשתי פעימות. הפעימה הראשונה בגובה 50% מעלות צפי הרכישות תשולם בראשית הרבעון הראשון בשנה הרלוונטית. הפעימה השנייה בגובה 50% מעלות צפי הרכישות תשולם בראשית הראשון הרביעי בשנה הרלוונטית. להערכת ישראייר, כחלק מההסכם צפויים להתקבל בידי ישראייר מקדמות מאסתא בהיקף כולל של כ- 200 מיליון דולר ב-5 השנים הבאות. בשנת הפעילות הראשונה עם כניסתו של ההסכם לתוקף קיבלה ישראייר מקדמה על סך כולל של כ- 35 מיליון דולר, ששולמו בשתי פעימות, הראשונה שולמה במהלך חודש בדצמבר 2024 בסך כ- 17.5 מיליון דולר ואילו השנייה בחודש פברואר של שנת 2025. ישראייר תהיה רשאית להביא לסיום ההסכם (בכל הנוגע לפעילותה הסיטונאית) במקרה של הפרות, כקבוע בהסכם. ביום 19 בדצמבר, 2024 הושלמה חתימת ההסכם בין הצדדים.

ביום 26 בדצמבר, 2025 חתמו ישראייר ואסתא על חוזה המסדיר את תנאים והמחירים המעודכנים עבור חוזה סיטונאות 2026, בהמשך למנגנון שנקבע כאמור לעיל. הצדדים אף סיכמו על הארכת תקופת הסכם השיווק וההפצה עד ליום 31 במרץ 2036 ועדכון התנאים המסחריים על פיהם ישולמו המקדמות על ידי איסתא לישראייר תעופה, ועדכון מחיריהם. בהתאם לחוזה, המקדמות לשנת 2026 יעמדו על סך כולל של 51.5 מיליון דולר ארה"ב ו ישולמו בשתי פעימות, בחודשים דצמבר 2025 ופברואר 2026. נכון ליום פרסום הדוחות הכספיים התקבלו המקדמות במועדם.

ב. בהמשך לביאור 10(ב)4 בעניין התקשרות במזכר הבנות לרכישת 2 מטוסים רחבי גוף מטוסים רחבי גוף Airbus A-330, ביום 29 בדצמבר 2025, חתמה החברה על תוספת ("התוספת") להסכם השיווק וההפצה בין ישראייר תעופה לאסתא מיום 17 בדצמבר 2024 (להלן יחד - "הסכם השיווק וההפצה"), כאמור בסעיף א' לעיל, בהתאם לתוספת, בתמורה לתשלום מקדמה לישראייר בסך של 35 מיליון דולר ארה"ב ("המקדמה"), איסתא תקבל הקצאה של 40 מושבים בכל טיסה מסחרית שתבוצע על ידי המטוסים, בהתאם לעיקרי התנאים המפורטים להלן:

(1) המקדמה תשולם ב- 3 תשלומים כדלקמן: (א) 8 מיליון דולר ארה"ב בתוך 3 ימי עסקים ממועד חתימת התוספת ("התשלום הראשון"), הסכום כאמור התקבל ליום 31 בדצמבר 2025; (ב) 12 מיליון דולר ארה"ב עד ליום 5 בינואר 2026 ("התשלום השני"); ו- (ג) 15 מיליון דולר ארה"ב עד ליום 10 בפברואר 2026. התשלומים כאמור התקבלו ליום פרסום הדוח. להבטחת התחייבות ישראייר תעופה להקצאת המושבים, ישראייר תשעבד לטובת איסתא בשעבוד ראשון

באור 24: - התקשרויות, התחייבויות תלויות, ערבויות ושעבודים (המשך)

א. התקשרויות (המשך)

4. הסכם שיווק והפצה עם איסתא - ותוספת להסכם עבור מקדמה למימון רכישת מטוסים רחבי גוף

מטוס Airbus A-330 ("השעבוד") ותעניק בטחונות נוספים, ליום פרסום הדוח התקבלו האישורים מהבנקים עבור החרגת השעבוד כאמור לטובת איסתא של מטוס ה ABS - ראה גם ביאור 10(ב)2 בדבר רכישת מטוס ה ABS), בנוסף לשעבוד, ישראייר תעופה תספק לאסתא בטחונות נוספים, כפי שיוסכם בין הצדדים עד מועד התשלום השני. נכון ליום פרסום הדוח ישראייר במשא ומתן מול איסתא להשגת הבנות בין הצדדים עבור הבטוחה הנוספת.

(2) תקופה החוזה הינה 10 שנים החל ממועד תחילת ההפעלה של רחבי הגוף, מחיר המושבים שישולם על ידי איסתא לישראייר תעופה ייקבע בהתאם למנגנון, כדלקמן: (א) בטיסות ליעדים טרנס-אטלנטיים או יעדים אחרים בהם נדרש שימוש במטוס רחב-גוף, בהתאם לנוסחה ייעודית שנקבעה בתוספת; (ב) בטיסות ליעדים שאינם טרנס-אטלנטיים, בהם פועלים בשגרה מטוסים צרי גוף, בהתאם למחיר שנקבע בהסכם השיווק וההפצה ("מנגנון קביעת המחירים"). המקדמה כאמור, תקוזז מתוך תמורת מכירת המושבים באופן מדורג בהתאם לתקרה שנתית, כדלקמן: עד 4 מיליון דולר ארה"ב לשנה בחמש השנים הראשונות 20 מיליון דולר ארה"ב בשה"כ, ועד 3 מיליון דולר ארה"ב לשנה בחמש השנים הבאות 15 מיליון דולר ארה"ב בשה"כ ("התקרה השנתית"). כמו כן נקבע שככל שבשנה מסוימת סך התשלומים שיתקבלו בגין המושבים יעלה על התקרה השנתית, לא יבוצע קיזוז על חשבון השנה העוקבת ואיסתא תשלם את ההפרש לישראייר תעופה. בנוסף, נקבע שככל וישראייר תעופה לא תפעיל את המטוסים בטיסות טרנס-אטלנטייות, תהא איסתא רשאית לקזז את המקדמה כנגד התשלומים מכוח הסכם השיווק וההפצה.

(3) הוראות התוספת בקשר עם ההקצאה יכנסו לתוקפן במועד הפעלת המטוסים לטיסות מסחריות, וזאת לא יאוחר מיום 15 במאי 2026 או מועד מאוחר יותר ככל שנתקבלה הסכמת איסתא להארכת המועד ("מועד תחילת ההפעלה"). ככל וצי המטוסים רחבי הגוף יגדל (מטוס רחב גוף שלישי ומעלה), ינהלו הצדדים משא ומתן לצורך קביעת הסדרי הקצאה במטוס השלישי. יצוין כי בשלב זה אין צפי לרכישת מטוסים רחבי גוף מעבר ל-2 המטוסים כאמור בסעיף 10(ב)4.

5. במהלך חודש מאי 2024, נתקבלה החלטת ממשלה לפיה יוקצו כ- 20 מיליון שקלים, בעבור סבסוד הטסת תושבי אילת בשנים 2024 ו-2025. רשות התעופה האזרחית הודיעה לישראייר כי היא עשויה לקבל עד כ- 10 מיליון שקלים, עבור תקופת הסבסוד כאמור, במידה והיא תאפשר לתושבי אילת להנות מסבסוד המחירים. נכון ליום פרסום הדוחות המדינה האריכה את סבסוד הטסת תושבי אילת עד ליום 28 במרס 2026.

6. ביום 2 במרס, 2025 התקבלה החלטת ממשלה (להלן: "החלטה 2821") לפיה המדינה מבקשת להגדיל את שיעור ההשתתפות של חברות התעופה הישראליות בעלויות מערך הביטחון לתעופה הישראלית, כיום משלמת ישראייר את חלקה בהוצאות האבטחה, אשר מהווה כ 2.5 אחוזים מעלויות תקציב אבטחת התעופה השנתית.

ביום 2 באפריל, 2025, נחתם כתב התחייבות בין המדינה לחברת הבת, ישראייר, לפיו בתקופה שבין 1 בינואר 2025 ועד ליום 31 בדצמבר, 2031 יופחת שיעור השתתפות המדינה בתקציב אבטחת התעופה של ישראייר, וכן יעלה שיעור השתתפות ישראייר בעלויות תקציב אבטחת התעופה, כדלקמן:

באור 24: - התקשרויות, התחייבויות תלויות, ערבויות ושעבודים (המשך)

א. התקשרויות (המשך)

שנה קלנדרית	שיעור השתתפות המדינה בחלקה של ישראליי בשל נוסעיה (להלן - שיעור השתתפות המדינה)	שיעור נשיאת ישראליי בחלקה של ישראליי בשל נוסעיה (להלן - שיעור נשיאת ישראליי)
2025	95%	5%
2026	94%	6%
2027	93.5%	6.5%
2028	93%	7%
2029 ואילך	92.5%	7.5%

יצוין, כי סכום נשיאת ישראליי בעלויות תקציב אבטחת התעופה לא יעלה על תקרת תשלום שנתית של 2 מיליון דולר (נכון לשנת 2025). על אף האמור לעיל, ככל שסכום נשיאת ישראליי יעלה בשנה קלנדרית כלשהיא על תקרת התשלום כאמור, שיעור ההשתתפות יהיה 97.5% ושיעור הנשיאה יהיה, 2.5% זאת ביחס לעלויות תקציב אבטחת התעופה העודפות מעבר לתקציב אבטחת התעופה המשקף את תקרת התשלום. תקרת התשלום תהיה צמודה למדד המחירים לצרכן בישראל. בנוסף, בכל אחת מהשנים 2028 ו-2030 תקרת התשלום המתואמת תגדל בסך של 70 אלף דולר נוספים ("תקרת התשלום המתואמת"). בכפוף לכך שתקציב אבטחת התעופה המיוחס לפעילות ישראליי בשנה קלנדרית לא יעלה על 150% מתקציב אבטחת התעופה ביחס לפעילות ישראליי בשנה שקדמה לה. בנוסף, סוכם בין הצדדים עדכון השתתפות המדינה בעלויות התקורה בהן נושאת ישראליי מידי שנה כמתן מענה לביטחון התעופה הישראלי, החל משנת 2025.

7. ישראליי חתמה על הסכם עם ועד הדיילים וההסתדרות הלאומית של העובדים בנושא תנאי העסקתם של דיילי החברה הבת ישראליי החל מיוני 2025 לשלוש השנים הבאות, להבנות שהושגו בין הצדדים, אין השפעה מהותית על דוחותיה הכספיים.

8. בהמשך לשיבת הממשלה, מיום 18 באוגוסט, 2024 אישרה הממשלה תקציב בסך של כ-70 מיליון שקלים לשימור עובדים חיוניים של מארגני התיירות הנכנסת. על פי מתווה הסיוע שיפורסם על ידי משרד התיירות, בהתקיים התנאים המתלים לסיוע, הכירה דיזנהויז ברבעון הרביעי לשנת 2024 בהכנסות בסך כ-1 מיליון דולר אשר שפרו את התוצאות מגזר התיירות הנכנסת. ככל והלחימה תימשך, צופה החברה כי הממשלה תבחן לאשר תקציב סיוע נוסף לענף התיירות הנכנסת, עבור 2025. נכון ליום פרסום הדוחות טרם אושר בממשלה סיוע עבור 2025 לשימור עובדים חיוניים של מארגני התיירות הנכנסת.

9. במהלך חודש מרס 2023, הגיע האישור להסדרת התנאים המסחריים בין רשות שדות התעופה, לבין חברת ג'ימס ריצרדסון, וכנגזר מכך, החלה ישראליי בהיערכות לחידוש מכירת המוצרים הפטורים ממכס בטיסותיה. היערכות זאת כוללת הצטיידות במשאיות שינוע, וחידוש תוכנת ניהול המלאי והמכירה. מכירת המוצרים התחדשה במהלך הרבעון השני של שנת 2024.

10. ביום 24 ביולי 2023, אישר דירקטוריון החברה להנהלת ישראליי להתקשר עם ההסתדרות בהסכם קיבוצי מיוחד שיחול על הטייסים. ההסכם המעודכן, יחול על פני תקופה בת כ-4 שנים, עד לתום חודש אוגוסט 2027, כאשר ישראליי סבורה כי יש בהוראות ההסכם המעודכן, הן לשמור על יחסי העבודה הקיימים בין הטייסים לבין ההנהלה והן לאפשר לישראליי לצמוח, להגדיל את התפוקה ואת היקף המוצרים המוצעים לציבור לקוחותיה ובכך ליתן מענה לביקושים למוצרי הקבוצה. יצוין כי ההסכם הקיבוצי מסדיר את תנאי ההעסקה והגמול של הטייסים וכי ישראליי רואה בהסכם האמור כהסכם אסטרטגי שיש בו בכדי ליתן לישראליי את היכולת להמשיך ולפעול לטובת קידומה העסקי. ההסכם הסופי נחתם ביום 17 באוקטובר, 2023.

באור 24: - התקשרויות, התחייבויות תלויות, ערבויות ושעבודים (המשך)

א. התקשרויות (המשך)

11. בעקבות המלחמה פרסם משרד התחבורה את מבחני התמיכה לחלוקת כספי תמיכות להשתתפות בעלות הטסת תושבי היישובים, שפוננו בהתאם להחלטות הממשלה, לעיר אילת, בין נתב"ג לשדה"ת רמון (להלן "המתווה"). בהתאם למתווה נקבע כי סכום התמיכה יעמוד על 220 ש"ח (כולל מע"מ) לכל טיסה והוא ישולם לישראיר עבור התושבים הזכאים בתקופה הקובעת שהינה מיום 12 בנובמבר 2023 ועד ליום 10 באפריל, 2025 או עד לסיום ניצולו המלא של התקציב שהוקצה לטובת נושא זה, לפי המוקדם מבין השניים, במהלך חודש מאי, 2025, התקבלה החלטת ממשלה, להארכת המתווה עד לתאריך 7 ביולי, 2025 בהתאם להחלטות הממשלה הרלבנטיות, מבחני התמיכה למפונים בקו נתב"ג - אילת פקעו ביום 7 ביולי, 2025 החל ממועד זה הופסק מתווה הסיוע לתושבי יישובים מפונים שפוננו לעיר אילת בעקבות מלחמת חרבות ברזל על ידי המדינה.
12. ביום 21 במרס, 2024 פנתה חברת הבת לרשות שדות התעופה בבקשה להעתיק את מרבית פעילותה לטרמינל 1, הפנייה כאמור בוצעה על רקע הצורך בהתייעלות תפעולית, הנגזרת מהרחבה משמעותית בפעילותה של ישראיר. יצוין כי בשנת 2023 הפעילה ישראיר כ-38 טיסות שבועיות מטרמינל 1. העובדה שטרמינל 1 נסגר לטיסות עד לחודש יוני 2024, פגעה בהכנסותיה של ישראיר בסכום הנאמד בכ- 0.5 מיליון דולר, לאור העובדה כי הטיסות והחבילות תומחרו במקור, בהתאם להיטלים המוזלים בטרמינל 1. המ"מ בעניין התנהל מול רשות שדות התעופה, הנהלת נתב"ג ורשות התעופה האזרחית. ברבעון השלישי של 2024 אושר לחברה הבת להפעיל 40 טיסות מטרמינל 1, המהווים כשליש מכמות הטיסות הבינלאומיות בעונת הקיץ. ישראיר השיבה להצעה כאמור, כי בכוונתה לתגבר ולהתאים את לוח הטיסות, במידה ומרבית פעילותה תועתק לטרמינל 1 ריכוז העבודה בטרמינל 1 יאפשר לישראיר להוסיף טיסות כאמור, עם אותה מצבת מטוסים, לאור אי הוודאות בישראל על רקע המלחמה, ולאור ביטולים של חברות התעופה הזרות, טרם נכנס לתוקפו המתווה כאמור. ביום 1 בנובמבר 2024 התקבלה החלטה לסגור את טרמינל 1 לפעילות בינלאומית עד 26 במרס, 2025.
13. ביום 16 ביולי, 2025 התקבלה אצל ישראיר תעופה ותיירות בע"מ, ("ישראיר תעופה"), הודעה מאת משרד התחבורה האמריקאי (Transportation of Department - DOT) בקשר עם קבלת היתר עבור ישראיר תעופה, להפעלת טיסות כמוביל אווירי זר בארצות הברית ("ההיתר"). ההיתר יאפשר לישראיר תעופה להפעיל טיסות מסחריות סדירות, טיסות צ'רטר, וכן הפעלת טיסות מטען ודואר מישראל, לרבות באמצעות טיסות העוברות דרך נתיבי ביניים. ההיתר אשר נכנס לתוקפו ביום 14 ביולי, 2025 ניתן לישראיר תעופה בכפוף לעמידתה בתנאים, בדרישות ובהוראות המפורטות בהיתר, הכוללים כיסוי ביטחוני מתאים, הטמעה של תקני בטיחות הטיסה והביטחון הנדרשים על-ידי רשויות הממשל הרלוונטיות, וכן עמידה בהוראות מנהל התעופה הפדראלי (FAA) והרשות לאבטחת התעבורה (TSA), כמו גם עמידה בדרישות רשות התעופה האזרחית לישראל. כמו כן, הפעלת הטיסות לארה"ב בפועל על ידי ישראיר תעופה, כרוכה בהתקיימות מספר תנאים כגון קבלת סלוטים והצטיידות במטוסים רחבי גוף מתאימה. נכון למועד פרסום דוח זה, החלה ישראיר תעופה בהיערכות לצורך קליטת מטוסים רחבי הגוף, והפעלת קווי טיסה לארה"ב, על אף האמור אין ביכולתה של ישראיר תעופה להעריך את המועד בו תחל להפעיל טיסות כאמור בפועל, אם בכלל.

באור 24: - התקשרויות, התחייבויות תלויות, ערבויות ושעבודים (המשך)

א. התקשרויות (המשך)

14. בתחילת יולי 2025, נכנסו לתוקף תקנות הטיס (יישום הוראות נספח 16 לאמנה לעניין פליטות CO<sub>2</sub>) התשפ"ה-2025, שעניינן: יישום הוראות נספח 16 לאמנה לעניין פליטות CO<sub>2</sub> מכלי טיס, כאשר שיטת האסדרה היא על דרך ההפניה להוראות הנספח עצמו. המשמעות היא החלת הוראות הנספח על החברה באופן רשמי, בכללן למדוד ולדווח על פליטות ולקזז פליטות עודפות באמצעות רכישת יחידות פליטה לצורך ביטולן דרך שווקי פחמן ממאגרים שאושרו על ידי ICAO. בשנת 2025 בעקבות הגידול הנובע משינוי בעלויות הצפויות של המכסות המבוסס על שינויים במחירי השוק שבהן הן נסחרות כעת, וגם משינוי בכמות המכסות הצפויות להידרש למסור, עקב גידול חזוי בצריכת הדלק בהתאם לאומדני יאט"א הרלוונטית אשר ממנה נגזרת כמות המכסות הנדרשת על ידי המדינות המשתתפות בתוכנית. יצוין כי, עבור השלב הנוכחי בתוכנית (שלב 1, שנים 2024 - 2026) תבוצע התחשבות תלת שנתית כאשר ההיקף הסופי של המכסות הנדרשות יהיה ידוע לחברה במהלך שנת 2027, והסליקה בפועל (ביצוע retirement) נדרשת עד הרבעון הראשון של 2028 (בפועל, ייתכן שהחברה תבחר לרכוש ולסלוק חלק מהמכסות עוד קודם לכן). היקף המכסות הנדרש עבור שנת 2024 כבר ידוע, ולגבי 2025 - 2026 מדובר באומדן בשלב זה. בהתאם לכך, נכון למועד הדוח על המצב הכספי הכירה הקבוצה בהוצאה בסך של כ-2.4 מיליון דולר, באופן שסך של כ-1.3 מיליון דולר נזקף בסעיף הוצאות דלק בשנת 2025 בגין תחזית התשלום עבור אומדן הפליטות בתקופת הדוח וכן, סכום נוסף של כ-1.3 מיליון דולר נזקף כהוצאה בסעיף הוצאות אחרות, נטו בגין תחזית התשלום עבור אומדן הפליטות לשנים קודמות. במהלך חודש מרס 2026 התקשרה החברה בהתחייבות לרכישת יחידות הפליטה לקיזוז עבור השנים 2024-2026 עם חברה המשקיעה בפרויקטים שמטרתם להסיר גזי חממה מהאטמוספירה, הן ביצירת טכנולוגיות והן בהשקעה בפרויקטים שמטרתם למנוע פליטות. ההתקשרות עם החברה נעשתה בהתאם להוראות הדין, כפי שיהיו מעת לעת ומטרתה: רכישת יחידות פליטה CORSIA Eligible (VERs / EEU) בהתאם לסטנדרטים מאושרים ע"י ICAO. התמורה הכוללת בעסקה מסתכמת לסך של 3.3 מיליון דולר עבור מחיר וכמות שנקבעו בין הצדדים (בסטייה של עד 10% עבור הכמות הסופית), מועד התשלום נקבע לחודש נובמבר, 2027. מועד ההתחשבות נקבע לינואר, 2028.

15. ביום 7 בנובמבר, 2025 פרסם משרד האוצר את טיוטת התוכנית הכלכלית לשנת 2026, הכוללת צעדים רגולטוריים ומיסויים שונים, וביניהם צעדים בעלי זיקה ישירה לפעילות החברה בתחומי התעופה, התיירות והמיסוי. בין הצעדים המוצעים נכללים, בין היתר:

1. תמחור פליטות גזי חממה בטיסות- מוצע להטיל מס חדש על טיסות נוסעים היוצאות מישראל, המחושב לפי משקל ההמראה המרבי של המטוס (MTOW) ולפי מרחק הטיסה (קרובה, בינונית או ארוכה). מטרת המס היא הפנמת העלויות הסביבתיות של פליטות פחמן מתחום התעופה. צעד זה צפוי להגדיל את עלויות ההפעלה של טיסות בינלאומיות, ובפרט בקווים ארוכי טווח (ככל והחברה תחליט להפעיל קווים ארוכי טווח), ועלול להשפיע על מבנה התמחור והתחרות בענף. להערכת החברה ישראל מאמצת את כלל מנגנוני הענישה הבינלאומיים ובנוסף בוחנת מס עצמאי נוסף - ללא מתאם או קיזוז, דבר היוצר כפל מיסוי ישיר על אותה פעולה מזהמת. המס החדש אינו מבוסס על מנגנון "קרדיט" או הפחתת מס למי שמיישם צעדי התייעלות סביבתית, ולכן אין בו תמריץ סביבתי אמיתי, רק עלות נוספת לחברות התעופה הפועלות בישראל.

באור 24: - התקשרויות, התחייבויות תלויות, ערבויות ושעבודים (המשך)

א. התקשרויות (המשך)

2. הפחתת שיעור הפחת על מטוסים- מוצע להפחית את שיעור הפחת השנתי לצורכי מס על מטוסים מ-30% ל-5%, החל ממטוסים שיירכשו מיום 1 בינואר 2026 ואילך. השינוי צפוי להקטין את ההוצאה המוכרת לצורכי מס בגין רכישת מטוסים חדשים, ובכך הצעה זו עלולה להגדיל את ההכנסה החייבת לצורכי מס. כמו כן נוסח ההצעה אינו מתייחס

להשקעות עבור שמירה על הקיים, לעניין טיפולי תחזוקה כבדה עבור הצי הקיים. וכן רכישת מטוסים משומשים בעתיד. להצעה זאת לפי שעה צפויה להיות השפעה על הכנסות (הוצאות) מיסים הנדחים, בטווח הקצר, וזאת לאור ההפסדים המועברים לצורכי מס שקיימים לחברת הבת ישראיר, לפרטים נוספים ראה גם ביאור 14(ד) בדוחות הכספיים השנתיים המאוחדים המצורפים לדוח התקופתי לשנת 2025.

3. ביטול הפטור ממע"מ לתיירים זרים - מוצע לבטל את סעיף 30(א)(8) לחוק מס ערך מוסף, התשל"ו-1975, כך ששירותים הנרכשים על ידי תיירים בישראל, לרבות לינה, השכרת רכב, הסעדה, הדרכה ושירותי תיירות מרפא, יחויבו במע"מ מלא. ביטול הפטור צפוי להשפיע על מחירי חבילות התיירות לתיירים נכנסים ועל היקף התיירות הזרה לישראל, כאשר התיירות הנכנסת נכון להיום פועלת בקצב של כ-25 אחוזים בהשוואה לימי השגרה של 2023.

בשלב מקדמי זה לא ניתן להעריך את ההשפעות של טיוטת התוכנית הכלכלית על החברה המפורטות לעיל, שכן המדובר בטיוטה אשר טרם הובאה לאישור הממשלה, וכפופה, בין היתר, להשלמת אישור התקציב במליאת הכנסת, ככל שיאושר, ועל כן נוסח ההצעות המפורטות לעיל עשויות להשתנות. כמו כן צפויה, ישראיר תעופה לנסח מכתב מטעמה אשר יתייחס לטיוטת התוכנית הכלכלית שפורסמה.

ב. התחייבויות תלויות והפרשה בגין תביעות

כללי

במהלך העסקים השוטף הוגשו כנגד חברות הקבוצה תביעות משפטיות או תלויים ועומדים נגדה הליכים משפטיים שונים (להלן בסעיף זה: "תביעות משפטיות").

לדעת הנהלות חברות הק

בוצה המתבססת, בין היתר, על חוות דעת משפטיות באשר לסיכוי התביעות המשפטיות, נכללו בדוחות הכספיים הפרשות נאותות, במקום בו נדרשו הפרשות, לכיסוי החשיפה כתוצאה מהתביעות המשפטיות כאמור.

לדעת הנהלות חברות הקבוצה סכום החשיפה הנוספת (מעבר להפרשות כאמור) ליום 31 בדצמבר, 2025 בשל תביעות משפטיות שהוגשו נגד חברות הקבוצה בנושאים שונים ואשר ההסתברות התממשותן אינה צפויה, הסתכם בסך כולל של כ-124.8 מיליון ש"ח. בנוסף, קיימת חשיפה נוספת בסך של כ-38.4 מיליון ש"ח בגין תביעות אשר בשלב זה טרם ניתן להעריך את סיכוייהן - ראה גם סעיף 24(ב)(1) להלן.

באור 24: - התקשרויות, התחייבויות תלויות, ערבויות ושעבודים (המשך)

ב. התחייבויות תלויות והפרשה בגין תביעות (המשך)

1. להלן פירוט מספרן וסכומן של ההתחייבויות התלויות של הקבוצה בתוקף ליום 31 בדצמבר, 2025 בחלוקה לפי סכום התביעה:

הליכים תלויים ועומדים (הנתונים המספריים במיליוני ש"ח)

סכום החשיפה בגין תביעות שטרם ניתן להעריך את סיכוייהן	סכום החשיפה הנוספת	יתרת ההפרשה	מהות התביעות	קבוצת תביעות
2	(*)	(*)	בעיקרן תביעות משפטיות שהוגשו על ידי עובדים לשעבר של ישראיר שעניינן דיני עבודה ובכלל זאת, הכרה ברכיבי שכר שונים כרכיבים לצורך חישוב תשלומים שונים לעובדי ישראיר ואשר לחלקן עשויות להיות השפעת רוחב בחברה.	תביעות עובדים לשעבר של חברות הקבוצה
1.1	(*)	(*)	התחשבות מול ספק שכבר לא עובד מול החברה נכון לתקופת הדוח בעיקר בקשות לאישור תביעות ייצוגיות (ותביעות מכוחן) שעניינן טענות בדבר התנהלות שלא על פי דין והפרת הוראות החוק, הפליה, וכן הטעיה, תוך גרימת נזקים ממוניים ("תביעות צרכניות").	ספקים תביעות לקוחות
36	124.8	20.7		
38.4	124.8	20.7		סה"כ תביעות משפטיות נגד החברה והחברות המאוחדות

(\*) מהווה סכום נמוך ממיליון ש"ח.

2. להלן פירוט מספרן וסכומן של ההתחייבויות התלויות של הקבוצה שהסתיימו בתקופת הדוח או עד מועד פרסום הדוח, בחלוקה לפי סכום התביעה:

הליכים משפטיים שהסתיימו בתקופת הדוח או עד מועד פרסום הדוח:

סכום התביעה המקורית (מיליוני ש"ח)	פרטים	סוג הליך	ערכאה	צדדים	תאריך הגשת התביעה
1.6	ביום 9 בפברואר 2026, ניתן תוקף של פסק דין בבית משפט המחוזי בתל אביב אשר קבע פיצוי סטטוטורי, פיצוי עונשי וגמול שכ"ט ואגרות בסך 0.7 מיליון ש"ח	תביעה אישית	מחוזי (תלביקשה לאישור)	נפתלי דירובן ושירי גלס נ' ישראיר	נובמבר 2022
2.5	ביום 15 בינואר 2026, נקבע כי החברה תשלם למבקש גמול בסך 16 אש"ח הכולל שכ"ט עו"ד, גמול והחזר אגרות.	תביעה אישית	שלום (תל אביב) לאישור תביעה	אמנון וילדבסקי ואח' נ' ישראיר	אפריל 2025
9.6	ביום 28 באוקטובר הסתיימה התביעה בהסדר סכום הגמול המאושר הסתכם בסך של כ-395 אש"ח.	תביעה אישית	מחוזי (ירושלים) לאישור תביעה	יוסף חיים אלחיאני נ' ישראיר	אוקטובר 2017

באור 24: - התקשרויות, התחייבויות תלויות, ערבויות ושעבודים (המשך)  
 ב. התחייבויות תלויות והפרשה בגין תביעות (המשך)

3. להלן פרוט מספרן וסכומן של ההתחייבויות התלויות של הקבוצה בתוקף ליום 31 בדצמבר 2025 בחלוקה לפי סכום התביעה:

סכום התביעה	מספר התביעות	סכום התביעות (במיליוני ש"ח)
עד 100 מיליון ש"ח	67	59
100 מיליון ש"ח ועד 500 מיליון ש"ח	1	103

4. ביום 4 ביולי, 2018, הוגש כתב אישום בביהמ"ש המחוזי בירושלים נגד גורמים בתחום סיטונאות התיירות, וביניהן חברת טרמינל 1 נסיעות ותיירות (1979) בע"מ (לשעבר- דיזנהאוז נסיעות ותיירות (1979) בע"מ) (להלן - "טרמינל"), בקשר עם הסדרים הכובלים לכאורה בתחום ארגון נסיעות וארגונים לפולין. במסגרת כתב האישום שהוגש, מואשמת טרמינל בקשר עם מעשים המיוחסים למעשיו של משה הרטמן המכונה בכתב האישום "מנהל מחלקת פולין", בעבירות הסדרים כובלים, קבלת דבר במרמה, ועשיית פעולה ברכוש אסור (על פי חוק איסור הלבנת הון). ביום 27 באפריל 2025, בית המשפט המחוזי אישר את הסדר הטיעון והרשיע את חברת טרמינל 1 נסיעות ותיירות (1979) בע"מ, בהתאם להודאתה בשתי עבירות של צד להסדר כובל בנסיבות מחמירות, וקבלת דבר במרמה בנסיבות מחמירות. בית המשפט גם קיבל את הסדר הטיעון במלואו אף לעניין העונש, ובהתאם נגזר דינה של החברה לקנס ולהתחייבות כאמור. במסגרת הליכי החקירה בקשר לחשדות האמורים נדרשה ישראיר לתת ערבות בסך של 1 מיליון ש"ח אשר חולטה בתום ההליך הפלילי, כאמור.

יצוין כי חברת טרמינל 1 נסיעות ותיירות (1979) בע"מ, החל מחודש יולי 2015, אינה פעילה. להסכמות כאמור אין השפעה על תוצאות הקבוצה בשנת 2025. החברה הבת ביצעה הפרשה כאמור במסגרת דוחות כספיים של שנים קודמות.

ביום 16 בינואר, 2019, הוגשה בקשה מאוחדת לאישור תובענה כייצוגית כנגד שורה של משיבים בהם טרמינל 1 נסיעות ותיירות (1979) בע"מ. בקשה זו הוגשה בעקבות החלטת בית המשפט המחוזי מיום 22 בנובמבר, 2017 בדבר איחודן ומחיקתן של בקשות לאישור תובענה כייצוגית שהוגשו בנושאים דומים. הסכום הכולל הנתבע מכל המשיבות בהליך בגין הנזק הממוני והבלתי ממוני הינו בסך של כ- 103 מיליון ש"ח. ביום 19 בדצמבר 2022, אושרה התובענה כייצוגית. ביום 15 בינואר 2023, הגישה המשיבה בקשת ערעור לבית משפט העליון. ביום 17 בינואר 2023 הגישו התובעים בקשה להחלפת התובעת המייצגת, לרבות הודעת היועמ"ש כי אין בכוונת שב"ס להצטרף כתובעת לתביעה הייצוגית. ביום 6 בפברואר 2023 בית המשפט אישר את החלפת התובע הייצוגי והגדרת הקבוצה בשמה תנוהל התובענה הייצוגית תוקנה, כך שלא תכלול את משלחות השב"ס ותיחוס רק למשלחות בני הנוער של משרד החינוך. ביום 11 ביולי 2023 הסכימו הצדדים על הליך גישור ללא התקדמות ממשית. ביום 9 בדצמבר 2024 הוגש כתב הגנה מטעם הנתבעים לבית המשפט. טרם התקבל כתב הגנה מטעם הנתבעים. נוכח השלב בו מצוי ההליך וקביעות בבית המשפט בבקשת אישור התובענה כייצוגית, וכן הפער הקיים בין המומחה מטעם המבקשים למומחה מטעם המשיבות, ובשים לב לעובדה בכתב האישום המתוקן בעניינו של מר הרטמן, לפיה נתח השוק של טרמינל היה נמוך והוערך בכ-11%, לא יאה זה בלתי סביר להניח כי החברה תחויב ב-5.5% מעלות הפיצוי הנתבע בסך כ- 86 מיליון ש"ח (כ- 4.73 מיליון ש"ח) ביחס לתלמידים שיצאו למשלחות לפולין, וזאת בכפוף להערכה המשפטית שלא ניתן יהיה לגבות מן החברה סכום הגבוה מסך נכסיה. בשלב זה, בהתבסס על הערכת יועציה המשפטיים של ישראיר, ההפרשה הכלולה בדוחות הכספיים ליום 31 בדצמבר 2025, הינה נאותה ומספקת, לנוכח החשיפה הכספית הצפויה מהליך זה.

5. בהמשך לבקשה לאישור תביעה כייצוגית כנגד ישראיר מיום 3 באוקטובר 2017, על סך של 2.5 מיליון ש"ח לפחות, בקשר לאי החזרת מיסי נמל ללקוחות. הצדדים הסכימו להעביר את הבקשה לגישור. ביום 30 בנובמבר 2021, התקיימה ישיבת גישור במהלכה הסכימו הצדדים על מינוי בודק מסכם. הצדדים קיימו הליך גישור אשר לא הוביל להסכמות. ביום 3 בינואר 2023, ניתנה החלטת בית המשפט המאשרת את הבקשה הייצוגית. ביום 22 במאי 2023, נקבע כי הצדדים יגישו מסמך

באור 24: - התקשרויות, התחייבויות תלויות, ערבויות ושעבודים (המשך)

ב. התחייבויות תלויות והפרשה בגין תביעות (המשך)

הסוקר את המחלוקות בין הצדדים ואת הבדיקות שנעשה על ידי המומחה בהליך הגישור. לאחר מכן יחליט בית המשפט בדבר הצורך בבדיקות נוספות, ובדבר המשך ההליך.

ביום 28 במאי, 2025 הוגשה לבית המשפט חוות דעת המומחה. הצדדים שלחו שאלות הבהרה למומחה, וביום 17 בנובמבר, 2025 המומחה מסר את תשובותיו לשאלות. ביום 9 בדצמבר, 2025 התנהל דיון שבו חקרו שני הצדדים את המומחה ושמעו את הערות בית המשפט. בתום הדיון נקבע כי הצדדים יודיעו כיצד בכוונתם לקדם את בירור ההליך. ביום 8 בינואר, 2026 הודיעו הצדדים לבית המשפט כי הסכימו על פניה להליך גישור. ישיבת הגישור קבועה ליום 22 בפברואר, 2026 לפני כב' השופטת בדימוס אסתר שטמר. בהתאם להחלטת בית המשפט מיום 8 בינואר, 2026, הודעת עדכון תוגש עד ליום 10 במרס, 2026. בעקבות מבצע "שאגת הארי" מועד הגשת הודעת העדכון נדחה.

נוכח השלב בו מצוי ההליך ואישור הבקשה לניהול התובענה כייצוגית, בהתבסס על הערכת יועציה המשפטיים של ישראיר ההפרשה הכלולה בדוחות הכספיים ליום 31 בדצמבר 2025, הינה נאותה ומספקת, לנוכח החשיפה הכספית הצפויה מהליך זה.

6. בהמשך לבקשה לאישור תביעה כייצוגית כנגד חברת הבת, ישראיר תעופה ותיירות בע"מ, מיום 24 בנובמבר 2022, על סך של 2.5 מיליון ש"ח לפחות, בקשר להפרשי אגרות אשר לטענת המבקשת החברה גבתה מנוסעיה בסכומים גבוהים ממה שנגבה בפועל ע"י רשות שדות תעופה. ביום 12 בינואר, 2026, ניתנה החלטת בית המשפט המאשרת את הבקשה לאישור תובענה כייצוגית, תוך צמצום קבוצת התובעים. ביום 5 במרס, 2026, הגישה התובעת ערער על החלטת בית המשפט שלא לאשר לה להרחיב את קבוצת התובעים. ביום 16 במרס, 2026, הגישה התובעת בקשה לעיכוב התיק, וביום 17 במרס, 2026 החליט בית המשפט העליון להסכים לבקשה. נקבע דיון קדם משפט ליום 28 ביוני, 2026.

7. כנגד חברת הבת, ישראיר תעופה ותיירות בע"מ, הוגשו במהלך 2025 ועד אישור הדוח הכספי 8 תביעות ייצוגיות בעניין הפרה של הוראות חוק הגנת הפרטיות, חוק החוזים (חלק כללי), תשל"ג-1973; הוראות חוק הגנת הצרכן, תשמ"א 1981, פקודת הנזקין, וחוק פסיקת ריבית והצמדה, תשכ"א-1961. סכומן של 2 תביעות מוגבל ב- 2.5 מיליוני ש"ח, עבור כל תביעה. וסכומן של 6 התביעות הנוספות צפוי להיות גבוה מ-2.5 מיליוני ש"ח, עבור כל תביעה. לאור השלב המוקדם בו מצוי ההליך, לא ניתן עדיין להעריך את סיכוייהן.

8. הפרשה בגין תביעות משפטיות

הפרשה בגין  
תביעות משפטיות  
אלפי דולר ארה"ב

2,011	יתרה ליום 1 בינואר 2024
2,200	שינוי בהפרשה נטו
4,211	יתרה ליום 31 בדצמבר 2024
1,704	שינוי בהפרשה נטו
5,915	יתרה ליום 31 בדצמבר 2025

באור 24: - התקשרויות, התחייבויות תלויות, ערבויות ושעבודים (המשך)

ג. ערבויות שניתנו על ידי הקבוצה

ליום 31 בדצמבר 2024 קיימות התחייבויות תלויות בגין הערבויות כדלקמן:

31 בדצמבר		
2024	2025	אלפי דולר ארה"ב
1,277	2,935	ערבויות לטובת ספקים ונותני שירותים
29	9,183	ערבויות של חברות כלולות לטובת ספקים ונותני שירותים (*)

(\*) בשנת 2025 העניקו 2 מחברות הנכס בבראון ערבות לטובת המכירים של הנכסים המלונאים ביון

ד. אמות מידה פיננסיות

בדבר אמות מידה פיננסיות ראה גם באורים 19(ב), 17(ה).

ה. שעבודים התחייבויות מובטחות בשעבודים, מגבלות שהוטלו בקשר להתחייבויות ואמות מידה פיננסיות

1. להבטחת התחייבויותיה השוטפות לתאגידים בנקאיים רשמה ישראלייר שעבוד צף לשלושת הבנקים העיקריים המלווים את ישראלייר על כלל נכסי ישראלייר (כולל כספים מחברות אשראי והעמדת פיקדונות), הון המניות ועל זכויות הביטוח של הרכוש. למעט 5 בתי המלון ביוון, לגביהם מחזיקה ישראלייר 25%, אשר הוחרגו מהשעבוד כאמור.
2. לתאריכי הדוח על המצב הכספי, יתרות ההתחייבויות והערבויות המובטחות הן כדלקמן:

31 בדצמבר		
2024	2025	אלפי דולר ארה"ב
41,918	34,705	<u>התחייבויות:</u> הלוואות והתחייבויות אחרות (כולל חלויות שוטפות)
8,778	-	אגרות חוב ניתנות להמרה - מתווה סיוע מהאוצר
2,175	2,935	ערבויות

באור 25: - מגזרי פעילות

א. כללי

מגזרי הפעילות נקבעו בהתבסס על המידע הנבחן על ידי מקבל החלטות התפעוליות הראשי (CODM) לצורכי קבלת החלטות לגבי הקצאת משאבים והערכת ביצועים. בהתאם לזאת, למטרות ניהול, הקבוצה בנויה לפי מגזרי פעילות בהתבסס על המוצרים והשירותים של היחידות העסקיות.

ב. שינוי בהרכב מגזרים בני דיווח

עד וכולל הדוחות הכספיים ליום 31 בדצמבר 2024, מגזר תיירות פנים הוצג כמגזר נפרד, היות ועד למועד זה, לצורך בחינת מדדי ביצוע והקצאת משאבים ה-CODM בחן את תוצאות המגזר הנ"ל בנפרד.

באור 25 :- מגזרי פעילות (המשך)

ב. שינוי בהרכב מגזרים בני דיווח (המשך)

לאור השינויים שחלו בפעילות תיירות הפנים מחד, והחלטות האסטרטגיות שהתקבלו בהנהלת החברה מאידך, ובראשן ההחלטה על מימוש מטוסי ה- ATR ומעבר לשימוש בצי מטוסים אחיד הן לנתיבים הפנים-ארציים והן לנתיבים הבינלאומיים, ה- CODM בוחן הלכה ולמעשה את כל צי המטוסים כמקשה אחת, כחלק ממגזר התעופה.

הנתונים הכספיים של מגזרי תיירות הפנים כפי שדווחו בעבר, מעידים כי קיימת ירידה בפעילות בשנים האחרונות, בעיקר לאור החלטת הממשלה לסגור את שדה דב, ולהעתיק את שדה התעופה באילת לרמון, כמו כן לאור הסתת פעילות המטוסים לפעילות בינלאומית לטובת מקסום רווחי ישראיר, ההחלטה כאמור התקבלה על ידי ה- CODM, לפעול בעיקר בימי ושעות הפיק, דבר שגרר ירידה משמעותית בפעילות הנתיב (אשר היווה בעבר חלק משמעותי מפעילות הקבוצה), הן במונחי מחזור והן במונחי רווחיות.

שינוי המבנה הארגוני הפנימי הוביל לשינוי בהרכב המגזרים, כך שהחל מהרבעון הראשון לשנת 2025 החברה תדווח על המגזרים הבאים:

א. תיירות ותעופה (בינלאומי ופנים ארצי).

ב. תיירות נכנסת.

ג. תחזוקת מטוסים.

בהתאם להוראות התקן, לאור השינוי בהרכב המגזרים ברי הדיווח, יש להציג מחדש את המידע המקביל לתקופות קודמות.

ג. הכנסות

1. מלקוחות חיצוניים

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
2023	2024	2025
אלפי דולר ארה"ב		
383,723	462,144	672,650
50,571	12,125	23,420
-	20,552	25,925
434,294	494,821	721,995
-	(435)	(345)
(44,373)	(41,228)	(31,627)
<u>389,921</u>	<u>453,158</u>	<u>690,023</u>

מגזר תיירות ותעופה  
מגזר תיירות נכנסת (\*\*\*)  
מגזר תחזוקת מטוסים (\*\*)  
  
הכנסות בין מגזריות  
התאמה לשיטת השווי המאזני

2. הכנסות מלקוח מהותי

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
2023	2024	2025
אלפי דולר ארה"ב		
44,051	65,215	84,836

הכנסות מלקוח מהותי

הכנסות מלקוח עיקרי האחראי ל-10% ומעלה מסך ההכנסות המדווחות בדוח הכספי.

באור 25: - מגזרי פעילות (המשך)

ד. רווח גולמי מגזרי

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר			
2023	2024	2025	
אלפי דולר ארה"ב			
81,548	80,140	87,085	מגזר תיירות ותעופה
7,472	2,354	3,469	מגזר תיירות נכנסת (***)
-	(*) 3,870	5,170	מגזר תחזוקת מטוסים (**)
89,020	86,364	95,724	
-	(282)	(13)	התאמות בין מגזריות
(29,394)	(*) (7,237)	(11,220)	התאמה לשיטת השווי המאזני
59,636	78,845	84,491	סה"כ רווח גולמי

(\* סווג מחדש.

(\*\*) ראה ביאור 9(א)(1)(ז).

(\*\*\*) לעניין השלכות מלחמת חרבות ברזל ומבצע עם כלביא ראה ביאור 1(ב) - (ג) לעיל.

ה. רווח (הפסד) תפעולי מגזרי

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר			
2023	2024	2025	
אלפי דולר ארה"ב			
(*34,361	51,380	47,175	מגזר תיירות ותעופה
890	(1,609)	(1,405)	מגזר תיירות נכנסת (***)
-	1,700	2,356	מגזר תחזוקת מטוסים (**)
35,251	51,471	48,126	
-	(276)	(13)	התאמות בין מגזריות
(16,819)	(20,380)	(24,490)	הוצאות משותפות בלתי מוקצות
(2,010)	(82)	2,843	התאמה לשיטת השווי המאזני
16,422	30,733	26,466	רווח תפעולי לפני הכנסות (הוצאות)
6,172	1,981	(1,026)	אחרות, נטו
			הכנסות (הוצאות) אחרות, נטו
(*22,594	32,714	25,440	רווח תפעולי אחרי הכנסות (הוצאות)
			אחרות, נטו

ו. פחת והפחתות מגזרי

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר			
2023	2024	2025	
אלפי דולר ארה"ב			
(*10,211	18,465	28,277	מגזר תיירות ותעופה
(*866	835	701	מגזר תיירות נכנסת (***)
-	806	1,732	מגזר תחזוקת מטוסים (**)
11,077	20,106	30,710	
3,078	5,785	7,097	הוצאות פחת בלתי מוקצות
14,155	25,891	37,807	סה"כ הוצאות פחת

באור 25: - מגזרי פעילות (המשך)

ז. עלות מופחתת רכוש קבוע

31 בדצמבר	
2024	2025
אלפי דולר ארה"ב	
78,140	121,747
293	297
3,546	7,033
81,979	129,077
3,223	7,507
9,208	10,310
94,410	146,894

עלות מופחתת מטוסים  
 מגזר תיירות ותעופה  
 מגזר תיירות נכנסת (\*\*\*)  
 מגזר תחזוקת מטוסים (\*\*)

מגזר אחר (\*\*\*\*)  
 נכסים שלא הוקצו

(\*\*) ראה ביאור 9(א)(1)ז).

(\*\*\*) לעניין השלכות חרבות ברזל ומבצע עם כלביא ראה ביאור 1(ב) – (ג) לעיל

(\*\*\*\*) ביום 30 באפריל 2025, הושלמה רכישת מלון נוסף באיטליה על-ידי חברה בת, למידע נוסף ראה באור 9(א)(1)ד). המלון האמור סווג במסגרת מגזר אחר.

באור 26: - עלות המכר

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
2023	2024	2025
אלפי דולר ארה"ב		
132,575	93,768	150,394
68,746	96,129	153,765
28,449	53,257	107,868
(*9,544)	18,213	29,424
50,220	59,679	87,556
25,708	32,634	45,282
9,942	15,008	20,680
5,101	5,625	10,563
330,285	374,313	605,532

(\*) הצגה מחדש בגין התאמה לא מהותית של מספרי השוואה. ראה ביאור 1(ז).

באור 27: - הוצאות מכירה ושיווק

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
2023	2024	2025
אלפי דולר ארה"ב		
9,512	8,159	10,922
3,956	3,261	4,739
4,543	6,586	9,844
633	324	553
18,644	18,330	26,058

שכר ונלוות  
 פרסום וקידום מכירות, נטו  
 עמלות הפצה ומכירה  
 אחרות

באור 28: - הוצאות הנהלה וכלליות

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר			
2023	2024	2025	
אלפי דולר ארה"ב			
13,263	14,191	14,818	שכר עבודה ונלוות
4,612	7,678	8,384	פחת והפחתות
1,227	1,339	1,263	דמי שכירות ואחזקת משרד
(42)	95	302	הוצאות (הכנסות) חובות אבודים ומסופקים, נטו
2,286	2,380	3,558	הוצאות מחשוב
1,420	2,103	3,032	שירותים מקצועיים
2,019	2,640	3,987	אחרות
<u>24,785</u>	<u>30,426</u>	<u>35,344</u>	

באור 29: - הכנסות (הוצאות) אחרות, נטו

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר			
2023	2024	2025	
אלפי דולר ארה"ב			
-	640	391	סיום חוזה חכירה
-	-	(1,080)	עלות פלטת גז חממה בגין שנים קודמות (*)
170	-	-	תביעות ופיצוי נוסעים
442	272	453	הכנסות בגין מענקים ממשלתיים
2,367	-	-	רווח הון ממכירת נכסים זמינים למכירה
3,453	-	-	רווח מרכישה במחיר הזדמנותי
-	-	275	מגן רקיע (**)
(489)	-	-	הפחתת מוניטין
-	52	-	רווח בגין יציאה מאיחוד של חברות מאוחדות
-	740	-	רווח מעלייה לשליטה של חברה מאוחדת
-	-	(977)	הפסד בגין מימוש וסגירה של חברות כלולות
229	277	(88)	אחרות
<u>6,172</u>	<u>1,981</u>	<u>(1,026)</u>	

(\*) ראה ביאור 24(א)(14)

(\*\*) ראה ביאור 21(ג)

באור 30: - הוצאות מימון, נטו

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
2023	2024	2025
אלפי דולר ארה"ב		
5,104	4,792	4,584
574	448	508
(*) 1,245	2,297	2,462
697	809	1,034
650	2,581	2,569
-	2,280	-
-	-	1,515
800	724	588
(*) 9,070	13,931	13,260
1,872	3,210	-
345	764	995
1,257	490	438
-	-	4,273
579	196	-
(*) 4,053	4,660	5,706
5,017	9,271	7,554

הוצאות מימון:  
הוצאות ריבית בנקאי  
עמלות וערבויות לתאגידים בנקאיים  
הוצאות מימון בגין חכירות  
עסקאות הגנה  
הוצאות מימון בגין אג"ח להמרה למעט שערך  
מרכיב הוני  
שערך מרכיב הוני בגין אג"ח להמרה  
הוצאות בגין הפרשי שער  
אחרות

סך הוצאות מימון

הכנסות מימון:  
הכנסות בגין הפרשי שער  
הכנסות ריבית בגין צדדים קשורים  
הכנסות מפיקדונות  
שערך מרכיב הוני בגין אג"ח להמרה  
אחרות

סך הכנסות מימון  
הוצאות מימון, נטו

(\*) סווג מחדש

באור 31: - יתרות ועסקאות עם בעלי ענין וצדדים קשורים

א. יתרות עם בעלי ענין וצדדים קשורים

31 בדצמבר	
2024	2025
אלפי דולר ארה"ב	
315	429
272	333
576	823
146,129	150,288
14,073	17,395

נכסים

חייבים

מתוכם יתרות חובה אל מול חברות  
המטופלות לפי שיטת השווי המאזני

יתרות חובה גבוהות במהלך השנה

הלוואות ושטרי הון - חברות הקבוצה  
אגרות חוב לחברות המטופלות לפי שיטת השווי המאזני

באור 31: - יתרות ועסקאות עם בעלי ענין וצדדים קשורים (המשך)

ב. עסקאות עם בעלי ענין וצדדים קשורים

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
2023	2024	2025
אלפי דולר ארה"ב		
282	361	443
<u>הכנסות</u>		
כרטיסי טיסה (2)		
<u>הוצאות מכירה</u>		
עמלות ודמי שיווק לבעלי עניין (2)		
15	33	39
<u>הוצאות הנהלה וכלליות</u>		
הכנסות דמי ניהול מחברות כלולות		
86	168	173
<u>רכישת תווי שי לחגים מבעלי עניין</u>		
96	87	107
<u>הכנסות מימון</u>		
ריבית מחברות המטופלות לפי שיטת השווי המאזני		
371	775	842

ג. עסקאות עם בעל השליטה

1. עסקאות זניחות:

ביום 22 בדצמבר 2022, החליט דירקטוריון החברה לאמץ נוהל עסקאות זניחות ונוהל עסקאות לא זניחות ולא חריגות לפיהן עסקאות בין החברה ו/או ישראייר ו/או חברות מאוחדות וקשורות של החברה לבין מי מבעלי העניין בה ו/או נושאי המשרה ו/או קרוביהם, ו/או בעסקה שיש לאלו עניין אישי בקיומן, תיחשבנה כעסקאות זניחות ו/או כעסקאות לא זניחות אך לא חריגות בכפוף לעמידתן בהוראות נוהל עסקאות זניחות או עסקאות לא זניחות ולא חריגות. נוהל עסקאות זניחות ועסקאות לא זניחות קובע כי בהיעדר שיקולים איכותיים מיוחדים, אזי בכפוף לעמידת העסקה בתנאים שנקבעו בנוהל, כגון כך שביחס ל-12 חודשים שלאחר מועד אישורה - העסקה, ככל והינה זניחה, אינה עולה על 1% מאמת המידה הרלוונטית לבחינתה (כפי שנקבע על ידי ועדת הביקורת, כגון הוצאות החברה וכ"ב), וככל ואינה זניחה אך אינה חריגה, אינה עולה על 2% מאמת המדינה הרלוונטית, וכן סך העסקאות אינן עולות במצטבר על סך של 3.5 מיליון דולר ארה"ב, ונקבע כי העסקה אינה עסקה חריגה כהגדרתה בחוק החברות, אזי יהיה די באישורה של ועדת הביקורת לעסקאות אלו.

2. רכישת כרטיסי טיסה על ידי צדדים קשורים מבוצעות במחירי שוק. יתרות שטרם נפרעו לתום השנה אינן מובטחות, אינן נושאות ריבית ויישובן יעשה במזומן. לא התקבלו או ניתנו כל ערבויות בגין סכומים לקבל או לשלם. מכירת מוצרי ישראייר באמצעות כרטיסי מתנה של רשת חנויות רמי לוי שיווק השיקמה בע"מ- בימים 22 במאי 2022 ו-23 במאי 2022 אישרו ועדת הביקורת ודירקטוריון החברה (בהתאמה) את התקשרות ישראייר בהסכם עם רשת חנויות רמי לוי שיווק השיקמה 2006 בע"מ (להלן- "הרשת"), הנמצאת בשליטתו של אחד מבעלי השליטה בשרשור סופי, מר רמי לוי, בהתאם להוראות סעיף 4(1) לתקנות החברות (הקלות בעסקאות עם בעלי עניין), תש"ס - 2000, במסגרתה נקבע כי יהיה ניתן לעשות שימוש בכרטיסי המתנה של הרשת במוצרי ישראייר. בגין כל עסקה שתבצע באמצעות כרטיס המתנה של הרשת לרכישת מוצר של ישראייר, הרשת תהיה זכאית לעמלה בשיעור 11%, כאשר על פי המידע שהוצג בפני אורגני ישראייר ניכר כי עסקינן בשיעור עמלה נמוך מהממוצע הנגבה מיתר בתי העסק, כאשר לא אחת ישראייר מתקשרת בעסקי קידום מכירות מטעמה, ועל כן הוחלט כי עסקינן בעסקה המתבצעת בתנאי שוק, במהלך העסקים הרגיל. תקופת ההסכם הינה למשך 12 חודשים וניתנת להארכה בכפוף לבחינתם מחדש של ועדת הביקורת ודירקטוריון החברה.

באור 31: - יתרות ועסקאות עם בעלי ענין וצדדים קשורים (המשך)

ג. עסקאות עם בעל השליטה (המשך)

בהקשר להתחייבויות החברה אל מול משרד האוצר בקשר עם הקדמת התשלומים על סך של 16 מיליון דולר ארה"ב בגין כרטיסי טיסה עבור מטוסאים ועובדי מערך הבטחון לתקופה של 20 שנה, מכיוון שעסקינן בעסקה עם בעל שליטה (בשרשור סופי), התקשרות ישראייר בכל עסקת בעל עניין בסך של למעלה מ- 100 אלף שקל, כפופה לאישור משרד האוצר ליום פרסום הדוחות, התקבל אישור האוצר לעסקה כאמור.

3. בהמשך לדוח מיידי של החברה מיום 15 ביולי 2025 ישראייר גבשה הבנות עקרוניות מעודכנות בקשר לכניסתה כשותפה בחברת המועדון של רמי לוי בע"מ ("חברת המועדון"), במסגרת ההבנות המעודכנות האמורות, ישראייר תעופה תרכוש 10% ממניות חברת המועדון בתמורה לסך הנאמד בכ- 20 מיליון ש"ח, באופן שעסקת הרכישה לא תהיה כרוכה תזרימית, בתשלום מהותי מצד ישראייר תעופה היות שהתשלום יהיה, בין היתר באמצעות מענקים שיתקבלו מישראל ודרך של מכירת כרטיסי טיסה על ידי ישראייר תעופה למועדון (עבור לקוחות המועדון). לאחר השלמת העסקה, רשת רמי לוי תחזיק ב- 72% וישראל כרטיס תחזיק ב- 18% ממניות חברת המועדון. כמו כן, ישראייר תעופה תתקשר עם חברת המועדון, רמי לוי וישראל כרטיס בהסכם מועדון, לתקופה של 8 שנים, אשר יכלול הצעות ערך לחברי המועדון. באמצעות הטבות בשירותי תעופה מצדה של ישראייר תעופה, לצד הטבות ברשת החנויות רמי לוי. יובהר כי התקשרות בהסכמים כאמור כפופה לאישור האורגנים המוסמכים של שלוש החברות, ובכלל זאת כנובע מכך שמדובר בעסקה אשר לבעל השליטה בחברה יש בה עניין אישי, וכי השלמת העסקאות תהיה כפופה גם לאישורים הרגולטוריים הרלוונטיים. אין אפוא ודאות בדבר חתימת ההסכמים או השלמת העסקאות.

4. החברה, באמצעות חברת הבת ישראייר תעופה, התקשרה בהסכם למכירת 100 כרטיסי טיסה לעונת החורף 2025-2026, עם מלון פאפוס הילס, המצוי בבעלות רמי לוי, מבעלי השליטה בחברה, בנוסף התקשרה ישראייר תעופה, בהסכם להכללת מלון פאפוס הילס, כאחד מספקי חדרי המלון המוצעים לרכישה על-ידי החברה. ההתקשרויות הנ"ל אושרו על ידי ועדת הביקורת ודירקטוריון החברה לאחר סיווגן על ידי ועדת הביקורת כהתקשרויות לא חריגות.

ד. תגמול אנשי מפתח ניהוליים והטבות שניתנו לבעלי עניין

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר			
2023	2024	2025	
<u>אלפי דולר ארה"ב</u>			
<u>5,362</u>	<u>5,294</u>	<u>5,670</u>	שכר ונלוות למנכ"ל ואנשי מפתח ניהוליים המועסקים בחברה בת (1)
<u>12</u>	<u>13</u>	<u>13</u>	מספר האנשים אליהם מתייחסת ההטבה
<u>269</u>	<u>351</u>	<u>474</u>	לבעלי עניין שאינם מועסקים בחברה (2)
<u>7</u>	<u>7</u>	<u>7</u>	מספר האנשים אליהם מתייחסת ההטבה

באור 31: - יתרות ועסקאות עם בעלי ענין וצדדים קשורים (המשך)

ד. תגמול אנשי מפתח ניהוליים והטבות שניתנו לבעלי ענין (המשך)

1. ביום 18 במאי, 2023 הוחלט לאמץ מתאר נושאי משרה ועובדים ולהעניק אופציות לנושאי משרה ועובדי החברה וישראלייר. ביום 12 ביולי, 2023, האסיפה הכללית של החברה אישרה את עדכון מדיניות התגמול לנושאי המשרה של החברה. כמו כן, אישרה האסיפה את מינויים של המנהל הכללי של החברה (מר סירקיס במקום מר שלום חיים), זאת בנוסף לתפקידו כמנהל כללי של ישראלייר, החל ממועד אישור האסיפה הכללית. עם מינויו של מר סירקיס כמנכ"ל החברה, הגב' לי מארי טמסוט (דדון) מונתה כסמנכ"לית הכספים של החברה (במקום מר דודו ג'רבי), זאת בנוסף לתפקידה כסמנכ"לית הכספים של ישראלייר. בנוסף מונתה הגב' חן רייטר כיועצת המשפטית ומזכירת החברה, זאת בנוסף להיותה יועצת משפטית ומזכירת ישראלייר.

החברה מינתה ביום 12 ביולי, 2023, את המפורטים להלן, עובדים בישראלייר, כנושאי משרה בכירה בחברה, והכל כמפורט כדלקמן: (1) מר חגי כנען, סמנכ"ל מבצעי אוויר וטיס; (2) הגב' הילה הרמולין רונן, סמנכ"לית שיווק ומכירות; (3) מר אבי מנדלבאום, מנהל מחלקת מסחר; (4) מר גבי שגיא, סמנכ"ל מערכות מידע; (5) מר אלי אגמי, סמנכ"ל משאבי אנוש, הנהלה ומנהל בטיחות; (6) מר שי גיל, סמנכ"ל אחזקה; (7) מר משה טלמור, סמנכ"ל מבצעי קרקע; (8) הגב' אביבית פלג, ראש מחלקת קבוצות מאורגנים; (9) מר שלומי שהרבני, סמנכ"ל רכש. ביום 30 במאי, 2024 מונתה גב' מאיה באוור לתפקיד מנהלת מחלקת תכנון טיסות.

נתוני הגמול וההטבות שניתנו לנושאי משרה (לא כולל תגמול ההוני המיוחס לי"ר הדירקטוריון) כוללים הוצאות שכר בגין תשלום מבוסס מניות בסכום של 217 אלפי דולר בשנת 2025 (בשנת 2024, 522 אלפי דולר).

2. העלות מתייחסת לגמול דירקטורים ושכר י"ר הדירקטוריון, העלות אינה כוללת הוצאות שכר בגין תשלום מבוסס מניות עבור י"ר הדירקטוריון, ראה גם באור 31(ג)4.

3. הסכם העסקת מנכ"ל החברה

לאחר אישור ועדת התגמול והביקורת, וכן אישור דירקטוריון החברה מיום 18 במאי 2023, וכן אישור האסיפה הכללית של החברה מיום 12 ביולי 2023, אושר עדכון הגמול לו זכאי מר סירקיס, אזי החל מאותו מועד, מר סירקיס לכהן כמנהל הכללי של החברה, זאת בנוסף לכהונתו כמנהל הכללי של חברת הבת (להלן: "המועד הקובע"). בהתאם לאמור, מר סירקיס זכאי, בין היתר, לתמורה חודשית בגובה של 124.1 אלפי ש"ח המוצמדים למדד הנוכחי, הפרשות סוציאליות ותנאים נלווים כמקובל, ביטוח בגין אובדן כושר עבודה, העמדת רכב צמוד וכיסוי הוצאות אחזקתו כולל גילום שווי הרכב למס. כמו כן, אושר עדכון הרכיב המשתנה, כך שבכפוף לעמידה ביעדים, מר סירקיס יהא זכאי למענק שנתי בגובה של עד ל-18.5 משכורות חודשיות מוצמדים למדד. כמו כן בגין 2025 ישולם למר סירקיס סך של כ-682 אלפי דולר, בגין תוצאות 2025, להם זכאי בהתאם למדיניות התגמול של החברה אשר אושרה ביום 12 ביולי 2023, על ידי האסיפה הכללית.

מענק משתנה - תגמול הוני. בנוסף לאמור, הוחלט כי בכפוף לאישור מינויו של מר סירקיס כמנכ"ל החברה, אזי תבוצע הקצאה פרטית למר סירקיס של 3,072,642 כתבי אופציה (לא רשומים) כאשר כל כתב אופציה (לא רשום) ניתן למימוש למניה רגילה אחת של החברה בת 1 ש"ח ערך נקוב, במחיר מימוש של 112 אגורות (1.12 ש"ח) לכל כתב אופציה (לא רשום), כאשר האופציות יבשלו על פני תקופה בת 3 שנים ותקופת המימוש תהא בת 4 שנים ממועד ההענקה.

מר סירקיס יהא זכאי לכיסוי של פוליסת ביטוח דירקטורים ונושאי משרה בכירה ויוענק לו כתב פטור ושיפוי בהתאם לנוסח המקובל בחברה.

יצוין כי בין מר סירקיס לבין החברה מתקיימים יחסי עובד מעביד. כן יצוין כי העסקתו של מר סירקיס כוללת הוצאות מקובלות נוספות הנהוגות בהסכמים מסוג זה.

4. העסקת יושב ראש דירקטוריון החברה

לאחר אישור ועדת התגמול והביקורת, אישור דירקטוריון החברה מיום 18 במאי 2023, וכן אישור האסיפה הכללית של החברה מיום 12 ביולי 2023, עודכנו הגמול לו זכאי מר מרדכי (מוטי) חזן, עבור

באור 31: - יתרות ועסקאות עם בעלי ענין וצדדים קשורים (המשך)

ד. תגמול אנשי מפתח ניהוליים והטבות שניתנו לבעלי עניין (המשך)

כהונתו כיו"ר דירקטוריון. בהתאם לאמור, מר חזן זכאי, בין היתר, לתמורה חודשית בגובה של 30 אלפי ש"ח בתוספת מע"מ, עבור היקף משרה של 30%, וכן לגמול לדירקטורים בהתאם לתקנות החברות (כללים בדבר גמול והוצאות לדירקטור חיצוני), תש"ס - 2000. כמו כן, אושר עדכון הרכיב המשתנה, כך שבכפוף לעמידה ביעדים, מר חזן יהא זכאי למענק שנתי בגובה של עד ל-12 משכורות חודשיות. כמו כן, למר חזן הוקצו סך של 737,434 כתבי אופציה (לא רשומים) הניתנים למימוש ל-737,434 מניות רגילות של החברה בתמורה למחיר מימוש של 1.12 ש"ח לכל כתב אופציה (לא רשום). כמו כן, ישולם למר חזן מענק בגובה 300 אלפי ש"ח (אשר משקפים 10 משכורות) בגין תוצאות 2025, (בהתאם למדיניות התגמול של החברה אשר אושרה ביום 12 ביולי 2023), על ידי האסיפה הכללית. מר חזן יהא זכאי לכיסוי של פוליסת ביטוח דירקטורים ונושאי משרה בכירה ויוענק לו כתב פטור ושיפוי בהתאם לנוסח המקובל בחברה. עלות ההטבה שניתנה ליו"ר בגין תשלום מבוסס מניות הסתכמה לסך של כ-25 אלף דולר בשנת 2025 ו-60 אלף דולר בשנת 2024.

5. ביום 12 ביולי 2023, אישרה האסיפה הכללית של החברה את עדכון מדיניות התגמול של החברה באופן אשר נועד לשקף את פעילות החברה הנוכחית, לאחר השלמת רכישת ישראיר בהתאם לתוכנית התגמול יוקצו ללא תמורה, כתבי אופציה בלתי סחירים, למנכ"ל ונושאי משרה בחברה, ולעובדים ונושאי משרה בישראיר, במסגרת התכנית הוקצו 15,407,706 כתבי אופציות בתוספת מימוש של 1.12 ש"ח לכל כתב אופציה, תנאי הבשלת כתבי האופציות נקבעו ל-3 שנים. שווי האופציה למועד המדידה של היו"ר והמנכ"ל הוא 0.832 ש"ח וליתר העובדים ונושאי המשרה 0.495 ש"ח. לשנת 2025 סך הוצאות השכר עבור יו"ר הדירקטוריון הסתכמו בכ-0.7 מיליון ש"ח וסך ההוצאות התוכנית בגין היו"ר הסתכמו בכ-0.1 מיליון ש"ח.

6. בימים 27 בנובמבר 2022 וה-28 בנובמבר 2022, אישרו ועדת הביקורת ודירקטוריון של החברה, בהתאמה, את התקשרות ישראיר עם רשת חנויות רמי לוי שיווק השיקמה בע"מ חברה הנמצאת בבעלות אחד מבעלי השליטה בחברה בשרשור סופי, מר רמי לוי, בעסקה אשר אושרה לפי הוראות סעיף 5(1) לתקנות החברות (הקלות בעסקאות עם בעלי ענין), תש"ס - 2000, שכן אלו קבעו כי העסקה אינה חריגה, הינה בתנאי שוק כאשר אף נקבע כי העסקה הינה מטיבה עם ישראיר. עניינה של העסקה הינה בהתקשרות ישראיר בעסקה שיווקית במסגרתה תפרסם ישראיר חבילת נופש באמצעות רשת חנויות רמי לוי, כאשר העסקה כוללת, בין היתר, אך לא רק, שיווק בנקודות מכירה של רשת חנויות רמי לוי, כריזה בסניפי רשת חנויות רמי לוי, פרסום בסליפ של החשבון בקופה ברמי לוי שיווק. עלותה של העסקה אינה מהותית במונחי ישראיר ו/או החברה. יודגש כי כמפורט בביאור 21 בקשר עם התחייבות ישראיר אל משרד האוצר, מכיוון שעסקינן בעסקה עם בעל השליטה, אזי אישור העסקה וכניסתה לתוקף כפוף, בין היתר, לאישור משרד האוצר. נכון למועד זה, ישראיר פנתה למשרד האוצר לטובת קבלת אישורו לעסקה המוצעת לעיל.

7. אישור העסקת הגב' נועה חיים (קרובה לבעל השליטה) כתוכנית בישראיר. ביום 10 באוגוסט 2023, דיווחה החברה זימון לאסיפה שנתית ומיוחדת. במסגרת האמור, הועלה לאישור האסיפה הכללית של החברה, ברוב מיוחד, לעדכן את תנאי העסקתה של הגב' נועה חיים, בתו של מר שלום חיים, אחד מבעלי השליטה בחברה (בשרשור סופי), אשר מועסקת כתוכנית בחברת ישראיר תעופה ותיירות בע"מ, למשך תקופה של 3 שנים שתחילתם במועד אישור האסיפה הכללית של החברה, עלות המעסיק בעניינה יהא בסך של עד ל-25 אלפי ש"ח בחודש. בנוסף תהא זכאית למענק בגובה של עד חודש שכר אחד בכל שנה, בכפוף לאישור הממונה הישיר, כנהוג ביחס לכלל עובדי המחלקה. יובהר כי החלוקה הפנימית ברכיבי השכר, נלווים וסוציאליים יחדיו יקבעו על ידי הממונה הישיר ובלבד שלא יעלו על עלות השכר כמפורט לעיל. כמו כן, מוצע לאשר לגב' חיים, אשר החלה העסקתה בישראיר ביום 10 בינואר 2023 מענק חד פעמי, עם אישור האסיפה הכללית, בגובה שכר חודשי בגובה 12 אלפי ש"ח ברוטו. המענק השנתי הינו זהה במונחי חודשי שכר למענק השנתי אשר ניתן ליתר עובדי מחלקת מערכות המידע של ישראיר. לתאריך פרסום הדוחות התקבל אישור משרד האוצר לעסקה זו.

א. יעדי ומדיניות ההנהלה בדבר ניהול סיכונים פיננסיים

עיקר ההתחייבויות הפיננסיות של החברה מורכבות מהלוואות ואשראי, חייבים ויתרות חובה אחרות וחוזי ערבויות פיננסיות. התחייבויות פיננסיות אלה מיועדות בעיקר לממן את פעילות החברה. הנכסים העיקריים של החברה כוללים הלוואות שניתנו, חייבים ויתרות חובה, מזומנים ופיקדונות לזמן קצר, אשר נובעים ישירות מפעילותה של החברה. החברה חשופה לסיכון שוק וסיכון אשראי. ההנהלה הבכירה של החברה מפקחת על ניהול סיכונים אלו.

(1) סיכון שוק

סיכון שוק הוא הסיכון שהשווי ההוגן של תזרימי המזומנים העתידיים ממכשיר פיננסי ישתנה כתוצאה משינויים במחירי השוק. סיכון שוק כולל שלושה סוגי סיכון: סיכון שיעור הריבית, סיכון מטבע, וסיכונים מחיר אחרים כגון, סיכון מחיר מניה וסיכון מחיר סחורות. מכשירים פיננסיים המושפעים מסיכון שוק כוללים בין היתר, הלוואות אשראי ופיקדונות.

(2) סיכון הריבית

סיכון ריבית הוא הסיכון שהשווי ההוגן של תזרימי המזומנים העתידיים ממכשיר פיננסי ישתנה כתוצאה משינויים בשיעורי ריביות השוק. החשיפה של החברה לסיכון של שינויים בשיעורי ריביות השוק מתייחסת בעיקר להתחייבויות לזמן ארוך של החברה הנושאות ריבית משתנה.

(3) סיכון אשראי

סיכון אשראי הוא הסיכון שהצד שכנגד לא יעמוד בהתחייבויותיו כלקוח או בהתחייבויותיו הנובעות ממכשיר פיננסי וכתוצאה מכך ייגרם לקבוצה הפסד. הקבוצה חשופה לסיכון אשראי כתוצאה מהפעילות התפעולית שלה (בעיקר מיתרות לקוחות) ומהפעילות הפיננסית שלה, לרבות מפיקדונות בבנקים ומוסדות פיננסיים אחרים, מעסקאות במטבע חוץ וממכשירים פיננסיים אחרים. הנהלת החברה מעריכה ומאמינה שנכסיה מפוזרים היטב וכי המוסדות הפיננסיים המחזיקים ביתרת המזומנים ושווי המזומנים יציבים פיננסית ועל כן סיכון האשראי בגינם מינימלי.

הערכת איכות האשראי של לקוח מתבססת על ביצוע ניתוח ודירוג אשראי של כל לקוח, שלפיו נקבעים תנאי אשראי עבור כל לקוח ספציפי. יתרות לקוחות שטרם נפרעו נבחנות באופן סדיר ולקוחות עיקריים מכוסים לרוב על ידי על ידי ביטוח אשראי. בחינת ירידת ערך מבוזעת בכל תאריך דיווח על בסיס ספציפי עבור לקוחות עיקריים ועל בסיס מדיניות הקבוצה ביחס ליתר הלקוחות. המדיניות מבוססת על ניסיון העבר. החשיפה המרבית לסיכון האשראי למועד הדיווח היא בסכום היתרה בספרים (ראה באור 6 בדבר לקוחות).

(4) סיכון מטבע חוץ

סיכון מטבע חוץ הוא הסיכון שהשווי ההוגן או תזרימי המזומנים העתידיים של מכשיר פיננסי ישתנו כתוצאה משינויים בשיערי חליפין של מטבע חוץ. החשיפה של החברה לסיכון של מטבע חוץ קשורות בעיקר לפעילות הנמשכת של החברה. (כאשר הכנסה או הוצאה מוכרים במטבע שונה ממטבע ההצגה של החברה) וההשקעות נטו בחברות בנות שמטבע הפעילות שלהן שונה ממטבע הפעילות של החברה.

ב. שווי הוגן

היתרה בדוחות הכספיים של מזומנים ושווי מזומנים, פיקדונות לזמן קצר וארוך, לקוחות, חייבים לזמן קצר וארוך, אשראי לזמן קצר מבנקים, התחייבויות לספקים ולנותני שירותים, זכאים ויתרות זכות והתחייבויות כספיות לזמן ארוך תואמת או קרובה לשווי ההוגן.

באור 32: - מכשירים פיננסיים (המשך)

ג. שינויים בהתחייבויות הנובעות מפעילות מימון

יתרה ליום 31 בדצמבר 2025	תזרים מזומנים		יתרה ליום 1 בינואר 2025	
	מימון	אלפי דולר ארה"ב		
542	(21)	(4,104)	4,667	הלוואות ואשראי לזמן קצר
-	651	(9,429)	8,778	אג"ח הניתנות להמרה - מתווה סיוע מהאוצר
33,373	1,333	-	32,040	אג"ח להמרה- מרכיב הוני והתחייבותי
56,404	823	3,529	52,052	הלוואות לזמן ארוך
90,319	2,786	(10,004)	97,537	סך כל ההתחייבויות הנובעות מפעילות מימון

יתרה ליום 31 בדצמבר 2024	כניסה לאיחוד	תזרים מזומנים		יתרה ליום 1 בינואר 2024	
		מימון	אלפי דולר ארה"ב		
4,667	(135)	(13)	(14,440)	19,255	הלוואות ואשראי לזמן קצר
8,778	-	650	-	8,128	אג"ח הניתנות להמרה - מתווה סיוע מהאוצר
32,040	-	2,777	29,263	-	אג"ח להמרה- מרכיב הוני והתחייבותי
(*52,052)	-	(*63)	9,237	42,878	הלוואות לזמן ארוך
97,537	(135)	3,351	24,060	70,261	סך כל ההתחייבויות הנובעות מפעילות מימון

(\* סווג מחדש

באור 32: - מכשירים פיננסיים (המשך)

ד. פירעונות של התחייבויות פיננסיות לפי שנים

ליום 31 בדצמבר, 2025

שנתיים						
עד שנה	משנה עד	עד 3 שנים	3-4 שנים	שנה 5 ואילך	סה"כ	
אלפי דולר ארה"ב						
542	-	-	-	-	542	אשראי והלוואות לזמן קצר
10,587	7,984	7,451	6,898	23,467	56,387	הלוואות מתאגידים בנקאיים
12,402	10,794	9,893	7,539	5,086	45,714	התחייבויות בגין חכירה
-	-	-	-	33,373	33,373	אגרות חוב להמרה אופציות מכר ותמורה נדחית שהוענקה לבעלי זכויות שאינן מקנות שליטה
388	1,970	-	-	-	2,358	התחייבויות לספקים ולנותני שירותים זכאים ויתרות זכות סה"כ
161,928	-	-	-	-	46,550	
232,397	20,748	17,344	14,437	61,926	346,852	

ליום 31 בדצמבר, 2024

שנתיים						
עד שנה	משנה עד	עד 3 שנים	3-4 שנים	שנה 5 ואילך	סה"כ	
אלפי דולר ארה"ב						
4,667	-	-	-	-	4,667	אשראי והלוואות לזמן קצר
9,470	9,350	6,531	6,036	20,665	52,052	הלוואות מתאגידים בנקאיים
12,564	10,210	8,516	7,585	11,659	50,534	התחייבויות בגין חכירה אגרות חוב ניתנות להמרה - מתווה סיוע מהאוצר
8,778	-	-	-	-	8,778	אגרות חוב להמרה אופציות מכר ותמורה נדחית שהוענקה לבעלי זכויות שאינן מקנות שליטה
-	-	-	-	32,039	32,039	התחייבויות לספקים ולנותני שירותים זכאים ויתרות זכות סה"כ
279	-	(1,840)*	-	-	2,119	
114,290	-	-	-	-	36,306	
186,354	19,560	16,887	13,621	64,363	300,785	

(\* סווג מחדש

שעור הבעלות והשליטה ליום 31.12.2025	מדינת ההתאגדות	
100%	ישראל	ישראייר תעופה ותיירות בע"מ
51%	ישראל	סקי דיל בע"מ
100%	ישראל	טיילת טרוול טורס שותפות מוגבלת
87%	ישראל	טרמינל 1 אחזקות בע"מ
100%	ישראל	טרמינל 1 נסיעות ותיירות (1979) בע"מ
51%	ישראל	דרכים טרוול יש.דא. שותפות מוגבלת
51%	ישראל	פי. טי סי - פיפל טרוול קלוור בע"מ
87.5%	קפריסין	בירד אוויאישן Ltd.
100%	ישראל	בי. ג'י אלפא בע"מ
100%	ישראל	בי. ג'י. אף פיננסים בע"מ
100%	ישראל	בי.ג'י.אר.אי בע"מ

-----



# פרק ד'

## פרטים נוספים על התאגיד



## פרק ד' - פרטים נוספים בדבר התאגיד לשנת 2025

למונחים בפרק זה אשר לא הוגדרו להלן, יינתן הפירוש שניתן להם בפרק א' לדוח זה. ההפניה לתקנות בפרק זה הינה לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומידיים), התש"ל-1970 ("תקנות הדוחות").

שם החברה : ישראליר גרופ בע"מ

מס' חברה ברשם החברות : 510291750

מען רשום (תקנה 25א): דרך יצחק רבין 33, גבעתיים

מס' טלפון (תקנה 25א): 03-7955801

מס' פקס (תקנה 25א): 03-7955810

כתובת דוא"ל (תקנה 25א): corporate@israir.co.il

תאריך המאזן (תקנה 9): 31 בדצמבר, 2025

תאריך הדו"ח (תקנות 1 ו-7): 22 במרס, 2026

### תקנה 10 א' - תמצית דוחות רווח והפסד רבעוניים

להלן תמצית דוחות רווח או הפסד ורווח כולל אחר לכל אחד מהרבעונים בשנת 2025 ותוצאות שנתיות (באלפי דולר):

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2024	2025				לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2025	
	רבעון 1	רבעון 2	רבעון 3	רבעון 4		
<b>אלפי דולר</b>						
453,158	135,973	137,162	258,266	158,622	690,023	הכנסות
(374,313)	(126,231)	(126,750)	(204,109)	(148,442)	(605,532)	עלות ההכנסות
78,845	9,742	10,412	54,157	10,180	84,491	רווח גולמי
(18,330)	(5,933)	(5,922)	(8,047)	(6,156)	(26,058)	הוצאות מכירה ושיווק
(30,426)	(7,924)	(7,908)	(10,582)	(8,930)	(35,344)	הוצאות הנהלה וכלליות
644	(433)	1,314	454	2,042	3,377	חלק החברה ברווחי חברות המטופלות לפי שיטת השווי המאזני, נטו
30,733	(4,548)	(2,104)	35,982	(2,864)	26,466	רווח (הפסד) תפעולי לפני הכנסות (הוצאות) אחרות
1,981	751	(194)	(1,081)	(502)	(1,026)	הכנסות (הוצאות) אחרות, נטו
32,714	(3,797)	(2,298)	34,901	(3,366)	25,440	רווח (הפסד) תפעולי אחרי הכנסות אחרות
4,660	587	241	46	559	1,433	הכנסות מימון
(2,280)	(485)	(2,169)	2,833	4,094	4,273	הכנסות (הוצאות) מימון בגין שערך מרכיב הוני באג"ח להמרה
(11,651)	(2,315)	(5,525)	(2,736)	(2,684)	(13,260)	הוצאות מימון (למעט רכיב ההמרה של אגרות החוב להמרה)
(9,271)	(2,213)	(7,453)	143	1,969	(7,554)	סה"כ הוצאות מימון, נטו
23,443	(6,010)	(9,751)	35,044	(1,397)	17,886	רווח (הפסד) לפני מיסים על ההכנסה
568	(799)	(654)	231	102	(1,120)	מיסים על הכנסה (הטבת מס), נטו
24,011	(6,809)	(10,405)	35,275	(1,295)	16,766	רווח נקי (הפסד)
22,072	(5,070)	(7,347)	35,254	(1,238)	21,600	רווח (הפסד) כולל אחר (לאחר השפעת המס)



## תקנה 11 - רשימת ההשקעות בחברות בת ובחברות קשורות מהותיות לתאריך הדוח על המצב הכספי

לפרטים בדבר רשימת ההשקעות של החברה, במישרין או באמצעות חברת בת, בכל אחת מהחברות הבנות והחברות הקשורות המהותיות המוחזקות על ידי החברה, נכון ליום 31 בדצמבר 2025, ראו ביאור 9 לדוחותיה הכספיים.

## תקנה 12 - שינויים בהשקעות בחברות בת ובחברות קשורות מהותיות בתקופת הדוח

במהלך תקופת הדוח, ישראייר תעופה באמצעות החברה הנכדה, סקי דיל בע"מ, בצעה השקעה בנכס מלונאי באיטליה, בעלות של כ-3.2 מיליון דולר. לפרטים ראו ביאור 9(א)(1)(ג) לפרק ב' לדוח תקופתי זה.

## תקנה 13 - רווח כולל של חברות בת וחברות קשורות מהותיות והכנסות התאגיד מהן לתאריך הדוח על המצב הכספי

להלן טבלה, המפרטת את הרווח (ההפסד) הכולל של חברות בנות וחברות קשורות מהותיות והכנסות החברה מהן ליום 31 בדצמבר, 2025:

דיבידנד		ריבית		דמי ניהול (**)		רווח (הפסד) כולל אחר באלפי דולר	שם החברה
עבור התקופה שלאחר תאריך המאזן	עבור שנת 2025	עבור התקופה שלאחר תאריך המאזן	עבור שנת 2025	עבור התקופה שלאחר תאריך המאזן	עבור שנת 2025		
אלפי דולר							
1,599	1,444	-	-	21	94	6,394	סקי דיל בע"מ
-	-	-	-	-	-	(1,463)	דיזנהאוס יוניטורס תיירות נכנסת (1998) בע"מ
1,279	904	-	-	2	10	2,512	המילניום השלישי תיירות ונופש החזקות בע"מ
-	549	-	-	-	-	1,316	טיילת טרוול שותפות מוגבלת
400	236	-	-	8	36	1,282	דרכים טרוול יש. דא. שותפות מוגבלת
320	208	-	-	-	-	925	פי.טי.סי - פיפל טרוול קלוור בע"מ
-	-	22	47	-	-	2,679	בירד אויאיישן
-	25	154	906	-	-	6,688	קבוצת מלוונות בראון (*)
-	-	343	1,448	-	-	19,021	ישראייר תעופה ותיירות בע"מ
<b>3,597</b>	<b>3,367</b>	<b>519</b>	<b>2,400</b>	<b>31</b>	<b>139</b>	<b>39,354</b>	<b>סה"כ</b>

(\*) תוצאות קבוצת בראון כוללות שערך של נדליין מניב בתקופת הדוח בהתאמה לדיווח לפי IFRS.  
 (\*\*) דמי ניהול משולמים במהלך העסקים הרגיל בתנאי שוק שוטפים.

א. דיבידנדים ששולמו לחברה הבת, ישראייר תעופה, בתקופת הדוח על המצב הכספי

ביום 16 בנובמבר, 2025, הכריזה החברה הנכדה, דרכים טרוול יש.דא. שותפות מוגבלת ("דרכים"), המוחזקת 51% על ידי ישראייר תעופה, על חלוקת דיבידנד בסך של 1.5 מיליון ש"ח (כ-0.4 מיליון דולר). חלקה של ישראייר תעופה עומד על כ-0.8 מיליון ש"ח (כ-0.2 מיליון דולר). הדיבידנד שולם בחודש נובמבר, 2025.

ביום 14 במאי, 2025, הכריזה החברה הנכדה, סקי דיל בע"מ ("סקי דיל") המוחזקת 51% על ידי ישראייר תעופה, על חלוקת דיבידנד בסך של 10 מיליון ש"ח (כ-2.8 מיליון דולר). חלקו של המיעוט 4.9 מיליון ש"ח (כ-1.4 מיליון דולר) חלקה של ישראייר 5.1 מיליון ש"ח (כ-1.4 מיליון דולר) הדיבידנד שולם במהלך חודש מאי, 2025.



ביום 13 במרס, 2025, אישר דירקטוריון פי.טי.סי - פיפל טרוול קלוור בע"מ ("PTC"), המוחזקת 51% על ידי ישראייר תעופה, פירעון חוב של כ- 2 מיליון ש"ח כנגד הלוואות הבעלים/חוב לבעלים, לפי יחס ההחזקות של בעלי המניות לבעלי מניותיה - תבל וישראייר תעופה. עוד אישר דירקטוריון PTC חלוקת דיבידנד בסך של כ- 1.5 מיליון ש"ח (כ- 0.4 מיליון דולר), חלקה של ישראייר תעופה עומד על 0.8 מיליון ש"ח (כ- 0.2 מיליון דולר). הדיבידנד ישולם במהלך חודש מרס, 2025.

ביום 12 במרס, 2025, הכריזה החברה הנכדה, המילניום השלישי תיירות ונופש החזקות בע"מ ("מילניום"), המוחזקת 51% על ידי ישראייר תעופה, על חלוקת דיבידנד בסך של כ- 6.5 מיליון ש"ח. חלקה של ישראייר תעופה עומד על כ- 3.3 מיליון ש"ח (כ- 0.9 מיליון דולר). הדיבידנד בחודש מרס 2025.

ביום 13 במרס, 2025, הכריזה טיילת על חלוקת דיבידנד בסך של כ- 2.0 מיליון ש"ח. חלק ישראייר תעופה עומד על כ- 1.8 מיליון ש"ח (כ- 0.5 מיליון דולר). הדיבידנד שולם במהלך חודש מרס, 2025.

ביום 20 באוקטובר, 2025 הכריזה החברה בת המוחזקת בקבוצת בראון, Zinon Hotel and Touristic Enterprises AMSA, על חלוקת דיבידנד בסך 84 אלף יורו. חלקה של ישראייר תעופה עומד על 21 אלף יורו (כ- 25 אלף דולר) אשר שולמו בחודש אוקטובר 2025.

#### ב. דיבידנדים שהחברה הבת, ישראייר תעופה, זכאית לקבל לאחר תאריך הדוח על המצב הכספי

במהלך חודש מרס 2026 הכריזה PTC על דיבידנד בסך 2 מיליון ש"ח. מתוך הסכום כאמור ישראייר תעופה זכאית לדיבידנד בסך של כ- 1 מיליון ש"ח (כ- 0.3 מיליון דולר), שישולם במהלך חודש אפריל 2026.

במהלך חודש מרס 2026 הכריזה מילניום על חלוקת דיבידנד בסך 8 מיליון ש"ח. מתוך הסכום כאמור ישראייר תעופה זכאית לדיבידנד בסך של כ- 4.1 מיליון ש"ח (כ- 1.3 מיליון דולר), אשר ישולם עד סוף חודש מרס 2026.

במהלך חודש מרס 2026 הכריזה דרכים המוחזקת בשותפות בשיעור 51% על ידי ישראייר תעופה, על חלוקת דיבידנד בסך 2.5 מיליון ש"ח. מתוך הסכום כאמור החברה זכאית לדיבידנד בסך של כ- 1.3 מיליון ש"ח (כ- 0.4 מיליון דולר), אשר ישולם עד סוף חודש מרס 2026.

במהלך חודש מרס 2026 הכריזה סקי דיל, על חלוקת דיבידנד בסך 10 מיליון ש"ח. מתוך הסכום כאמור זכאית ישראייר תעופה לדיבידנד בסך של כ- 5.1 מיליון ש"ח (כ- 1.6 מיליון דולר), אשר שולם במהלך חודש מרס 2026.



## תקנה 20 - מסחר בבורסה

בשנת 2025 ועד למועד פרסום הדוח נרשמו למסחר בבורסה ניירות ערך של החברה כדלקמן:

מהות הפעולה	מועד רישום למסחר	כמות וסוג ניירות הערך
מימוש אופציות עובדים למניות	4.6.2025	386,269 מניות רגילות בנות 1 ש"ח ע.נ. כל אחת
מימוש אופציות עובדים למניות	30.6.2025	147,727 מניות רגילות בנות 1 ש"ח ע.נ. כל אחת.
מימוש אופציות עובדים למניות	30.7.2025	93,270 מניות רגילות בנות 1 ש"ח ע.נ. כל אחת
מימוש אופציות עובדים למניות	31.12.2025	121,781 מניות רגילות בנות 1 ש"ח ע.נ. כל אחת.
מימוש אופציות עובדים למניות	13.2.2026	100,000 מניות רגילות בנות 1 ש"ח ע.נ. כל אחת.

למיטב ידיעת החברה, במהלך שנת 2025 לא היו הפסקות מסחר בניירות הערך של החברה.

## תקנה 21 - תגמולים לבעלי עניין ולנושאי משרה בכירה

להלן פירוט התגמולים שניתנו בשנת הדיווח כפי שהוכרו בדוחות הכספיים לשנת הדיווח, לחמשת בעלי התגמולים הגבוהים ביותר מבין נושאי המשרה הבכירה, אשר ניתנו להם בקשר עם כהונתם בחברה או בתאגיד בשליטתה, לפי העניין (סכומים באלפי דולר) (הנתונים להלן מבטאים עלות מעביד והינם על בסיס שנתי):

אלפי דולר									
שם	תפקיד	תחילת העסקה	היקף משרה	שיעור החזקה בהון החברה בה מקבל נושא המשרה את משכורתו	שכר	מענק	תשלום מבוסס מניות <sup>(6)</sup>	אחר	סך הכל
אורי סירקיס <sup>(1)</sup>	מנכ"ל	דצמבר 2011	100%	-	576	682	103	-	1,361
חגי כנעני <sup>(2)</sup>	סמנכ"ל מבצעי אוויר בישראיר	יוני 2000	100%	-	589	117	10	-	716
לי מארי טמסוט (דדון) <sup>(3)</sup>	סמנכ"לית כספים	ינואר 2014	100%	-	288	105	18	-	411
חן רייטר <sup>(4)</sup>	יועמ"ש ומזכירת החברה	ינואר 2013	100%	-	259	92	15	-	366
גבי שגיאי <sup>(5)</sup>	סמנכ"ל מערכות מידע בישראיר	דצמבר 2010	100%	-	255	90	10	-	355

### (1) מנכ"ל החברה - אורי סירקיס

הסכום הנקוב בטור השכר כולל את כל הרכיבים הבאים: משכורת חודשית צמודה למדד, הפרשות סוציאליות ותנאים נלווים כמקובל, ביטוח בגין אובדן כושר עבודה, העמדת רכב צמוד וכיסוי הוצאות אחזקתו כולל גילום שווי הרכב למס. על פי הסכם ההעסקה, כל אחד מהצדדים יהיה רשאי להביא את ההסכם לידי סיום בהודעה מוקדמת בכתב בת שלושה חודשים. בנוסף, בהתאם לתנאי התגמול שאושרו למנכ"ל על ידי האסיפה הכללית מיום 12 ביולי, 2023, זכאי המנכ"ל למענק שנתי בגובה של עד 18.5 משכורות, כדלקמן: (א) כ-15.5 משכורות בגין עמידה ביעד כלל חברתי (רווח) מדורג, כמפורט בדוח זימון האסיפה הכללית של החברה מיום 2.7.2023 (אסמכתא: 2023-01-073677); ו-2 משכורות בגין יעדים



אישיים כלל חברתיים כפי שנקבעו על ידי ועדת התגמול ודירקטוריון החברה. בהתאם לתוצאות החברה בשנת 2025 ועמידתו של מר סירקיס ביעדים האישיים שהוצבו לו, ישולם למר סירקיס מענק בגובה 18.5 משכורות, דהיינו בסך של 682 אלף דולר (כ- 2,356 אלפי ש"ח). כמו כן, מר סירקיס זכאי לכיסוי של פוליסת ביטוח דירקטורים ונושאי משרה בכירה והוענק לו כתב פטור ושיפוי בהתאם לנוסח המקובל בחברה. לפרטים נוספים בדבר היעדים שנקבעו למר סירקיס, ראו דוח זימון אסיפה כללית מיום 5 ביולי, 2023 (מס' אסמכתא: 2023-01-075420) הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

#### (2) סמנכ"ל מבצעי אויר של ישראליר תעופה - חגי כנען

הסכום הנקוב בטור השכר כולל את כל הרכיבים הבאים: משכורת חודשית צמודה למדד, הפרשות סוציאליות ותנאים נלווים כמקובל, ביטוח בגין אובדן כושר עבודה, העמדת רכב צמוד וכיסוי הוצאות אחזקתו. על פי הסכם ההעסקה, כל אחד מהצדדים יהיה רשאי להביא את ההסכם לידי סיום בהודעה מוקדמת בכתב בת 30 ימים. בהתאם לתנאי התגמול שאושרו למר כנען על ידי האורגנים המוסכמים של החברה, מר כנען זכאי למענק שנתי בגובה של עד 6 משכורות, בכפוף לעמידה ביעד כלל חברתי (יעד רווח), יעדים אישיים בתחום אחריותו ושיקול דעת מנכ"ל. בהתאם לתוצאות החברה בשנת 2025 ועמידתו של מר כנען באופן חלקי ביעדים שהוצבו לו, ישולם למר כנען מענק בגובה 3 משכורות, דהיינו בסך של 117 אלף דולר (כ- 404 אלפי ש"ח). כמו כן, מר כנען זכאי לכיסוי של פוליסת ביטוח דירקטורים ונושאי משרה בכירה והוענק לו כתב פטור ושיפוי בהתאם לנוסח המקובל בחברה.

#### (3) סמנכ"לית כספים - לי מארי טמסוט (דדון)

הסכום הנקוב בטור השכר כולל את כל הרכיבים הבאים: משכורת חודשית צמודה למדד, הפרשות סוציאליות ותנאים נלווים כמקובל, העמדת רכב צמוד וכיסוי הוצאות אחזקתו כולל גילום שווי הרכב למס. על פי הסכם ההעסקה, כל אחד מהצדדים יהיה רשאי להביא את ההסכם לידי סיום בהודעה מוקדמת בכתב לצד השני בת 30 ימים. בהתאם לתנאי התגמול שאושרו לגבי טמסוט על ידי האורגנים המוסכמים של החברה, גבי טמסוט זכאית למענק שנתי בגובה של עד 6 משכורות בכפוף לעמידה ביעד כלל חברתי (יעד רווח), יעדים אישיים בתחום אחריותה ושיקול דעת מנכ"ל. בהתאם לתוצאות החברה בשנת 2025, עמידתה של הגבי טמסוט ביעדים האישיים שהוצבו לה, ישולם לגבי טמסוט מענק בגובה של 6 משכורות בסך של 105 אלף דולר (כ- 362 אלפי ש"ח). גבי טמסוט זכאית לכיסוי של פוליסת ביטוח דירקטורים ונושאי משרה בכירה והוענק לה כתב פטור ושיפוי בהתאם לנוסח המקובל בחברה. ביום 29 בינואר, 2025, דווחה החברה על סיום כהונתה של הגבי טמסוט בחברה והיא תסיים את תפקידה בפועל בחברה ביום 1 באפריל, 2026 (מס' אסמכתא: 2026-01-010680).

#### (4) יועמ"ש ומזכירת החברה - חן רייטר

הסכום הנקוב בטור השכר כולל את כל הרכיבים הבאים: משכורת חודשית צמודה למדד, הפרשות סוציאליות ותנאים נלווים כמקובל, ביטוח בגין אובדן כושר עבודה, העמדת רכב צמוד וכיסוי הוצאות אחזקתו. על פי הסכם ההעסקה, כל אחד מהצדדים רשאי להביא את ההסכם לידי סיום בהודעה מוקדמת בכתב לצד השני בת 30 ימים. בהתאם לתנאי התגמול שאושרו לגבי רייטר על ידי האורגנים המוסכמים של החברה, גבי רייטר זכאית למענק שנתי בגובה של עד 6 משכורות, בכפוף לעמידה ביעד כלל חברתי (יעד רווח), יעדים אישיים בתחום אחריותה ושיקול דעת מנכ"ל. בהתאם לתוצאות החברה בשנת 2025 ועמידתה של הגבי רייטר ביעדים האישיים שהוצבו לה, ישולם לגבי רייטר מענק בגובה של 6 משכורות, בסך של 92 אלף דולר (כ- 318 אלפי ש"ח). גבי רייטר זכאית לכיסוי של פוליסת ביטוח דירקטורים ונושאי משרה בכירה והוענק לה כתב פטור ושיפוי בהתאם לנוסח המקובל בחברה.



(5) סמנכ"ל מערכות מידע של ישראיר תעופה - גבי שגיא

הסכום הנקוב בטור השכר כולל את כל הרכיבים הבאים: משכורת חודשית צמודה למדד, הפרשות סוציאליות ותנאים נלווים כמקובל, ביטוח בגין אובדן כושר עבודה, העמדת רכב צמוד וכיסוי הוצאות אחזקתו כולל גילום שווי הרכב למס. על פי הסכם ההעסקה, כל אחד מהצדדים יהיה רשאי להביא את ההסכם לידי סיום בהודעה מוקדמת בכתב לצד השני בת 90 ימים. בהתאם לתנאי התגמול שאושרו למר שגיא על ידי האורגנים המוסכמים של החברה, מר שגיא זכאי למענק שנתי בגובה של עד 6 משכורות, בכפוף לעמידה ביעד כלל חברתי (יעד רווח), יעדים אישיים בתחום אחריותו ושיקול דעת מנכ"ל. בהתאם לתוצאות החברה בשנת 2025 ועמידתו של מר שגיא ביעדים שהוצבו לו, ישולם למר שגיא מענק בגובה של 6 משכורות בסך של 90 אלף דולר (כ- 309 אלפי ש"ח). מר שגיא זכאי לכיסוי של פוליסת ביטוח דירקטורים ונושאי משרה בכירה והוענק לו כתב פטור ושיפוי בהתאם לנוסח המקובל בחברה.

(6) לפרטים בדבר תשלום מבוסס מניות לנושאי המשרה, ראו ביאור 23(ד) לדוחות הכספיים התקופתיים. יצוין, כי שווי ההטבה בגין התגמול ההוני כאמור, מבטא את ההוצאה שרשמה החברה בשנת 2025 לפי תקן חשבונאות בינלאומי IFRS 2 "תשלום מבוסס מניות", לפי מודל כלכלי.

להלן פירוט התגמולים, שניתנו בשנת 2025 ליו"ר דירקטוריון החברה, שאינו נמנה בסעיף א' לעיל, בקשר עם שירותים שנתן כבעל תפקיד בחברה או בחברה בשליטתה (הנתונים להלן מבטאים עלות מעביד והינם על בסיס שנתי):

סה"כ	תגמולים בעבור שירותים						פרטי מקבל התגמולים			
	אחר	דמי ייעוץ/עמלה	דמי ניהול	תשלום מבוסס מניות	מענק	שכר	שיעור החזקה בהון התאגיד, למיטב ידיעת החברה	היקף משרה	תפקיד	שם
אלפי דולר										
216	-	-	104	25	87	-	0.004%	30%	יו"ר דירקטוריון	מרדכי (מוטי) חזן <sup>(א)</sup>

(1) יו"ר הדירקטוריון - מוטי חזן

מר חזן מונה ליו"ר דירקטוריון החברה ביום 18 באפריל, 2019. לפרטים נוספים בדבר תנאי העסקתו, לרבות פרטים אודות אופציות לרכישת מניות של החברה שהוענקו למר חזן, ראו דיווחי החברה מיום 30 בנובמבר, 2020 (מס' אסמכתא 122359-01-2020) וכן מיום 21 בינואר, 2021 (מס' אסמכתא: 01-01-2021-009447) הנכללים בדוח זה על דרך ההפניה. בנוסף, בהתאם לתנאי התגמול ליו"ר הדירקטוריון כפי שאושרו באסיפה הכללית של החברה מיום 12 ביולי, 2023, זכאי יו"ר הדירקטוריון למענק שנתי בסך של עד 12 משכורות (ובלבד שלא יעלה על 80% מגובה המענק לו זכאי המנכ"ל), בכפוף לעמידה ביעד כלל חברתי (יעד רווח) מדורג (8 משכורות), כמפורט בדוח זימון האסיפה הכללית של החברה מיום 2.7.2023 (אסמכתא: 01-07-2023-073677), יעדים אישיים כלל חברתיים כפי שנקבעו על ידי ועדת התגמול ודירקטוריון החברה (2 משכורות) ושיקול דעת (3 משכורות). בהתאם לתוצאות החברה בשנת 2025 ועמידתו של מר חזן ביעדים האישיים שהוצבו לו, ישולם למר חזן מענק בגובה של 10 משכורות חודשיות, בסך של 87 אלף דולר (כ- 300 אלפי ש"ח, לפני מע"מ). מר חזן זכאי לכיסוי של פוליסת ביטוח דירקטורים ונושאי משרה בכירה והוענק לו כתב פטור ושיפוי בהתאם לנוסח המקובל בחברה. לפרטים נוספים בדבר היעדים שנקבעו למר



חזן, ראו דוח זימון אסיפה כללית מיום 5 ביולי, 2023 (מס' אסמכתא: 2023-01-075420) הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

#### א. גמול דירקטורים

בתקופת הדוח שילמה החברה גמול לדירקטורים הזכאים לכך, כמפורט להלן: גמול שנתי וגמול השתתפות (להלן ביחד: "הגמול") בגובה הסכומים הקבועים, המפורטים בתוספת השנייה ובתוספת השלישית לתקנות החברות (כללים בדבר גמול והוצאות לדירקטור חיצוני), תש"ס-2000 (להלן: "תקנות הגמול"), בהתאמה, כמפורט בתוספת הראשונה לתקנות הגמול. סך התשלומים, שקיבלו הדירקטורים האמורים לעיל, בשנת הדיווח כפי שהוכרו בדוחות הכספיים לשנת הדיווח עמד על 283 אלפי דולר. יצוין כי במהלך תקופת הדוח ועד למועד פרסום דוח זה, הדירקטורים של החברה הבת, ישראייר תעופה, לא היו זכאים לכל גמול בעבור כהונתם בחברה הבת.

#### ב. מדיניות התגמול של החברה

ביום 12 ביולי, 2023, אישרה האסיפה הכללית של החברה מדיניות תגמול לנושאי משרה בחברה (לרבות דירקטורים ודירקטורים חיצוניים בחברה). לפרטים נוספים, ראו דוח זימון אסיפה כללית מיום 5 ביולי, 2023 (מס' אסמכתא: 2023-01-075420) הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

#### תקנה 21א - השליטה בתאגיד

א. דבוקת השליטה בחברה כוללת את חברת שי אודם בע"מ המחזיקה ב- 96,078,714 מניות של החברה וחברת ר.ל. השקמה החזקות בע"מ, המחזיקה ב- 54,361,137 מניות של החברה, אשר שיעורן המצטבר מהווה כ- 57.56% מההון המונפק והנפרע של החברה ללא דילול וכ- 46.13% מההון המונפק והנפרע של החברה בדילול מלא.

ב. יודגש כי לאור העובדה שר.ל. השקמה החזקות בע"מ נמצאת בבעלותו המלאה של מר רמי לוי ולאור העובדה שמר רמי לוי הינו אחד מבעלי השליטה בבעלת השליטה (שי אודם בע"מ), שכן זו מוחזקת באחזקה שווה על ידי מר רמי לוי באמצעות חברת ר.ל. השקמה החזקות בע"מ ועל ידי מר שלום חיים, באמצעות חברת טעמן שיווק מזון בע"מ, ח.פ. 510872641, אזי ר.ל. השקמה החזקות בע"מ ושי אודם בע"מ הינן בעלות דבוקת השליטה בחברה, המחזיקות ביחד בכ- 57.39% מההון המונפק והנפרע של החברה, ללא דילול, ובכ- 46.13% מההון המונפק והנפרע של החברה, בדילול מלא.



**תקנה 22 - עסקאות עם בעל שליטה**

א. להלן פרטים, למיטב ידיעת החברה, אודות התקשרויות החברה, עם בעלי השליטה בחברה או שלבעלי השליטה בחברה יש ו/או היה עניין אישי באישורן, אשר נעשו בתקופת הדוח ועד למועד הגשת הדוח, או שהינן עדיין בתוקף במועד פרסום הדוח:

מס'	האורגן שאישר את העסקה	תיאור העסקה	העניין האישי של בעלי השליטה בעסקה
<b>עסקאות חריגות ועסקאות עם בעל שליטה או קרובו בקשר לתנאי כהונה והעסקה<sup>1</sup></b>			
1.			
2.	ועדת הביקורת, הדירקטוריון והאסיפה הכללית של החברה	ביום 19 לספטמבר, 2023 אישרה האסיפה הכללית של החברה, ברוב מיוחד, את עדכון את תנאי העסקתה של הגב' נועה חיים, בתו של מר שלום חיים, מבעלי השליטה בחברה, המועסקת כתוכניתנית בישראייר תעופה, למשך תקופה של 3 שנים שתחילתה במועד אישור האסיפה הכללית של החברה. לפרטים נוספים בדבר תנאיה של הגב' נועה חיים, ראו דוח זימון אסיפה כללית מיום 10 באוגוסט, 2023 (מס' אסמכתא: 2023-01-074758) הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.	העסקה היא בין קרוב לאחד מבעלי השליטה בשרשור סופי לבין החברה.
3.	ועדת הביקורת, הדירקטוריון והאסיפה הכללית של החברה	ביום 12 ביולי, 2023 אשרה האסיפה הכללית של החברה עדכון לגמול לו זכאי מר מרדכי (מוטי) חזן, עבור כהונתו כיו"ר דירקטוריון. לפרטים נוספים ביחס לתנאי התגמול, כאמור ראו דוח זימון אסיפה כללית מיום 5 ביולי, 2023 (מס' אסמכתא: 2023-01-075420) הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.	העסקה קשורה לבעלי השליטה בשרשור סופי לבין החברה, שכן מר חזן הינו נושא משרה בחברה המצויה בבעלות מר רמי לוי, מבעלי השליטה בחברה.
4.	ועדת הביקורת, הדירקטוריון והאסיפה הכללית של החברה	בימים 12 ביולי, 2023 ו- 3 בדצמבר, 2024 אישרה האסיפה הכללית הענקת כתבי פטור ושיפוי לדירקטורים ונושאי משרה בחברה, לרבות הדירקטורים הנמנים על בעלי השליטה בחברה. לפרטים נוספים בעניין השיפוי והפטור לדירקטורים ונושאי המשרה ראו דיווחי החברה מימים 2.7.2023 ו-30.10.2024 (מס' אסמכתאות: 2023-01-073677 ו-2024-01-612742), בהתאמה) הנכללים בדוח זה על דרך ההפניה.	העסקה היא בין החברה לבין נושאי המשרה בחברה לרבות אלה הנמנים על בעלי השליטה בה וקרוביהם.
5.	ועדת הביקורת ודירקטוריון החברה	ביום 22 באוקטובר, 2025, אישר דירקטוריון החברה, לאחר קבלת אישור ועדת הביקורת (בשבתה כוועדת תגמול), בהתאם לתקנות 1ב1 ו-1ב1(א)(5), לפי העניין, לתקנות החברות (הקלות בעסקאות עם בעלי עניין), התשי"ס-2000, את התקשרות החברה בפוליסה לביטוח אחריות נושאי משרה, בקשר עם כהונתם בחברה ובחברות בנות ו/או מטעם החברה ומטעם החברות הבנות, ולרבות וכולל דירקטורים הנחשבים בעלי שליטה בחברה או קרוביהם לשנה אחת. תקופת פוליסת הביטוח הינה החל מיום 26.10.2025 ועד ליום 25.10.2026. לפרטים נוספים, ראו דיווח מיידי של החברה מיום 23 באוקטובר, 2025 (מס' אסמכתא: 2025-01-079143), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.	העסקה מקנה הטבה לנושאי המשרה בחברה לרבות אלה הנמנים על בעלי השליטה בה וקרוביהם.
<b>עסקאות שאינן חריגות</b>			
6.	ועדת הביקורת ודירקטוריון החברה	ביום 23 באוגוסט, 2021, אישרו ועדת הביקורת ודירקטוריון החברה את התקשרות ישראליר תעופה עם הרשת הנמצאת בשליטתו של מר לוי, אחד מבעלי השליטה בעסקה, בעסקה לא חריגה, בעניין רכישת תווי שי לחג ראש השנה לטובת 510 עובדי החברה, בשווי של כ-230 אלפי ש"ח המשקפת הנחה בשיעור של לכל הפחות, 8.6% על סכום תווי השי. העסקה אושרה ל-3 שנים והיא תובא לאישור מחדש של האורגנים המוסמכים של החברה במהלך הרבעון השני של שנת 2026.	העסקה היא בין חברת הבת לבין חברה הנמצאת בבעלות בעל השליטה.
7.	ועדת הביקורת ודירקטוריון החברה*	בימים 22 ו-23 במאי, 2022 אישרו ועדת הביקורת ודירקטוריון החברה (בהתאמה) את התקשרות ישראליר תעופה בעסקה לא חריגה עם הרשת הנמצאת בשליטתו של מר לוי, מבעלי השליטה בחברה, במסגרתה נקבע כי יהיה ניתן לעשות שימוש בכרטיסי המתנה של הרשת לרכישת מוצרי ישראליר תעופה. בגין כל מכירה של מוצרי החברה כאמור, הרשת תהיה זכאית לעמלה בשיעור 11%.	העסקה היא בין חברת הבת לבין חברה הנמצאת בבעלות בעל השליטה.
8.	ועדת הביקורת ודירקטוריון החברה	בימים 27 ו-28 בנובמבר, 2022, אישרו ועדת הביקורת ודירקטוריון החברה, בהתאמה, את התקשרות החברה עם הרשת הנמצאת בשליטתו של מר לוי, מבעלי השליטה בחברה, בעסקה לא חריגה, במסגרתה תפרסם ישראליר תעופה חבילות נופש באמצעות הרשת, כאשר העסקה כוללת, בין היתר, אך לא רק, שיווק בנקודות מכירה של הרשת, כריזה בסניפי הרשת, פרסום בסליפ של החשבון בקופות הרשת.	העסקה היא בין חברת הבת לבין חברה הנמצאת בבעלות בעל השליטה.

<sup>1</sup> עסקאות המנויות בסעיף 270(4) לחוק החברות.



מס'	האורגן שאישר את העסקה	תיאור העסקה	העניין האישי של בעלי השליטה בעסקה
9.	ועדת הביקורת ודירקטוריון החברה*	בימים 14 ו-22 בדצמבר, 2022 אישרו ועדת הביקורת ודירקטוריון החברה, בהתאמה, בהתאם להוראות תקנה 1ב(א)4 לתקנות החברות (הקלות בעסקאות עם בעלי עניין), התש"ס-2000, כי בכפוף לבקשת נושא משרה של החברה ו/או ישראייר תעופה ו/או חברה קשורה לחברה ממר רמי לוי להצטרף לנושא המשרה הרלוונטי לפגישות בחו"ל או באילת בקשר עם עסקאות פוטנציאליות שנבחנות מעת לעת לטובת מתן ייעוץ עסקי בפגישה, יהיה זכאי מר לוי לכיסוי הוצאותיו בקשר עם הפגישה האמורה, לרבות הוצאות הטיסה והשהות.	העסקה היא בין אחד מבעלי השליטה בשרשור סופי לבין החברה
10.	ועדת הביקורת ודירקטוריון החברה	בימים 25 ו-27 בנובמבר, 2025, אישרו ועדת הביקורת ודירקטוריון החברה את התקשרות החברה, בעסקה לא חריגה, באמצעות ישראייר תעופה, בהסכם להכללת מלון פאפוס הילס, המצוי בבעלות מר רמי לוי, מבעלי השליטה בחברה, כאחד מספקי חדרי המלון המוצעים לרכישה על-ידי החברה.	העסקה היא בין ישראייר תעופה לבין חברה הנמצאת בבעלות בעל השליטה.
<b>עסקאות זניחות</b>			
11.	ועדת הביקורת	ביום 21 באוקטובר, 2025, אישרו ועדת הביקורת ודירקטוריון החברה את התקשרות חברת הבת בעסקה זניחה עם מלון פאפוס הילס, נכס מלונאי המצוי בבעלותו של רמי לוי, מבעלי השליטה בחברה למכירת כרטיסי טיסה. נקבע כי העסקה מקיימת את התנאים לסיווגה כעסקה זניחה, בהתאם לנוהל עסקאות זניחות של החברה.	העסקה היא בין ישראייר תעופה לבין חברה הנמצאת בבעלות בעל השליטה.

## ב. נוהל עסקאות זניחות

ביום 22 בדצמבר, 2022, החליט דירקטוריון החברה לאמץ נוהל עסקאות זניחות ונוהל עסקאות לא זניחות ולא חריגות לפיהן עסקאות בין החברה ו/או ישראייר תעופה ו/או חברות מאוחדות וקשורות של החברה לבין מי מבעלי העניין בה ו/או נושאי המשרה ו/או קרוביהם, ו/או בעסקה שיש לאלו עניין אישי בקיומן, תיחשבה כעסקאות זניחות ו/או כעסקאות לא זניחות אך לא חריגות בכפוף לעמידתן בהוראות נוהל עסקאות זניחות או עסקאות לא זניחות ולא חריגות. נוהל עסקאות זניחות ועסקאות לא זניחות ושאינה חריגות קובע כי, בהיעדר שיקולים איכותיים מיוחדים הנובעים מנסיבות העניין, עסקת בעל עניין שאינה "עסקה חריגה" כהגדרתה בחוק החברות, תסווג כ"עסקה זניחה" או כ"עסקה לא זניחה אך לא חריגה", לפי העניין, אם מתקיימים כל אלה: (א) לצורך סיווג כעסקה זניחה - ביחס לתקופה של 12 חודשים ממועד אישור העסקה, היקף העסקה אינו עולה על 1% מאמת המידה הרלוונטית שנקבעה לבחינתה על ידי ועדת הביקורת (כגון הוצאות החברה וכיו"ב); לצורך סיווג כעסקה שאינה זניחה אך אינה חריגה – היקף העסקה אינו עולה על 2% מאמת המידה הרלוונטית; (ב) סכום העסקאות הזניחות המצטבר אינו עולה על 3.5 מיליון דולר ארה"ב; ו- (ג) נקבע כי העסקה אינה עסקה חריגה כהגדרתה בחוק החברות. בהתקיים תנאים אלה, יהיה די באישורה של ועדת הביקורת לעסקאות כאמור.

## תקנה 24 - החזקות בעלי עניין ונושאי משרה בכירה בתאגיד

לפירוט אודות החזקות בעלי עניין ונושאי משרה בכירה במועד הדוח, ראו דיווח מיידי של החברה אודות מצבת החזקות בעלי עניין ונושאי משרה בכירה מיום 8 בינואר, 2026 (מס' אסמכתא: 2026-01-003169) הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.



**תקנה 24 א - הון רשום, הון מונפק וניירות ערך המיירים**

להלן פרטים בדבר ההון הרשום, ההון המונפק וניירות הערך ההמיירים של החברה נכון למועד פרסום הדוח:

הון מונפק בניכוי מניות אשר אינן מקנות זכויות הצבעה*	הון מונפק בניכוי מניות רדומות*	הון מונפק	הון רשום
262,248,416	262,248,416	262,248,416	1,000,000,000

\* נכון למועד דוח תקופתי זה, אין מניות רדומות בהון הרשום, המונפק והנפרע של החברה.

לפירוט בדבר ניירות הערך ההמיירים של החברה, ראו דיווח החברה מיום 11 בדצמבר, 2024 (מס' אסמכתא: 2024-01-623544) הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

**תקנה 24 ב - מרשם בעלי מניות של התאגיד**

להלן מרשם בעלי המניות של החברה למועד פרסום הדוח:

ערך נקוב	כמות המניות	סוג המניות	מען	מס' חברה	שם בעל המניות הרשום
262,248,416	262,248,416	מניות רגילות בנות 1 ש"ח ע.נ	אחוזות בית 2, תל אביב, 6525216	51022551	החברה לרישומים של הבורסה ניירות ערך בת"א בע"מ
262,248,416	262,248,416				סה"כ





שם:	מרכזי חזן (מוטי) יו"ר הדירקטוריון	חיים שלום דירקטור	יצחק קיאלי דירקטור חיצוני	אורנה לביא שטיינר דירקטור חיצוני	יפית אטיאס לוי דירקטורית	רונן ניסים צדיק רונן ניסים בלתי תלוי	עמי ברלב דירקטור
קרבת משפחה לבעל עניין אחר בחברה	אין	אין	אין	אין	הגב' אטיאס הינה בתו של מר רמי לוי, אחד מבעלי השליטה של החברה בשרשור סופי.	אין	אין
בעל מומחיות חשבונאית ופיננסית או כשירות מקצועית	לא	לא	לא	כן	לא	לא	כן

### תקנה 26א' - נושאי משרה בכירה

שם:	אלעזר אורי סירקיס - מנהל כללי
מספר זהות:	059214296
תאריך לידה:	3.5.1965
תאריך תחילת כהונה:	12.7.2023
תפקיד שממלא בחברה בת, בחברה קשורה של החברה או של בעל עניין בה: קירבה משפחתית לנושא משרה בכיר אחר או בעל ענין אחר בחברה:	מנכ"ל ודירקטור בחברת הבת, וכן יו"ר ודירקטור בחברות קשורות
השכלה:	לא
ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות:	מהנדס תעשייה וניהול, מכללת שנקר מנכ"ל ודירקטור בחברת ישראייר תעופה ותיירות, מנכ"ל ישראייר גרופ בע"מ, יו"ר ודירקטור בחברות הבנות, חבר הוועד המנהל מרכז טיפוח יזמות ירושלים; דירקטור בחברות המילניום השלישי, תיירות ונופש, החזקות בע"מ; בשביל הזהב תיירות בע"מ; קרוז תור בע"מ; סקי דיל בע"מ; טרמינל 1 אחזקות בע"מ; דיזנהויז יוניטורס תיירות נכנסת (1998) בע"מ; טרמינל 1 נסיעות ותיירות (1979); אייקון גרופ בע"מ; Bird Aviation Ltd – יו"ר דירקטוריון; פי.טי.סי. פיפל טרוול קלוור בע"מ.

שם:	לי מארי טמסוט (דדון) - סמנכ"לית כספים
מספר זהות:	039560362
תאריך לידה:	25.1.1985
תאריך תחילת כהונה:	12.7.2023
תפקיד בחברה, בחברה בת, בחברה קשורה או בבעל עניין בחברה:	סמנכ"ל כספים, סמנכ"ל כספים בחברת הבת ישראייר תעופה ותיירות בע"מ
האם הוא בעל ענין בתאגיד או בן משפחה של נושא משרה בכירה אחר או של בעל ענין בתאגיד:	לא
השכלה:	B.A. מנהל עסקים עם התמחות ראשית בחשבונאית, המכללה למנהל
עיסוקו בחמש השנים האחרונות:	סמנכ"לית הכספים של ישראייר תעופה ותיירות בע"מ. דירקטורית בחברות בנות בקבוצת ישראייר. דירקטור בחברות המילניום השלישי, תיירות ונופש, החזקות בע"מ; בשביל הזהב תיירות בע"מ; קרוז תור בע"מ; סקי דיל בע"מ; טרמינל 1 אחזקות בע"מ; דיזנהויז יוניטורס תיירות נכנסת (1998) בע"מ; טרמינל 1 נסיעות ותיירות (1979); טיקטיק תיירות ספורט והופעות בע"מ; טיילת טרוול בע"מ; Bird Aviation Ltd; דרכים טרוול יש.דא. שותפות מוגבלת; פי.טי.סי. פיפל טרוול קלוור בע"מ.



<b>שם:</b>	<b>דניאל שפירא - מבקר פנימי</b>
<b>מספר זהות:</b>	052755998
<b>תאריך לידה:</b>	21.7.1954
<b>תאריך תחילת כהונה:</b>	25.3.2020
<b>תפקיד בחברה, בחברה בת, בחברה קשורה או בבעל עניין בחברה:</b>	מבקר הפנים בחברת קופיקס בע"מ, הנמצאת בשליטתו (בעקיפין) של אחד מבעלי השליטה בחברה בשרשור סופי, מר רמי לוי.
<b>האם הוא בעל ענין בתאגיד או בן משפחה של נושא משרה בכירה אחר או של בעל ענין בתאגיד:</b>	לא
<b>השכלה:</b>	בוגר חשבונאות וכלכלה מאוניברסיטת בר אילן
<b>עיסוקו העיקרי בחמש השנים האחרונות:</b>	בעל משרד לראיית חשבון. מבקר פנים של חברות ציבוריות הנסחרות בארץ ובח"ל.

<b>שם:</b>	<b>חן רייטר - יועמ"ש קבוצת ישראייר ומזכירת החברה</b>
<b>מספר זהות:</b>	43559863
<b>תאריך לידה:</b>	26/08/1981
<b>תאריך תחילת כהונה:</b>	12/07/2023
<b>תפקיד בחברה, בחברה בת, בחברה קשורה או בבעל עניין בחברה:</b>	יועמ"ש קבוצת ישראייר גרופ וישראייר תעופה ותיירות בע"מ ומזכירת חברת ישראייר גרופ וישראייר תעופה ותיירות בע"מ.
<b>האם הוא בעל ענין בתאגיד או בן משפחה של נושא משרה בכירה אחר או של בעל ענין בתאגיד:</b>	לא
<b>השכלה:</b>	בוגר, משפטים וחשבונאות, אוניברסיטת תל אביב
<b>עיסוקו העיקרי בחמש השנים האחרונות:</b>	יועמ"ש קבוצת ישראייר גרופ וישראייר תעופה ותיירות בע"מ ומזכירת חברת ישראייר גרופ וישראייר תעופה ותיירות בע"מ

**להלן פירוט בדבר נושאי המשרה הבכירה בישראייר תעופה ותיירות בע"מ<sup>3</sup>**

<b>שם:</b>	<b>הילה הרמולין רונן - סמנכ"לית שיווק ומכירות</b>
<b>מספר זהות:</b>	25116435
<b>תאריך לידה:</b>	11/01/1973
<b>תאריך תחילת כהונה:</b>	03/11/2021
<b>תפקיד שממלא בחברה בת, בחברה קשורה של החברה או של בעל עניין בה:</b>	דירקטורית בחברה הנכדה דרכים תיירות ש.כ. בע"מ וסמנכ"לית שיווק ומכירות בחברת הבת, ישראייר תעופה ותיירות בע"מ
<b>קירבה משפחתית לנושא משרה בכיר אחר או בעל ענין אחר בחברה:</b>	לא
<b>השכלה:</b>	בוגר, ניהול מלונאות תיירות, אוניברסיטת בן גוריון. מוסמך, מנהל עסקים, אוניברסיטת בן גוריון.
<b>ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות:</b>	סמנכ"לית שיווק ומכירות, ישראייר תעופה ותיירות בע"מ. בעלת חברת ייעוץ, עצמאית. ראש אגף פרטנר פיננסים, פרטנר תקשורת. מנהלת אסטרטגיה שיווקית, בנק הפועלים בע"מ

<sup>2</sup> לפרטים נוספים בדבר השליטה בחברה, ראו תקנה 21א לעיל.

<sup>3</sup> יצוין כי ה"ה אליעזר אורי סירקיס, לי מארי טמסוט (דדון) וכן רייטר הינם נושאי משרה בכירה גם בישראייר תעופה ותיירות בע"מ.



<b>חגי כנען - סמנכ"ל מבצעי אוויר בישראייר תעופה ותיירות בע"מ</b>	<b>שם:</b>
27438225	<b>מספר זהות:</b>
05/08/1974	<b>תאריך לידה:</b>
01/05/2018	<b>תאריך תחילת כהונה:</b>
הטייס הראשי של חברת הבת ישראליר תעופה ותיירות בע"מ וסמנכ"ל מבצעי אוויר בישראייר תעופה ותיירות בע"מ	<b>תפקיד שממלא בחברה בת, בחברה קשורה של החברה או של בעל עניין בה:</b>
לא	<b>קירבה משפחתית לנושא משרה בכיר אחר או בעל עניין אחר בחברה:</b>
-	<b>השכלה:</b>
סמנכ"ל מבצעי אוויר, ישראליר תעופה ותיירות בע"מ. קברניט וטייס ראשי, ישראליר תעופה ותיירות בע"מ	<b>ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות:</b>

<b>אבי מנדלבאום - סמנכ"ל מסחר בישראייר תעופה ותיירות בע"מ</b>	<b>שם:</b>
57353104	<b>מספר זהות:</b>
10/11/1961	<b>תאריך לידה:</b>
1/1/2001	<b>תאריך תחילת כהונה:</b>
סמנכ"ל מסחר בישראייר תעופה ותיירות בע"מ	<b>תפקיד שממלא בחברה בת, בחברה קשורה של החברה או של בעל עניין בה:</b>
לא	<b>קירבה משפחתית לנושא משרה בכיר אחר או בעל עניין אחר בחברה:</b>
לימודי מלונאות. לימודים באוניברסיטת קיימברידג', אנגליה	<b>השכלה:</b>
סמנכ"ל מסחר, ישראליר תעופה ותיירות בע"מ	<b>ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות:</b>

<b>גבי שגיא - סמנכ"ל מערכות מידע בישראייר תעופה ותיירות בע"מ</b>	<b>שם:</b>
22775753	<b>מספר זהות:</b>
16/08/1967	<b>תאריך לידה:</b>
12/12/2010	<b>תאריך תחילת כהונה:</b>
דירקטור בחברה הנכדה פי. טי. סי. - פיפל טרוול קלוור בע"מ וסמנכ"ל מערכות מידע בישראייר תעופה ותיירות בע"מ	<b>תפקיד שממלא בחברה בת, בחברה קשורה של החברה או של בעל עניין בה:</b>
לא	<b>קירבה משפחתית לנושא משרה בכיר אחר או בעל עניין אחר בחברה:</b>
בוגר, יחסים בינלאומיים ומזרח אסיה, האוניברסיטה העברית בירושלים. מוסמך, תעשייה וניהול, אוניברסיטת באר שבע	<b>השכלה:</b>
סמנכ"ל מערכות מידע, ישראליר תעופה ותיירות בע"מ.	<b>ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות:</b>

<b>אלי אגמי - סמנכ"ל משאבי אנוש בישראייר תעופה ותיירות בע"מ</b>	<b>שם:</b>
38414645	<b>מספר זהות:</b>
04/04/1976	<b>תאריך לידה:</b>
2/3/2003	<b>תאריך תחילת כהונה:</b>
סמנכ"ל משאבי אנוש בישראייר תעופה ותיירות בע"מ	<b>תפקיד שממלא בחברה בת, בחברה קשורה של החברה או של בעל עניין בה:</b>
לא	<b>קירבה משפחתית לנושא משרה בכיר אחר או בעל עניין אחר בחברה:</b>
תעודת מבקר פנים. קורסים מקצועיים בתחום התפעול והבטיחות	<b>השכלה:</b>
סמנכ"ל משאבי אנוש, ישראליר תעופה ותיירות בע"מ. מנהל בטיחות ארגוני, ישראליר תעופה ותיירות בע"מ.	<b>ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות:</b>



<b>שי גיל - סמנכ"ל הנדסה ותחזוקה בישראייר תעופה ותיירות בע"מ</b>	<b>שם:</b>
27123785	<b>מספר זהות:</b>
25/02/1974	<b>תאריך לידה:</b>
16/1/2022	<b>תאריך תחילת כהונה:</b>
דירקטור בחברת, Bird Aviation Ltd שהינה חברה אשר חברת הבת, ישראייר תעופה ותיירות בע"מ, מחזיקה ב-75% מההון המונפק והנפרע שלה.	<b>תפקיד שממלא בחברה בת, בחברה קשורה של החברה או של בעל עניין בה:</b>
לא	<b>קירבה משפחתית לנושא משרה בכיר אחר או בעל עניין אחר בחברה:</b>
-	<b>השכלה:</b>
סמנכ"ל הנדסה ותחזוקה, ישראייר תעופה ותיירות בע"מ. Bird Aviation Ltd, COO	<b>ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות:</b>

<b>משה טלמור - סמנכ"ל מבצעי קרקע בישראייר תעופה ותיירות בע"מ</b>	<b>שם:</b>
51341139	<b>מספר זהות:</b>
18/06/1952	<b>תאריך לידה:</b>
30/9/2007	<b>תאריך תחילת כהונה:</b>
סמנכ"ל מבצעי קרקע, ישראייר תעופה ותיירות בע"מ	<b>תפקיד שממלא בחברה בת, בחברה קשורה של החברה או של בעל עניין בה:</b>
לא	<b>קירבה משפחתית לנושא משרה בכיר אחר או בעל עניין אחר בחברה:</b>
-	<b>השכלה:</b>
סמנכ"ל מבצעי קרקע, ישראייר תעופה ותיירות בע"מ	<b>ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות:</b>

<b>אביבית פלג - סמנכ"ל קבוצות ומאורגנים בישראייר תעופה ותיירות בע"מ</b>	<b>שם:</b>
56465818	<b>מספר זהות:</b>
21/04/1960	<b>תאריך לידה:</b>
1/2/1991	<b>תאריך תחילת כהונה:</b>
סמנכ"ל קבוצות ומאורגנים בישראייר תעופה ותיירות בע"מ	<b>תפקיד שממלא בחברה בת, בחברה קשורה של החברה או של בעל עניין בה:</b>
לא	<b>קירבה משפחתית לנושא משרה בכיר אחר או בעל עניין אחר בחברה:</b>
בוגר, מנהל עסקים, מכללת New England	<b>השכלה:</b>
סמנכ"ל קבוצות ומאורגנים, ישראייר תעופה ותיירות בע"מ.	<b>ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות:</b>



<b>שם:</b>	שלומי שהרבני - סמנכ"ל רכש ותפעול בישראייר תעופה ותיירות בע"מ
<b>מספר זהות:</b>	27303825
<b>תאריך לידה:</b>	22/04/1974
<b>תאריך תחילת כהונה:</b>	15/10/2006
<b>תפקיד שממלא בחברה בת, בחברה קשורה של החברה או של בעל עניין בה:</b>	לא
<b>קירבה משפחתית לנושא משרה בכיר אחר או בעל עניין אחר בחברה:</b>	לא
<b>השכלה:</b>	בוגר, ניהול טכנולוגיה, מכון טכנולוגי חולון.
<b>ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות:</b>	סמנכ"ל רכש ותפעול, ישראייר תעופה ותיירות בע"מ. ראש מטה ומנהל הבטחת איכות, ישראייר תעופה ותיירות בע"מ

<b>שם:</b>	<b>איילת איריס חיון חג'ג' - חשבת</b>
<b>מספר זהות:</b>	032993958
<b>תאריך לידה:</b>	10/07/1978
<b>תאריך תחילת כהונה כנושא משרה:</b>	07/04/2024
<b>תפקיד בחברה, בחברה בת, בחברה קשורה או בבעל עניין בחברה האם הוא בעל עניין בתאגיד או בן משפחה של נושא משרה בכירה אחר או של בעל עניין בתאגיד השכלה:</b>	חשבת קבוצת ישראייר לא
<b>עיסוקו העיקרי בחמש השנים האחרונות</b>	BA - בחשבוונאות עם התמחות בכלכלה, אוניברסיטת בן גוריון 2024-2025 : חשבת קבוצת ישראייר 2023-2024 : משנה לסמנכ"ל כספים בקבוצת חברות קסטרו הודייס 2021-2023 : Director of finance אבנון ייזמות בע"מ 2019-2021 : חשבת החברה לנכסי קיסריה בע"מ

<b>שם:</b>	<b>עדי בן נון - חשב</b>
<b>מספר זהות:</b>	024385809
<b>תאריך לידה:</b>	10/6/1969
<b>תאריך תחילת כהונה:</b>	1/12/2021
<b>תפקיד בחברה, בחברה בת, בחברה קשורה או בבעל עניין בחברה האם הוא בעל עניין בתאגיד או בן משפחה של נושא משרה בכירה אחר או של בעל עניין בתאגיד:</b>	חשב קבוצת ישראייר, דירקטור בחברת טיילת ש.כ. לא
<b>השכלה:</b>	תואר ראשון בחשבוונאות וכלכלה מאוניברסיטת תל אביב
<b>עיסוקו העיקרי בחמש השנים האחרונות:</b>	2020-2021 : סמנכ"ל כספים בקבוצת גט מוטו 2021-היום : חשב קבוצת ישראייר



## תקנה 26ב' - מורשי חתימה בלעדיים

נכון למועד הדוח אין לחברה ו/או לחברה הבת מורשי חתימה עצמאיים.

## תקנה 27 - רואה החשבון של התאגיד

רואי החשבון המבקרים של החברה הינם ארנסט אנד יאנג, EY. כתובתם: דרך מנחם בגין 144 א, תל אביב-יפו.

## תקנה 28 - שינוי בתזכיר או בתקנון

במהלך תקופת הדוח החברה לא ביצעה שינויים בתזכיר או תקנון החברה.

## תקנה 29 - המלצות והחלטות הדירקטורים

לא התקבלו המלצות או החלטות של הדירקטוריון שאינן טעונות אישור האסיפה הכללית בנושאים המפורטים בתקנה 29א.

## תקנה 29 (ג) - החלטות אסיפה כללית מיוחדת

ביום 5 במאי, 2025 אישרה האסיפה הכללית של החברה את מינויים של הגב' אורנה לביא שטיינר ומר יצחק קיאל כדירקטורים חיצוניים בחברה לתקופת כהונה נוספת (שלישית) בת שלוש (3) שנים. לפרטים נוספים ראו זימון אסיפה מיום 31 במרס, 2025 (מס' אסמכתא: 2025-01-023335) הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

## תקנה 29א - החלטות החברה

### **א. ביטוח אחריות דירקטורים ונושאי משרה**

ביום 22 באוקטובר, 2025, אישר דירקטוריון החברה, לאחר קבלת אישור ועדת הביקורת (בשבתה כוועדת תגמול), בהתאם לתקנות 1ב1 ו-1ב(א)(5), לפי העניין, לתקנות החברות (הקלות בעסקאות עם בעלי עניין), התש"ס-2000, את התקשרות החברה בפוליסה לביטוח אחריות נושאי משרה, בקשר עם כהונתם בחברה ובחברות בנות ו/או מטעם החברה ומטעם החברות הבנות, ולרבות וכולל דירקטורים הנחשבים בעלי שליטה בחברה או קרוביהם לשנה אחת ("פוליסת הביטוח"). עיקר תנאי פוליסת הביטוח הינם כדלקמן: תקופת פוליסת הביטוח הינה החל מיום 26.10.2025 ועד ליום 25.10.2026, בהיקף גבול האחריות למקרה ולתקופה של 20 מיליון דולר ארה"ב, ובפרמיה שנתית של 62,000 דולר ארה"ב. לנימוקי דירקטוריון החברה וועדת התגמול, ראו דיווח מיידי של החברה מיום 23 באוקטובר, 2025 (מס' אסמכתא: 2025-01-079143), הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

### **ב. התחייבות לשיפוי ופטור לדירקטורים ונושאי משרה**

בימים 12 ביולי, 2023 ו-3 בדצמבר, 2024, אישרו דירקטוריון החברה והאסיפה הכללית של בעלי המניות של החברה, הענקת כתבי פטור ושיפוי לדירקטורים ולנושאי משרה המכהנים ושיכהנו בחברה ו/או בחברות הבנות, מעת לעת, לרבות אלו הנמנים עם בעלי השליטה בחברה או קרוביהם.

במסגרת כתבי השיפוי והפטור התחייבה החברה לשפות את האמורים בגין כל חבות או הוצאה ו/או הוצאות התדיינות סבירות, כמפורט בכתב השיפוי והפטור, שתוטלנה עליהם עקב פעולותיהם בתוקף היותם נושאי משרה בחברה ו/או בחברות בנות ו/או קשורות של החברה, ובלבד שהסכום המרבי של השיפוי שתשלם החברה לכל נושאי המשרה, במצטבר, על פי כל כתבי השיפוי שיוצאו להם על ידי החברה, לא יעלה על סכום השווה ל-25% מההון העצמי של החברה במועד השיפוי ("סכום השיפוי המרבי").

כמו כן, במסגרת כתבי השיפוי והפטור פטרה החברה כל אחד מהאמורים מכל אחריות כלפיה (בכפוף למגבלות הדיון) ביחס לכל נזק שנגרם או שייגרם לה, בין במישרין ובין בעקיפין, על ידי האמורים בפעולותיהם מתוקף



היותם נושאי משרה בחברה ו/או מועסקים בחברה או בחברות בנות ו/או קשורות של החברה, עקב הפרת חובת הזהירות, למעט נזק עקב הפרת חובת הזהירות בחלוקה, כהגדרתה בחוק החברות, ולמעט נזקים נוספים שהוחרגו במפורש בהסכמי השיפוי והפטור ובכללם הפרת חובת הזהירות בכוונה ובפזיזות, והכל בכפוף ובהתאם לדין.

לפרטים נוספים בעניין השיפוי והפטור לדירקטורים ונושאי המשרה, ראו דיווחים מימים 2.7.2023 ו-30.10.2024 (מס' אסמכתאות: 2023-01-073677 ו-2024-01-612742, בהתאמה) הנכללים בדוח זה על דרך ההפניה.

---

ישראייר גרופ בע"מ

תאריך חתימה: 22 במרס 2026





# פרק ה'

## דוח שנתי בדבר אפקטיביות הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי

## דוח שנתי בדבר אפקטיביות הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי

### ועל הגילוי לפי תקנה 9ב(א) לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומידיים), תש"ל - 1970

ההנהלה, בפיקוח הדירקטוריון של ישראייר גרופ בע"מ (להלן – התאגיד), אחראית לקביעתה והתקיימותה של בקרה פנימית נאותה על הדיווח הכספי ועל הגילוי בתאגיד.

לעניין זה, חברי ההנהלה הם:

1. אורי אליעזר סירקיס - מנהל כללי;
2. לי מארי טמסוט (דדון) – סמנכ"לית כספים;
3. גבי שגיא – סמנכ"ל מערכות מידע;
4. חן רייטר – יועצת משפטית ומזכירת החברה;
5. הילה הרמולין רונן – סמנכ"לית שיווק;
6. שי גיל – סמנכ"ל תחזוקה והנדסה;
7. אלי אגמי – סמנכ"ל משאבי אנוש;
8. אבי מנדלבאום – סמנכ"ל מסחר;
9. חגי כנען – סמנכ"ל מבצעים;
10. משה טלמור – סמנכ"ל מבצעי קרקע;

בקרה פנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי כוללת בקרות ונהלים הקיימים בתאגיד, אשר תוכננו בידי המנהל הכללי ונושא המשרה הבכיר ביותר בתחום הכספים או תחת פיקוחם, או בידי מי שמבצע בפועל את התפקידים האמורים, בפיקוח דירקטוריון התאגיד, אשר נועדו לספק מידה סבירה של ביטחון בהתייחס למהימנות הדיווח הכספי ולהכנת הדוחות בהתאם להוראות הדין, ולהבטיח כי מידע שהתאגיד נדרש לגלות בדוחות שהוא מפרסם על פי הוראות הדין נאסף, מעובד, מסוכם ומדווח במועד ובמתכונת הקבועים בדין.

הבקרה הפנימית כוללת, בין השאר, בקרות ונהלים שתוכננו להבטיח כי מידע שהתאגיד נדרש לגלותו כאמור, נצבר ומועבר להנהלת התאגיד, לרבות למנהל הכללי ולנושא המשרה הבכיר ביותר בתחום הכספים או למי שמבצע בפועל את התפקידים האמורים, וזאת כדי לאפשר קבלת החלטות במועד המתאים, בהתייחס לדרישת הגילוי.

בשל המגבלות המבניות שלה, בקרה פנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי אינה מיועדת לספק ביטחון מוחלט שהצגה מוטעית או השמטת מידע בדוחות תימנע או תתגלה.

ההנהלה, בפיקוח הדירקטוריון, ביצעה בדיקה והערכה של הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי בתאגיד והאפקטיביות שלה;

הערכת אפקטיביות הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי והגילוי שביצעה ההנהלה בפיקוח הדירקטוריון כללה:

מיפוי וזיהוי החשבונות והתהליכים העסקיים אשר החברה רואה כמהותיים מאוד לדיווח הכספי והגילוי, קביעה ועיצוב של בקרות הנותנות מענה לסיכונים אשר זוהו על ידי ההנהלה ובחינת אפקטיביות

הבקרות כאמור. רכיבי הבקרה הפנימית כללו: (1) בקרות ברמת הארגון לרבות בקרות על תהליך העריכה והסגירה של דיווח כספי ובקרות כלליות של מערכות מידע; (2) בקרות על הכרה בהכנסה וגבייה מלקוחות; (3) בקרות על הוצאות השכר לעובדים. (כל אלה יחד מכונים להלן רכיבי הבקרה המבוקרים) כל רכיבי הבקרה הפנימית הינם למעט חברות בנות.

בהתבסס על הערכת האפקטיביות שביצעה ההנהלה בפיקוח הדירקטוריון כמפורט לעיל, הדירקטוריון והנהלת התאגיד הגיעו למסקנה, כי הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי בתאגיד ליום 31 בדצמבר 2025 היא אפקטיבית.

## הצהרת מנהלים

הצהרת מנהל כללי לפי תקנה 9ב(ד) (1) לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומידיים), תש"ל - 1970

אני, אורי אליעזר סירקיס, מצהיר כי:

(1) בחנתי את הדוח התקופתי של ישראליר גרופ בע"מ (להלן – התאגיד) לשנת 2025 (להלן – הדוחות);

(2) לפי ידיעתי, הדוחות אינם כוללים כל מצג לא נכון של עובדה מהותית ולא חסר בהם מצג של עובדה מהותית הנחוץ כדי שהמצגים שנכללו בהם, לאור הנסיבות שבהן נכללו אותם מצגים, לא יהיו מטעים בהתייחס לתקופת הדוחות;

(3) לפי ידיעתי, הדוחות הכספיים ומידע כספי אחר הכלול בדוחות משקפים באופן נאות, מכל הבחינות המהותיות, את המצב הכספי, תוצאות הפעולות ותזרימי המזומנים של התאגיד לתאריכים ולתקופות שאליהם מתייחסים הדוחות;

(4) גיליתי לרואה החשבון המבקר של התאגיד, לדירקטוריון ולוועדת הביקורת של דירקטוריון התאגיד, בהתבסס על הערכתי העדכנית ביותר לגבי הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי:

(א) את כל הליקויים המשמעותיים והחולשות המהותיות בקביעתה או בהפעלתה של הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי העלולים באופן סביר להשפיע לרעה על יכולתו של התאגיד לאסוף, לעבד, לסכם או לדווח על מידע כספי באופן שיש בו להטיל ספק במהימנות הדיווח הכספי והכנת הדוחות הכספיים בהתאם להוראות הדין; וכן –

(ב) כל תרמית, בין מהותית ובין שאינה מהותית, שבה מעורב המנהל הכללי או מי שכפוף לו במישרין או מעורבים עובדים אחרים שיש להם תפקיד משמעותי בבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי;

(5) אני, לבד או יחד עם אחרים בתאגיד:

(א) קבעתי בקרות ונהלים, או וידאתי קביעתם וקיומם של בקרות ונהלים תחת פיקוחי, המיועדים להבטיח שמידע מהותי המתייחס לתאגיד, לרבות חברות מאוחדות שלו כהגדרתן בתקנות ניירות ערך (דוחות כספיים שנתיים), התש"ע-2010, מובא לידיעתי על ידי אחרים בתאגיד ובחברות המאוחדות, בפרט במהלך תקופת ההכנה של הדוחות; וכן –

(ב) קבעתי בקרות ונהלים, או וידאתי קביעתם וקיומם של בקרות ונהלים תחת פיקוחי, המיועדים להבטיח באופן סביר את מהימנות הדיווח הכספי והכנת הדוחות הכספיים בהתאם להוראות הדין, לרבות בהתאם לכללי חשבונאות מקובלים;

(ג) הערכתי את האפקטיביות של הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי, והצגתי בדוח זה את מסקנות הדירקטוריון וההנהלה לגבי האפקטיביות של הבקרה הפנימית כאמור למועד הדוחות.

אין באמור לעיל כדי לגרוע מאחריותי או מאחריות כל אדם אחר, על פי כל דין.

תאריך 22 במרס, 2026

אורי אליעזר סירקיס - מנהל כללי

## הצהרת מנהלים הצהרת נושא המשרה הבכיר ביותר בתחום הכספיים

לפי תקנה 9ב(ד)(2) לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומידיים), תש"ל-1970

אני, לי מארי טמסוט (דדון), מצהירה כי :

(1) בחנתי את הדוחות הכספיים ומידע כספי אחר הכלול בדוחות של ישראליר גרופ בע"מ (להלן – התאגיד) לשנת 2025 (להלן – הדוחות);

(2) לפי ידיעתי, הדוחות הכספיים והמידע הכספי האחר הכלול בדוחות אינם כוללים כל מצג לא נכון של עובדה מהותית ולא חסר בהם מצג של עובדה מהותית הנחוץ כדי שהמצגים שנכללו בהם, לאור הנסיבות שבהן נכללו אותם מצגים, לא יהיו מטעים בהתייחס לתקופת הדוחות;

(3) לפי ידיעתי, הדוחות הכספיים ומידע כספי אחר הכלול בדוחות משקפים באופן נאות, מכל הבחינות המהותיות, את המצב הכספי, תוצאות הפעולות ותזרימי המזומנים של התאגיד לתאריכים ולתקופות שאליהם מתייחסים הדוחות;

(4) גיליתי לרואה החשבון המבקר של התאגיד, לדירקטוריון ולוועדת הביקורת של דירקטוריון התאגיד, בהתבסס על הערכתי העדכנית ביותר לגבי הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי:

(א) את כל הליקויים המשמעותיים והחולשות המהותיות בקביעתה או בהפעלתה של הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי ככל שהיא מתייחסת לדוחות הכספיים ולמידע הכספי האחר הכלול בדוחות, העלולים באופן סביר להשפיע לרעה על יכולתו של התאגיד לאסוף, לעבד, לסכם או לדווח על מידע כספי באופן שיש בו להטיל ספק במהימנות הדיווח הכספי והכנת הדוחות הכספיים בהתאם להוראות הדין; וכן –

(ב) כל תרמית, בין מהותית ובין שאינה מהותית, שבה מעורב המנהל הכללי או מי שכפוף לו במישרין או מעורבים עובדים אחרים שיש להם תפקיד משמעותי בבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי;

(5) אני, לבד או יחד עם אחרים בתאגיד :

(א) קבעתי בקרות ונהלים, או וידאתי קביעתם וקיומם של בקרות ונהלים תחת פיקוחי, המיועדים להבטיח שמידע מהותי המתייחס לתאגיד, לרבות חברות מאוחדות שלו כהגדרתן בתקנות ניירות ערך (דוחות כספיים שנתיים), התש"ע-2010, ככל שהוא רלוונטי לדוחות הכספיים ולמידע כספי אחר הכלול בדוחות, מובא לידיעתי על ידי אחרים בתאגיד ובחברות המאוחדות, בפרט במהלך תקופת ההכנה של הדוחות; וכן –

(ב) קבעתי בקרות ונהלים, או וידאתי קביעתם וקיומם של בקרות ונהלים תחת פיקוחנו, המיועדים להבטיח באופן סביר את מהימנות הדיווח הכספי והכנת הדוחות הכספיים בהתאם להוראות הדין, לרבות בהתאם לכללי חשבונאות מקובלים;

(ג) הערכתי את האפקטיביות של הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי, ככל שהיא מתייחסת לדוחות הכספיים ולמידע הכספי האחר הכלול בדוחות למועד הדוחות; מסקנותיי לגבי הערכתי כאמור הובאו לפני הדירקטוריון והנהלה ומשולבות בדוח זה.

אין באמור לעיל כדי לגרוע מאחריותי או מאחריות כל אדם אחר, על פי כל דין.

תאריך 22 במרס, 2026

לי מארי טמסוט (דדון), סמנכ"לית כספיים