דוח תקופתי

לשנת 2025

כנפיים אחזקות בע"מ
ראול ולנברג 2
תל אביב 6971901
טל': 03-6539999; פקס: 03-6539977

KNAFAIM HOLDINGS LTD.
2 Raoul Wallenberg Street
Tel Aviv 6971901
Tel: 03-6539999; Fax: 03-6539977

כנפיים אחזקות בע"מ

דוח תקופתי לשנת 2025

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

חלק א'

תיאור עסקי התאגיד

תוכן עניינים

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

1.1 פעילות החברה ותיאור התפתחות עסקיה א-2

1.2 תחומי פעילות א-5

1.3 השקעות בהון החברה ועסקאות במניותיה א-5

1.4 חלוקת דיבידנדים א-5

1.5 מידע כספי לגבי תחומי הפעילות של החברה א-6

1.6 סביבה כלכלית והשפעת גורמים חיצוניים ביחס לקבוצה א-6

פרק 2 - גלובל כנפיים ליסינג .....

2.1 מידע כללי על תחום הפעילות א-18

2.2 מוצרים ושירותים א-23

2.3 לקוחות א-27

2.4 שיווק והפצה א-24

2.5 תחרות א-28

2.6 צבר הזמנות א-29

2.7 עונתיות א-31

2.8 כושר ייצור א-31

2.9 רכוש קבוע א-31

2.10 הון אנושי א-33

2.11 ספקים א-33

2.12 הון חוזר א-33

2.13 מימון א-34

2.14 מיסוי א-37

2.15 איכות הסביבה א-37

2.16 הסכמים מהותיים א-38

2.17 יעדים ואסטרטגיות עסקית; צפי להתפתחות בשנה הקרובה א-38

פרק 3 - שירותי תחזוקה בתחום התעופה הצבאית .....

3.1 כללי א-41

3.2 מידע כללי על תחום הפעילות א-41

3.3 לקוחות א-45

3.4 תחרות א-45

3.5 עונתיות א-45

3.6 כושר ייצור א-45

3.7 רכוש קבוע א-45

3.8 הון אנושי א-46

3.9 הון חוזר א-47

3.10 השקעות א-47

3.11 מימון א-47

3.12 מיסוי א-48

3.13 מגבלות ופיקוח על פעילות כנפי תחזוקה א-48

3.14 הסכמים מהותיים א-48

3.15 אלבטרוס א-49

3.16 צפי להתפתחות בשנה הקרובה; יעדים ואסטרטגיות עסקית א-50

פרק 4 - שירותי קרקע והפעלת טרקליני אירוח בנתב"ג .....

4.1 כללי א-51
4.2 מידע כללי על תחום הפעילות א-51
4.3 פילוח הכנסות ורווחיות מוצרים ושירותים א-56
4.4 לקוחות א-56
4.5 שיווק והפצה א-56
4.6 תחרות א-56
4.7 צבר הזמנות א-57
4.8 עונתיות א-57
4.9 רכוש קבוע א-57
4.10 הון אנושי א-58
4.11 הון חוזר א-61
4.12 השקעות א-61
4.13 מימון א-61
4.14 מיסוי א-61
4.15 מגבלות ופיקוח על פעילות QAS א-62
4.16 הסכמים מהותיים א-62
4.17 יעדים ואסטרטגיות עסקית; צפי להתפתחות בשנה הקרובה א-64

פרק 5 - החזקות ופעילויות נוספות .....

5.1 אל על א-65
5.2 Nayak - מיזם משותף למתן שירותי תחזוקת ליין בנתב"ג א-66

פרק 6 - תיאור עסקי התאגיד הנוגעים לפעילות החברה בכללותה .....

6.1 הון אנושי א-68
6.2 מימון החברה א-69
6.3 מיסוי הקבוצה (למעט גלובל ליסינג) א-70
6.4 הסכמים מהותיים א-70
6.5 צפי להתפתחות בשנה הקרובה; יעדים ואסטרטגיות עסקית א-70
6.6 דיון בגורמי סיכון א-73

פרק 1

תיאור ההתפתחות הכללית של עסקי התאגיד

כנפיים אחזקות בע"מ (להלן - "**כנפיים**" או "**החברה**"; החברה, יחד עם כל התאגידים המוחזקים על ידה במישרין ו/או בעקיפין, כמפורט בתרשים מבנה אחזקות החברה בסעיף 1.1.1.5 להלן, תכונה להלן - "**הקבוצה**"), מתכבדת להגיש בזאת את דו"ח תיאור עסקי החברה ליום 31 בדצמבר 2025 (להלן - "**מועד הדו"ח**" או "**יום הדו"ח**"), הסוקר את תיאור התאגיד והתפתחות עסקיו, כפי שחלו בשנת 2025 (להלן - "**הדו"ח**").

נתונים המופיעים בדו"ח הינם נכונים למועד הדו"ח. עם זאת, במקרים מסוימים בדו"ח מובאים פרטים הסוקרים אירועים בחיי התאגיד אשר התרחשו לאחר מועד הדו"ח וסמוך למועד 5 באפריל 2026, בו אושר הדו"ח (להלן - "**מועד פרסום הדו"ח**" או "**מועד הסמוך לאישור הדו"ח**"). במקרים שכאלו יצוין הדבר במפורש באמירה כי אלו נמסרים נכון למועד פרסום הדו"ח. במקרים בהם מובאים פרטים באשר לגלובל ליסינג אשר התרחשו לאחר מועד הדו"ח וסמוך למועד פרסום הדוח לשנת 2025 על ידי גלובל ליסינג (פורסם ביום 20 במרץ 2026), גם כן יצוין הדבר במפורש באמירה כי נמסרים נכון למועד פרסום הדו"ח על ידי גלובל ליסינג.

הנתונים הכספיים הכלולים בדו"ח נקובים בדולר ארה"ב, אלא אם צוין אחרת. אחוזי ההחזקה מוצגים במספרים מעוגלים, אלא אם צוין אחרת.

החברה הינה "תאגיד קטן" כהגדרת מונח זה בתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומיידיים), התש"ל-1970, היות ונכון למועד הקובע (1 בינואר 2026) שווי מניות החברה בבורסה לניירות ערך בתל אביב בע"מ (להלן: "הבורסה") נמוך מ-300 מיליון ש"ח. למועד הקובע אין עוד תעודות התחייבות שהנפיקה החברה במחזור. יצוין כי בדוח זה החברה בחרה שלא לעשות שימוש בהקלות לתאגידים קטנים, כאשר בהתאם להחלטת הדירקטוריון מיום 26 במרץ 2023 אימצה החברה את אחת מההקלות לתאגידים קטנים - העלאת סף הצירוף של דוחות חברות כלולות מהותיות לדוחות ביניים ל- 40%, וזאת החל מהדוחות הרבעוניים של החברה לרבעון הראשון לשנת 2023, ובהחלטתו מיום 5 באפריל 2026 החליט דירקטוריון החברה להמשיך במתכונת זו.

<u>מקרא</u>

למען הנוחות, בדו"ח תקופתי זה תהיינה לקיצורים הבאים המשמעות הרשומה לצידם:

אלבטרוס -	אלבטרוס א.ד מכלולים תעופתיים בע"מ.
אל על -	אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ.
גלובל ליסינג -	גלובל כנפיים ליסינג בע"מ.
דו"ח הדירקטוריון -	דו"ח דירקטוריון החברה על מצב ענייני התאגיד לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2025.
דס"ל -	דלק סילוני למטוסים.
הדוחות הכספיים -	הדוחות הכספיים המאוחדים של החברה לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2025, אלא אם צוין אחרת.
המדינה -	מדינת ישראל.
הרשות -	רשות ניירות ערך.
חוק החברות -	חוק החברות, התשנ"ט - 1999.
חוק ניירות ערך -	חוק ניירות ערך, התשכ"ח - 1968.
יאט"א -	הארגון הבינלאומי לתובלה אוירית - Air Transport International Association.
כנפי תחזוקה -	כנפי תחזוקה - שותפות מוגבלת.
קבוצת גלובל ליסינג או "גלובל ליסינג" -	גלובל כנפיים ליסינג בע"מ, החברות המוחזקות על ידה, חברות ייעודיות שהיא מאחדת בדוחותיה הכספיים והנאמנויות אשר היא הנהנית על-פיהן.
QAS -	קיו איי אס ישראל בע"מ.
TUS -	TUS Airways LTD.

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

החברה הינה חברת החזקות.

החברה נתאגדה בישראל ביום 7 במאי 1980 כחברה פרטית לפי פקודת החברות. ביום 22 בנובמבר 1993 הפכה החברה לחברה ציבורית ומאז רשומים ניירות הערך של החברה למסחר בבורסה. ביום 6 ביולי 2006 שונה שמה של החברה לשמה הנוכחי.

1.1.1 <u>מבנה האחזקות של התאגיד</u>

נכון למועד פרסום הדו"ח, לחברה חמש החזקות, כדלקמן:

1.1.1.1 **גלובל ליסינג -** החברה מחזיקה בכ-67% ממניותיה של גלובל ליסינג, העוסקת ברכישה של מטוסים, מימונם והחכרתם לחברות תעופה במדינות שונות בעולם, וכן במכירתם. כן יצוין כי גלובל ליסינג החזיקה בין ספטמבר 2021 לפברואר 2025 בהשקעה בחברת התעופה הקפריסאית TUS, כאשר בפברואר 2025 השלימה את מכירת יתרת ההחזקות שהייתה לה ב-TUS. כמו כן לגלובל ליסינג זכויות במגרש בשדה דב, המסווג כנדל"ן להשקעה ואשר בגינו נבעו לגלובל ליסינג זכויות ליח"ד בשלושה מתחמים, כאשר במהלך תקופת הדוח הושלמה מכירת זכויות גלובל ליסינג באחד מהמתחמים האמורים. לפרטים ראו פרק 2 להלן.

לאחר תאריך הדוח, ביום 29 במרץ 2026, נחתם בין גלובל ליסינג לבין חברה בשליטת משפחת שמלצר הסכם השקעה מהותית לכניסת האחרונה להשקעה בגלובל ליסינג, תמורת השקעה של כ-40.4 מיליון דולר בגלובל ליסינג כנגד הקצאת מניות חדשות של גלובל ליסינג. עם השלמת העסקה (ככל ותושלם, כאשר השלמתה כפופה להתקיימותם של תנאים מתלים), תחזיק כל אחת מבין המשקיעה האמורה וכנפיים בשיעור של 40.11% מהון המניות המונפק של גלובל ליסינג וזכויות ההצבעה בה, והן תחבורנה לשליטה משותפת בגלובל ליסינג. לפרטים נוספים ראו ביאור 22ד לדוחות הכספיים.

1.1.1.2 **כנפי תחזוקה -** החברה הינה שותפה מוגבלת בכנפי תחזוקה ומחזיקה במלוא ההחזקות בכנפי תחזוקה (2005) בע"מ, שהינה שותפה כללית בכנפי תחזוקה. כנפי תחזוקה עוסקת במתן שירותי תחזוקת מטוסים לחיל האוויר, בעיקר כקבלן משנה של התעשייה האווירית. כן יצוין כי בחודש ספטמבר 2025 הושלמה עסקה במסגרתה רכשה כנפי תחזוקה את מלוא (100%) המניות בחברת אלבטרוס, המתמחה בייצור, השבחה והרכבת רתמות, מערכות מכלולים תעופתיים בעיקר לכלי טייס צבאיים ואזרחיים. לפרטים ראו פרק 3 להלן.

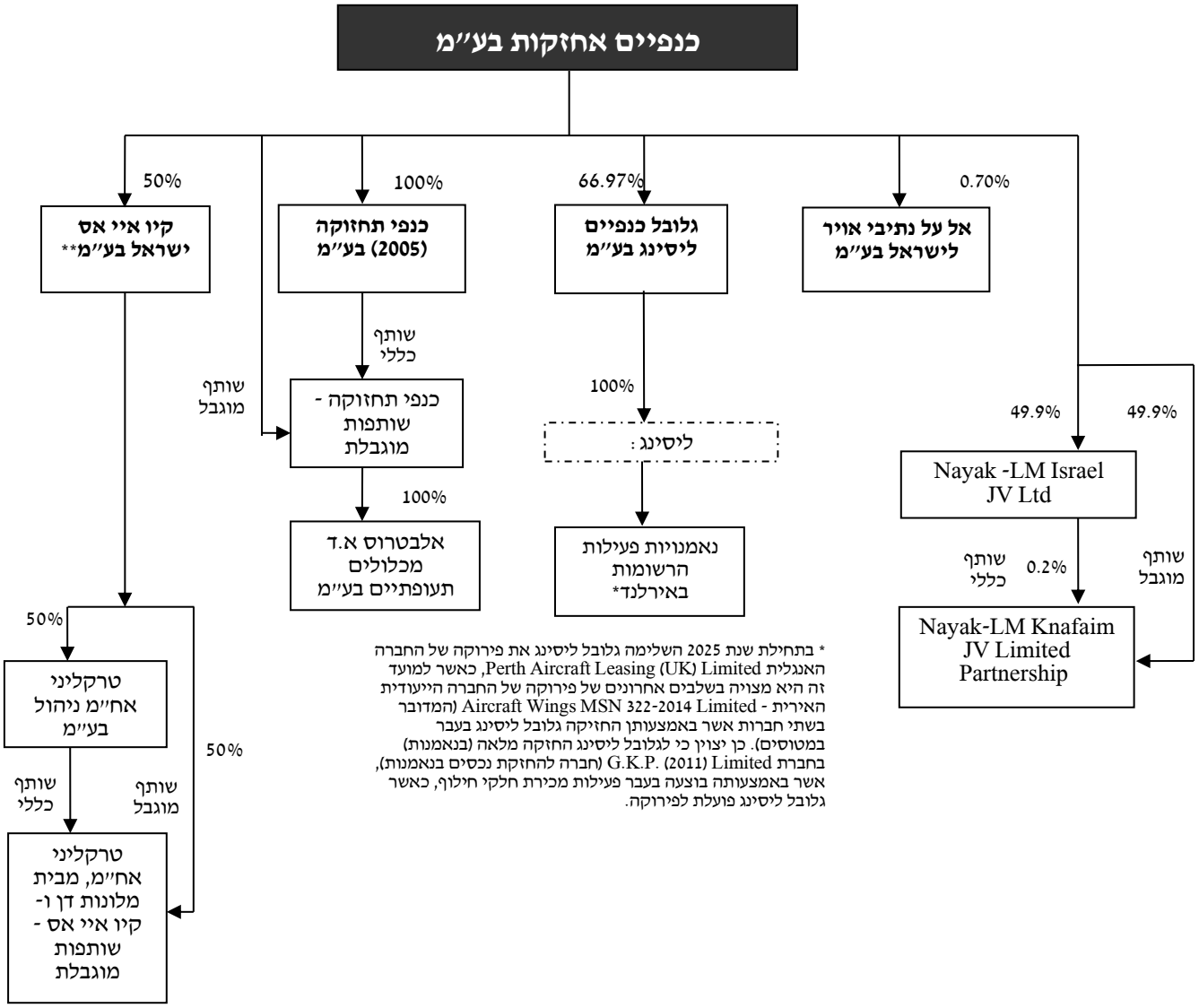
1.1.1.3 **QAS -** החברה מחזיקה ב-50% ממניות QAS אשר עוסקת במתן שירותי קרקע לחברות תעופה ומפעילי מטוסים פרטיים, במתן שירותי ליווי לנוסעים והפעלת טרקליני נוסעים ואח"מ בנתב"ג. לפרטים ראו פרק 4 להלן.

1.1.1.4 **אל על -** החברה מחזיקה, למועד פרסום הדו"ח, בכ-4.1 מיליון מניות רגילות של אל על (המהוות כ-0.7% מהונה המונפק והנפרע של אל על). החברה מודדת את השקעתה באל על כאמור כנכס פיננסי בשווי הוגן.

לפרטים אודות מימוש של חלק מהחזקתה באל על, במהלך תקופת הדו"ח ועד למועד פרסומו, ראו ביאור 8ה לדוחות הכספיים. לפרטים נוספים בנוגע לאל על ראו פרק 5 להלן.

1.1.1.5 **Nayak -** ביום 15 באוגוסט 2023, התקשרה החברה בהסכם עם חברה המשתייכת לקבוצת Nayak Aircraft Services לשיתוף פעולה והקמת מיזם משותף למתן שירותי תחזוקת ליין (Line maintenance) למטוסים אזרחיים בנמל התעופה בן גוריון. לפרטים נוספים אודות מיזם משותף זה, אשר למועד זה ובשל מלחמת "חרבות ברזל" טרם התחילה פעילותו, ראו בפרק 5 להלן ובביאור 18ו לדוחות הכספיים.

1.1.1.6 להלן תרשים מבנה החזקות הקבוצה נכון למועד פרסום הדו"ח:



* בתחילת שנת 2025 השלימה גלובל ליסינג את פירוקה של החברה האנגלית Perth Aircraft Leasing (UK) Limited, כאשר למועד זה היא מצויה בשלבים אחרונים של פירוקה של החברה הייעודית האירית - Aircraft Wings MSN 322-2014 Limited (המדובר בשתי חברות אשר באמצעותן החזיקה גלובל ליסינג בעבר במטוסים). כן יצוין כי לגלובל ליסינג החזקה מלאה (בנאמנות) בחברת G.K.P. (2011) Limited (חברה להחזקת נכסים בנאמנות), אשר באמצעותה בוצעה בעבר פעילות מכירת חלקי חילוף, כאשר גלובל ליסינג פועלת לפירוקה.

** שותפות זו פעלה בהתאם להרשאה שנסתיימה בסוף דצמבר 2025. להרשאה החדשה בשיתוף Swissport ראו בביאור 15א לדוחות הכספיים.

1.2 **<u>תחומי פעילות</u>**

1.2.1 למועד הדוח, לקבוצה שלושה תחומי פעילות עיקריים המדווחים כמגזרים עסקיים בדוחות הכספיים שלה, כדלקמן:

(א) **גלובל כנפיים ליסינג** - תחום זה כולל את כלל פעילותה של גלובל ליסינג, העוסקת ברכישת מטוסי נוסעים מסחריים ומטוסי מטען והחכרתם לחברות תעופה בעולם, וכן במכירתם. כאמור בסעיף 1.1.1.1 לעיל, עד לפברואר 2025 הייתה לה גם החזקה בחברת התעופה הקפריסאית TUS, אולם החזקה זו לא שינתה ממיקודה העסקי של גלובל ליסינג שהינו פעילות ליסינג המטוסים ובכל מקרה יתרת ההחזקה מומשה סופית בחודש פברואר 2025 כאמור. לפרטים ראו פרק 2 להלן.

(ב) **כנפי תחזוקה** - תחום זה כולל את פעילותה של כנפי תחזוקה, העוסקת במתן שירותי תחזוקת מטוסים לחיל האוויר, בעיקר כקבלן משנה של התעשייה האווירית. כמו כן, החל מספטמבר 2025 מחזיקה כנפי תחזוקה גם ב-100% מחברת אלבטרוס, המתמחה בייצור, השבחה והרכבת רתמות, מערכות מכלולים תעופתיים בעיקר לכלי טייס צבאיים ואזרחיים. לפרטים ראו פרק 3 להלן.

(ג) **QAS** - תחום זה כולל את פעילותה של QAS, העוסקת במתן שירותי קרקע לחברות תעופה (הנדלינג) ומפעילי מטוסים פרטיים ובמתן שירותי ליווי לנוסעים בנמל התעופה בן גוריון, וכן בהפעלת טרקליני נוסעים ואח"מ בנתב"ג. לפרטים ראו פרק 4 להלן.

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

1.3.1 <u>השקעות בהון החברה ועסקאות במניותיה</u>

1.3.1.1 בשנים 2024 ו-2025 לא נעשו השקעות בהון התאגיד ולמיטב ידיעת החברה לא בוצעו עסקאות מהותיות אחרות במניות החברה על ידי בעל עניין, למעט מימוש אופציות שבוצע בחודש ספטמבר 2025, כאשר החברה ביצעה רכישה עצמית של המניות שנבעו ממימוש האופציות כאמור, הכל כמפורט ביאור 17ב לדוחות הכספיים.

1.3.1.2 לפרטים בדבר בעלי עניין והחזקותיהם נכון ליום 31 בדצמבר 2025, ראו תקנה 24 לחלק ד' לדוח (פרטים נוספים על התאגיד).

1.4 **<u>חלוקת דיבידנדים</u>**

1.4.1 במהלך השנתיים שקדמו למועד פרסום הדו"ח לא ביצעה החברה חלוקת דיבידנדים למעט חלוקת דיבידנד שבוצעה ביום 18 ביוני 2024, וחלוקת דיבידנד שבוצעה ביום 10 באפריל 2025. כמו כן, וכאמור בביאור 17ב(2) לדוחות הכספיים בחודש ספטמבר 2025 ביצעה החברה רכישה עצמית של מניות שנבעו ממימוש אופציות על ידי עובדים ונושאי משרה.

1.4.2 למועד הדו"ח (31 בדצמבר 2025) לחברה יתרת רווחים הראויים לחלוקה בסך של 48,733 אלפי דולר.

1.4.3 עם הפירעון המלא והסופי של אגרות החוב (סדרה ז'), אשר בוצע ביום 1 באוקטובר 2024, פקע תוקפן של מגבלות על חלוקת דיבידנד אשר החברה נטלה על עצמה כלפי מחזיקי אגרות החוב (סדרה ז').

1.4.4 לפרטים אודות חלוקת דיבידנד, עליה החליט דירקטוריון החברה בישיבתו מיום 5 באפריל 2026, ראו ביאור 17ב(3) לדוחות הכספיים.

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

החלוקה למגזרים עסקיים שבה בחרה החברה כאמור לעיל, הינה בהתאם לתקן חשבונאי בינלאומי IFRS-8, לפיו הדיווח נעשה על פי הדיווח למנהל העסקים הראשי של התאגיד.

למידע כספי אודות הכנסות ותוצאות תחומי הפעילות של החברה, ראו ביאור 20ב לדוחות הכספיים.

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

1.5.1 <u>מהות ההתאמות למאוחד</u>

ראו ביאור 20א לדוחות הכספיים.

1.6 **<u>סביבה כלכלית והשפעת גורמים חיצוניים ביחס לקבוצה</u>**

1.6.1 <u>כללי</u>

כנפיים הינה חברה החזקות בתחום התעופה, אשר רוב החזקותיה מושפעות באופן ישיר ומהותי מתחום התעופה האזרחית ומשינויים בשוק התעופה העולמי. שוק התעופה העולמי מושפע ממספר גורמים בולטים, ובין היתר המצב הכלכלי העולמי ושינויים מקרו כלכליים; אירועי לחימה והמצב הביטחוני והפוליטי; ומאירועים מיוחדים, כגון: משברים מדיניים, אירועי טרור, התפרצות מגפות ואסונות טבע בעולם בכלל ובאזורים ספציפיים בפרט, ואירועים חריגים דוגמת משבר נגיף הקורונה. שינויים אלו משפיעים על הביקוש לתעופה, דבר המשפיע הן על חברות תעופה (דוגמת אל על) והן על מרבית הספקים של חברות התעופה והגופים הניזונים מחברות התעופה ובכלל זה על קבוצת מחכירי המטוסים, אליה משתייכת גלובל ליסינג, וחברות הפועלות בתחום שירותי הקרקע אליהן משתייכת QAS. בין היתר מושפע שוק התעופה העולמי גם משינויים במחירי הנפט בעולם, הואיל והדלק הסילוני (דס"ל) הינו רכיב מהותי בהוצאות ההפעלה של חברות התעופה.

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

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

בכל הנוגע לשנת 2025, מעריכה קרן המטבע העולמית - ה-IMF[1], בהתאם לפרסום מחודש ינואר 2026, כי בשנת 2025 תסתכם הצמיחה העולמית לשיעור של 3.3%, בהתאם לצפי המקורי שהיה לשנה זו, כאשר בכל הנוגע לצפי לשנים 2026-2027, הצפי הינו לצמיחה בשיעורים דומים (3.3% ו-3.2% לשנים 2026 ו-2027 בהתאמה). אמנם שיעור זה עדיין עודנו נמוך מהשיעור הממוצע של הצמיחה בשנים 2000-2019, אך המגמה כאמור לעיל מצביעה על התייצבות בשיעורי הצמיחה, לאחר שנים של אירועים בעלי השפעה מיוחדת כגון משבר נגיף הקורונה וצמיחת האינפלציה, ומצביעה על איזון בין כוחות מנוגדים, כגון השפעות הנובעות משינויים בהסכמי הסחר, מחד, והשקעות בטכנולוגיה ותמיכה מוניטארית באזורים מסוימים, מאידך. להערכת ה-IMF, האינפלציה העולמית צפויה לרדת לשיעור של 3.8% ו-3.4% בשנים 2026 ו-2027, בהתאמה, לאחר אינפלציה של 4.1% בשנת 2025. מבחינת סיכונים והסתכלות קדימה, רואה ה-IMF, בהתאם לאותו פרסום מחודש ינואר 2026, סיכון במקרה של הערכות מחודשות באשר לצמיחה ופריון כתוצאה מבינה מלאכותית, מתחי סחר, ומתחים פוליטיים פנימיים או מתחים גיאופוליטיים אשר עלולים להתפרץ, להגדיל את חוסר הוודאות ולפגוע בכלכלה העולמית, כמו

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

גם מקרים של גירעונות פיסקאליים גדולים יותר וחוב ציבורי גבוה. מנגד, בצד החיובי, השקעות הקשורות לבינה מלאכותית עשויות לחזק את הפעילות העולמית ובסופו של דבר אימוץ מהיר יותר של בינה מלאכותית יכול להיות מתורגם לצמיחה חזקה יותר, וכך גם ישנו אספקט חיובי במקרה של הקלה מתמשכת במתחי הסחר הקיימים והפחתת אי הוודאות בהיבטים נוספים[2].

1.6.3 <u>ענף התעופה הבינלאומי</u>

כאמור לעיל, ההתנהגות בענף התעופה הבינלאומי עמדה בקשר ישיר עם ההתנהגות והמגמות בכלכלה העולמית. בנוסף, לאור הגלובליזציה העולמית, בעשור שקדם למשבר הקורונה נרשמה צמיחה ממוצעת של 6.5% לשנה בתנועת הנוסעים בעולם, שיעור שהינו גבוה מממוצע הצמיחה לטווח ארוך העומד על 5%[3], כאשר בכל הנוגע לציפיות לטווח ארוך נרשמה במשך השנים עלייה עקבית בתעופה בעולם.

לאחר משבר נגיף הקורונה, אשר הביא לפגיעה מהותית בשוק התעופה, ועם עיצוב מחדש של התעשייה בשנים 2022-2023, בשנת 2024 הגיעו רמות הביקושים לתעופה לרמות קודם המשבר, ובשנת 2025 רמות הביקושים כבר עברו את אלו של שנת 2019 (להרחבה ראו בסעיף 1.6.5 להלן). בכל הנוגע לשנת 2026, מגמה זו (לפחות בהתאם להערכות קודם למערכה עם איראן) צפויה להימשך אם כי אנחנו רואים התייצבות במגמה של שיעורי הצמיחה.

כאמור בסעיף 1.6.7 להלן, המערכה הישראלית והאמריקאית מול איראן אשר החלה ב- 28 בפברואר 2026, הביאה עמה מספר השפעות לשלילה על ענף התעופה הבינלאומי, בפרט בכל הנוגע לפעילות במזרח התיכון ובכל הנוגע למחירי הדלק הסילוני (ביחס לכך ראו בסעיף 1.6.6 להלן) אך למועד זה קשה לאמוד את היקף ההשפעות והשלכות המגמה בענף התעופה העולמי.

1.6.4 <u>תנודות בשיעורי הריבית</u>

לצורך מימון רכישות מטוסים, נוטלת גלובל ליסינג גם מימון חיצוני, כאשר גלובל ליסינג נטלה מעת לעת גם הלוואות בריבית משתנה - כיום ישנה הלוואה אחת שכזו שניטלה בקשר עם העסקה לרכישת מטוס הבואינג 800-737 עם הסכם החכרתו, הלוואה המבוססת על ריבית ה-SOFR, דבר המשפיע על הוצאות המימון בהתאם לתנודות בשיעורי ריבית משתנה אלו. למועד זה, למעט ההלוואה שניטלה כאמור לעיל לרכישת מטוס הבואינג 800-737 עם הסכם החכרתו, יתר הלוואות גלובל ליסינג הקיימות הינן בריבית קבועה (לפרטים אודות מצבת הלוואות גלובל ליסינג ראו בסעיף 2.13 להלן).

באשר לשיעורי הריבית בעולם, בשנת 2025 המשיך הבנק המרכזי בארה"ב את מגמת הפחתות הריבית שהחלה בסוף שנת 2023 ובשנה זו ביצע שלוש הפחתות ריבית רצופות של 0.25% כל אחת במהלך המחצית השנייה של השנה, כך שלאחר ההפחתה האחרונה בחודש דצמבר 2025 שיעור הריבית שנקבע הינו בטווח של 3.50%-3.75%[4]. בכל הנוגע לשנת 2026, בישיבתו מינואר 2026 החליט הבנק המרכזי בארה"ב להותיר את הריבית על כנה, בציינו, בפרט, כי עדיין ישנה אי וודאות מוגברת באשר לצפי לביצועי הכלכלה קדימה[5]. בהמשך לכך, בישיבת הבנק המרכזי בארה"ב מחודש מרץ 2026 הוחלט להותיר את שיעור הריבית בטווח האמור לעיל על כנו[6].

---

[2] ראו בכתובת: https://www.imf.org/-/media/files/publications/weo/2026/january/english/text.pdf.

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

[4] ראו בכתובת: https://www.federalreserve.gov/monetarypolicy/fomcminutes20251210.htm.

[5] ראו בכתובת: https://www.federalreserve.gov/monetarypolicy/files/fomcminutes20260128.pdf.

[6] ראו בכתובת: https://www.cnbc.com/2026/03/18/fed-interest-rate-decision-march-2026.html.

בסיכום שנת 2025 עמד שיעור ממוצע של ריבית ה-SOFR לחודש על כ-4.33% וזאת לעומת שיעור ממוצע של ריבית SOFR לחודש של כ-5.19% בשנת 2024. נכון לתום שנת 2025 עמד שיעור ה-SOFR לחודש על שיעור של כ-3.79%, ונכון למועד פרסום הדו"ח עומד שיעור זה על כ-3.65%.

1.6.5 <u>תמורות בולטות בענף התעופה</u>

אם בשנת 2024 נרשמו נתוני ביקוש לתעופה דומים לאלו שהיו בשנת 2019 (קודם למשבר נגיף הקורונה), בשנת 2025 נרשמו נתונים טובים יותר והיא הייתה שנה של המשך מגמת הצמיחה בשוק התעופה. יאט"א[7], אשר מפרסם כל העת הערכות ונתונים שונים ביחס לפעילות התעופה בעולם, עדכן, כי בסיכום שנת 2025 ה-RPK (מספר הנוסעים בתשלום כפול המרחק המוטס) הגלובלי עלה בשיעור של 5.3% לעומת שנת 2024 ומגמה דומה נרשמה בכל הנוגע להיצע, כאשר ה-ASK (היצע המושבים) הגלובלי עלה בשנת 2025 בשיעור של 5.2% בהשוואה לשנת 2024. שני אלו הובילו לכך שבסיכום שנת 2025, שיעור התפוסה בטיסות בעולם (Load Factor) הגיע ל-83.6%, דבר המהווה שיא חדש של כל הזמנים. בשנה זו חברות התעופה ניהלו באופן הדוק את היצע המושבים ורבות מהן שיפרו את אופן ניצול הצי, זאת לאור הביקוש הגובר לצד המשך מגמת הבעיות בשרשרת הייצור והיצע שאינו מדביק את הביקוש, דברים שהובילו לשיעור ה-Load Factor האמור בשנה שחלפה.

את העלייה הגבוהה ביותר בשנת 2025 רשמה הפעילות בקווים הבין-יבשתיים, אם כי שיעור העלייה בשנה שחלפה (7.1%) הצביע על נרמול קצב הגידול לאחר שבשנת 2024 נרשם שיעור גידול חריג (13.7%) ביציאה מהקורונה ולאחר שהפעילות בקווים הבין-יבשתיים הייתה האחרונה להתאושש ממשבר זה. מבחינת פילוח מגמות הביקוש לפי אזורים, את העלייה הגבוהה ביותר ב-RPK בין השנים 2024 ל-2025 רשמו אזורי אפריקה (9.4%) ואזור אסיה הפאסיפית (7.8%), כאשר גם בדרום אמריקה והקאריביים כמו גם במזרח התיכון נרשמו גידולים מעל לממוצע בתעשייה לשנה זו. ה-RPK באירופה עלה בשיעור של 5.3% בשנה שחלפה כאשר באזור צפון אמריקה נרשם גידול מזערי של 0.4% בלבד בשנת 2025[8].

בכל הנוגע לרווחיות חברות התעופה בעולם, לאחר חזרה לרווחיות בשנים 2023-2024, שנת 2025 ממשיכה גם את מגמת הרווחיות של חברות התעופה תוך שיפור מתח הרווחיות, ובהתאם להערכות יאט"א בכל הנוגע לשנת 2025, הרי חברות התעופה צפויות לרשום בסיכום שנה זו רווח מצטבר של כ-39.5 מיליארד דולר, וזאת לאחר שבשנת 2024 הן רשמו רווח מצטבר של כ-28.3 מיליארד דולר (בשנת 2023, שהייתה שנה של צמיחה משמעותית ועלייה משמעותית בביקושים לתעופה ביציאה ממשבר נגיף הקורונה נרשם רווח מצטבר של כ-27.6 מיליארד דולר). מבחינת שיעורי רווחיות, שיעורי הרווחיות הגבוהים ביותר נרשמו מצד חברות התעופה האירופאיות (כ-4.8%) ולאחריהן חברות התעופה בצפון אמריקה (כ-3.5%-3.4)[9].

מבחינת מספר חברות התעופה בעולם, יצוין כי בשנת 2025 המשיכה המגמה של קיטון במספר חברות התעופה החדשות, לאחר השיא שנרשם במספר זה בשנת 2021 (בה מספר חברות רב נכנס לשוק לאור התאוששות צפויה ממשבר נגיף הקורונה וחברות רבות עברו רה-ארגון). בסיכום שנת 2025 נרשם מספר כולל של 28 חברות תעופה אשר החלו לפעול בשנה זו (המספר הנמוך ביותר מאז שנת 1999), כאשר מנגד מספר חברות התעופה אשר הפסיקו פעילותן בשנה זו היה זהה והסתכם גם כן ל-28, ונתונים אלו מעידים, לשיטת יאט"א על המשך ההתייצבות בשוק. את המספר הנמוך הנ"ל של חברות תעופה חדשות

---

[7] הארגון הבינלאומי לתובלה אוירית.

[8] ראו בכתובת: https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/air-passenger-market-analysis-december-2025/.

[9] ראו בכתובת: https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/global-outlook-for-air-transport-december-2025/.

בשנת 2025 ניתן לשייך לשילוב של כלכלה, בעיות בשרשרת הייצור וזמינות מטוסים, אתגרים גיאופוליטיים, וכן להקשחת דרישות הרגולציה, דבר אשר הוסיף למורכבות התפעול[10]. בהתאם, בצד העלייה בעלויות כוח האדם, מתמודדות חברות התעופה גם אל מול עלייה בהוצאות התחזוקה, כאשר המחסור במטוסים ובחלקי מטוסים, כמו גם הירידה בזמינות של בתי המלאכה ומוסכי השיפוץ, הביאו לעלייה בהוצאות תחזוקה אלו.

בהסתכלות קדימה לשנת 2026, ובהתאם לתחזית שפורסמה בסוף חודש דצמבר 2025, צופה יאט״א צמיחה של 4.9% ב-RPK לעומת נתוני שנת 2025 (עם עלייה דומה בהיצע המושבים (ASK)) כאשר הצפי הינו כי את הצמיחה יוביל השוק באסיה הפאסיפית. להערכת יאט״א, בשנה זו ה-Load Factor העולמי יגיע לשיא חדש, של 83.8%. לדברי יאט״א הירידה בשיעורי צמיחת ה-RPK בהשוואה לשנת 2025 נובעת בעיקרה מהתמשכות הבעיות בצד ההיצע, כולל היצע מטוסים מוגבל, ובעיות בכוח אדם. גם חברות התעופה צפויות להמשיך את השיפור במגמת הרווחיות בשנת 2026 - שיאי ה-Load Factor, יחד עם ניצול הצי והתרחבות מהירה בכל הנוגע להיקפי מכירת מוצרים נלווים, צפויים להוביל את חברות התעופה לרשום רווח מצטבר של כ-41 מיליארד דולר בשנת 2026, בשיעור רווחיות ממוצע אשר צפוי להתייצב על 3.9%[11].

בכל הנוגע לאתגרים וסיכונים עיקריים בראייה קדימה לשנת 2026, מזהה יאט״א, בפרסום מחודש דצמבר 2025, מספר סיכונים ואתגרים שכאלו: המשך מלחמות הסחר ורגולציה עודפת לצד היעדר הרמוניה בין הרגולציות השונות החלות בעולם התעופה; המשך המגמה הקיימת של קושי בצד ההיצע וזמינות מטוסים (ביחס לכך מציין יאט״א כי ישנה אי התאמה בין קצב הייצור לבין דרישות חברות התעופה, כאשר נורמליזציה בהיבט זה צפויה לא לפני 2031 עד 2034 וכאשר כיום קיים מחסור ב-5,300 מטוסים[12]). אנחנו רואים בהתאם צפי להמשך המגמה של עלויות תחזוקה גבוהות וחוסר בכוח אדם; שינויי אקלים כאשר מצד חברות התעופה ישנו קושי בהתמודדות עם הפער בין הדרישות והלחץ על חברות התעופה לעניין הפחתת הזיהום והמעבר לסביבה ירוקה יותר אל מול היכולת בפועל לעשות כן; איומי סייבר כאשר אנו רואים עלייה בהיקפי האיומים והתקפות; סביבה וצפי מאקרו כלכלי - למועד זה נראה כי מצב של האטה כלכלית חמורה בשנת 2026 הינו בגדר אפשרות מוגבלת בלבד, אך עדיין הדבר תלוי בגורמים וסיכונים שונים וכמובן ישנו תמיד חשש מאירועים בלתי צפויים[13]. לצד אלו כמובן יש להוסיף את החששות מאתגרים גיאופוליטיים, כאשר מטבע הדברים מחירי הדלק הסילוני ימשיכו להוות מרכיב חשוב בפעילות חברות התעופה, כאשר בשנה שחלפה נשמרו מחירים נמוכים יחסית של דלק סילוני, דבר שהיטיב עם חברות התעופה (להרחבה בנושא כמו גם לעליית מחירי הדלק הסילוני בעקבות המערכה הישראלית-אמריקאית מול איראן ראו בסעיף 1.6.6 להלן).

בכל הנוגע לביקוש למטוסים, בדומה להמשכה של מגמת הגידול בהיקפי פעילות התעופה בעולם, ניכרת בשנת 2025 ועד למועד פרסום דוח זה המשכה של המגמה של העלייה בביקוש למטוסים, הנתמכת הן בעלייה לביקוש לתעופה מחד והן בהמשך הבעיות בקצב הייצור מאידך. כאמור לעיל, חברות התעופה מתמודדות עם חוסר במטוסים וקצב הייצור מצד בואינג ואיירבוס אינו עולה בקנה אחד עם דרישות חברות התעופה. ברור, בהתאם, כי תפוקת היצרנים ממשיכה להיות סוגיה מהותית מאוד ובעלת השפעה רבה. את שנת 2025 סיימה איירבוס כיצרנית המובילה כאשר סיפקה 793 מטוסים (נתון המשקף עלייה של כ-4% לעומת היקף המסירות בשנת 2024) וזאת לעומת תחזית מקורית לשנת 2025 של אספקת 820

[10] ראו בכתובת: https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/another-year-with-fewer-new-airlines-starting-operations/.

[11] ראו בכתובת: https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/global-outlook-for-air-transport-december-2025.

[12] ראו בכתובת: https://www.iata.org/en/pressroom/2025-releases/2025-12-09-02/.

[13] ראו בכתובת: https://www.iata.org/en/pressroom/opinions/five-key-risks-that-will-shape-2026/.

מטוסים[14]. בואינג מצידה סיימה את 2025 עם מסירות של 600 מטוסים, כאשר ציפיות האנליסטים היו למסירות של 590 מטוסים. מדובר בשיפור של 72% לעומת שנת 2024 וסימן מעודד בעבור בואינג[15]. יחד עם זאת, קצב זה אינו מספק וכדי להמחיש את בעיות הייצור שעדיין נמשכות יצוין כי בתחזית של יאט"א מדצמבר 2024, היא העריכה כי בשנת 2025 שתי היצרניות ימסרו יחדיו 1,802 מטוסים (זאת לאחר קיצוץ לעומת הערכה מקורית למסירת 2,293 מטוסים שיימסרו בשנת 2025)[16]. בפועל, כאמור לעיל, מסרו בשנת 2025 שתי היצרניות (יחדיו) קצת פחות מ-1,400 מטוסים בלבד. בצד זה, אנחנו רואים גם עלייה בהיקפי ההזמנות קדימה של המטוסים, וגם דבר זה תומך כמובן במגמה הקיימת של ביקוש חזק למטוסים. לפרטים נוספים אודות התמורות בביקוש למטוסים, ייצור המטוסים ושווי המטוסים ראו בסעיף 1.6.9 להלן.

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

כאמור לעיל, שינוי במחירי הנפט בעולם הינו אחד מהגורמים הבולטים המשפיעים על שוק התעופה העולמי, הואיל והדלק הסילוני (דס"ל) הינו רכיב מהותי בהוצאות ההפעלה של חברות התעופה, כאשר מחירי נפט ברמות גבוהות משפיע לרעה על חברות התעופה, וירידה מנגד במחירים מסייעת בהורדת הוצאות ההפעלה. כמו כן, היות והדס"ל הינו מרכיב מהותי בהוצאות, גורמים בתחום פועלים להכנסת שיפורים טכנולוגיים והגברת היעילות אשר קשורה לדס"ל, בין היתר באמצעות רגולציה להפחתת זיהום ופליטות פחמן (carbon credit), פיתוח דלקים אקולוגיים (SAF) המבוססים על אנרגיה מתחדשת ומקורות חלופיים לדלק והנפט וכדומה. ככלל, ניכרת מגמה של התקדמות למטוסים חסכוניים ומתקדמים בהיבטי זיהום וצריכת דלק, הנתמכת גם בקידום הרגולציה כאמור לעיל. כמו גם מתן דגש של רשויות בכל הנוגע להפחתת הזיהום ויצירת סביבה ירוקה יותר, דבר התומך גם הוא במטוסים חדשים יותר ומתקדמים בהיבטי זיהום וצריכת דלק. יחד עם זאת, וכמפורט בסעיף 1.6.9 להלן, המחסור במטוסים וקשיי הייצור של המטוסים החדשים, הביאו להארכת חייהם של מטוסים רבים מהדגמים הוותיקים, אשר הינם פחות חסכניים בדלק.

בכל הנוגע למחירי הדלק והנפט, לאחר ירידות מחירים שנרשמו בשנים 2023-2024 (בשנת 2023 עמד מחיר חבית ממוצע מסוג Brent על 82 דולר, ובשנת 2024 עמד מחיר זה על 81 דולר), ובשנת 2025 נמשכה מגמה זו כאשר מחיר חבית Brent עמד על 69 דולר), דבר שהיטיב עם חברות התעופה בעולם. בהסתכלות קדימה, בהתאם לפרסום מתחילת חודש פברואר 2026 של מנהל מידע האנרגיה האמריקאי, הייתה ההערכה כי בשנים 2026-2027 תימשך מגמת הירידה במחירים, והצפי הינו כי בשנת 2026 יעמוד מחיר החבית על 58 דולר בממוצע, ובשנת 2027 יירד שיעור זה למחיר חבית של 53 דולר בממוצע. כן יצוין, כי מנהל מידע האנרגיה האמריקאי ציין באותו דיווח כי עלייה במחירי הנפט נרשמה בתחילת שנת 2026 כתוצאה מהמתיחות בין איראן לארה"ב, עם עלייה בתנודתיות, והוסיף והביע חשש כי פעולות אשר יכוונו לתשתיות נפט או קונפליקט אשר יפגע במעבר במיצרי הורמוז, עלול להביא לירידה בייצור ובייצוא של נפט מהמזרח התיכון. בהמשך לכך, לאחר פרוץ המערכה הישראלית-אמריקאית מול איראן, בפרסום מיום 10 במרץ 2026, עדכן מנהל מידע האנרגיה האמריקאי כי מחיר חבית ה-Brent הגיע ל-94 דולר ביום 9 במרץ 2026, לאחר שביום 27 בפברואר 2026 עמד על 71 דולר לחבית. לאותו מועד (9 במרץ 2026) ערך מנהל מידע האנרגיה האמריקאי תחזית עדכנית, כשהוא מציין כי זו נערכת על בסיס המידע שהיה קיים לאותו מועד - קרי פגיעה מוגבלת בתשתיות הנפט מחד, אך סגירה כמעט

[14] ראו בכתובת: https://aerospaceglobalnews.com/news/airbus-orders-deliveries-totals-summary-2025/.

[15] ראו בכתובת: https://flightplan.forecastinternational.com/2026/01/15/airbus-and-boeing-report-december-2025-commercial-aircraft-orders-and-deliveries/.

[16] ראו בכתובת: https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/supply-chain-issues-continue-to-impact-the-industry-in-2025/.

מוחלטת לתנועה של מיצרי הורמוז, מאידך. לדברי מנהל מידע האנרגיה האמריקאי, אי הוודאות הגבוהה באשר למערכה עם איראן וההשפעה בהתאם על היצע הנפט הביאה לעלייה משמעותית במחירים. הבעיה העיקרית שהמנהל מזהה הוא המשך סגירת מיצרי הורמוז, דבר שהוביל גם להפסקת הייצור בחלק מאזורי המזרח התיכון, ואם סגירת המיצרים תימשך, הפסקות הייצור רק תגדלנה, דבר שימשיך לתמוך בעליית מחירי הנפט. בהתאם לתחזית של המנהל קדימה, המבוססת על ההנחה כי הירידה בייצור בקרב מדינות המזרח התיכון תתגבר במהלך חודש אפריל 2026, אך המגמה תשתנה לחיוב במקרה של הקלה במעבר במיצרי הורמוז. להערכת המנהל, מחיר חבית נפט ה-Brent צפוי לעמוד על מחיר ממוצע של 91 דולר ברבעון השני לשנת 2026. ככל שהייצור יגדל מחדש וכך המלאים, צופה המנהל כי מחירי הנפט יירדו ומעריך כי במצב שכזה מחיר חבית נפט ה-Brent צפוי לעמוד על מחיר ממוצע של 70 דולר ברבעון הרביעי לשנת 2026, ועל מחיר ממוצע לחבית של 64 דולר בשנת 2027[17]. למועד הסמוך למועד פרסום דו"ח זה (נכון לתום יום המסחר של 2 באפריל 2026), עמד מחיר חבית נפט ה-Brent על כ-109 דולר[18].

1.6.7 <u>מלחמת "חרבות ברזל" והמערכה הישראלית-אמריקאית מול איראן - כללי</u>

1.6.7.1 ביום 7 באוקטובר 2023, החלה מתקפת פתע על מדינת ישראל שהובילה לפתיחת מלחמת "חרבות ברזל", אשר התפתחה למערכה רב-זירתית כאשר מעת לעת חלו שינויים בזירות השונות. מלחמה זו והצעדים שננקטו בעקבותיה הביאו לפגיעה בפעילות המשק הישראלי, כאשר אחד הענפים שנפגעו משמעותית הינו ענף התעופה והתיירות בישראל, וענף זה והתמורות בו, ממשיכים להיות מושפעים כל העת בהיבטים השונים הקשורים במלחמה ובמצב הביטחוני מדיני.

1.6.7.2 <u>הפעילות בענף התעופה והתיירות בישראל - מלחמת "חרבות ברזל"</u>

בכל הנוגע לפעילות בענף התעופה והתיירות בישראל, במהלך שנת 2025 המשיכה הפעילות בנתב"ג לחוות תנודות ושינויים מעת לעת. כך למשל, עם תחילת שנת 2025, ובעקבות הפסקת האש בגזרת לבנון וכן הפסקת האש בגזרת עזה לאותו מועד, החלו מרבית החברות הזרות שלא פעלו בנתב"ג באותו מועד לשוב באופן הדרגתי לפעול בנתב"ג, וניכרה מגמה חיובית של חזרה לפעילות. עם זאת, תפנית שלילית נוספת חלה בתחילת מאי 2025 עם נפילת טיל מתימן באזור נתב"ג, ושיאה של מגמה שלילית זו הגיעה עם פתיחת מבצע "עם כלביא" מול איראן בחודש יוני 2025, אשר במהלכה נסגרו השמיים, הלכה למעשה, באופן מלא. ברבעון השלישי לשנת 2025, ולאחר סיום מבצע "עם כלביא", נפתחו מחדש השמיים וחודשה הפעילות בנתב"ג. בהמשך לכך, בתקופה שמתחילת הרבעון הרביעי לשנת 2025 ולאור ההסכם להפסקת הלחימה בעזה והשבת החטופים, החלה להתגבר חזרתן של החברות הזרות, והמגמה החיובית האמורה של גידול במספר החברות הזרות וגידול בהיקפי הפעילות התגברה ברבעון האמור.

בסיכום הפעילות בשנת 2025, על אף המציאות הביטחונית, נרשם שיפור כללי בהיקפי הפעילות בהשוואה לשנת 2024, הפעילות בנתב"ג לא חזרה להיקפים קודם למלחמה וכן חוותה הפעילות בנתב"ג תנודות שליליות כאמור לעיל, כאשר גם במקרה של חזרת חברות תעופה זרות לפעול בנתב"ג, המשיכה כל העת חוסר הוודאות, חברות לא מעטות מקרב חברות התעופה הזרות המשיכו לפעול בתדירויות טיסה נמוכות ממה שהיה נהוג קודם לפרוץ מלחמת "חרבות ברזל", ומתכונת הפעילות השתנתה כל העת מסיבות שונות לרבות היבטי בטיחות והמצב הביטחוני בישראל, הביקושים ושוק וכן היבטים רחבים וגלובליים יותר של תכנון צי ופעילות מצד החברות הזרות.

[17] ראו בכתובת: https://www.eia.gov/outlooks/steo/report/global_oil.php .
[18] ראו בכתובת: https://finance.yahoo.com/quote/BZ%3DF/history/?guccounter=1.

בהתאם לפרסומי רשות שדות התעופה[19], בסיכום שנת 2025 הסתכמה תנועת הנוסעים הבינלאומית אל/מ נתב"ג לכ-18.5 מיליון נוסעים, וזאת בהשוואה לכ-13.9 מיליון נוסעים בשנת 2024, המשקף עלייה כוללת של למעלה כ-33% בתנועת הנוסעים בנתב"ג בהשוואה בין השנים הנ"ל. בשנת 2023 הסתכמה תנועת הנוסעים הבינלאומית אל/מ נתב"ג לכ-21 מיליון נוסעים, כאשר בהתאם הנתונים לשנת 2025 משקפים ירידה של 12% לעומת נתוני שנת 2023 (הנתונים כוללים גם את הרבעון הרביעי לשנה, בו הנתונים היו נמוכים מאוד לאור פרוץ המלחמה). לצורך השוואה, בשנת 2019, טרם פרוץ מגיפת הקורונה, תנועת הנוסעים הבינלאומית אל/מ נתב"ג הסתכמה לכ-24 מיליון נוסעים).

בכל הנוגע לחלקן של החברות הזרות בפעילות בנתב"ג ובהשוואה לחלק החברות הישראליות בפעילות, הרי שבסיכום שנת 2025 הטיסו חברות התעופה הישראליות כ-10.7 מיליון נוסעים בטיסות בינלאומיות (כ-58.1% מכלל הנוסעים שעברו בנתב"ג בטיסות בינלאומיות בשנה זו), וזאת לעומת כ-9.1 מיליון נוסעים שהטיסו חברות התעופה הישראליות בטיסות בינלאומיות בשנת 2024 (משקף כ-65.8% מכלל תנועת הנוסעים בטיסות בינלאומיות בשנה האמורה). שנה זו משקפת שמירה של החברות הישראליות על חלקן המשמעותי בשוק, גם לאחר השיפור בהיקפי הנוסעים בנתב"ג בהשוואה לשנת 2024, אם כי ניכרה ירידה בחלקן בשוק, בפרט בתקופה שמתחילת הרבעון הרביעי לשנת 2025 ולאור ההסכם להפסקת הלחימה בעזה והשבת החטופים. נתון זה עדיין משקף נתח שוק גבוה מאוד של החברות הישראליות, בוודאי בהשוואה לתקופות שקדמו למלחמה (בשנת 2023 עמד חלקן של החברות הישראליות בשוק הטיסות הבינלאומיות על כ-34.6% ובשנת 2022 על כ-27.2%, ובשנת 2019 - טרום מגיפת הקורונה - 30.63%).

בכל הנוגע לתקופה שמתחילת שנת 2026, הרי שבחודשים ינואר ופברואר 2026 נמשכה המגמה החיובית מהרבעון הרביעי לשנת 2025, של גידול בהיקפי הנוסעים והפעילות בנתב"ג. בחודשיים האמורים הסתכמה תנועת הנוסעים הבינלאומית אל/מ נתב"ג לכ-2.6 מיליון נוסעים, וזאת בהשוואה לכ-2.2 מיליון נוסעים בתקופה המקבילה בשנת 2025, דבר המשקף עלייה של כ-18%. חלקן בשוק של החברות הישראליות בתקופה האמורה ירד ל-49.8%, וזאת בהשוואה לנתח שוק של 65.3% בתקופה המקבילה בשנת 2025.

1.6.7.3 <u>המערכה הישראלית והאמריקאית מול איראן</u>

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

למערכה זו השפעה על שוק התעופה העולמי, דוגמת ביטולי טיסות בהיקף משמעותי בפרט באזור המזרח התיכון וירידה בביקוש לתעופה לאזור זה (כך למשל, עד לאמצע מרץ 2026 בוטלו למעלה מ-50 אלף טיסות במזרח התיכון[20]; סגירת מרחבים אוויריים באזור המזרח התיכון ופגיעה בתשתיות, והשפעה בהתאם על נתיבי טיסה מסוימים (חברות רבות ביצעו ניתוב מחדש של טיסות דבר שהוביל להארכת זמני טיסה); ועלייה חדה במחירי הדלק הסילוני אשר הינו אחד מהגורמים הבולטים המשפיעים על שוק התעופה העולמי (רכיב מהותי בהוצאות ההפעלה של חברות התעופה ועלייה במחיר משפיעה לרעה על חברות התעופה, שהינן הלקוחות בתחום הליסינג ושל חברות נותנות שירותים כגון QAS. להרחבה ראו בסעיף 1.6.6 לעיל).

[19] ראו בכתובת: https://www.iaa.gov.il/about/aeronautical-information/annualreport.

[20] ראו בכתובת: https://edition.cnn.com/2026/03/15/us/iran-war-airline-fares.

ברמה העולמית, כחלק מהתמודדות עם ההשפעות האמורות, חברות תעופה מסוימות כבר החלו בהעלאת מחירי הכרטיסים[21], ואחרות החלו עושות שינויים מסוימים בשימוש במטוסים בצי, בפרט הפחתת השימוש במטוסים רחבי גוף וותיקים ופחות חסכוניים בדלק.

בכל הנוגע לישראל והפעילות בנתב"ג, לאחר פרוץ המערכה נסגר לחלוטין המרחב האווירי של מדינת ישראל, ולאחר מכן החלו "טיסות מיוחדות" המופעלות ע"י חברות בתעופה הישראליות להשבת אזרחים ארצה, ובשלב מסוים ניתן אישור ליציאת נוסעים בטיסות אלה תחת מגבלות מחמירות ובהיקפים מצומצמים מאוד. סטטוס היקפי הפעילות המצומצם בנתב"ג נותר למועד זה וכן יצוין כי ולמועד זה אף חברה זרה עדיין לא שבה לפעול בנתב"ג, כאשר מספר חברות זרות כבר הודיעו שלא ישובו לפעול בנתב"ג בחודשים הקרובים ו/או לפני תום תקופת קיץ 2026.

ברמה העולמית, הימשכות המערכה האמורה לתקופה ממושכת והמשך המגמה והשפעות שליליות אלו על חברות התעופה עלול לפגוע בחוסנן הכלכלי ולפגוע בביקוש לתעופה, ובהתאם הדבר עשוי להביא להשפעה בעקיפין לרעה גם על פעילות חברות ליסינג המטוסים, דוגמת גלובל ליסינג, ועל חברות נותנות שירותים לחברות תעופה כגון QAS, ואולם למועד זה קשה לאמוד את היקף ההשפעות והשלכות המגמה בענף התעופה העולמי כמו גם היקף ההשפעות וההשלכות על חברות החכרת המטוסים וחברות כגון QAS.

מעבר לכך, בכל הנוגע לישראל והפעילות בנתב"ג בו פועלת QAS, מטבע הדברים, ובנוסף על ההשפעה של המערכה על חברות התעופה בעולם ככלל, התארכות המערכות מול איראן וחיזבאללה צפויה להמשיך להשפיע לרעה על הפעילות בענף התעופה והתיירות בישראל, לרבות על פעילות ה חברות התעופה הזרות ונכונותן לשוב לפעול בישראל כמו גם באילו היקפים. בשלב זה קשה לאמוד את היקף ההשפעה על הפעילות בענף בשלב זה, לאור המערכות וחוסר הוודאות הביטחוני-מדיני.

לפרטים אודות השפעות והשלכות מלחמת "חרבות ברזל" והמערכה עם איראן על ההחזקות השונות ראו להלן בדוח תקופתי זה תחת תיאור פעילות ההחזקות ובביאור 1ג לדוחות הכספיים.

1.6.8 <u>התנועה בענף התעופה בישראל</u>

לתנועה בענף התעופה בישראל השפעה ישירה על פעילותה של QAS. הנ"ל משפיע גם על אל על, אשר הגדילה משמעותית את חלקה בשוק ואת תוצאותיה לאור המלחמה. פעילות Nayak תלויה בפעילות החברות הזרות בנתב"ג. למועד זה פעילות זו טרם החלה והחברה מקדמת, בהתאם למצב, את הקמתה (ראו בסעיף 5.2 להלן ובביאור 18 לדוחות הכספיים).

כפי שניכר מאז פרוץ מלחמת "חרבות ברזל" כמו גם לאחר פתיחת המערכה עם איראן בסוף פברואר 2026, התנועה בענף התעופה בישראל מושפעת גם מהמצב הגיאו-פוליטי ומשינויים מדיניים וביטחוניים במדינת ישראל, להם השפעה על פעילות המשק הישראלי ועל הביקוש לתעופה. בהתאם, לשיפור במצב הביטחוני עשויה להיות השפעה חיובית על הפעילות בנתב"ג גם כן, ולהיפך במקרה של הרעה במצב הביטחוני. לפרטים אודות הפעילות בנתב"ג בשנת 2025 ולאחר תאריך הדוח ראו בסעיף 1.6.7 לעיל.

[21] ראו בכתובת: https://edition.cnn.com/2026/03/15/us/iran-war-airline-fares.

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

1.6.9.1 ענף התעופה נחלק למספר תחומים, ביניהם תחום הליסינג ותחום מתן שירותי הקרקע, המושפעים כמובן מהתנודות בענף חברות התעופה, שהינן הלקוחות.

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

1.6.9.3 לאחר ירידות חדות בביקושים למטוסים, בשווי מטוסים וירידה כוללת בתנאי השוק בתחום התעופה העולמית כתוצאה ממשבר נגיף הקורונה, ממרץ 2022 נרשמת מגמת התאוששות בשוק התעופה, ובהתאם החלה מאז מגמה של שיפור משמעותי גם בביקוש למטוסים, אשר נמשכה גם בשנת 2025. בצד העלייה בהיקפי הפעילות בעולם ועלייה בהיקפי הנוסעים, כמו גם הביקוש הגובר למטוסים, נרשם בשנים האחרונות קושי מתמשך בצד ההיצע. קושי זה נמשך גם בשנת 2025 ומקורו במטוסים רבים אשר סיימו את חייהם מוקדם מהצפוי בתקופת הקורונה ונשלחו לגריטה; האטה בקצב הייצור של יצרני המטוסים בתקופת המשבר, דבר שהוביל להשלכה ארוכת שנים על קצבי הייצור; הפרעות בשרשרת הייצור; וקשיי קליטה ביחס לסוגי מטוסים מסוימים, בעיקר מהטכנולוגיה החדשה (כך לדוגמא, בכל הנוגע למטוסי הבואינג 737-max, ובכל הנוגע לקליטה ולביצועי מנועים בחלק מהמטוסים מהדור החדש)[22] - קשיי קליטה אשר הובילו ומובילים להשבתה ממושכת של לא מעט ממטוסים אלו מהטכנולוגיה החדשה, לתקופות לא מבוטלות, ובדגש, כיום, על נושא המנועים. לאלו יש להוסיף את צוואר הבקבוק שנוצר גם בפעילות בשוק התחזוקה, התיקון והשיפוץ (MRO), אשר חווה עומסים כבדים תוך התמודדות גם עם עלייה בעלויות כוח האדם. כאמור לעיל, וכדי להמחיש את בעיות הייצור שעדיין נמשכות יצוין כי בתחזית של יאט"א מדצמבר 2024, היא העריכה כי בשנת 2025 שתי היצרניות (בואינג ואיירבוס) ימסרו יחדיו 1,802 מטוסים (זאת לאחר קיצוץ לעומת הערכה מקורית למסירת 2,293 מטוסים שיימסרו בשנת 2025)[23], כאשר בפועל הן מסרו רק כ-1,400 מטוסים בשנה שחלפה. מספר זה אף נמוך יותר מתחזית הייצור של Cirium, אשר הייתה ריאלית יותר וחזתה מסירת כ-1,500 מטוסים על ידי שתי היצרניות בשנת 2025[24]. בכל הנוגע למשל לבעיות במנועים מהדגמים החדישים, הרי שבכל הנוגע למנועי ה-GTF של Pratt & Whitney, בחודש אוקטובר 2025 הגיע לשיא של 835 מספר המטוסים המקורקעים בשל הבעיה במנועים אלו, המהווה שליש מכלל צי המטוסים המונעים במנועים אלו[25]. אחד מסוגי המטוסים המושפע ביותר מכך הינו מטוס האיירבוס Neo 320 שהינו אחד מהמטוסים צרי הגוף הפופולריים ביותר בעולם.

1.6.9.4 כדי להתמודד עם הבעיה המתמשכת בצד ההיצע והחוסר במטוסים, החלו נוקטות חברות התעופה במספר צעדים. כך למשל, חברות רבות שינו את ההפעלה והחלו לנצל מטוסים קיימים באופן מוגבר לעומת מה שהיה קודם לכן, וחלקן גם ביצעו שינויי פנים במטוסים בצי (retrofit) על מנת למקסם את הקיבולת האפשרית. מעל לכל, חל שינוי משמעותי בכל הנוגע לביקוש למטוסים בגילאי אמצע החיים (mid-life). חברות תעופה רבות אינן ממהרות "להפריש" מטוסים, האריכו ומאריכות הסכמי חכירה

---

[22] ראו בכתובת: https://blog.satair.com/next-generation-aircraft-engines.

[23] ראו בכתובת: https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/supply-chain-issues-continue-to-impact-the-industry-in-2025/.

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

[25] ראו בכתובת: https://aeroxplorer.com/articles/gtf-storage-crisis-deepens-835-aircraft-grounded-as-pratt-whitney-recalls-surge-postmidyear.php.

למטוסים אשר במקור היו אמורים לצאת משירות אצלם (חלקן אף מוכנות להתחייב לתקופות ארוכות יותר של הארכה, וחלקן אף מוכנות לרכוש את המטוס בסיום החכירה), ובהתאם מושקע על ידי חברות התעופה כסף רב במטוסים מסוג זה על מנת להאריך את חייהם ולהמשיך להשתמש בהם ככל הניתן. בנוסף לכך, הביקוש למטוסי מטען עלה גם כן, דבר שמוסיף לביקושים בשוק. השיפור המשמעותי בביקושים לצד הקושי בצד ההיצע והחוסר במטוסים, כמו גם העלייה בשיעורי האינפלציה ובעלויות המימון בתקופת היציאה ממשבר נגיף הקורונה הביאו, קודם כל, החל מאמצע שנת 2022, לתחילתה של מגמת עלייה בדמי החכירה המשולמים על ידי חברות התעופה, בוודאי בהשוואה לדמי החכירה שנקבעו בעסקאות בתקופת הקורונה. המגמה של עלייה בדמי החכירה, לצד העלייה באינפלציה ובביקוש הגובר למטוסים, תורגמו גם כן לעלייה בשווי מטוסים. הנ"ל נכון הן ביחס למטוסים חדשים מהיצרן והן גם ביחס למטוסים בגילאי אמצע החיים (mid-life), ובא לידי ביטוי הן ביחס למטוסים צרי גוף והן ביחס למטוסים רחבי הגוף אשר רשמו את הפגיעה העמוקה ביותר בשל משבר נגיף ה"קורונה". בכל הנוגע לשנת 2025, לשיטת Cirium ניתן לראות כי שנה זו מסמנת חזרה לדינמיקה מעט יותר קונבנציונאלית, עם סגירת פערים בין הביקוש להיצע, כאשר המחירים נותרו ברמתם הגבוהה. בשנה זו עבר למשל שוק המטוסים צרי הגוף למוד יציב יותר, עם עלייה מתונה בשווי המטוסים לאורך השנה וללא שינוי של ממש בדמי החכירה המשולמים בגין מטוסים אלו[26], וזאת לאחר שבשנת 2024 הגיע סגמנט זה למעין "שיא" מסוים כתוצאה מהביקוש המוגבר למטוסים אלו ביציאה מהקורונה, כאשר סגמנט זה היה הראשון להתאושש[27]. בכל הנוגע למטוסים רחבי הגוף, נמשכה בשנה שחלפה מגמת העלייה במחירים כתוצאה מההיצע המוגבל של מטוסים אלו בעוד הפעילות בקווים הבינלאומיים התאוששה באופן מלא. כך למשל, בשנה שחלפה נרשמה עלייה בשווי מטוסים רחבי גוף, כאשר שיעור דמי החכירה בגין מטוסים אלו עלו ב-14% בממוצע בשנה זו, והצפי הינו להמשך עלייה גם בשנה הקרובה[28].

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

אם קודם לכן בלטה המגמה של "שמיים ירוקים", לפחות אצל החברות הגדולות ובפרט באיזורי אירופה וארה"ב - החלפת ציים למטוסים צעירים ובעלי טכנולוגיה חדישה יותר וחסכונית בדלק (במיוחד במטוסים צרי גוף כגון מטוסי האיירבוס Neo 320 או מטוסי האיירבוס 220, ומטוסי הבואינג 737 max, המספקים יתרונות של חיסכון בדלק ובהתאם בהוצאות; טווחי טיסה ארוכים יותר לרוב; היעדר צורך במופעי תחזוקה בשנים הראשונות לאור גילם הצעיר; ותמיכה במגמת ה"שמיים ירוקים"[29]) - הרי שבמהלך שנת 2024 גבר הביקוש למטוסים הישנים יותר (בעיקר בגילאי אמצע החיים (mid-life)) ומטוסים אלו המשיכו להיות מבוקשים גם בשנת 2025 וכך גם כיום. בהסתכלות קדימה, ההערכה בקרב חברות ליסינג המטוסים המובילות הינה כי למרות השיפור בקצב הייצור מצד היצרניות, הרי שחוסר הוודאות ובעיקר בכל הנוגע למנועים מהדגמים החדשים צפויה להמשיך להיות גורם מכריע במפת

[26] ראו בכתובת: https://www.cirium.com/thoughtcloud/aviation-in-2026-a-stable-climb-or-turbulence-ahead/.

[27] ראו בכתובת: https://www.iba.aero/resources/articles/aircraft-values-lease-rates-september-2024/.

[28] ראו בכתובת: https://www.cirium.com/thoughtcloud/aviation-in-2026-a-stable-climb-or-turbulence-ahead/.

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

התעופה עד לתום העשור הנוכחי[30]. כבר בסוף שנת 2024 העריכו גורמים כי מטוסים בגילאי אמצע החיים (mid-life) ומבוגרים מכך צפויים להמשיך להיות מבוקשים, ולשמור על ערכם לא רק עד לתום העשור הנוכחי, כי אם גם לתוך העשור הבא[31]. IATA, בדומה, בפרסום מסוף שנת 2025, סבורה כי המצב הנוכחי של מחסור במטוסים, עלייה מצומצמת בלבד בקיבולת, והמשך המגמה של ביקושים והפעלת מטוסים וותיקים יותר ופחות יעילים (ובהתאם דחיית המעבר ל"שמיים ירוקים"), צפויים להימשך עד לעשור הבא ו"נורמליזציה" בהיבט זה אינה צפויה להתרחש לפני השנים הראשונות של העשור הבא[32]. Pratt & Whitney עצמה מציינת כי בצד הצעדים הננקטים לפיתרון משבר המנועים, היא מעריכה כי התאוששות ופיתרון המשבר הנוכחי של הבעיות במנועי ה-GTF צפויים להימשך עד סוף העשור הנוכחי[33], כאשר בכל הנוגע לשנת 2026 איירבוס, מצידה, על אף השיפור בקצב הייצור, הורידה את תחזית הייצור לשנת 2026 בשל הבעיות במנועי Pratt & Whitney[34].

1.6.9.6 בסיכום האמור ניכר כי לפחות בתקופה הקרובה, וככל ולא יחולו אירועים אשר יסיגו את הביקוש העולמי לתעופה (דוגמת מיתון עולמי, פגיעה באיתנות חברות תעופה בעולם והתקיימות גורמי סיכון נוספים כגון מערכה ממושכת עם איראן בשים לב להשפעותיה עד כה על שוק התעופה ובדגש על מחירי הנפט), צפויה להימשך מגמת הביקוש למטוסים - הן למטוסים צרי גוף צעירים ובעלי טכנולוגיה חדישה יותר, והן למטוסים משומשים וישנים יותר, וכך גם ביחס למטוסים רחבי גוף. בכל הנוגע למערכה עם איראן יצוין כי בהתאם לפרסום של Cirium מסוף חודש מרץ 2026, עולה כי בחודש זה, ובשל המערכה האמורה, חלה פגיעה של 8% בשיעור הקיבולת (היצע המושבים) בשוק בהשוואה לצפי הקיבולת שהיה לחודש האמור (כאשר כמובן הירידה המשמעותית ביותר הייתה במזרח התיכון אם כי נרשמה ירידה גם בשווקים אחרים). Cirium מציין כי הנ"ל עוד לפני הבאה בחשבון של השפעת מחירי הדלק הסילוני שעלו, ומציין כי אם המצב יימשך לזמן ממושך, הנ"ל מרמז על השפעה צפויה משמעותית על הניצול במטוסים ותכנוני צי[35].

1.6.9.7 בכל הנוגע לביצוע בפועל של עסקאות מכירה והחכרה, במהלך שנת 2025 ועד לחלק הראשון של חודש דצמבר 2025 נרשמו בשוק ליסינג המטוסים 792 עסקאות מכירת מטוסים (כולל מטוסים עם הסכמי החכרתם) בין מחכירים, וזאת בהשוואה להיקף של 645 עסקאות בתקופה המקבילה בשנת 2024[36]. בכל הנוגע לעסקאות של מכירה וחכירה בחזרה (Sale &Leaseback), שנת 2025 המשיכה להוכיח את תפקידם החשוב של המחכירים בענף, ואת היותו של מוצר זה פיתרון חשוב, מבחינה תפעולית ומימונית, בעבור חברות התעופה, ובשוק נרשמו לא מעט עסקאות מסוג זה, חלקן בהיקפים גדולים. כך למשל, בתחילת שנת 2025 חתמה חברת התעופה האמריקאית Southwest עם חברת הליסינג BBAM על הסכם Sale &Leaseback של 36 מטוסים, ולקראת סוף השנה חתמה חברת התעופה האמריקאית United Airlines עם חברת הליסינג SMBC Aviation Capital על הסכם Sale &Leaseback של 20

---

30 ראו בכתובת: https://assets.kpmg.com/content/dam/kpmgsites/ie/pdf/insights/aviation/Aviation_Leaders_Report_2026.pdf.coredownload.inline.pdf.

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

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

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

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

35 ראו בכתובת: https://www.cirium.com/thoughtcloud/measuring-the-impact-of-the-middle-east-conflict-on-global-airline-capacity/.

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

מטוסים[37]. חברת הליסינג BOC Aviation הוסיפה בשנה שחלפה הזמנות ל-160 מטוסים וקיבלה מהיצרניות 51 מטוסים[38]. בסופו של דבר, חלק המחכירים בשוק המשיך ועלה, ותפקיד המחכירים בשוק ממשיך להיות משמעותי. עם זאת, בשל ההיצע המוגבל של היצרניות שוק זה הופך תחרותי יותר, כאשר גם חברות תעופה רבות מנצלות את יתרות המזומנים שצברו, כדי להגדיל את ההזמנות הישירות מהיצרן. ככלל, חוסר האיזון שנוצר בין ההיצע לביקוש ואשר הביא לעלייה ברווחיות ולעלייה בדמי החכירה היטיב עם המחכירים, ואולם ללא ייצור והגדלה עקבית של היצע המטוסים החדשים בשוק, הצמיחה עשויה להיות מוגבלת, דבר שעשוי להשפיע על "בריאותו" של שוק הליסינג כולו. לפרטים נוספים אודות שוק ההחכרה ראו בסעיף 2.1 להלן.

1.6.10 <u>תנודות בשערי מטבע חוץ</u>

תוצאותיה של הקבוצה מושפעות מתנודות של מטבע השקל ביחס לדולר ארה"ב, אשר חלק ניכר מהוצאות החברה והוצאות QAS, ובפרט שכר עובדים, משולם במטבע זה. בהתאם עשויה להיות לתנודות כאמור השפעה על תוצאות החברות כאמור. נכון ליום 31 בדצמבר 2025, חל ייסוף של כ- 12.5% בשער החליפין של דולר ארה"ב אל מול השקל, ביחס ליום 31 בדצמבר 2024.

1.6.11 <u>עליית השכר הממוצע במשק ושכר המינימום</u>

עלייה בשכר הממוצע במשק ועלייה בשכר המינימום משפיעות על עלויות העסקת עובדים בקבוצה, בפרט על ידי QAS וכנפי תחזוקה, ובהתאם עלייה בשכר כאמור משפיעה במישרין על עלויות העסקת העובדים בחברות אלו ובהתאם על עלויותיהן התפעוליות. בהקשר זה יצוין כי הלחצים האינפלציוניים בישראל בשנים האחרונות, כמו גם סביבת ריבית גבוהה יחסית וגורמים נוספים, אשר ייצרו לחצים והביאו להעלאות שכר במשק הישראלי, הביאו גם להעלאות שכר אצל QAS וכנפי תחזוקה. ניכר כי גם בשנת 2025 נמשכה מגמה זו של העלאות שכר במשק הישראלי, וזאת לצד התחלת הורדת הריבית במשק הישראלי, כאשר לאחר תקופה ארוכה שבה הריבית עמדה על 4.5%, הוריד בנק ישראל בנובמבר 2025 ובינואר 2026 את הריבית, וזו הועמדה על 4% בהתאם להחלטה האחרונה. בכל הנוגע לשכר המינימום במשק, זה ממשיך לעלות והוא יעלה החל מחודש אפריל בשיעור של 3.3% בהשוואה לשכר המינימום הנוכחי[39].

---

[37] ראו בכתובת: https://assets.kpmg.com/content/dam/kpmgsites/ie/pdf/insights/aviation/Aviation_Leaders_Report_2026.pdf.coredownload.inline.pdf.

[38] ראו בכתובת: https://asianaviation.com/boc-aviation-adds-160-aircraft-to-orderbook/.

[39] ראו בכתובת: https://aci.org.il/news/minimum-wage-01042026b/.

פרק 2

גלובל כנפיים ליסינג בע"מ

2.1 **מידע כללי על תחום הפעילות**

2.1.1 קבוצת גלובל כנפיים ליסינג בע"מ (גלובל כנפיים ליסינג בע"מ, וביחד עם החברות המוחזקות על ידה, חברות ייעודיות שהיא מאחדת בדוחותיה הכספיים והנאמנויות אשר היא הנהנית על-פיהן, להלן: "**גלובל ליסינג**" או "**קבוצת גלובל ליסינג**"), עוסקת ברכישת מטוסי נוסעים מסחריים ומטוסי מטען והחכרתם לחברות תעופה בעולם ו/או מכירתם, כמפורט להלן. בעבר עסקה גלובל ליסינג גם במכירת חלקי חילוף של מספר מטוסים אשר הוחכרו על ידי גלובל ליסינג והגיעו לתום חייהם הכלכליים, כאשר מימוש יתרות המלאי הושלם במהלך שנת 2022, וכן החזיקה בין ספטמבר 2021 לפברואר 2025 בהשקעה בחברת התעופה הקפריסאית TUS Airways LTD (להלן: "**TUS**"), כאשר בפברואר 2025 השלימה את מכירת יתרת ההחזקות שהייתה לה ב-TUS.

2.1.2 כמו כן לגלובל ליסינג זכויות במגרש בשדה דב, המסווג כנדל"ן להשקעה ואשר בגינו נבעו לגלובל ליסינג זכויות ליח"ד בשלושה מתחמים. במהלך תקופת הדוח הושלמה מכירת זכויות גלובל ליסינג באחד מהמתחמים האמורים (במסגרת הליך פירוק שיתוף) כאשר גלובל ליסינג נותרה עם זכויותיה בשני המתחמים הנותרים. לפרטים ראו ביאור 9 לדוחות הכספיים.

2.1.3 מבנה תחום הליסינג והשינויים החלים בו

2.1.3.1 כאמור לעיל, גלובל ליסינג עוסקת ברכישת מטוסי נוסעים מסחריים ומטוסי מטען והחכרתם לחברות תעופה בעולם ו/או מכירתם, כמפורט להלן. עיקר פעילות גלובל ליסינג משתייכת לתחום של בעלות על ציוד תעופתי והחכרתו או מכירתו, בה גלובל ליסינג מתמקדת ב"חכירה תפעולית יבשה".

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

2.1.3.3 חלק מהחוכרים הינם חברות המעדיפות למכור את מטוסיהן ולחוכרם בחזרה (Sale & Lease-back) מטעמים שונים. השיקולים להעדפת חכירת מטוסים על פני רכישתם משתנים מחוכר לחוכר והעיקריים שבהם הינם: (א) מצב הנזילות ואפשרויות המימון של החוכר. כך למשל, העלאת שיעורי הריבית בעולם בשנים 2022-2023 (כאשר סביבת הריבית נותרה גבוהה גם בשנת 2024 והפחתות ריבית משמעותיות יותר נרשמו רק בשנת 2025) פגעה בזמינות של מקורות מימון ובגישת חברות התעופה למימון בנקאי, דבר שהופך את חלופת ההחכרה לאטרקטיבית וחשובה עוד יותר; (ב) שיקולים כלכליים, כגון: עלות הפעלה (דמי חכירה חודשיים) קבועה וידועה מראש; (ג) תקופת הפעלה של המטוס הרצויה לחוכר; (ד) נטרול סיכון ערך שיורי של המטוס; (ה) שיקולי מס; (ו) מבנה הון[1].

2.1.3.4 בנוסף, אם עד לפני שנתיים הלך וגדל אחוז המטוסים החדשים (מטוסים סילוניים מתוצרת מערבית) הנרכשים ישירות על-ידי חברות החכרה, בעוד שאחוז המטוסים הנרכשים ישירות על-ידי חברות תעופה הלך וקטן, מגמה אשר הובלה על ידי חברות מסוג Low cost, הרי שבשנתיים האחרונות חברות תעופה מסוימות, בוודאי הגדולות שבהן, מנצלות את יתרות המזומנים שצברו ואת חוסנן הכלכלי להגדיל את ההזמנות ישירות מהיצרן (מנגד, הדבר עשוי לייצר הזדמנויות חדשות לעסקאות Sale & Lease-back

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

בעתיד). עדיין, חברות ההחכרה, בדגש על הגדולות שבהן, מנסות להגדיל כל העת את חלקן בהזמנות הישירות מהיצרניות, כדי להמשיך את מנוע הצמיחה של כלי ה-Sale & Lease-back, בוודאי בכל הנוגע למטוסים צרי הגוף, שהינם סחירים יותר.

2.1.3.5 באשר לחלק המחכירים בפועל בשוק, במהלך תקופת משבר נגיף הקורונה כבר חצה שיעור המטוסים המוחכרים בשוק מתוך צי מטוסי הנוסעים העולמי (מטוסי סילון מתוצרת מערבית) את רף ה-50%, כאשר נכון לתחילת שנת 2025, בהתאם להערכות של KPMG, חלק המחכירים בשוק מתוך כלל המטוסים בעולם עמד על שיעור שנע בין 50% ל-55%[2].

2.1.3.6 בהסתכלות קדימה, ובהתאם להערכות בשוק, היקף שוק ליסינג המטוסים צפוי להמשיך ולצמוח בשנים הקרובות. התחזיות ביחס להיקפי שוק זה ותחזיות הצמיחה משתנות בין גופי המחקר השונים, כאשר הסולידיים שביניהם חוזים, למשל, שיעור צמיחה שנתי של 7.2% והגעה להיקף שוק של כ-274 מיליארד דולר בשנת 2030[3], או שיעור צמיחה שנתי של 7.35% והגעה להיקף שוק של כ-278 מיליארד דולר בשנת 2031[4]. גם לשיטת KPMG, למשל, יסודות ענף הליסינג נותרים איתנים בהסתכלות קדימה, כאשר ניתן להסתכל על הצפי של איירבוס להגדלת צי המטוסים בלמעלה מ-20 אלף מטוסים ב-20 השנים הקרובות, כדי לייצר הזדמנויות משמעותיות ארוכות טווח לענף הליסינג כאשר חלק הליסינג עומד על כ-50%, עם הערכה לצמיחה שנתית של כ-8%[5]. בעת הנוכחית, לצד האופטימיות הקיימת בשוק, ישנה דאגה מסוימת, וזאת בעיקר בשל חוסר האיזון שנוצר בין ההיצע לביקוש. ככלל, חוסר האיזון שנוצר בין ההיצע לביקוש ואשר הביא לעלייה ברווחיות ולעלייה בדמי החכירה היטיב עם המחכירים, ואולם ללא ייצור והגדלה עקבית של היצע המטוסים החדשים בשוק, הצמיחה עשויה להיות מוגבלת, דבר שעשוי להשפיע על "בריאותו" של שוק הליסינג כולו[6].

2.1.3.7 בכל הנוגע למספר המחכירים והתחרות בשוק ההחכרה, אם משבר נגיף הקורונה ולאחר מכן סביבת הריבית הגבוהה הביאו למגמת יציאה מהשוק של מחכירים מסוימים בדגש על אלו שמיקודם היה בפן הפיננסי בלבד, הרי שבשנים האחרונות נכנסו לשוק גם שחקנים חדשים אשר ראו בשינויים שאירעו בשוק התעופה כנקודת זמן נכונה לכניסה לתחום (בין השחקנים החדשים הבולטים ניתן למצוא כאלו המגיעים הן עם צוות הנהלה מנוסה והן עם יכולת כלכלית עצמאית[7], כאשר חלקם מגובים בקרנות השקעה פרטיות ובקרנות גידור[8]), ובשנה האחרונה ניכרת מגמה של זרימת הון משמעותי לשוק זה, וכניסת שחקנים חדשים ובעלי הון, לרבות משקיעים פיננסיים כגון חברות ביטוח. השחקנים בעלי ההון המשמעותי רואים בשוק הליסינג, בוודאי לאחר התמורות השונות בעולם התעופה והתחזקותו לאחר היציאה ממשבר נגיף הקורונה, כשוק אטרקטיבי ויציב לטווח הבינוני-ארוך, המבוסס על חוזים ארוכי טווח ותזרים מזומנים שוטף, ובולט לחיוב בעולם בו חוסר הוודאות בשווקים השונים הולך וגובר[9]. בנוסף, הורדת שיעורי הריבית מחזקת עוד יותר את האטרקטיביות של שוק הליסינג מחדש. בשוק

---

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

[3] ראו בכתובת: https://www.strategicmarketresearch.com/market-report/aircraft-leasing-market.

[4] ראו בכתובת: https://www.mordorintelligence.com/industry-reports/commercial-aircraft-leasing-market.

[5] ראו בכתובת: https://assets.kpmg.com/content/dam/kpmgsites/ie/pdf/insights/aviation/Aviation_Leaders_Report_2026.pdf.coredownload.inline.pdf

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

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

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

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

ניכרת מגמה של עלייה בהיקף המשקיעים האמריקאיים, כאשר העובדה כי המערכת הבנקאית בארה״ב ממשיכה להזרים כספים לשוק הליסינג, לצד הקלה ברגולציה האמריקאית בארה״ב, הביאו, בין היתר, לכך שמספר בנקים חדשים אמריקאיים הפכו להיות משקיעי הון בעסקאות ליסינג[10]. בנוסף, קבוצות שונות עוסקות בפיתוח מקורות מימון חדשים ומוצרי מימון והון שיהיו אטרקטיביים, בוודאי בסביבה בה שיעורי הריבית החלו לרדת. כניסת השחקנים החדשים וזרימת ההון לשוק מגבירה את התחרות, לרבות בסגמנט המטוסים בו מתמחה גלובל ליסינג.

נוסף על האמור לעיל, מגמת המיזוג בין המחכירים שהחלה בשנים האחרונות, נמשכה גם בשנת 2025 ומספר עסקאות רכישה ומיזוג התרחשו בשנה זו. שתיים מהדוגמאות העיקריות[11], כשמסתכלים על שחקנים בולטים בשוק ניתן לציין את רכישת Castlelake Aviation על ידי Avolon Holdings (אשר בעקבותיה גדל הצי של Avolon, לאותו מועד, ל-1,129 מטוסים[12]), ואת עסקת הענק, בהובלת SMBC Aviation Capital, לרכישת Air Lease תמורת כ-28.2 מיליארד דולר, עסקה אשר צפויה להיסגר במהלך שנת 2026 וליצור שחקן חדש עם צי ממוזג של כ-1,350 מטוסים, ובעיקר עם צבר הזמנות מהיצרן השני בגודלו[13]. מגמת המיזוגים נובעת הן מרצונן של חברות לשמור על כוחן התחרותי ומעמדן אל מול חברות התעופה והיצרנים ומעמד זה נשמר בין היתר באמצעות גודלן ; והן מהעובדה כי היות ואין בנמצא אפשרות לבצע הזמנות מיצרנים (בוודאי לא למטוסים שיימסרו בעתיד הקרוב), משתמשים מחכירים בחלופת הרכישה והמיזוג כדרך לגדול ולשמר את פורטופוליו המטוסים[14]. התחרות בשוק ומגמת המיזוגים הנמשכת דוחפת שחקנים קטנים להתמחות בעיקר בתחומים הדורשים מומחיות מסוימת, כגון תחום החכרת המנועים אשר מגיע לגבהים חדשים מבחינת ביקושים ושווי נכסים, מטוסים קטנים יותר המיועדים לפעילות פנים ארצית אזורית (Regional jet) ומטוסים באמצע/סוף החיים[15].

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

---

[10] ראו בכתובת: https://assets.kpmg.com/content/dam/kpmgsites/ie/pdf/insights/aviation/Aviation_Leaders_Report_2026.pdf.coredownload.inline.pdf.

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

[12] ראו בכתובת: https://www.avolon.aero/news/avolon-completes-castlelake-acquisition.

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

[14] ראו בכתובת: https://assets.kpmg.com/content/dam/kpmgsites/ie/pdf/insights/aviation/Aviation_Leaders_Report_2026.pdf.coredownload.inline.pdf.

[15] ראו בכתובת: https://assets.kpmg.com/content/dam/kpmgsites/ie/pdf/insights/aviation/Aviation_Leaders_Report_2026.pdf.coredownload.inline.pdf.

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

לפרטים נוספים אודות שוק התעופה ומגמות בשוק ובביקוש למטוסים, בדמי חכירה ובשווי מטוסים ראו סעיפים 1.6.5 ו-1.6.9 לעיל וסעיף 2.1.9 להלן.

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

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

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

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

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

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

2.1.4.4 לפרטים בדבר רגולציה בתחום איכות הסביבה, ראו סעיף 2.15 להלן.

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

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

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

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

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

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

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

2.1.6.2 כמו כן, לפרטים אודות תמורות בביקוש למטוסים ובדמי חכירה של מטוסים ראו בסעיף 1.6.9 לעיל.

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

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

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

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

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

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

החלופה העיקרית לחכירת מטוסים היא רכישתם על-ידי החוכר שהינו חברת התעופה המפעילה את המטוס. באופן כללי, במיוחד בשני העשורים האחרונים ולאור התרבות חברות Low cost רבות, קיימת

בעולם מגמה של מעבר מרכישה של צי המטוסים לחכירת מטוסים וכן מגמה של ביצוע עסקאות Sale & Lease-back, הן במועד הרכישה המקורית של המטוס והן לאחר מספר שנות הפעלה. השיקולים המכריעים של חברות התעופה בעניין זה הינם בעיקר נושאי מימון ונזילות. לפרטים נוספים ראו סעיפים 1.6.9 ו-2.1.1 לעיל.

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

בפלח השוק שאליו קבוצת גלובל ליסינג פונה, קיימת תחרות רבה כאשר מתחרותיה העיקריות הינן חברות בסדר גודל דומה או גדולות ממנה, הפועלות בעולם, מהן מספר חברות ענק עתירות הון וכן מוסדות מימון ובנקים. כאמור כאמור בסעיף 2.1.3.6 לעיל, בשנה שחלפה התעצמה התחרות, לרבות בפלח השוק אליו פונה גלובל ליסינג, בין היתר לאור כניסת שחקנים חדשים וזרימת הון משמעותית. אמנם, המחכירים הגדולים המשיכו למכור נתחים משמעותיים בשוק המשני, הגדילו את היצע המטוסים הנמכרים והיקף המטוסים שהוצעו למכירה בשוק המשני בשנה שחלפה ובתחילת שנת 2026 היה גדול מאוד (כאשר המוכרים מנצלים את הביקוש לרישום רווחי הון). מנגד, לשוק נכנסו כאמור לעיל שחקנים נוספים, ובצד זאת העובדה שהיצרניות ממשיכות להתקשות להדביק את קצב הייצור הנדרש ולהזרים לשוק יותר מטוסים חדשים, דחפה שחקנים, לרוב גדולים יותר אשר לא היו ממוקדים בשוק המשני, להתחרות גם על עסקאות בשוק זה. להיבטי התחרות ניתן לצרף גם חברות תעופה מסוימות, בוודאי החזקות ובעלות ההון והנזילות, אשר החלו רוכשות מטוסים שהיו בחכירה, חלף המשך החכרתם. ככל והמחכירים הגדולים יותר ימשיכו להזרים לשוק המשני עסקאות של מטוסים משומשים עם הסכמי חכירה בהיקפים גדולים הדבר ישמר את ההיצע ואולם ללא ייצור והגדלה עקבית של היצע המטוסים החדשים בשוק ובוודאי שמירה על חלק משמעותי של המחכירים ברכישת מטוסים חדשים, הדבר עשוי להעיב על השוק המשני ולהעצים את התחרות בו. אמנם וככלל, חוסר האיזון שנוצר בין ההיצע לביקוש ואשר הביא לעלייה ברווחיות ולעלייה בדמי החכירה היטיב עם המחכירים, אך ללא ייצור והגדלה עקבית של היצע המטוסים החדשים בשוק, הדבר עשוי כאמור לעיל, להעיב על השוק המשני ולהעצים את התחרות בו.

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

אין משמעות למיקומה הגיאוגרפי של גלובל ליסינג או של מתחרותיה.

2.2 **<u>מוצרים ושירותים</u>**

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

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

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

שימוש במנגנון התקשרות מיוחד זה מבוצע ממספר טעמים עיקריים: (א) הפרדה בין עסקאות המטוסים השונות ותיחום של כל מרכיבי העסקה תחת ישות משפטית אחת ונפרדת מן העסקאות האחרות של גלובל ליסינג (לעניין זה משמעות רבה במיוחד בנוגע לאפשרות לממן את המטוס במימון Non Recourse שהמימון להן ניתן לישות המשפטית הנפרדת ולא לגלובל ליסינג); (ב) שיקולי "דגל נוחות" - בעלות זרה במטוסים נוחה יותר ומתאימה יותר לביצוען של העסקאות מול חוכרים זרים והפעלת המטוסים על ידם במדינות שונות ברחבי העולם; (ג) לגבי מטוסים המופעלים בארה"ב - הרגולציה הפדראלית בארה"ב אינה מאפשרת רישום כלי טיס בארה"ב מקום שבעליו אינו אזרח ארה"ב; וכן - (ד) אמנת קייפטאון (ראה סעיף 2.1.5.3 לעיל) אשר אושררה רק בחלק ממדינות העולם ואשר לקבוצה אינטרס לבצע עסקאות אשר מקבלות הגנה מתוקף האמנה כאמור.

כל עסקה של רכישת מטוס והחכרתו בנויה משלושה נדבכים עיקריים:

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

(ב) איתור חוכר מתאים;

(ג) איתור מקורות מימון לרכישת המטוס.

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

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

2.2.2 <u>תנאי החכירה</u>

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

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

(ב) נכון למועד פרסום הדו"ח, בכל ההסכמים, דמי החכירה הינם קבועים, על בסיס תקופתי והם משולמים מראש באופן חודשי.

(ג) ככלל, דמי החכירה הקבועים בהסכם החכירה וכל תשלום אחר לפי הסכם החכירה הינם בסכום "נטו"; היינו, מיסים, הוצאות ותשלומים אחרים הנדרשים בגין ביצוע תשלום דמי החכירה

לקבוצת גלובל ליסינג מגולמים ואינם מופחתים מדמי החכירה. בהקשר זה, החוכר מתחייב לשפות את גלובל ליסינג בגין כל חבות או הוצאת מס אשר תיגרם לגלובל ליסינג בגין תשלומים ו/או הוצאות אלו אשר יושתו עליה.

(ד) החוכר הוא שמחוייב לשאת בכל העלויות וההוצאות הנדרשות בקשר עם הפעלת ו/או השימוש במטוס (ובכלל זה, לבטח את המטוס בכל סוגי הביטוח המקובלים[18] על-פי התנאים שנקבעים בהסכם החכירה עימו כשהמחכיר ו/או הגוף המממן הינם המוטבים (Loss Payee) בפוליסת הביטוח) וכן לשאת בכל הסיכונים בקשר עם ההפעלה והשימוש במטוס החל ממועד המסירה ועד למועד החזרתו אל גלובל ליסינג.

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

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

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

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

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

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

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

---

[18] לאורך שנים, נוסף על הביטוחים שעל החוכר לערוך, הייתה רוכשת גלובל ליסינג, בדרך כלל, ביטוח מסוג "רובד מותנה" (Contingent), וזאת כהגנה נוספת לגלובל ליסינג במקרים בהם יתברר, כי הביטוחים הנדרשים על-פי הסכם החכירה אותם רכש החוכר, או היה צריך לרכוש, לא מכסים בפועל את גלובל ליסינג. בהקשר זה יצוין כי לאור טיבו של רובד זה כהגנה נוספת בלבד, מחד, ובשים לב לשינויים ולעלויות המאמירות בשוק הביטוח כמו גם טיבם וחוזקם הכלכלי של החוכרים הקיימים ואזורי הפעלת המטוסים על ידם, מאידך, החל מסוף שנת 2023 חדלה גלובל ליסינג לרכוש רובד זה ביחס למטוסים שבצי, כאשר היא תמשיך בבחינת הנושא כל העת בהתאם להתפתחויות.

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

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

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

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

(טז) בחלק מהסכמי החכירה נדרש החוכר להפקיד בידי גלובל ליסינג כספים שישמשו כרזרבות לשיפוץ המטוס, על רכיביו, במהלך תקופת החכירה (לעיתים חלף כספי רזרבות מעמיד החוכר בידי קבוצת גלובל ליסינג מכתבי אשראי). בהתאם לכך, החוכר מפקיד מידי חודש בידי המחכיר כספים (כפונקציה של שעות הטיסה ומספר הנחיתות שביצע המטוס במהלך תקופה קלנדרית מסוימת ובהתאם לתעריף שנקבע בהסכם, ו/או לפי סכום קבוע לחודש שנקבע בהסכם). לאחר ביצוע עבודות השיפוץ ברכיב הרלוונטי, משוחררים הכספים שנצברו אצל המחכיר בגין אותו פריט בגובה עלות השיפוץ ולא יותר מהסכום שנצבר בגין הרכיב הספציפי (כך שהעלות העודפת, אם ישנה, חלה על החוכר). עם זאת, קיימות לעיתים הוראות בהסכם לפיהן גלובל ליסינג משתתפת בחלק מהעלות הנוספת כאמור, אם ישנה. ההפקדות של הרזרבות הנ״ל בידי גלובל ליסינג כלולות בדוחותיה הכספים בהתחייבויות לזמן ארוך או זמן קצר, בהתאם לעניין (ראו ביאור 14 לדוחות הכספיים). ככל שקיימת בסוף תקופת החכירה יתרת כספי רזרבות בלתי מנוצלת, היא נותרת בידי קבוצת גלובל ליסינג. נכון למועד פרסום הדו״ח, כוללים הסכם ההחכרה של גוף מטוס האיירבוס 330-300 והסכם ההחכרה של מטוס הבואינג 800-737 מנגנון של תשלום רזרבות על ידי החוכר. הסכמי ההחכרה של מטוס האיירבוס 330-200 ומטוס האיירבוס 320-200 כוללים מנגנון של התחשבנות כספית בתום תקופת ההחכרה ביחס למצב המטוס בתחילת תקופת ההחכרה[20]. כמו כן, בכל הנוגע למקרים של שיפוץ המטוס, על רכיביו, קיימות לעיתים הוראות בהסכם לפיהן קבוצת גלובל ליסינג משתתפת בחלק מעלות השיפוץ

---

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

[20] (א) בכל הנוגע למטוס האיירבוס 320-200, במסגרת רכישת עסקה זו נוכתה ממחיר העסקה יתרת הרזרבות שנותרה מתוך הרזרבות ששולמו על ידי החוכרת במסגרת תקופת החכירה המקורית של המטוס על ידה (בתקופת החכירה הנוכחית שונה המנגנון והחוכרת אינה משלמת עוד רזרבות) כאשר גלובל ליסינג מחויבת בהשבת יתרה זו לחוכרת במועדי השיפוצים המתאימים. לפרטים נוספים ראו ביאור 10ד(3) לדוחות הכספיים; (ב) בכל הנוגע למנועי מטוס האיירבוס 330-200, מנועים אלו משוייכים לתוכנית תמיכה שוטפת אותה מציע יצרן המנועים לחברות תעופה, כנגד תשלומים חודשיים ליצרן המנועים. לפרטים נוספים ראו ביאור 16ד(2) לדוחות הכספיים.

(נוסף על השבת כספי רזרבות הרלוונטיים, ככל וישנם) וזאת בשים לב ובהתאם למצב המטוס במועד תחילת החכרתו לחוכר, והוראה שכזו קיימת בהסכם ההחכרה של מטוס הבואינג 737-800.

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

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

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

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

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

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

2.3 **<u>לקוחות</u>**

2.3.1 <u>להלן סטטוס מטוסי גלובל ליסינג ולקוחותיה למועד פרסום הדו"ח</u>:

2.3.1.1 **מטוס איירבוס 200-330:** מטוס, משנת ייצור 2012, אשר הוחכר מחדש בחודש אוקטובר 2023 לחברת התעופה הספרדית Iberia ((חלק מקבוצת IAG), אשר הייתה בעבר לקוח של גלובל ליסינג. הסכם החכירה של מטוס זה הינו עד למחצית השנייה של שנת 2028, כאשר לחוכרת האופציה להאריך את חכירת המטוס עד למחצית הראשונה לשנת 2030. לפרטים נוספים אודות מטוס זה, לרבות עסקת ההחכרה כאמור והמימון שניטל בגין המטוס, ראו ביאורים 16ד ו-12ג(3) לדוחות הכספיים. הכנסות גלובל ליסינג מ- Iberia בשנת 2025 היוו כ-38.5% מהכנסות גלובל ליסינג מלקוחותיה.

2.3.1.2 **גוף מטוס איירבוס 300-330:** גוף מטוס, משנת ייצור 2000, המוחכר (במסגרת מיזם משותף עם גוף שהינו הבעלים של מנועי המטוס) לחברת התעופה הסקנדינבית Sunclass Airlines. בהתאם להודעה שקיבלה גלובל ליסינג מהחוכרת הנוכחית הסכם החכירה צפוי להסתיים בחודש יוני 2026. לפרטים נוספים ראו ביאור 10ד(5) לדוחות הכספיים. הכנסות גלובל ליסינג מ- Sunclass Airlines בשנת 2025 היוו כ-17% מהכנסות גלובל ליסינג מלקוחותיה. לפרטים נוספים אודות מכתב כוונות בו התקשרה גלובל ליסינג עם לקוח חדש באירופה, להחכרת המטוס מחדש לתקופה של כ-3 שנים עם סיום החכרתו ל- Sunclass Airlines, ראו ביאור 10ד(5) לדוחות הכספיים.

2.3.1.3 **מטוס איירבוס 200-320**: מטוס, משנת ייצור 2014, אשר גלובל ליסינג השלימה את עסקת רכישתו, יחד עם הסכם החכרתו לחברת התעופה המקסיקנית Volaris, בסוף חודש מאי 2025. הסכם החכירה של מטוס זה הינו עד לתקופה המסתיימת ברבעון הראשון לשנת 2028. לפרטים נוספים אודות מטוס זה,

לרבות עסקת ההחכרה כאמור והמימון שניטל בגין המטוס, ראו ביאורים 10ד(3) ו-12ג(4) לדוחות הכספיים. הכנסות גלובל ליסינג מ- Volaris בשנת 2025 היוו כ-17.5% מהכנסות גלובל ליסינג מלקוחותיה.

2.3.1.4 **מטוס בואינג 800-737**: מטוס, משנת ייצור 2014, אשר גלובל ליסינג השלימה את עסקת רכישתו, יחד עם הסכם החכרתו לחברת התעופה הדרום קוריאנית Eastar Jet, בתחילת חודש פברואר 2026. הסכם החכירה של מטוס זה הינו עד לתקופה המסתיימת ברבעון הרביעי לשנת 2029. לפרטים נוספים אודות מטוס זה, לרבות עסקת ההחכרה כאמור והמימון שניטל בגין המטוס, ראו ביאורים 10ד(4) ו-12ג(5) לדוחות הכספיים.

2.3.2 <u>להלן פרטים אודות מטוסים שנמכרו במהלך תקופת הדו"ח</u>:

2.3.2.1 ברבעון השני לשנת 2025 השלימה גלובל ליסינג עסקאות למכירת הזכויות בשני מטוסים מסוג איירבוס 220-100, משנת ייצור 2018, המוחכרים לחברת התעופה האמריקאית Delta Air Lines, עם הסכמי החכרתם. לפרטים נוספים אודות עסקאות מכירה אלו, פירעון המימון בגין המטוסים, רווחי ההון והתזרים כתוצאה מהמכירות האמורות ראו ביאורים 10ד(1) ו-12ג(2) לדוחות הכספיים. הכנסות גלובל ליסינג מ- Delta Air Lines בשנת 2025 היוו כ-27% מהכנסות גלובל ליסינג מלקוחותיה.

2.4 **<u>שיווק והפצה</u>**

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

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

2.5 **<u>תחרות</u>**

שוק החכרת המטוסים הינו שוק מבוזר יחסית ובעולם קיימות עשרות עד מאות בודדות חברות העוסקות בהחכרת מטוסים, מהן מספר חברות ענק עתירות הון וכן מוסדות מימון ובנקים (כאמור בסעיף 2.1.3.7 לעיל, Cirium זיהתה שוק של 190 שחקנים בשוק ההחכרה נכון לפברואר 2025). אם לפני קצת יותר מעשר שנים היו שלושה מחכירים גדולים אשר היוו למעשה כ-70% משוק החכרת המטוסים, הרי שמספר זה ירד עם השנים וזאת לאור כניסת שחקנים רבים לשוק. יחד עם זאת, לאחר יציאת וכניסת שחקנים ומיזוגים שהתרחשו בשוק, מחד, וגידול בשוק מאידך ממנו נהנו המחכירים הגדולים, גדל חלקם של המחכירים הגדולים בשוק, וגודלם וחלקם בשוק של 5 המחכירים הגדולים בעולם גדל משמעותית[21]. כאמור בסעיף 2.1.3.7 לעיל, בהתאם לנתונים שפורסמו על ידי Cirium, בפברואר 2025, הרי ש-12 מחכירים החזיקו לאותו מועד כ-50% מהמטוסים המוחכרים, בעוד 61 מחכירים החזיקו בכ-90% מהמטוסים המוחכרים. בהתאם לנתוני Ciruim לתחילת שנת 2026, ישנם יותר מ-30 מחכירים המחזיקים ב-100 מטוסים ומעלה כאשר 20 מתוכם מחזיקים 200 מטוסים ומעלה ורק 12 מהם החזיקו 300 מטוסים ומעלה. בהסתכלות על אותם 30 מחכירים ראשונים מבחינת גודל צי, לחלק ניכר מהם אין

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

כלל הזמנות חדשות מהיצרניות[22]. נוסף על אותם מחכירים המחזיקים בלמעלה מ-100 מטוסים, קיימים בתחום הפעילות חברות רבות אשר מחכירות ומממנות, כל אחת, מספר מצומצם יותר של מטוסים[23], וישנם גם שחקנים המחזיקים מספר קטן יותר של מטוסים כגון גלובל ליסינג. בהקשר זה יצוין כי החזקה כאמור לעיל מתייחסת הן למטוסים שהינם בבעלות חברת ההחכרה והן מטוסים המנוהלים על ידה בעבור אחרים, כאשר בשנים האחרונות נכנסו לשוק גופים לא מעטים הממוקדים בניהול נכסים בלבד, והינם מנהלים הנכסים בעבור משקיעים (משקיע בודד או קבוצת משקיעים).

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

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

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

לפרטים נוספים בקשר עם השינויים בתחום הפעילות והתחרות בה ראו סעיפים 2.1.4.6 ו-2.1.9 לעיל.

2.6 **<u>צבר הזמנות</u>**

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

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

[22] ראו בכתובת: https://assets.kpmg.com/content/dam/kpmgsites/ie/pdf/insights/aviation/Aviation_Leaders_Report_2026.pdf.coredownload.inline.pdf.

[23] ראו בכתובת: https://www.airfinancejournal.com/.

[24] ראו בכתובת: https://www.mototok.com/blog/top-10-aircraft-leasing-companies .

נכון למועד פרסום הדו"ח (ראו הערה) של גלובל ליסינג (פורסם ביום 20 במרץ 2026), הסתכמו תקבולים אלו (ראו הערה) בסך של 21,378 אלפי דולר. להלן פירוט לפי תקופות:

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

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

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

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

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

2.7 **<u>עונתיות</u>**

הכנסות גלובל ליסינג אינן מושפעות מעונתיות.

2.8 **<u>כושר ייצור</u>**

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

2.9 **<u>רכוש קבוע</u>**

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

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

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

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

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

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

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

למדיניות החשבונאית של גלובל ליסינג בדבר הפחתת עלות המטוסים ולשיעור הפחת המנוכה בגין אלו, ראו ביאורים 2יא(2) ו-10ו לדוחות הכספיים. לפרטים בדבר עלותם ויתרת עלותם המופחתת של מטוסי גלובל ליסינג, ראו ביאור 10ג לדוחות הכספיים.

באשר לביצוע הערכות שווי לבחינת סכום בר השבה של מטוסים בצי בתקופת הדוח, ביום 30 בספטמבר 2025 בחנה גלובל ליסינג את סכום בר ההשבה של מטוס האיירבוס 200-330. יצוין כי ליום 31 בדצמבר 2025 לא זוהו סימנים לאפשרות של ירידת ערך בשווי מטוסי גלובל ליסינג לאותו מועד. לפרטים נוספים ראו ביאור 10ו לדוחות הכספיים.

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

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

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

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

2.10 **<u>הון אנושי</u>**

2.10.1 גלובל ליסינג אינה מעסיקה עובדים ושירותי ההנהלה והניהול הנדרשים לצורך פעילותה מסופקים לה על-ידי החברה במסגרת הסכם למתן שירותי ניהול הקיים ביניהן. לפרטים אודות הסכם הניהול (אשר הוארך מחדש לתקופה של שלוש (3) שנים עד לתום חודש אוקטובר 2026) ראו ביאור 21ד לדוחות הכספיים.

2.10.2 החל מסוף דצמבר 2024 מקבלת גלובל ליסינג שירותי יו"ר דירקטוריון ממר נמרוד בורוביץ. לפרטים ראו ביאור 21ג(2) לדוחות הכספיים.

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

2.10.4 לגלובל ליסינג תלות מהותית במנכ"ל גלובל ליסינג, מר סידני סלסקי.

2.10.5 לפרטים בדבר גמול לדירקטורים בגלובל ליסינג, ראו ביאור 21ג(2) לדוחות הכספיים.

2.11 **<u>ספקים</u>**

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

2.12 **<u>הון חוזר</u>**

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

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

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

2.13 **<u>מימון</u>**

2.13.1 <u>כללי</u>

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

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

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

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

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

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

לגלובל ליסינג תשקיף מדף בתוקף נושא תאריך 12 במאי 2023, אשר תוקפו המקורי הוארך בשנה נוספת עד ל-11 במאי 2026, אשר מאפשר לגלובל ליסינג הנפקת ניירות ערך נוספים עד למועד האמור. גלובל ליסינג פנתה לרשות ניירות ערך והגישה בקשה לקבלת היתר לתשקיף מדף חדש.

2.13.2 <u>אגרות חוב; דירוג</u>

לפרטים בקשר לאגרות החוב של גלובל ליסינג ולדירוג ראו ביאור 13 לדוחות הכספיים.

2.13.3 פרטים בדבר הלוואות

(א) **להלן פרטים בדבר ההלוואות אשר הועמדו לגלובל ליסינג (לא כולל אגרות חוב (סדרה ב' וסדרה ג') כמפורט לעיל) נכון ליום 31 בדצמבר 2025 (מטבע האשראי של כל ההלוואות להלן הינו בדולר ארה"ב):**

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

(1) שיעור הריבית המשוקלל בהלוואות אלו ליום 31 בדצמבר 2025 וליום פרסום הדוח של גלובל ליסינג (20 במרץ 2026) הינו כ-6.85% וכ-6.67% לשנה, בהתאמה.

(2) ההלוואה המוצגת בשורה זו הינה הלוואה אשר ניטלה בחודש דצמבר 2023 בגין המטוס המוחכר לחברת Iberia עד לתום תקופת החכירה של המטוס. לפרטים נוספים אודות הלוואה זו ראו ביאור 12ג(3) לדוחות הכספיים.

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

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

(5) מטוס זה נרכש לאחר תאריך הדוח.

בכל הנוגע להלוואות הקיימות של גלובל ליסינג למועד הדוח ולמועד פרסומו, אלו לא כוללות מחויבות לעמידה באמות מידה פיננסיות (covenanats), כאשר נכון למועד זה גלובל ליסינג עומדת בכל ההסכמות והתניות אחרות כלפי הבנקים ולא התקיימו תנאים המקימים עילה להעמדת ההלוואות לפירעון מיידי. לפרטים נוספים בדבר הלוואות שנטלה גלובל ליסינג, ראו ביאור 12 לדוחות הכספיים.

(ב) **להלן פרטים בדבר תזרים עתידי מהכנסות דמי חכירה מהחכרת מטוסים המוחכרים הקיימים של גלובל ליסינג בניכוי פרעון הלוואות אשר הועמדו לגלובל ליסינג (באלפי דולר) (כולל אגרות החוב (סדרה ג'))[25], נכון למועד הסמוך למועד פרסום הדוח על ידי גלובל ליסינג (20 במרץ 2026), לפי התקופות המפורטות להלן:**

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

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

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

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

(4) בטבלה זו, המונח "הלוואות" כולל, בין היתר, גם את ההלוואה שהתקבלה על ידי גלובל ליסינג לאחר תאריך הדוח למימון רכישת מטוס בואינג 800-737 כאמור בביאור 12ג(4) דוחות הכספיים וגם את אגרות החוב (סדרה ג') שהנפיקה גלובל ליסינג. טבלה זו לא כוללת השפעת משיכת מסגרות אשראי קיימות כמפורט בסעיף 2.13.6 להלן.

(5) למועד פרסום הדוח, כלל ההלוואות כאמור הינן הלוואות בריבית קבועה למעט ההלוואה למימון רכישת מטוס בואינג 800-737 כאמור לעיל, אשר הינה בריבית משתנה. הנתונים בדבר היקף פירעונות הריבית החזויים מבוססים על רמת הריבית הנהוגה סמוך למועד פרסום הדו"ח על ידי גלובל ליסינג כאשר מטבע הדברים, שיעורי ריבית אלו עשויים להשתנות ולהשפיע על היקף הצפוי של פירעונות הריבית בגין ההלוואה שהינה בריבית משתנה. לפרטים אודות תנודות בשערי הריבית ראו בסעיף 1.6.4 לעיל.

יצוין, כי הנתונים הנוגעים לתקבולים הצפויים מדמי החכירה בתקופות לעיל וכמפורט בטבלה, מבוססים על הסכמי חכירה בין גלובל ליסינג לבין החוכרים. בהתאם, מדובר במידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך, ולאור האמור, אין ודאות, כי המידע הנ"ל אכן יתממש בפועל וזאת בין היתר, בשל התרחשותם של אירועים כדוגמת ביטול הסכמי החכירה לפני הגיעם לסיום, הפרת הסכמים אלה על-ידי החוכרים או שינויים בדמי החכירה על-פי הסכמי חכירה אלו (או התקשרות בהסכמי חכירה חלופיים בדמי חכירה נמוכים יותר במקרה של ביטול הסכמים קיימים), וזאת מבלי לגרוע מאפשרות התקיימותם של יתר גורמי הסיכון המפורטים בסעיף 6 להלן. הערכות גלובל ליסינג בדבר יכולתה לפרוע את הלוואות הבלון באמצעות תמורה ממימוש המטוסים וכן קבלת הלוואות חדשות, הינה מידע צופה פני עתיד, כהגדרתו בחוק ניירות ערך, אשר מבוססת על האומדנים המקובלים בשוק למחירים עתידיים של מטוסים וכן יכולת גלובל ליסינג לקבל הלוואות בעתיד, בהתאמה.

[25] לפרטים בדבר יתרת מועדי פירעון אגרות החוב קרן וריבית (סדרה ג') של גלובל ליסינג ראו ביאור 13 לדוחות הכספיים. בהקשר זה יצוין כי אגרות החוב (סדרה ג') של גלובל ליסינג אינן מובטחות בבטוחה כלשהי או בעסקה ספציפית.

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

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

לפרטים בדבר מגבלות והתחייבויות שנטלה גלובל ליסינג כלפי מחזיקי אגרות החוב (סדרה ג') שהנפיקה גלובל ליסינג, ראה ביאור 13 לדוחות הכספיים.

2.13.5 <u>גיוס ממקורות נוספים</u>

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

לפרטים אודות התקשרות גלובל ליסינג בהסכם השקעה מהותית עם קבוצת שלמה אשר נחתם לאחר תאריך הדוח, ביום 29 במרץ, 2026, ואשר השלמתו כפופה להתקיימותם של תנאים מתלים, ראו ביאור 22ד לדוחות הכספיים.

2.13.6 <u>מסגרות אשראי</u>

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

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

לגלובל ליסינג נכסים הניתנים לשימוש כבטחונות לאשראי נוסף. נכסים אלה כוללים בעיקר גוף מטוס (איירבוס 300-330) המוחכר לחברת תעופה בסקנדינביה, נכס הנדל"ן שבבעלות גלובל ליסינג בשדה דב, וכן יתרות מזומנים ופקדונות בבנקים. לפירוט לעניין נכסים שאינם משועבדים, ראו ביאור 10ז לדוחות הכספיים.

2.14 **<u>מיסוי</u>**

לפרטים לרבות ביחס לשומות סופיות של גלובל ליסינג ראו ביאור 15 לדוחות הכספיים.

2.15 **<u>איכות הסביבה</u>**

בעולם, לרבות בישראל, קיימות מגבלות שונות על הפעילות התעופתית שמטרתן לצמצם ולהגביל את מפגעי הרעש ופליטת גזים מפעילות תעופה. בכל הנוגע להיבטי רעש, בשדות תעופה שונים בעולם קיימות הגבלות לגבי זמני ההמראה והנחיתה של מטוסים. כמו כן, האיחוד האירופי אימץ תקנות ספציפיות

(Regulation (EU) No 598/2014) הנוגעות למגבלות תפעול הנוגעות לרעש ממטוסים. כפועל יוצא, בארצות מסוימות קיימות תקנות בדבר איסור על הפעלת מטוסים שאינם עומדים במגבלות הנ"ל. בשנת 2019, למשל, החליט האיחוד האירופי על ה-"European Green Deal", שמטרתה הפיכת אירופה לירוקה יותר, בין היתר תוך צמצום השימוש בגורמים מזהמים (לדוגמת פליטת גזים מפעילות תעופה)[27], ואשר צפויה להשפיע גם על חברות התעופה בצורך להפוך את פעילותן ל"ירוקה" יותר. מגבלות אלה עלולות לפגוע ביכולת למכור ולהחכיר מחדש מטוסים (בעיקר ישנים) הנמצאים ברשות קבוצת גלובל ליסינג או לחייב השקעות נוספות בהתאמתם למגבלות, או להביא להכבדה בעלויות חברות התעופה הפועלות בשוק. עלות השקעות אלו, אם תהיינה, נחלקת ברוב המקרים בין החוכרים לגלובל ליסינג בהתאם להסכמים שביניהן. לפרטים בדבר מגבלות רעש ואיכות הסביבה כסיכון ענפי, ראו סעיף 6.6.2.3 להלן.

2.16 **<u>הסכמים מהותיים</u>**

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

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

2.16.3 הסכם הניהול בין גלובל ליסינג לבין החברה. לפרטים ראו ביאור 21ד לדוחות הכספיים.

2.16.4 התחייבות גלובל ליסינג למתן שיפוי וביטוח לנושאי משרה. לפרטים ראו ביאור 21ה לדוחות הכספיים.

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

2.16.6 לפרטים אודות התקשרות גלובל ליסינג בהסכם השקעה מהותית עם קבוצת שלמה וחבירת האחרונה לחברה לשליטה משותפת בגלובל ליסינג, בהתאם להסכם שנחתם לאחר תאריך הדוח, ביום 29 במרץ, 2026, ואשר השלמתו כפופה להתקיימותם של תנאים מתלים, ראו ביאור 22ד לדוחות הכספיים.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

בהקשר זה יצוין כי יתרת המזומנים הנוכחית של גלובל ליסינג למועד פרסום הדוח על ידה (20 במרץ 2026), ולאחר שמביאים בחשבון את מתכונת עסקיה הנוכחית לרבות התחייבויות עתידיות בקשר עם צי המטוסים הקיים (דוגמת השבת הפקדות חוכרים בעת ביצוע שיפוצים) והותרת כרית מזומנים מינימאלית בקופה, מאפשרת לגלובל ליסינג ביצוע עסקאות רכישת מטוסים בהיקף משוער כולל של כ-75 מיליון דולר (זאת בהנחה של ביצוע עסקאות שכאלו תוך נטילת רכיב של מימון בנקאי בגין העסקה בשיעורי מימון דומים לעסקאות הרכישה אותן ביצעה ומבצעת גלובל ליסינג מעת לעת), המשקף סדר גודל של שלושה (3) מטוסים בהתאם לפלח השוק אליו מכוונת גלובל ליסינג, כאשר בכוונת גלובל ליסינג לפעול לביצוע עסקאות כאמור בשנה הקרובה. כאמור בסעיף 2.13.5 לעיל, המשך הרחבת צי המטוסים מעבר לאמור לעיל (קרי השימוש ביתרות הנוכחיות) ידרוש גיוס נוסף לשם מימון רכיב ההון העצמי בעסקאות נוספות אלו, וגלובל ליסינג בוחנת אפשרויות לגיוסי הון נוספים, ממקורות הון עצמי ו/או חוב במטרה לתמוך בכך, והכול בכפוף ובהתאם לצרכים, לתנאי השוק, לעלויות המימון ולשיקולי כדאיות כלכלית.

להשלמת התמונה יצוין כי כחלק מהבחינה המבוצעת לאיתור עסקאות חדשות כאמור לעיל, המבוססת על יכולות גלובל ליסינג הקיימות לרבות מוניטין גלובל ליסינג בקרב המחכירים והגופים הפעולים בשוק, בוחנת גלובל ליסינג גם מתווים ומודלי השקעה ורכישת מטוסים נוספים הנפוצים בשוק הליסינג, דוגמת רכישת זכויות בקרנות המשקיעות במטוסים או בפורטפוליו של מטוסים המוחכרים ללקוחות שונים. בנוסף, במסגרת הליכי איתור העסקאות בוחנת ומקיימת גלובל ליסינג מעת לעת שיתופי פעולה עם חברות ליסינג, גופי ניהול הפועלים בשוק וגופים פיננסיים נוספים, לצורך הגשת הצעות וביצוע עסקאות משותפות וזאת במטרה להגדיל את היקף הפעילות, לפזר סיכונים ולנצל יתרונות יחסיים בגישה לעסקאות, מימונם וניהולן. במקביל, גלובל ליסינג הינה בשלבים ראשוניים של בחינת כניסה לתחום החכרת מנועים (הדומה באופיו לתחום הראשי של החכרת מטוסים), בעצמה ו/או עם אחרים,

בדגש על סוגי המנועים המשמשים מטוסים צרי גוף, וזאת כנדבך משלים לפעילות הליבה של החכרת המטוסים, תוך ניצול סינרגיות מימוניות, ניהוליות ומסחריות.

לפרטים אודות התקשרות גלובל ליסינג בהסכם השקעה מהותית עם קבוצת שלמה וחבירת האחרונה לחברה לשליטה משותפת בגלובל ליסינג, בהתאם להסכם שנחתם לאחר תאריך הדוח, ביום 29 במרץ, 2026, ואשר השלמתו כפופה להתקיימותם של תנאים מתלים, ראו ביאור 22ד לדוחות הכספיים.

3. שירותי תחזוקה בתחום התעופה הצבאית

3.1 **<u>כללי</u>**

3.1.1 כנפי תחזוקה הינה שותפות מוגבלת שהוקמה בשנת 2005, אשר החברה מחזיקה בכל הזכויות בה, במישרין ובעקיפין. החברה הינה שותפה מוגבלת בכנפי תחזוקה כאשר השותפה הכללית, כנפי תחזוקה (2005) בע"מ, מוחזקת במלואה על ידי החברה.

3.1.2 עיקר פעילותה של כנפי תחזוקה הינו במתן שירותי תחזוקה למטוסי חיל האוויר, והיא עצמה אינה פועלת בתחום התעופה האזרחית. כמו כן, במהלך תקופת הדוח, בחודש ספטמבר 2025, רכשה כנפי תחזוקה את מלוא הון המניות של חברת אלבטרוס א.ד מכלולים תעופתיים בע"מ (להלן: "**אלבטרוס**"). לפרטים נוספים ראו בסעיף 3.15 להלן.

3.2 **<u>מידע כללי על תחום הפעילות</u>**

3.2.1 <u>מבנה תחום הפעילות והשינויים החלים בו</u>

3.2.1.1 כמפורט בסעיפים 1.1 ו-3.1.2 לעיל, עיקר פעילותה של כנפי תחזוקה הינו במתן שירותי תחזוקה למטוסי חיל האוויר. נכון למועד זה השירותים אותם מספקת כנפי תחזוקה הינם בשני פרויקטים עיקריים, אשר בשניהם מעניקה כנפי תחזוקה את השירותים כקבלן משנה של התעשייה האווירית לישראל בע"מ (להלן: "**התעשייה האווירית**" או "**תע"א**"). כנפי תחזוקה מתמחה בביצוע עבודות התחזוקה הנדרשות בפרויקטים השונים, אך אינה עוסקת או מתמחה בכל הנוגע להיבטי לוגיסטיקה ואספקה בפרויקטים אלו.

3.2.1.2 הפרויקט הראשון הינו פרויקט הלביא, במסגרתו מעניקה כנפי תחזוקה שירותי תחזוקה בבסיס חיל האוויר בדרום הארץ למטוסים לאימון מתקדם מדגם M-346I (יצרן Alenia Aermacchi- כיום Leonardo) (מטוסי לביא). ההסכם בקשר עם פרויקט זה, הינו לתקופה של 23.5 שנים (עד לתום שנת 2035). לפרטים אודות הסכם זה ראו סעיף 3.14.1 להלן.

3.2.1.3 הפרויקט השני הינו פרויקט כנף תובלה, במסגרתו מבצעת כנפי תחזוקה עבודות תחזוקה למטוסי תובלה בבסיס נוסף של חיל האוויר בדרום הארץ. תוקפו של החוזה של משרד הביטחון אל מול התע"א (כפי שהוארך במהלך שנת 2023) הינו עד לתום 2026, כאשר תוקף ההסכם בין השותפות ותע"א הינו גב אל גב גם כן (עד לתום 2026). לפרטים אודות הסכם זה ראו סעיף 3.14.2 להלן.

3.2.1.4 במהלך חודש יוני 2021 החלה השותפות, ולאחר שזכתה במכרז, בפרויקט לביצוע התקנות אוויונית במטוסי קרב של חיל האוויר (פרויקט המתבצע בבסיס חיל האוויר בצפון הארץ, בסיס בו לא הייתה עד למועד הזכיה פעילות של כנפי תחזוקה), כקבלן ראשי של משרד הביטחון. פרויקט זה הוארך ובהתאם להארכה מועד סיומו נקבע לסוף מרץ 2026. במהלך חודש פברואר 2026 הופץ על ידי משרד הביטחון מכרז חדש להמשך הפעלת פרויקט זה בתוספת תכולות עבודה נוספות שעיקרן ביקורות במטוסי הקרב האמורים, והשותפות הגישה הצעתה למכרז זה אך למועד זה טרם פורסמו תוצאותיו. לפרטים אודות פרויקט זה ראו סעיף 3.14.3 להלן.

3.2.1.5 כן יצוין כי לשותפות ניסיון של כ-15 שנים בעבודות תחזוקה למטוסי העיט של חיל האוויר (מטוס זה הוחלף על ידי מטוס הלביא, ראו סעיף 3.2.1.2 לעיל), עבודות שהסתיימו לחלוטין במהלך שנת 2020.

3.2.1.6 לכנפי תחזוקה פוטנציאל להתחרות על פרויקטים דומים בעתיד והיא פועלת לאיתור הזדמנויות עסקיות חדשות באופן שוטף. בנוסף על האמור לעיל, מעניקה השותפות, מעת לעת, שירותי תחזוקה לפרויקטים מזדמנים, בהיקפים שאינם מהותיים.

3.2.2 <u>שינויים בהיקף הפעילות בתחום ורווחיותו</u>

3.2.2.1 **כללי**

כחברה הפועלת מאז הקמתה בעיקר בתחום התעופה הצבאית בישראל ובעיקר כקבלן משנה של התעשייה האווירית, פעילותה של כנפי תחזוקה מושפעת בעיקרה מצרכי חיל האוויר והשינויים בהם (משימות, תקציבים וכדומה), הן ביחס לפרויקטים קיימים בהם כנפי תחזוקה מעורבת, והן, במבט קדימה, ביחס לפרויקטים אותם בוחר חיל האוויר להוציא לביצוע על ידי גורמים חיצוניים לחיל האוויר, כגון כנפי תחזוקה. כך למשל, שינויים בתקצוב של חיל האוויר לפרויקטים מסוימים, כתוצאה משינויים בתקציב משרד הביטחון ואופן חלוקתו, או היעדר אישורו של תקציב כאמור, עשויים להיות בעלי השפעה בסופו של דבר על היקף השירותים הנדרשים ועל פעילות כנפי תחזוקה.

נכון למועד זה שני הפרויקטים העיקריים בהם כנפי תחזוקה פועלת הינם פרויקטים בליבת העשייה של חיל האוויר, האחד בתחזוקת מטוסים המשמשים בהכשרת טייסים והשני במטוסי תובלה, אשר לפחות בכל הנוגע למטוס הלביא מדובר בפרויקט ארוך טווח.

בצד זאת, ולאור הניסיון, הידע והמקצועיות שנצברו לאורך השנים, מעת לעת מתמודדת השותפות על פרויקטים נוספים של חיל האוויר, ככל וישנם, בין אם במשותף עם גורמים אחרים ובין אם לבדה כקבלן ראשי דוגמת הפרויקט המפורט בסעיף 3.2.1.4 לעיל, ולרבות פרויקטים והזדמנויות בחו"ל, ובכוונתה להמשיך לעשות כן בעתיד.

כמו כן, במהלך תקופת הדוח ולמועד זה ממשיכה השותפות בבחינה של אפשרות לקידום פעילויות גם בכל הקשור לכלים צבאיים נוספים (נוסף על פעילות תחזוקת מטוסים צבאית), במטרה להגדיל את היקפי הפעילות, ולרבות בשים לב לאור השפעות מלחמת "חרבות ברזל" על צרכי הביטחון והתחזוקה האפשריים של משרד הביטחון.

3.2.2.2 **המצב הביטחוני והגיאו-פוליטי - מלחמת "חרבות ברזל" והמערכה מול איראן**

כאמור בסעיף 1.6 לעיל, ביום 7 באוקטובר 2023, החלה מתקפת פתע על מדינת ישראל שהובילה לפתיחת מלחמת "חרבות ברזל" ולהכרזת ממשלת ישראל על מצב מלחמה, ומלחמה זו התפתחה למערכה רב-זירתית כאשר מעת לעת חלו שינויים בזירות השונות. מלחמה זו והצעדים שננקטו בעקבותיה הביאו לפגיעה בפעילות המשק הישראלי, כאשר אחד הענפים שנפגעו משמעותית הינו ענף התעופה והתיירות בישראל.

בכל הנוגע לכנפי תחזוקה, כאמור לעיל פעילותה של השותפות הינו במתן שירותי תחזוקה למטוסי חיל האוויר, והיא אינה פועלת בתחום התעופה האזרחית. כתוצאה מהמלחמה נדרשה השותפות מעת לעת בביצוע התאמות מסוימות בפעילות בשל גיוס למלחמה של חלק מעובדיה, אך לא ניכרה השפעה מהותית על פעילותה בהשוואה לתקופות מקבילות.

לאחר מועד הדוח, החל עם פתיחת המערכה הישראלית והאמריקאית מול איראן ביום 28 בפברואר 2026, ישנה הרחבה והחרפה משמעותית של המלחמה בזירות שונות במזרח התיכון, ובפרט מול איראן וארגון חיזבאללה בלבנון, ועם מעורבות ופגיעה הן בישראל והן במדינות שונות במפרץ הפרסי. המערכה האמורה נמשכת עדיין למועד זה. למועד זה השותפות אינה מזהה השפעה מהותית של מערכה זו על פעילותה, למעט בביצוע התאמות מסוימות בפעילות בשל גיוס למלחמה של חלק מעובדיה וצורכי חיל האויר, והיא מעריכה כי גם במקרה של הימשכות מערכה זו, לא יהיה לדבר השפעה מהותית על פעילותה.

הערכות החברה וכנפי תחזוקה בדבר ההשלכות וההשפעות של המערכה עם איראן שהחלה בסוף פברואר 2026 (ובהמשך לכך חידוש המערכה מול חזבאללה) על כנפי תחזוקה ופעילותה מהווה מידע צופה פני עתיד, כהגדרתו בסעיף 32א בחוק ניירות ערך, המבוססות, בין היתר, על המידע הקיים למועד זה בידי החברה וכנפי תחזוקה ביחס למלחמה והשפעותיה על פעילותה והפרויקטים הקיימים. בהתאם, הערכות אלו עשויות שלא להתממש, כולן או חלקן, או להתממש באופן שונה, לרבות באופן שונה מהותית מההערכות הקיימות, שכן מטבע הדברים התממשות האמור אינה וודאית ואינה בשליטת החברה או כנפי תחזוקה - זאת, בשל חוסר הוודאות באשר למצב המערכה, היקפה, אופייה ומשכה כאשר הנ"ל קשור גם בשאלת מספר זירות הלחימה ועצימות הלחימה בכל אחת מהן, ובהתאם ההשפעה על צורכי חיל האויר ומשרד הביטחון והפעילות בפרויקטים הקיימים.

כן יצוין כי להערכת השותפות, צרכי המלחמה והשימוש המוגבר במטוסים (לרבות לאור המערכות מול איראן וחזבאללה), כמו גם אפשרות של ביצוע רכש נוסף מצד משרד הביטחון בשים לב למלחמה וצרכי הביטחון, עשויים להביא עמם עלייה בהיקף הפרויקטים ל"אזרוח" מצד משרד הביטחון ולעלייה בצורכי התחזוקה, דבר שיביא הזדמנויות נוספות לחברות הפועלות בתחום, וביניהם השותפות.

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

ראו סעיפים 3.2.1 ו-3.2.2 לעיל.

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

3.2.4.1 <u>הוראות ונהלי משרד הביטחון וחיל האוויר</u>

היות ועיקר פעילותה של כנפי תחזוקה הינה במתן שירותי תחזוקה למטוסי חיל האוויר, כקבלן משנה של תעשיה אווירית ובהתאם להסכם של תעשייה אווירית עם משרד הביטחון, כפופה פעילות כנפי תחזוקה להוראות ונהלים של חיל האוויר ומשרד הביטחון, הן בכל הנוגע להוראות כלליות החלות על גורמים המספקים שירותים למשרד הביטחון והן בכל הנוגע להוראות ונהלים החלים באופן פרטני ביחס לפרויקטים בהם מעורבת כנפי תחזוקה ולרבות, בין היתר, בכל הנוגע להיבטי בטיחות וביטחון, שמירת מידע, עמידה בהוראות יצרן וכללי השימוש במט"ח הסיוע האמריקאי מצד משרד הביטחון. בהתאם, בפרויקט הלביא ופרויקט כנף תובלה פעילות כנפי תחזוקה כפופה הן לדרישות מכוח ההסכמים עם התעשייה האווירית ובעקיפין להוראות ונהלי משרד הביטחון וחיל האוויר, ופעילותה כפופה לפיקוחו של חיל האוויר.

3.2.4.2 <u>ספק מוכר</u>

כנפי תחזוקה הינה ספק מאושר של משרד הביטחון לרמת אבטחת איכות S.

3.2.4.3 <u>אישור הממשל האמריקאי</u>

בכל פרויקט בו מבוצעת עבודה על מערכת נשק מתוצרת ארה"ב, לרבות מטוסי קרב מתוצרת ארה"ב, נדרש גם אישור הממשל האמריקאי לביצועו (אישור שכזה ניתן בקשר עם פרויקט השבחת מטוסי הקרב האמור בסעיף 3.2.1.4 לעיל), טרם התחלת הפרויקט בפועל. מניסיון כנפי תחזוקה, בדרך כלל ניתן האישור האמור (משרד הביטחון וחיל האוויר אחראים על קבלת האישור כאמור), ואולם משך הזמן לקבלתו משתנה מפרויקט לפרויקט.

3.2.4.4 מענה לצרכים לוגיסטים

כאמור בסעיף 3.2.1.1 לעיל, למועד זה כנפי תחזוקה אינה מתמחה ברכש ציוד תעופתי ככלל ורכש באמצעות כספי סיוע בפרט. בהתאם, במכרזים בהם נדרש לתת גם מענה לצרכים לוגיסטיים, הנ"ל נעשה על ידי גורמים אחרים ובהתאם בפרויקטים בהם כנפי תחזוקה מבקשת להתמודד ולשמש כקבלן ראשי והינם כוללים גם צרכים לוגיסטיים, על כנפי תחזוקה, בדרך כלל, לחבור לחברות אחרות לצורך מתן מענה זה.

3.2.4.5 רישיונות תחזוקה

לכנפי תחזוקה קיימת הסמכה מחיל האוויר בהתאם לסוגי המטוסים והעבודה אותה היא מבצעת עבור חיל האוויר, הסמכה זו תקפה אך ורק למטוסים וציוד של חיל האוויר ולא ניתן להשתמש בה למטרות אחרות.

לעובדי כנפי תחזוקה הסמכות שונות בהתאם למקצועות התחזוקה השונים.

3.2.4.6 תקינה וסטנדרטים מקובלים

כנפי תחזוקה מוסמכת על ידי מכון התקנים לתקן איכות לתעופה וחלל AS 9100D, לתקן האיכות ISO 9001, בעלת הסמכה של איכות הסביבה על פי תקן ISO 14001 ובעלת הסמכה על פי תקן ניהול בטיחות וגהות ISO 14001.

3.2.4.7 בטיחות

לכנפי תחזוקה ממונה בטיחות ראשי ונאמני בטיחות באתרי הפעילות, האחראים על קיום הוראות הבטיחות בעבודה, ובהתאם גם מתקיימות הדרכות לעובדים במחלקות השונות בנושאי בטיחות בעבודה.

3.2.5 גורמי הצלחה קריטיים בתחום

שירותי התחזוקה אותם מספקת כנפי תחזוקה מאופיינים בדרישה למתן השירותים בסטנדרטים ובהתאם להוראות היצרנים, וזאת ברמות מקצועיות, יעילות ובטיחות הגבוהים ביותר. בהתאם, שירות איכותי, יעיל, בטיחותי, אמינות ומקצוענות הינם גורמי ההצלחה הקריטיים בתחום.

3.2.6 חסמי הכניסה והיציאה העיקריים של התחום

3.2.6.1 חסמי הכניסה העיקריים לתחום הינם מוניטין, ניסיון מקצועי וכן עמידה בתנאי הסף לעבודה עבור משרד הביטחון ו/או גורמים צבאיים רלוונטיים.

3.2.6.2 חסם היציאה העיקרי מהתחום הינו ההסכמים בהם קשורה כנפי תחזוקה, מכוחם מחויבת כנפי תחזוקה במתן השירותים השונים עד לתום תקופת ההסכמים הרלוונטיים.

3.2.7 תחליפים למוצרי תחום הפעילות ושינויים החלים בהם

החלופה העיקרית לשירותים שמעניקה כנפי תחזוקה הינה כי חיל האוויר יבצע בעצמו את עבודות התחזוקה בפרויקטים השונים. מגמת ה"אזרוח" מצד חיל האוויר של פרויקטים משתנה מעת לעת כתלות בתקציבים, צרכים מבצעיים וסוג העבודה והמיומנות הנדרשת בכל פרויקט ופרויקט.

3.2.8 מבנה התחרות בתחום הפעילות

המתחרים העיקריים של כנפי תחזוקה בפעילותה במתן שירותי תחזוקה למטוסי חיל האוויר הינם קבוצת התעשייה האווירית ותאגידים בשליטתן, קבוצת אלביט ותאגידים בשליטתן, ו- GNS.

כנפי תחזוקה סבורה כי יש לה מוניטין, ניסיון מקצועי, כוח אדם ברמה גבוהה ורמת עבודה ואיכות אשר הינם גורמים המשפיעים לחיוב על מעמדה, והיא בוחנת כל העת כיצד לשמר על מעמדה בהיבטים אלו ואף לשפרם, כמו גם כיצד להרחיב את מגוון יכולותיה בתחום התחזוקה, כרכיב מהותי מהתמודדותה עם התחרות.

3.3 **לקוחות**

3.3.1 כמפורט לעיל, בשני הפרויקטים העיקריים שלה פועלת כנפי תחזוקה כקבלן משנה של התעשייה האווירית, לה הסכמים עם משרד הביטחון. בפרויקט להתקנות אוויוניות במטוסי קרב של חיל האוויר התקשרה כנפי תחזוקה בהסכם ישירות מול משרד הביטחון.

3.3.2 בהתאם, לכנפי תחזוקה תלות בתעשייה אווירית ומשרד הביטחון, וסיום ההסכמים הקיימים מוקדם מן הצפוי ישפיע באופן מהותי על תחום הפעילות.

3.4 **תחרות**

ראו סעיף 3.2.8 לעיל.

3.5 **עונתיות**

הכנסות כנפי תחזוקה אינן מושפעות מעונתיות.

3.6 **כושר ייצור**

להערכת כנפי תחזוקה, ביכולתה לגייס את כוח האדם הנדרש והמוסמך על מנת לתמוך בפרויקטים עתידיים עליהם תתמודד.

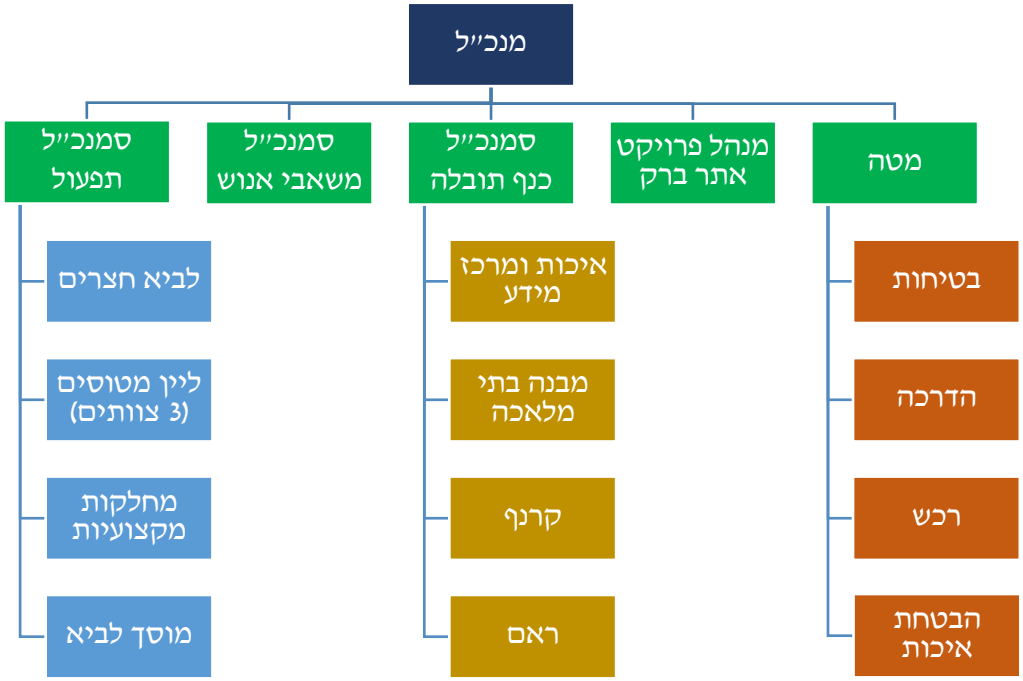
3.7 **רכוש קבוע**

משרדי המטה של כנפי תחזוקה ממוקמים בשטח שהוקצה לה בבסיס חיל האוויר בדרום הארץ. בנוסף, לכנפי תחזוקה רכוש קבוע המשמש אותה לפעילותה, בהיקף שאינו מהותי.

3.8 הון אנושי

3.8.1 מבנה ארגוני

להלן תרשים המבנה הארגוני של כנפי תחזוקה ליום 31.12.2025 ובסמוך למועד פרסום דוח זה[1]:



3.8.2 מצבת עובדים

3.8.2.1 רובם ככולם של עובדי כנפי תחזוקה הם בעלי מקצועות טכניים תעופתיים או מקצועות הסמוכים ותומכים בפעילות המרכזית של כנפי תחזוקה. מרבית העובדים המועסקים הינם תושבי באר שבע והדרום.

3.8.2.2 מצבת העובדים של כנפי תחזוקה ליום 31 בדצמבר 2025 ובהשוואה ליום 31 בדצמבר 2024 הינה כמפורט להלן:

שם היחידה	31 בדצמבר 2025	31 בדצמבר 2024
הנהלה	4	4
תפעול ומנהלה	225	221
סה"כ	**229**	**225**

3.8.3 תלות מהותית בעובדים, נושאי משרה ועובדי הנהלה בכירה

להערכת כנפי תחזוקה, לא קיימת לה תלות בעובד מסוים.

[1] במהלך תקופת הדוח הועסק בשותפות גם סמנכ"ל אשר עיקר תפקידו הינו פיתוח עסקי ומיקוד בתחום היבשה, אך האחרון סיים תפקידו לאחרונה והשותפות ממשיכה בקידום נושא זה ללא סמנכ"ל ייעודי לכך.

3.8.4 <u>הטבות וטיבם של הסכמי ההעסקה</u>

3.8.4.1 **כללי**

הסכמי ההעסקה בכנפי תחזוקה הינם לפי שכר חודשי בהתאם לתפקיד העובד. על פי הסכמים אלה, העובדים זכאים לתוספות בגין עבודה בשעות נוספות, בהתאם למספר שעות עבודתם, תוספת בגין עבודה בשבתות ובחגים ובגין עבודה במשמרות, וכן לתגמולים פנסיוניים כמקובל בשוק.

3.8.4.2 **עובדים בתפקידים ניהוליים**

עובדים בתפקידים ניהוליים בכנפי תחזוקה, מועסקים בהסכמים הכוללים הוראות כמקובל בשוק למנהלים בתפקידים דומים.

3.8.5 <u>אימונים והדרכה</u>

כנפי תחזוקה משקיעה משאבים בהדרכות ייעודיות, ימי עיון והשתלמויות מקצועיות לעובדים בהתאם לתחומים ולמומחיות הנדרשת של העובדים השונים, לרבות השתלמויות בחו"ל אצל יצרני מטוסים וחלקים.

3.9 **<u>הון חוזר</u>**

למועד הדוח לכנפי תחזוקה (לרבות אלבטרוס) הון חוזר חיובי של של כ-17.1 מיליון שקלים (כ-5.4 מיליון דולר). לעניין הרכב ההון החוזר של כנפי תחזוקה למועד הדוח, היקף הנכסים השוטפים עומד על סך של כ-34.9 מיליון שקלים (כ-10.9 מיליון דולר), התחייבויות שוטפות של כ-17.8 מיליון שקלים (כ-5.5 מיליון דולר).

3.10 **<u>השקעות</u>**

היקף ההשקעה של החברה בכנפי תחזוקה אינו מהותי לקבוצה. לכנפי תחזוקה אין השקעות בחברות או שותפויות אחרות, למעט ההשקעה באלבטרוס אשר הושלמה בתקופת הדוח, כמפורט בסעיף 3.15 להלן.

כמו כן, בחודש אוקטובר 2025, העמידה כנפי תחזוקה ערבות לטובת בנק ישראלי (בסעיף זה: "**הבנק**") אשר העמיד מימון לאלבטרוס, להבטחת הפירעון של כל הסכומים המגיעים או שיגיעו לבנק מאת אלבטרוס. בהקשר זה יצוין כי למועד פרסום הדוח היקף ההתחייבויות שנטלה אלבטרוס מהבנק (לרבות בדרך של משיכה מתוך מסגרת אשראי) עומדת על כ-2.7 מיליון ש"ח. .

3.11 **<u>מימון</u>**

פעילותה של כנפי תחזוקה ממומנת מהכנסותיה השוטפות ומהונה העצמי ואין לה כל מימון זר.

3.12 **<u>מיסוי</u>**

כשותפות מוגבלת, כנפי תחזוקה אינה נישומה לצורכי מס והכנסותיה והוצאותיה מיוחסות לכנפיים, כמי שמחזיקה בכל הזכויות בשותפות.

3.13 **<u>מגבלות ופיקוח על פעילות כנפי תחזוקה</u>**

ראו סעיף 3.2.4 לעיל.

3.14 **<u>הסכמים מהותיים</u>**

3.14.1 <u>הסכם לתחזוקת מטוסי הלביא</u>

ביום 28 ביולי 2013 התקשרה כנפי תחזוקה בהסכם עם התעשייה האווירית, במסגרתו מעניקה השותפות כקבלן משנה של התעשייה האווירית, שירותי תחזוקה בבסיס חיל האוויר למטוסי הלביא, אשר החליפו את מטוסי העיט אשר תוחזקו בעבר על ידי כנפי תחזוקה.

ההסכם הינו לתקופה של 23.5 שנים, מתוכן 3.5 שנים תקופת התארגנות (אשר החלה ביום 1 ביולי 2012 ונסתיימה בסוף שנת 2015) ו-20 שנים (החל מיום 1 בינואר 2016 ועד לתום שנת 2035). בהקשר זה יצוין כי פרויקט הלביא כולל גם היבטי לוגיסטיקה ואספקה, המבוצעים על ידי גורם אחר עמו התקשר משרד הביטחון (באמצעות גורם מתכלל של הפרויקט).

בהתאם להסכם ולתכולות העבודה העיקריות שנקבעו בו עם חתימתו, היקף ההכנסות הצפוי לכנפי תחזוקה בתקופת ההסכם כולו (מאז תחילת תקופת ההתארגנות) הסתכם במקור לסך של כ-600 מיליון ש"ח, וכאשר נקבע כי התמורה לכנפי תחזוקה כפופה להצמדות (התמורה המקורית צמודה ברובה למדד עלות העבודה בענף הצח"א ובחלקה למדד המחירים לצרכן). התמורה שולמה במחיר קבוע מראש לתקופת ההתארגנות ומשולמת במחיר קבוע מראש לכל חודש במשך תקופת השירותים. בהתאם להסכם ייתכן והשותפות תידרש לביצוע תכולות עבודה נוספות אשר בגינן יינתן תשלום נוסף, כפי שאכן קורה בפועל מעת לעת.

כנפי תחזוקה התחייבה לעמוד ביעדי שירות וזמינות מטוסים מסויימים, אשר אי עמידה בהם עלולה לגרור תשלום של קנסות שנקבעו בהסכם, וכן היא מחויבת בעמידה בתנאי סף (לרבות ביחס לרמת אבטחת איכות) ובהוראות ונהלים של משרד הביטחון וחיל האויר. כן כולל ההסכם הוראות מקובלות בהסכמים מסוג זה בדבר סודיות וביטחון, אחריות ושירות, תחזוקה, אחריות בנזיקין וביטוח.

כמו כן, בהתאם להסכם, ככל ומשרד הביטחון יודיע על רצונו לסיים השירותים טרם תום תקופת ההסכם, התעשייה האווירית תהיה רשאית לסיים את ההסכם עם כנפי תחזוקה, בכפוף למתן הודעה מוקדמת שנקבעה בהסכם.

3.14.2 <u>הסכם לתחזוקת מטוסי תובלה</u>

3.14.2.1 בשנת 2008 החלה כנפי תחזוקה לבצע עבודות תחזוקה למטוסי תובלה בבסיס נוסף של חיל האוויר בדרום הארץ, כקבלן משנה של תע"א. ההסכם הקודם, שהיה בתוקף עד ליום 30 ביוני 2017, הוחלף בהסכם חדש (אשר נחתם בחודש אוגוסט 2017 ותוקפו החל מיום 1 בספטמבר 2017) שתקופתו המקורית הייתה עד ליום 31 בדצמבר 2021 (היקף התמורה הצפויה, במונחים נכון למועד ההתקשרות ולתקופה שעד סוף 2021, הסתכמה לסך של כ-52 מיליון ש"ח, כאשר התמורה הייתה ברובה צמודה ברובה למדד עלות העבודה בענף הצח"א ובחלקה למדד המחירים לצרכן. התמורה שולמה ומשולמת בהתאם להיקף וסוג עובדי השותפות שיועסקו לצורך מתן השירותים לתע"א). לאחר סיום התקופה הראשונה שנקבעה עד ליום 31 בדצמבר 2021, הוארכה תקופת ההסכם מול התע"א לתקופה המסתיימת

ביום 31 בדצמבר 2022, בתעריפים כפי שהיו למועד ההארכה ובתכולת עבודה דומה. בשנת 2023 הסכימו הצדדים (כאשר במקור הייתה לתעשייה האווירית האופציה להאריך ההסכם לתקופות של עד חמש שנים מתום 2021) על הארכה של תקופת ההסכם רטרואקטיבית החל מתחילת שנת 2023 ועד לתום שנת 2026 (גב אל גב לתקופת החוזה של משרד הביטחון אל מול התע"א), כאשר תכולת העבודה בתקופת ההארכה האמורה, וכן התעריפים ומנגנוני ההצמדה שיחולו בתקופת ההארכה האמורה, דומים במהותם לאלו שנקבעו בהסכם טרום ההארכה.

כנפי תחזוקה העמידה ערבות בנקאית בסך של 0.3 מיליון דולר לטובת התעשייה האווירית לקיום התחייבויותיה לגבי פרויקט זה.

כנפי תחזוקה מחויבת בעמידה בתנאי סף (לרבות ביחס לרמת אבטחת איכות) ובהוראות ונהלים של משרד הביטחון וחיל האויר. כן כולל ההסכם הוראות מקובלות בהסכמים מסוג זה בדבר סודיות וביטחון, אחריות בנזיקין וביטוח.

כמו כן, בהתאם להסכם, ככל ומשרד הביטחון ידרוש מהתעשייה האווירית סיום מתן השירותים טרם תום תקופת ההסכם, התעשייה האווירית תהיה רשאית לסיים את ההסכם עם כנפי תחזוקה, בכפוף למתן הודעה מוקדמת שנקבעה בהסכם.

כן יצוין כי בחודש מאי 2018 נחתם הסכם משנה בקשר עם פרויקט זה, לתחזוקת מנועים, לתקופה של שלוש שנים אשר הוארכה לאחר מכן עד למאי 2024 (בתנאים דומים), וזאת בהיקף שנתי שאינו מהותי. תוקפו של הסכם זה הוארך על ידי התע"א עד למרץ 2026, והצדדים בשיח לגבי הארכת תוקף הסכם זה.

3.14.3 <u>פרויקט התקנות במטוסי קרב של חיל האוויר</u>

בינואר 2021 זכתה כנפי תחזוקה במכרז לביצוע התקנות והשבחה אוויונית במטוסי קרב של חיל האוויר, בהתקשרות ישירה עם משרד הביטחון כקבלן ראשי ובהתאם נחתם בין השותפות לבין משרד הביטחון הסכם המעגן את ביצוע פרויקט זה. הפרויקט, המבוצע בבסיס חיל האוויר בצפון הארץ, יצא לדרך בחודש יוני 2021 והחל להניב הכנסות בתחילת שנת 2022. תקופת הפרויקט הראשונית הייתה לשלוש שנים, כאשר בהתאם להסכם ניתנה האופציה להתקשר עם השותפות לתקופה של 18 חודשים נוספים לאחר תום הפרויקט, בתעריפי הפרויקט כשהם צמודים ומשוערכים ובכל מקרה בהיקף התקשרות של עד 50% מהיקף ההתקשרות המקורית, כאשר משרד הביטחון מימש אופציה זו והאריך את הפרויקט ב-18 חודשים נוספים, כך שמועד סיום פרויקט זה נקבע לחודש מרץ 2026. היקף ההכנסות בגין הפרויקט הנ"ל עד כה אינו מהותי.

במהלך חודש פברואר 2026 הופץ על ידי משרד הביטחון מכרז חדש להמשך הפעלת פרויקט זה בתוספת תכולות עבודה נוספות שעיקרן ביקורות במטוסי הקרב האמורים, והשותפות הגישה הצעתה למכרז זה אך למועד זה טרם פורסמו תוצאותיו.

3.15 **<u>אלבטרוס</u>**

3.15.1 ביום 31 באוגוסט 2025 התקשרה כנפיים בהסכם לרכישת מלוא (100%) ההחזקות בחברת אלבטרוס כאשר ביום 15 בספטמבר 2025, ולאחר התקיימות התנאים המתלים לעסקה הושלמה עסקה זו, כאשר השותפות רכשה במועד ההשלמה את מלוא הון המניות של אלבטרוס.

3.15.2 במועד השלמת העסקה העמידה כנפיים לאלבטרוס מימון בסך של 5 מיליון ש"ח (כ-1,512 אלפי דולר), אשר שימשו לפירעון החלק הארי של יתרת הלוואות הבעלים הקיימות באלבטרוס עובר למועד השלמת העסקה, כאשר בנוסף קמה התחייבות של השותפות לשלם למוכר (מר דורי ששון, המכהן כמנכ"ל אלבטרוס) סך כולל של 5.4 מיליון ש"ח, בארבעה תשלומים שנתיים שווים (הצמודים לשינויים במדד

המחירים לצרכן), החל משנה לאחר מועד השלמת העסקה כאשר כנפיים תהא ערבה כלפי המוכר לקיום התחייבויות השותפות על פי ההסכם הרכישה.

3.15.3 חברת אלבטרוס, הפועלת משנת 1993 מתמחה בייצור, השבחה והרכבת רתמות, מערכות מכלולים תעופתיים בעיקר לכלי טייס צבאיים ואזרחיים. עיקר הכנסותיה של אלבטרוס הן מפעילות הייצור שלה במפעלה שבמרכז הארץ. לקוחותיה של אלבטרוס בפעילות זו הינם חברות ישראליות העוסקות בתחום הביטחוני, ולחלקן פעילות גם בשוק האזרחי ובדגש על תחום התעופה. כמו כן אלבטרוס היא נציגה בישראל של חברה בינלאומית הפועלת בתחום. בנוסף, אלבטרוס מעמידה שירותים מסוימים ללקוחותיה בחצרי הלקוח, כולל שירותי תחזוקת מטוסים למשרד הביטחון (פעילות דומה לפעילויות כנפי תחזוקה כאמור בסעיף 3.14 לעיל).

3.15.4 רכישה זו של אלבטרוס בוצעה כצעד חשוב במימוש האסטרטגיה העסקית של קבוצת כנפיים (ושל כנפי תחזוקה כזרוע משמעותית של כנפיים) להרחבה וגיוון פעילויותיה, כאשר הרחבת פעילות הקבוצה בעסקה זו הינה בסינרגיה עם פעילויות אחרות של הקבוצה, ובדגש על זו של השותפות. אלבטרוס פועלת בשוק מתפתח וצומח, בין היתר לאור התמורות במגזר הביטחוני, והיא מוסיפה יכולות נוספות בתחום הייצור התעשייתי-ביטחוני, ותאפשר הרחבה של היצע השירותים שכנפי תחזוקה מספקת, בתחום התחזוקה התעופתית.

3.15.5 לאחר כניסתה של השותפות להשקעה באלבטרוס, ממוקדת השותפות, למועד זה, בהגדלת היקפי הפעילות של אלבטרוס והרחבת קשת הלקוחות לצד הרחבת קשת המוצרים ותכולות העבודה המסופקים ללקוחתיה של אלבטרוס. בכל מקרה, להערכת החברה וכנפי תחזוקה, בעתיד הנראה לעין לא צפויות השקעות מהותיות מצד כנפיים ו/או כנפי תחזוקה באלבטרוס, והגדלת היקפי פעילותה וההון החוזר שלה ממומנת כיום וכך גם צפוי להיות בהמשך במימון בנקאי חיצוני שנוטלת אלבטרוס.

3.15.6 תוצאותיה של אלבטרוס נכללות בדוחותיה הכספיים המאוחדים של כנפיים החל מהרבעון הרביעי לשנת 2025, והן אינן מהותיות בדוחות אלו. לפרטים נוספים אודות אלבטרוס והעסקה לרכישתה, לרבות בכל הנוגע לטיפול החשבונאי והקצאת עלות הרכישה ראו בביאור 8א(2) לדוחות הכספיים.

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

היעדים והאסטרטגיה של כנפי תחזוקה ממוקדים, לפחות בעתיד הנראה לעין, במספר היבטים עיקריים: שימור הקיים בפרויקטים בהם כנפי תחזוקה קשורה כיום (לרבות בכל הנוגע לפרויקט האמור בסעיף 3.14.3 לעיל, כאשר השותפות הגישה הצעה במכרז החדש שפורסם), לרבות מבחינת יכולות ומקצועיות במתן השירותים, ושמירה על המוניטין שצברה כנפי תחזוקה; פיתוח והרחבת מגוון יכולות התחזוקה והשירותים, כך שיתאימו למגוון רחב יותר של מטוסים ו/או לכלים צבאיים נוספים שאינם מטוסים (דוגמת רכישת אלבטרוס, המספקת יכולת שירותים ומוצרים שלא היו לכנפי תחזוקה עד היום); והמשך איתור והתמודדות על פרויקטים חדשים לביצוע, בארץ ובחו"ל, בין אם לבד ובין במשותף עם גורמים אחרים, בתחומי תחזוקת המטוסים הצבאיים ו/או כלים צבאיים נוספים, במטרה להגדיל את היקפי הפעילות וסוגי השירותים, ולרבות בשים לב לאור השפעות מלחמת "חרבות ברזל" והמערכות מול איראן וחזבאללה על צרכי הביטחון והתחזוקה האפשריים של משרד הביטחון.

4. שירותי קרקע והפעלת טרקליני אירוח בנתב"ג

4.1 **<u>כללי</u>**

4.1.1 QAS הינה חברה שהוקמה בשנת 1996, ומוחזקת 50% בבעלות החברה, כאשר 50% הנותרים מוחזקים על ידי Swissport International (להלן: "**Swissport**"), שהינה חברה בינלאומית העוסקת במתן שירותי קרקע בנמלי תעופה רבים בעולם.

4.1.2 QAS עוסקת במתן שירותי קרקע לחברות תעופה (הנדלינג) ומפעילי מטוסים פרטיים (חלק פעילות זה מבוצע ישירות על ידי QAS), במתן שירותי ליווי לנוסעים ובהפעלת טרקליני אירוח בנתב"ג.

4.1.3 לפרטים אודות מיזם משותף של כנפיים עם Nayak, אשר במסגרתו הוסכם כי בתקופה של שלוש השנים הראשונות למיזם יסופקו השירותים ללקוחות באמצעות הסכם שירותים של שותפות המיזם עם QAS, ראו בסעיף 5.2 להלן.

4.2 **<u>מידע כללי על תחום הפעילות</u>**

4.2.1 <u>מבנה תחום הפעילות והשינויים החלים בו</u>

4.2.1.1 שירותי הקרקע אותם מספקת QAS לחברות תעופה בנתב"ג מוענקים על פי הרשאה של רשות שדות התעופה (להלן: "**רש"ת**"). ההרשאה הנוכחית למתן שירותי הקרקע ניתנה לשלושה זכיינים (ו-QAS ביניהם). שירותי הקרקע כוללים: (א) שירות לנוסע (Passenger Services); (ב) שירותי פיקוח רחבה (Ramp Supervision Services); (ג) שירותים מבצעיים; (ד) שירותי מטען (Cargo Services); (ה) שירותים למטוסי מנהלים בטיסות פרטיות.

תקופת ההתקשרות מכוח הסכם ההרשאה לשירותי הקרקע הייתה במקור עד ליום 31 בדצמבר 2025, כאשר ביום 18 בנובמבר 2025 קיבלה QAS את הודעת רש"ת על הארכת תקופת ההתקשרות מכוח חוזה ההרשאה האמור (בהתאם לאופציה שהייתה לרש"ת מכוח חוזה ההרשאה) עד לתום חודש אפריל 2028. לפרטים נוספים אודות ההרשאה למתן שירותי הקרקע ראו בסעיף 4.16.1 להלן.

כן יצוין כי החל מחודש יוני 2019 מעניקה QAS שירותי ליווי לנוסעים.

4.2.1.2 בכל הנוגע לטרקליני האירוח, עד לתום שנת 2025 הפעילה QAS (באמצעות שותפות, בשיתוף עם רשת מלונות דן, בחלקים שווים - טרקליני אח"מ מבית מלונות דן וקיו.איי.אס ישראל - שותפות מוגבלת (להלן: "**שותפות טרקליני דן**")), חמישה טרקליני אירוח בנתב"ג הממוקמים בטרמינל 3, וזאת מכוח הרשאה גם כן של רש"ת. במהלך שנת 2025 פרסמה רש"ת מכרז חדש בקשר עם פעילות הטרקלינים, בחלוקה לשתי הרשאות, כאשר הצעת QAS, אשר ניגשה למכרז בשיתוף עם Swissport, זכתה בהרשאה להפעלת שלושה מתוך חמשת הטרקלינים (שני הטרקלינים האחרים יופעלו על ידי זוכה אחרת), וזאת לתקופת הרשאה שהינה לתקופה של שש שנים (כאמור לעיל, החל מתחילת ינואר 2026), כאשר לרש"ת האופציה, על-פי שיקול דעתה הבלעדי, להאריך את תקופת ההרשאה בתקופה נוספת או בתקופות נוספות, שאורכן הכולל לא יעלה על 36 חודשים.

לפרטים נוספים אודות טרקליני האירוח ראו בסעיף 4.16.2 להלן.

4.2.2 התפתחויות בשווקים, שינויים בהיקף הפעילות בתחום ורווחיותו ומלחמת "חרבות ברזל"

4.2.2.1 כללי

כחברה הפועלת בנתב"ג, פעילותה של QAS נגזרת ומושפעת ישירות משינויים בהיקפי הפעילות בנתב"ג ומהתנועה בענף התעופה בישראל.

ההתנהגות בענף התעופה בישראל ובהתאם היקפי הפעילות בנתב"ג מושפעים, להערכת QAS, מרמת הפעילות במשק ומהמצב הגיאו-פוליטי ומשינויים מדיניים וביטחוניים במדינת ישראל, גורמים להם השפעה על היקף תנועת הנוסעים אל ישראל וממנה, וכן מתמורות החלות בענף התעופה הבינלאומי (לפרטים נוספים אודות התמורות בענף התעופה הבינלאומי, ראו סעיף 1.6 לעיל). ככלל, לשיפור במצב הביטחוני עשויה להיות השפעה חיובית על הפעילות בנתב"ג גם כן, ולהיפך במקרה של הרעה במצב הביטחוני, דוגמת מלחמת "חרבות ברזל" שהחלה בחודש אוקטובר 2023 אשר הביאה להשפעה מהותית והשפעותיה על הפעילות בנתב"ג ובפרט להשפעה מהותית לרעה על פעילות חברות התעופה הזרות, כמו גם ההשפעה לרעה על הפעילות בנתב"ג החל מפרוץ המערכה עם איראן בסוף פברואר 2026. כמו כן, לשינויים בקווים והיעדים מישראל ואליה, דוגמת השינויים לאחר ההסכמים שנחתמו עם מספר מדינות המפרץ ועם מרוקו, ישנה בדרך כלל השפעה חיובית על הפעילות בנתב"ג, לאור פתיחת קווים ויעדים חדשים כמו גם נתיבי טיסה קצרים יותר ליעדים רחוקים.

בנוסף על האמור לעיל, לשינויים בשער החליפין של השקל מול הדולר האמריקאי השפעה מהותית על מחירי השירותים בתחום ורווחיותו שכן חלק משמעותי מההכנסות בתחום זה נקוב בדולר אמריקאי, בעוד שחלק ניכר מההוצאות של QAS הינו בשקלים. נכון ליום 31 בדצמבר 2025, חל ייסוף של כ-12.5% בשער החליפין של דולר ארה"ב אל מול השקל, ביחס ליום 31 בדצמבר 2024.

4.2.2.2 המצב הביטחוני והגיאו-פוליטי - מלחמת "חרבות ברזל" והמערכה מול איראן ושינויים בפעילות QAS

כאמור בסעיף 1.6.7 לעיל, ביום 7 באוקטובר 2023, החלה מתקפת פתע על מדינת ישראל שהובילה לפתיחת מלחמת "חרבות ברזל" ולהכרזת ממשלת ישראל על מצב מלחמה, ומלחמה זו התפתחה למערכה רב-זירתית כאשר מעת לעת חלו שינויים בזירות השונות. מלחמה זו והצעדים שננקטו בעקבותיה הביאו לפגיעה בפעילות המשק הישראלי, כאשר אחד הענפים שנפגעו משמעותית הינו ענף התעופה והתיירות בישראל, וענף זה והתמורות בו, ממשיכים להיות תלויים כל העת בהיבטים השונים הקשורים במלחמה ובמצב הביטחוני מדיני.

בכל הנוגע לפעילות בנתב"ג, אשר הושפעה כתוצאה ממלחמת "חרבות ברזל" ובהתאם גם השפיעה על פעילות החברות הזרות ובהתאם על פעילותה של QAS, במהלך שנת 2025 המשיכה הפעילות בנתב"ג לחוות תנודות ושינויים מעת לעת. כך למשל, עם תחילת שנת 2025, ובעקבות הפסקת האש בגזרת לבנון וכן הפסקת האש בגזרת עזה לאותו מועד, החלו אט-אט מרבית החברות הזרות שלא פעלו בנתב"ג באותו מועד לשוב באופן הדרגתי לפעול בנתב"ג, וניכרה מגמה חיובית של חזרה לפעילות. עם זאת, חוסר הוודאות שהיה קיים ממילא, ואשר התגבר באמצע מרץ 2025 לאור החזרה ללחימה בעזה וחידוש הירי מתימן, הביא לתפנית שלילית נוספת עם נפילת טיל מתימן באזור נתב"ג בתחילת מאי 2025, ושיאה של מגמה שלילית זו הגיעה עם המלחמה מול איראן בחודש יוני 2025, אשר במהלכה נסגרו השמיים, הלכה למעשה, באופן מלא. ברבעון השלישי לשנת 2025, ולאחר סיום המלחמה מול איראן, נפתחו מחדש השמיים וחודשה הפעילות בנתב"ג, לרבות מצד החברות הזרות אשר החלו לשוב באופן הדרגתי. בהמשך לכך, בתקופה שמתחילת הרבעון הרביעי לשנת 2025 ולאור ההסכם להפסקת הלחימה בעזה והשבת החטופים, החלה להתגבר חזרתן של החברות הזרות, והמגמה החיובית האמורה של גידול במספר החברות הזרות וגידול בהיקפי הפעילות התגברה ברבעון האמור.

בסיכום הפעילות בשנת 2025, על אף המציאות הביטחונית, נרשם שיפור כללי בהיקפי הפעילות בהשוואה לשנת 2024, הפעילות בנתב"ג לא חזרה להיקפים קודם למלחמה וכן חוותה הפעילות בנתב"ג תנודות שליליות כאמור לעיל, כאשר גם במקרה של חזרת חברות תעופה זרות לפעול בנתב"ג, המשיכה כל העת חוסר הוודאות, חברות לא מעטות מקרב חברות התעופה הזרות המשיכו לפעול בתדירויות טיסה נמוכות ממה שהיה נהוג קודם לפרוץ מלחמת "חרבות ברזל", ומתכונת הפעילות השתנתה כל העת מסיבות שונות לרבות היבטי בטיחות והמצב הביטחוני בישראל, הביקושים ושוק וכן היבטים רחבים וגלובליים יותר של תכנון צי ופעילות מצד החברות הזרות.

לאור כל זה, גם בשנת 2025 המשיך חלקן של חברות התעופה הישראליות בפעילות בנתב"ג להיות גבוה הן במונחים אבסולוטיים ביחס להיקף פעילותן בחודשים המקבילים קודם לפרוץ המלחמה (דוגמת 2023) ובוודאי ביחס לחלקן בשוק בהשוואה לחודשים המקבילים קודם לפרוץ המלחמה (דוגמת 2023), אם כי ניתן לציין כי החל מסיום המלחמה עם איראן בחודש יוני 2025 ובוודאי לאחר חתימת ההסכם להשבת החטופים בחודש אוקטובר 2025, ניכרה מגמה של עליית חלקן בשוק של החברות הזרות. לנתונים, בהתאם לפרסומי רש"ת[1], בדבר תנועת הנוסעים הבינלאומית אל/מ נתב"ג בשנת 2025 לרבות בהשוואה לשנת 2024 וכן באשר לחלקן של החברות הזרות בפעילות בנתב"ג ובהשוואה לחלק החברות הישראליות בפעילות, ראו בסעיף 1.6.7 לעיל.

באשר לפעילותה של QAS אשר מטבע הדברים פעילותה (לרבות פעילות הטרקלינים) נגזרות ישירות מהפעילות בנתב"ג, במהלך שנת 2025 המשיכה QAS (וכך גם ביחס לפעילות הטרקלינים ושירותי הליווי לנוסעים) במתכונת פעילות בהיקפים נמוכים מאלו שהיו קודם לפרוץ מלחמת חרבות ברזל, ותוך ביצוע ההתאמות הנדרשות מעת לעת במשאבים ובתשומות לאור השינויים בהיקף הפעילות בנתב"ג (כל זאת לאור האתגר בהתאמת כוח האדם הנדרש לאור השינויים התכופים מצד החברות הזרות כמפורט לעיל, וחוסר הוודאות המתמשך שנגזר בעיקרו מהמצב הביטחוני), הכל בהתאם לצורך למתן מענה ללקוחותיה, לצד מהלכים לשימור עובדים ונקיטת צעדים והתאמות נדרשות ככל האפשר על מנת לצמצם את השלכות המלחמה על פעילותה ותוצאותיה. בכל הנוגע לשירותים למטוסי מנהלים בטיסות פרטיות, יצוין כי גם פעילות זו נפגעה לאור המלחמה, אך הפגיעה פחותה יותר והיקפי הפעילות של שירותים אלו שמרו גם במהלך שנת 2025 על יציבות בהשוואה להיקפי הפעילות קודם למלחמה.

בסיכום נתוני שנת 2025, רשמה QAS גידול בהכנסות בשיעור של כ-75% בהשוואה לשנת 2024, ונתון זה מהווה קיטון בשיעור של כ-40% בהשוואה לשנת 2023 (בה נכלל הרבעון בו החלה המלחמה וכבר בו ניכר קיטון משמעותי בהכנסות אל מול התקופה שקודם למלחמה).

בכל הנוגע לתקופה שמתחילת שנת 2026, וכאמור בסעיף 1.6.7. לעיל, הרי שבחודשים ינואר ופברואר 2026 נמשכה המגמה החיובית מהרבעון הרביעי לשנת 2025, של גידול בהיקפי הנוסעים והפעילות בנתב"ג, ובחודשים אלו המשיכה QAS בהגדלת היקפי פעילותה ושל היקפי כוח האדם, לצורך מתן מענה ללקוחות, וכן החלה בהכנות ראשוניות לקראת פסח וקיץ 2026.

עם זאת, עם פתיחת המערכה הישראלית והאמריקאית מול איראן ביום 28 בפברואר 2026, נסגר לחלוטין המרחב האווירי של מדינת ישראל, ולאחר מכן החלו "טיסות מיוחדות" המופעלות ע"י חברות התעופה הישראליות להשבת אזרחים ארצה, ובשלב מסוים ניתן אישור ליציאת נוסעים בטיסות אלה תחת מגבלות מחמירות ובהיקפים מצומצמים מאוד.סטטוס היקפי הפעילות המצומצם בנתב"ג נותר למועד זה וכן יצוין כי למועד זה אף חברה זרה עדיין לא שבה לפעול בנתב"ג, כאשר מספר חברות זרות כבר הודיעו שלא ישובו לפעול בנתב"ג בחודשים הקרובים ו/או לפני תום תקופת קיץ 2026.

לאחר פרוץ המערכה עם איראן, ביצעה QAS התאמות בתשומות ובהיקף עובדיה להיקפי הפעילות על מנת לצמצם את השלכות המלחמה על פעילותה ותוצאותיה, והיא ממשיכה לעקוב אחר ההתפתחויות,

[1] ראו בכתובת: https://www.iaa.gov.il/about/aeronautical-information/annualreport.

תוך שמירה על מתכונת פעילות מצומצמת המותאמת לשגרת המלחמה, לצד צעדים של שימור עובדים והיערכות למקרה של שינויים בהיקפי הפעילות בנתב"ג וחזרה לשגרה במתכונת כזו או אחרת.

לפרטים נוספים אודות QAS ופעילותה לאור המלחמה ראו בביאור 1ג(2) לדוחות הכספיים.

מטבע הדברים, הימשכות המערכות מול איראן וחזבאללה צפויה להמשיך להשפיע לרעה על הפעילות בענף התעופה והתיירות בישראל, לרבות על פעילות התעופה בישראל ובדגש על חברות התעופה הזרות ונכונותן לשוב לפעול בישראל כמו גם באילו היקפים, ובהתאם להשפיע לרעה פעילות ותוצאות QAS והטרקלינים. בשלב זה לא ניתן להעריך את היקף ההשפעה, כאשר בכל מקרה ניכר כי מגמת חוסר הוודאות ביחס למצב הביטחוני-מדיני צפויה להימשך לפחות בתקופה הקרובה, ולנ"ל השפעה מהותית על פעילות החברות הזרות והערכות הסיכונים שמבצעות חברות אלו.

הערכות החברה ו-QAS בדבר ההשלכות וההשפעות של מלחמת "חרבות ברזל" כמו גם המערכה עם איראן שהחלה בסוף פברואר 2026 (ובהמשך לכך חידוש המערכה מול חזבאללה) על QAS מהווה מידע צופה פני עתיד, כהגדרתו בסעיף 32א בחוק ניירות ערך, המבוססות, בין היתר, על המידע הקיים למועד זה בידי החברה ו-QAS ביחס למלחמה והשפעותיה על המשק הישראלי ועל ענף התעופה והתיירות בישראל והחברות הפועלות בו ובפרט בכל הנוגע לפעילות (לרבות היקפי הפעילות) של לקוחותיה של QAS. בהתאם, הערכות אלו עשויות שלא להתממש, כולן או חלקן, או להתממש באופן שונה, לרבות באופן שונה מהותית מההערכות הקיימות, שכן מטבע הדברים התממשות האמור אינה וודאית ואינה בשליטת החברה או QAS - זאת, בשל חוסר הוודאות באשר למצב המלחמה, היקפה, אופייה ומשכה כאשר הנ"ל קשור גם בשאלת מספר זירות הלחימה ועצימות הלחימה בכל אחת מהן (כל אלו דברים התלויים, בין היתר, בהתפתחויות גיאופליטיות, כלכליות, שינויים בהנחיות גורמי המדינה והביטחון, וכדומה, וגורמים וצעדים הקשורים במלחמה וניהולה ובמצב הביטחוני מדיני), וביחס להשפעות בהתאם על המשק הישראלי ובפרט על הפעילות בענף התעופה והתיירות בישראל והחברות הפועלות בענף זה והמושפעות ממנו.

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

4.2.3.1 <u>רשות שדות התעופה</u>

כאמור בסעיף 4.2.1 לעיל, QAS פועלת בנתב"ג מכוח הסכמי הרשאה עם רש"ת. הסכמי ההרשאה כוללים הוראות שונות לעניין סוגי השירותים וכן הוראות המכפיפות את פעילות QAS לפיקוחה של רש"ת.

4.2.3.2 <u>תקנים בינלאומיים והסכמים מול חברות התעופה</u>

בנוסף להוראות מכוח הסכמי ההרשאה עם רש"ת מחויבת QAS לעמידה בתקנים תעופתיים גלובאליים הרלוונטיים לפעילותה ולהוראות מתאימות שנקבעו במסגרת התנאים המסחריים מול חברות התעופה.

4.2.3.3 <u>רשויות הביטחון</u>

QAS הינה "גוף ציבורי" כהגדרתו בחוק להסדרת הביטחון בגופים ציבוריים, התשנ"ח-1988, ומינתה לפיכך "ממונה ביטחון" על פי החוק האמור והיא כפופה להנחיות מקצועיות של גורמי הביטחון המוסמכים בישראל בכל הנוגע לפעילות אבטחה פיזית ואבטחת מידע; בנוסף פועלת QAS לפי הנחיות גורמי הביטחון המוסמכים בקשר עם השירותים הניתנים על ידה.

4.2.3.4 <u>דיני עבודה</u>

לפי חוק שעות עבודה ומנוחה, תשי"א-1951 ("**חוק שעות עבודה ומנוחה**"), זקוקה QAS להיתר מיוחד להעסקת עובדים ביום המנוחה, היתר אשר ניתן לה לאור טיב פעילותה. כמו כן, קובע חוק שעות עבודה ומנוחה הוראות שונות, בין היתר, לעניין מכסת שעות נוספות שעובדים רשאים לבצע, ועניינה במקרה של הפרת הוראות חוק זה.

4.2.3.5 <u>תקינה וסטנדרטים מקובלים</u>

QAS מפעילה מערכת ניהול בקרת איכות על פי דרישות ותקן איכויות ISO 9001:2015, מערכת המשמשת את כלל התחנות כגון QAS בקבוצת Swissport, המעניקה גם את המענה המקצועי בנושא ועומדת אל מול הרשויות המתאימות בהתאם.

כמו כן, ארגון התעופה העולמי יאט"א (IATA) מבצע ל-QAS, מדי שנתיים, ביקורת IATA Safety Audit for Ground Operations (ISAGO). בחודש יולי 2024 הושלמה ביקורת עדכנית ביחס לכך מצד יאט"א, ו-QAS קיבלה הארכה לתעודה הקיימת עד ליולי 2026. בתחילת חודש פברואר התקיימה ביקורת לשם חידוש תוקפה של התעודה האמורה לשנתיים נוספות החל מיולי 2026, ו-QAS פועלת מול הגוף המבקר לשם השלמת תהליכי הביקורת וקבלת החידוש האמור.

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

להערכת החברה, תעשיית התעופה מאופיינת בדרישה לקבלת שירותים בסטנדרטים גבוהים. בהתאם, שירות איכותי, אמינות ומקצוענות הינם גורמי ההצלחה הקריטיים בתחום.

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

4.2.5.1 חסם הכניסה העיקרי לתחום הינו הצורך בקבלת הרשאה מתאימה מרש"ת ועמידה בתנאי הסף לקבלת הרשאה כאמור. לשיטת החברה, מוניטין וניסיון מקצועי קודם עשויים להוות אף הם חסם כניסה לפעילות בתחום, על נגזרותיה השונות.

4.2.5.2 חסם היציאה העיקרי מהתחום הינו הסכמי ההרשאה הקיימים עם רש"ת, הקובעים את תנאי מתן השירותים השונים לאורך תקופת ההרשאות הרלוונטיות, לרבות תשלום דמי הרשאה שלא יפחתו מסכומים מסוימים, עד תום תקופות ההרשאה השונות.

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

4.2.6.1 החלופה העיקרית לפעילויות QAS במתן שירותי הקרקע הינה כי חברות התעופה יבצעו בעצמן את השירותים (במלואם או בחלקם) אותם מספקת QAS. נכון למועד פרסום דוח זה ולמיטב ידיעת QAS, למעט אל על, המבצעת בעצמה את שירותי הקרקע, חברות התעופה משתמשות בחברות ההנדלינג (וביניהן QAS) לקבלת שירותים אלו בטיסות הבינלאומיות. בכל הנוגע לפעילות הטרקלינים, הרי שהחל מינואר 2026 שניים מתוך חמשת הטרקלינים שהופעלו על ידי שותפות טרקליני דן עד לתום דצמבר 2025 מופעלים על ידי מפעיל אחר, כאשר בטרמינל הראשי (טרמינל 3) אל על מפעילה טרקליני אירוח גם כן, המיועדים לחלק מהנוסעים בטיסותיה. כן יצוין כי בנתב"ג ישנו כיום גם טרקלין אירוח (בטרמינל 1) של "פתאל", המיועד בעיקרו ללקוחות VIP ופרמיום.

4.2.7 מבנה התחרות בתחום הפעילות

4.2.7.1 מלבד QAS פועלות בנתב"ג בתחום מתן שירותי הקרקע, שתי חברות נוספות שהן לאופר תעופה-GHI ואירוהנדלינג. לאל על אין כיום הרשאה למתן שירותי קרקע לצדדים שלישיים והיא עוסקת רק בשירות עצמי עבור טיסותיה.

4.2.7.2 בכל הנוגע לטרקלינים, ראו בסעיף 4.2.6.1 לעיל ובסעיף 4.16.2 להלן.

4.3 **פילוח הכנסות ורווחיות מוצרים ושירותים**

4.3.1 לפרטים אודות הכנסות QAS ראו ביאור 20ב לדוחות הכספיים (ביאור מגזרים).

4.4 **לקוחות**

4.4.1 על לקוחותיה של QAS במתן שירותי הקרקע נמנות מטבע הדברים בעיקר חברות תעופה סדירות זרות, חברות תעופה (שכר) בינלאומיות, חברות Low Cost, ורבים ממפעילי מטוסי מנהלים הפוקדים את נתב"ג. לצד מתן השירותים לחברות התעופה הזרות, ובכל הנוגע לחברות תעופה ישראליות, החל מינואר 2025 מעניקה QAS מתן שירותי קרקע גם לחברת התעופה ארקיע (אשר היוותה לקוח מהותי של QAS בשנת 2025), כאשר החברה מעניקה שירותי קרקע גם לחברת התעופה אייר חיפה, הפועלת למועד זה בעיקר משדה התעופה בחיפה, וזאת החל מיולי 2024.

4.4.2 בכל הנוגע להפעלת הטרקלינים, על לקוחות הטרקלינים נמנים חברות תעופה, חברות כרטיסי אשראי, מועדוני לקוחות, חברות וארגונים במשק וכן לקוחות פרטיים.

4.4.3 לתחום פעילות זה אין תלות בלקוח בודד או במספר מצומצם של לקוחות, אשר אובדנם ישפיע באופן מהותי על תחום הפעילות.

4.5 **שיווק והפצה**

QAS מבצעת פעילות שיווק וקידום מכירות בקרב לקוחות קיימים ולקוחות פוטנציאליים באופן עצמי. אין ל-QAS תלות בצינורות שיווק מסוימים.

4.6 **תחרות**

4.6.1 להערכת QAS רמת התחרות בענף שירותי הקרקע הינה גבוהה וכאמור לעיל, מלבד QAS פועלות בנתב"ג בתחום מתן שירותי הקרקע, שתי חברות נוספות שהן לאופר תעופה-GHI ואירו-הנדלינג בע"מ.

4.6.2 בכל הנוגע לשירותי הקרקע, נתח השוק של QAS בשנת 2025 (בין החברות להן זיכיון במתן שירותי הקרקע, כאשר אל על מבצעת שירותים אלו בעצמה) ובשנת 2024 עמד על כ-48% וכ-35% (במונחי מספר נוסעים), בהתאמה. כאמור בסעיף 4.2.6.1 לעיל, בטרמינל הראשי (טרמינל 3) בו נמצאים טרקליני האירוח שהופעלו על ידי שותפות טרקליני דן (והחל מינואר 2026 שלושה מתוכם יופעלו על ידי QAS בשיתוף עם Swissport), אל על מפעילה טרקליני אירוח גם כן, המיועדים לחלק מהנוסעים בטיסותיה.

4.6.3 QAS סבורה כי יש לה מוניטין ורמת שירות, איכות ומקצועיות אשר הינם גורמים המשפיעים לחיוב על מעמדה, והיא בוחנת כל העת כיצד לשמר על מעמדה בהיבטים אלו ואף לשפרם, כרכיב מהותי מהתמודדתה עם התחרות.

4.7 **<u>צבר הזמנות</u>**

4.7.1 בהתאם להסכמים עם הלקוחות ובשים לב לטיב הפעילות, היקף ההכנסות בתחום הפעילות הינו תלוי היקפי הפעילות בנתב"ג ובהיקף מתן השירותים בפועל ללקוחותיה.

4.8 **<u>עונתיות</u>**

4.8.1 פעילות QAS הינה עונתית ומתמקדת בתקופות שיא. בדרך כלל, תנועה גדולה של תושבי ישראל לחו"ל הינה בעיקר בעונות הקיץ ובמועדי החגים ותנועה גדולה של תיירים לישראל הינה בעיקר בעונות הקיץ ולקראת חגים יהודיים או נוצריים או חופשות במדינות המקור, דבר הבא לידי ביטוי בדרך כלל ברבעון השני וברבעון השלישי של השנה, שם שיא פעילותה של QAS, כאשר ישנה השפעה למועדי החגים בהתאם לתאריכם המדויק בשנה הקלנדארית.

4.9 **<u>רכוש קבוע</u>**

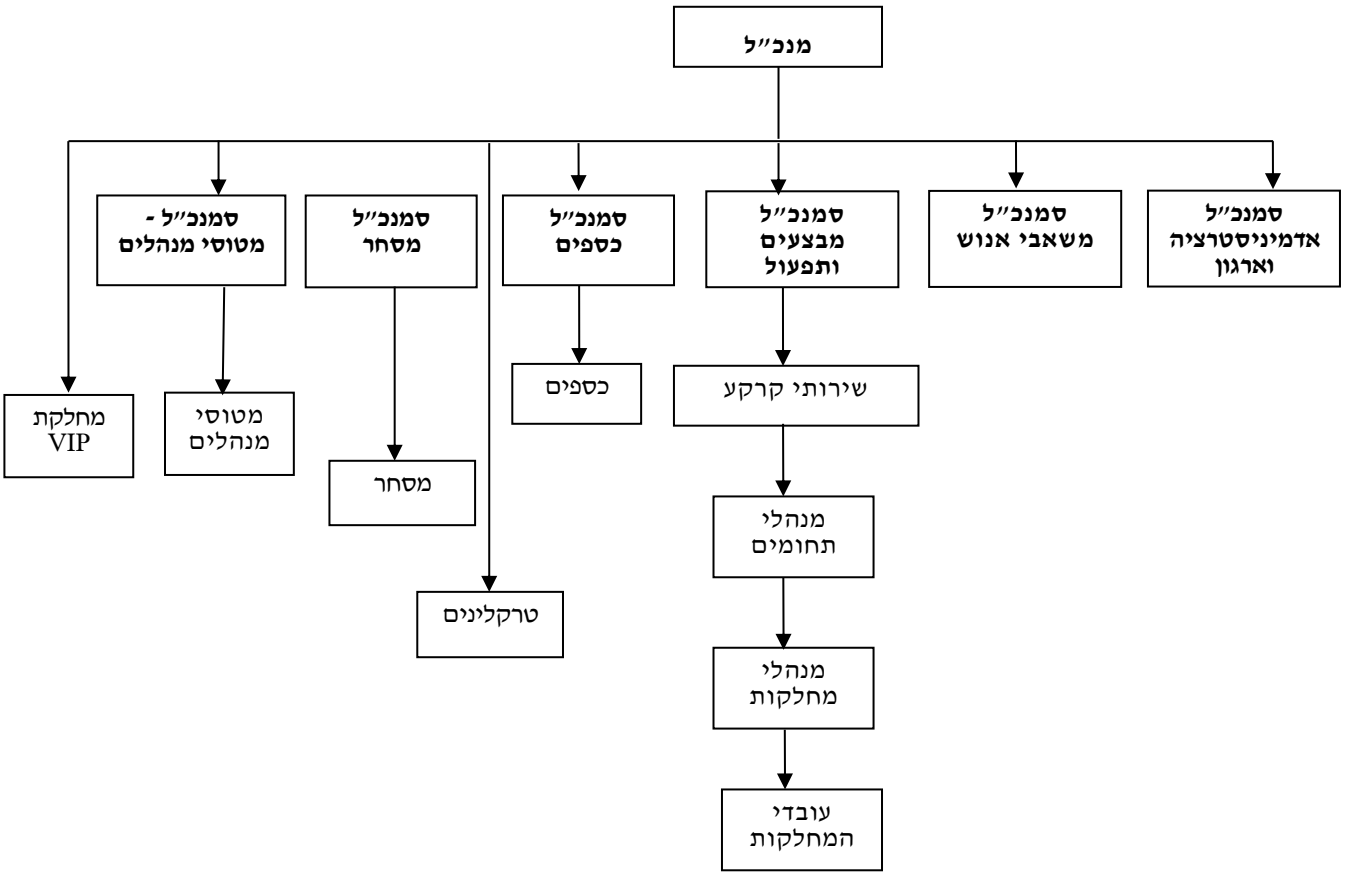
4.9.1 על פי הסכמי ההרשאה מכוחם פועלת QAS, מורשית QAS לעשות שימוש במקרקעין ובמתקנים הבנויים עליהם עד לתום תקופת ההרשאה, וזאת לשם מתן שירותי הקרקע והפעלת הטרקלינים בהתאם להסכמי ההרשאה, כאשר ההסכם ההרשאה עם רש"ת כולל גם רכיב לתשלום בגין השימוש במקרקעין ובמתקנים בהם היא משתמשת.

4.9.2 כמו כן בבעלות QAS רכוש קבוע המשמש אותה לפעילותה, כגון גוררים, אמצעי שינוע, מחשבים ומערכות נוספות, בהיקף שאינו מהותי.

4.10 **<u>הון אנושי</u>**

4.10.1 <u>מבנה ארגוני</u>

להלן תרשים המבנה הארגוני של QAS בסמוך למועד פרסום דוח זה:



4.10.2 מצבת עובדים

QAS העסיקה עובדים שמונחי שעות העבודה שלהם הסתכמו למשרות (במונחים של משרה מלאה) כדלקמן:

שם היחידה	31 בדצמבר 2025	31 בדצמבר 2024
הנהלה ומנהלי יחידות	16	16
עובדים (בנטרול עובדים בחל"ת, בצו 8, והיעדרויות ארוכות)	699	288
סה"כ	**715**	**304**

השינוי במספר העובדים של QAS ליום 31 בדצמבר 2025 לעומת יום 31 בדצמבר 2024 נובע מהחזרת עובדים לנוכח העלייה בהיקפי הפעילות לעומת סוף שנת 2024. נכון לסוף פברואר 2026 עמד המספר האמור (בנטרול עובדים בחל"ת, בצו 8 והיעדרויות ארוכות) על 847 (16 עובדי הנהלה ומנהלי יחידות ו-831 עובדים), כאשר נכון לסוף מרץ 2026 (ובעקבות המערכה עם איראן) עמד מספר זה (בנטרול עובדים בחל"ת, בצו 8 והיעדרויות ארוכות) על 162 עובדים (16 עובדי הנהלה ומנהלי יחידות ו-146 עובדים).

בכל הנוגע לפעילות הטרקלינים, בסוף שנת 2025 הסתיימה פעילות הטרקלינים באמצעות טרקליני דן והחלה הפעילות במסגרת ומכוח המכרז החדש ונכון לסוף פברואר 2026 הועסקו בטרקלינים 38 עובדים (יצוין כי למועד האמור, ובהתאם להוראות תקופת ההתארגנות מכוח המכרז, פעל רק טרקלין אחד מבין שלושה). מאז פרוץ המערכה עם איראן מצויים כלל עובדי הטרקלינים בחל"ת.

כן יצוין כי לאור העונתיות הקיימת בפעילות, במהלך שנה רגילה ישנם שינויים בהיקפי כוח האדם, הכל בהתאם לביקושים בפעילות וצרכי QAS, ולעיתים בדרך של העסקת עובדים על בסיס זמני.

4.10.3 תלות מהותית בעובדים, נושאי משרה ועובדי הנהלה בכירה

להערכת QAS, לא קיימת לה תלות בעובד מסוים.

בחודש מרץ 2025 נכנס לתפקיד מנכ"ל QAS מר ניר גור, אשר כיהן עד לאותו מועד בתפקיד סמנכ"ל כספים ומסחר של QAS, במקומו של מר יוסי רביב, אשר כיהן כמנכ"ל QAS ממועד הקמתה.

4.10.4 הטבות וטיבם של הסכמי ההעסקה

4.10.4.1 כללי

ב-QAS נקבע בהסכמי העסקה שכר חודשי או תשלום על פי שעות עבודה בפועל בהתאם לתפקיד העובד. על פי הסכמים אלה, העובדים זכאים לתוספות בגין עבודה בשעות נוספות, בהתאם למספר שעות עבודתם, תוספת בגין עבודה בשבתות ובחגים ובגין עבודה במשמרות. כמו כן זכאים העובדים לתגמולים פנסיוניים כמקובל בשוק.

4.10.4.2 הסכם קיבוצי לעובדי QAS

בחודש דצמבר 2017 נחתם הסכם עבודה קיבוצי מיוחד בין QAS לבין הסתדרות העובדים הכללית החדשה - האגף לאיגוד מקצועי - איגוד עובדי התחבורה וועד עובדי QAS, המסדיר את תנאי העסקתם של מרבית עובדי QAS (להלן: "**ההסכם הקיבוצי הקודם**"), המסדיר את תנאי העבודה של העובדים הרלוונטיים (ההסכם הקיבוצי לא חל על מנכ"ל QAS; על עובדים בתפקידים ניהוליים; על עובדים

להם הסכמי עבודה אישיים, בהיקף כקבוע בהסכם הקיבוצי הקודם ; ועל עובדים המועסקים לצורך משימה מוגדרת ולתקופה קצובה כקבוע בהסכם הקיבוצי הקודם). הסכם זה נרשם כהסכם קיבוצי מיוחד לפי חוק הסכמים קיבוציים, תשי"ז-1957. הסכם זה הסדיר את תנאי העבודה של העובדים הרלוונטיים וקובע, בין היתר, הוראות לעניין קבלת עובדים לעבודה והתייחסות לעובדים וותיקים ועובדים זמניים, סדרי עבודה, הוראות לעניין שכר ותנאי עבודה, חופשות, הסדרים פנסיוניים, סדרי פיטורים, הכשרות והדרכות, נהלים וכללי משמעת, מנגנון ליישוב חילוקי דעות ושמירה על שקט תעשייתי בנושאים הקבועים בהסכם הקיבוצי הקודם במהלך תקופת ההסכם. הסכם זה נקבע במקור לתקופה שהחל מנובמבר 2017 ועד לתום אפריל 2021, והתחדש מאליו לשנה נוספת באפריל 2022. בחודש יולי 2022 נחתם נספח חדש להסכם זה ותוקפו של ההסכם הוארך עד לתום חודש דצמבר 2023 (ומנגנון החידוש האוטומטי לשנה בכל פעם כאמור לעיל בוטל), כאשר במהלך שנת 2024 המשיכו הצדדים לפעול על בסיס תנאי ההסכם האמור.

בתחילת שנת 2025 הונע תהליך של מו"מ בקשר עם הסכם קיבוצי חדש, ובחודש יולי 2025 נחתם הסכם קיבוצי חדש - הסכם קיבוצי מיוחד בין QAS לבין הסתדרות העובדים הכללית החדשה - האגף לאיגוד מקצועי - איגוד עובדי התחבורה וועד עובדי QAS, המסדיר את תנאי העסקתם של מרבית עובדי QAS (להלן : "**ההסכם הקיבוצי החדש**"). בהתאם להסכמות הצדדים, העלו הצדדים על הכתב את הסכמתם כי ההסכם הקיבוצי הקודם הוארך (בשל מלחמת "חרבות ברזל" והשלכותיה) בהתאם לתנאיו וללא שינוי בהם, עד לתום מאי 2025. בכל הנוגע לתוקף ההסכם הקיבוצי החדש, הסכימו הצדדים כי תקופת ההסכם הקיבוצי החדש הינה מיום 1.6.2025 ועד ליום 31.5.2028. ההסכם הקיבוצי החדש הוגש לרישום כהסכם קיבוצי מיוחד לפי חוק הסכמים קיבוציים, תשי"ז-1957.

ההסכם הקיבוצי החדש יחול על כלל עובדי QAS אשר מועסקים או יועסקו ב-QAS כאשר בדומה להסכם הקיבוצי הקודם הוסכם כי לא יחול על אותם עובדים שלא נכנסו לתחולת ההסכם הקיבוצי הקודם, ובהתאם ההסכם הקיבוצי החדש לא חל על מנכ"ל QAS ; על עובדים בתפקידים ניהוליים ; על עובדים להם הסכמי עבודה אישיים, בהיקף כקבוע בהסכם הקיבוצי הקודם ; ועל עובדים המועסקים לצורך משימה מוגדרת ולתקופה קצובה כקבוע בהסכם הקיבוצי הקודם.

במסגרת ההסכם הקיבוצי החדש הסכימו הצדדים כי ימשיכו לחול ההסדרים הנוגעים להעסקה ותנאי ההעסקה מכוח ההסכם הקיבוצי הקודם, למעט מספר עניינים והוראות שונות שעודכנו באופן פרטני במסגרת ההסכם הקיבוצי החדש.

4.10.4.3 <u>עובדים בתפקידים ניהוליים</u>

כמפורט בסעיף 4.10.4.2 לעיל, חלק מהעובדים אינם נכללים בהסכם הקיבוצי (הקודם והחדש), וביניהם, בין היתר, מנכ"ל החברה, סמנכ"לים ועובדים נוספים בתפקידים ניהוליים, מועסקים בהסכמים אישיים, הכוללים הוראות כמקובל בשוק למנהלים בתפקידים דומים.

4.10.5 <u>אימונים והדרכה</u>

QAS משקיעה משאבים בהדרכות ייעודיות, ימי עיון והשתלמויות מקצועיות לעובדים בהתאם לתחומים ולמומחיות הנדרשת של העובדים השונים.

4.11 **<u>הון חוזר</u>**

4.11.1 <u>מדיניות האשראי של QAS</u>

להלן פירוט טבלאי בקשר עם נתוני אשראי לקוחות של QAS לשנים 2025-2024:

	שנת 2025		שנת 2024	
	היקף אשראי ממוצע באלפי דולר	**ממוצע ימי אשראי**	**היקף אשראי ממוצע באלפי דולר**	**ממוצע ימי אשראי**
לקוחות	10,213	89	6,367	99

לעניין הרכב ההון החוזר של QAS למועד הדוח, היקף הנכסים השוטפים עומד על סך של כ-37 מיליון דולר, התחייבויות שוטפות של כ-27 מיליון דולר ועודף נכסים שוטפים של כ-10 מיליון דולר.

4.12 **<u>השקעות</u>**

4.12.1 למועד הדוח, אין ל-QAS השקעות מהותיות בחברות או שותפויות מהותיות. ההשקעה בשותפות טרקליני דן למועד הדוח עומדת על כ-583 אלפי דולר.

4.13 **<u>מימון</u>**

4.13.1 <u>כללי</u>

פעילותה של QAS ממומנת, ככלל, מהכנסותיה השוטפות והונה העצמי. במהלך תקופת הקורונה נטלו QAS ושותפות טרקליני דן הלוואות מבנקים בערבות מדינה, אך אלו נפרעו לאחר מכן בפירעון מוקדם מלא.

4.13.2 <u>מענקי מדינה לאור "מלחמת חרבות ברזל"</u>

QAS בוחנת כל העת את מתווי הסיוע שפורסמו על ידי המדינה לעניין זכאותה לקבלת מענקים לאור הפגיעה המשמעותית בפעילויותיה, לרבות דוגמת מקרה "עם כלביא" והמערכה מסוף חודש פברואר 2026 עם איראן.

בהקשר זה יצוין כי בכל הנוגע לתביעת הפיצויים שהגישה QAS עבור נזק עקיף (נזק כלכלי) שנגרם לעסקים ברחבי הארץ בעקבות מלחמת חרבות ברזל, בגין החודשים אוקטובר - דצמבר 2023, בתחילת חודש פברואר 2026 אושרה תביעתה של QAS לאחר שיח ארוך מול הרשויות הרלוונטיות, ו-QAS קיבלה מענק (כולל ריבית שנצברה) בסך של כ-4 מיליון ש"ח מכוח תביעת הפיצויים האמורה. כן הגישה QAS תביעת לפיצויים לאור מבצע "עם כלביא", בסך של 1.2 מיליון ש"ח, ותביעתה האמורה עדיין מצויה בבדיקה. אם וכאשר יפורסם מתווה פיצויים רלוונטי בשל מבצע "שאגת הארי", הנ"ל ייבחן כמובן בהתאם על ידי QAS.

4.14 **<u>מיסוי</u>**

4.14.1 <u>דיני המס החלים על QAS</u>

הכנסות QAS חייבות במס חברות בשיעור רגיל בהתאם לדין הישראלי.

4.14.2 סטאטוס שומות המס של QAS

שומות המס של QAS עד וכולל שנת 2020, נחשבות כסופיות. יצוין כי בפברואר 2025 החלו רשויות המס בביקורת ניכויים, וזאת בגין השנים 2020-2023. בנובמבר 2025 התקבלה שומה לפי מיטב שפיטה, ובינואר 2026 הגישה QAS השגה על שומת הניכויים שהוצאה לה. QAS הכירה בהפרשה בספרים בגין שומה זו בדוחות הכספיים ליום 31 בדצמבר 2025, בהתאם להערכת ההתחייבות על ידי QAS ועל ידי יועציה.

4.14.3 הפסדים צבורים לצורכי מס

לא קיימים הפסדים צבורים לצרכי מס.

4.14.4 ביקורת מע"מ - שותפות טרקליני דן

במהלך חודש יוני 2019 קיבלה שותפות טרקליני דן שומה (בסכום של כ- 5.9 מליון ש"ח) מאת רשויות מע"מ וזאת בהמשך לביקורת שנערכה בשותפות טרקליני דן. שותפות טרקליני דן חלקה על השומה הנ"ל והגישה ערעור בעניין לבית המשפט המחוזי, אך ערעור זה נדחה באוקטובר 2023. לאחר דחייתו שילמה שותפות טרקליני דן (דצמבר 2023) את השומה, כאשר לאחר מכן הוגש ערעור לבית המשפט העליון בנוגע לשומה הנ"ל, ודיון בערעור האמור בבית המשפט העליון, קבוע לחודש ספטמבר 2026.

4.15 **מגבלות ופיקוח על פעילות QAS**

ראו סעיף 4.2.3 לעיל.

4.16 **הסכמים מהותיים**

4.16.1 הסכם ההרשאה למתן שירותי הקרקע

כאמור בסעיף 4.2.1.1 לעיל, פעילות QAS בענף שרותי הקרקע נעשית מכוח הרשאה שניתנה ל- QAS על ידי רש"ת. ההרשאה הנוכחית למתן שירותי הקרקע ניתנה לשלושה זכיינים (ו-QAS ביניהם) והינה בהתאם למכרז פומבי שפרסמה רש"ת בינואר 2016 למתן הרשאה למתן שירותי קרקע וליווי נוסעים בנמל התעופה בן-גוריון ובשדות התעופה הפנים ארציים והבינלאומיים המנוהלים ומופעלים על ידי רש"ת.

בהתאם להרשאה, QAS משלמת לרש"ת דמי הרשאה בשיעור קבוע ממחזור השירותים המוגדרים בהרשאה, ובלבד שסכום זה לא יפחת מדמי הרשאה מינימאליים שנקבעו בהסכם ההרשאה, כאשר סך דמי ההרשאה מתעדכן לאור שינויים במדד המחירים לצרכן. נוסף על האמור נדרשת QAS, בהתאם להסכם ההרשאה, לתשלום לרש"ת של דמי שימוש ודמי שירותים בגין השימוש במקומות בנתב"ג (חלקי מקרקעין ומתקנים) המשמשים את QAS במתן שירותי הקרקע וכן בגין קבלת שירותי תחזוקה, חשמל ומים בנתב"ג. כמפורט לעיל, מתן השירותים הינם בהתאם להנחיות רש"ת ובפיקוחה, והסכם הרשאה זה כולל הוראות כמקובל בהסכמים מסוג זה, לרבות הוראות לעניין זכות רש"ת לבטל את ההסכם במקרה של הפרת ההסכם.

הסכם ההרשאה הנוכחי למתן שירותי קרקע נקבע במקור עד לתום שנת 2023, הוארך בתקופת משבר נגיף הקורונה עד ליום 31 בדצמבר 2025, כאשר ביום 18 בנובמבר 2025 קיבלה QAS את הודעת רש"ת (לה הייתה האופציה מכוח חוזה ההרשאה להאריך את ההתקשרות בתקופה נוספת או תקופות נוספות, שאורכן הכולל 28 חודשים בכל תמהיל שתקבע רש"ת), על הארכת תקופת ההתקשרות מכוח חוזה ההרשאה האמור עד לתום חודש אפריל 2028.

כן יצוין, בכל הנוגע להסכם זה, לאור מלחמת "חרבות ברזל" קיבלה QAS הודעה מרש"ת על עדכון מנגנון התשלומים לרשות הקבוע בחוזה ההרשאה לתקופה קצובה (מעת לעת עדכנה רש"ת את ההודעה האמורה ואת התקופות הרלוונטיות ובחודש מרץ 2026 נשלח עדכון סופי בנושא זה), כאשר בכל הנוגע לשנת 2025, בחודשים ינואר עד מרץ ויוני עד אוגוסט לשנת 2025, חל גם כן ההסדר שחל מפרוץ מלחמת "חרבות ברזל", לפיו דמי ההרשאה שנדרשה QAS לשלם לרש"ת הינם בהתאם לשיעור הקבוע בחוזה ההרשאה מתוך פדיון המכירות ברוטו בלבד (בהקשר זה יצוין כי בתנאים המקוריים של חוזה ההרשאה ישנו סך של דמי הרשאה מינימאליים שעל QAS לשלם, גם אם הסך הנגזר מפדיון המכירות נמוך יותר), כאשר בגין החודשים אפריל ומאי 2025 ניתנה גם כן הקלה מסוימת, וכאשר בין החודשים ספטמבר-דצמבר 2025 שבו לחול כל הוראות חוזה ההרשאה המקורי.

4.16.2 <u>הסכם ההרשאה להפעלת טרקליני האירוח</u>

כאמור בסעיף 4.2.1.2 לעיל, בדומה לשירותי הקרקע, גם השירותים המוענקים בטרקליני האירוח בטרמינל 3 בנתב"ג מוענקים על פי הרשאה של רש"ת. על אף שההרשאה של שותפות טרקליני דן להפעלת כלל חמשת הטרקלינים הייתה עד לתום 2024, בשנת 2025 ובהתאם להארכת ההרשאה מעת לעת על ידי רש"ת, המשיכה שותפות טרקליני דן להפעיל את הטרקלינים עד לתום שנת 2025. בדומה ל-QAS, גם בכל הנוגע לפעילות הטרקלינים, קיבלה שותפות טרקליני דן הודעה מרש"ת על עדכון מנגנון התשלומים לרשות הקבוע בחוזה ההרשאה לתקופה קצובה (מעת לעת עדכנה רש"ת את ההודעה האמורה ואת התקופות הרלוונטיות). בכל הנוגע לשנת 2025, במהלך כל שנה זו, ובהתאם להודעה העדכנית ביותר מצד רשות שדות התעופה, חל גם כן ההסדר שחל מפרוץ מלחמת "חרבות ברזל", לפיו דמי ההרשאה שנדרשה שותפות טרקליני דן לשלם לרש"ת הינם בהתאם לשיעור הקבוע בחוזה ההרשאה מתוך פדיון המכירות ברוטו בלבד (בהקשר זה יצוין כי בתנאים המקוריים של חוזה ההרשאה ישנו סך של דמי הרשאה מינימאליים שעל שותפות טרקליני דן לשלם, גם אם הסך הנגזר מפדיון המכירות נמוך יותר).

בכל הנוגע לטרקלינים אלו, במהלך חודש נובמבר 2024 פרסמה רש"ת מכרז חדש (כפי שעודכן במהלך שנת 2025) לעניין מתן עד שתי הרשאות למתן שירותים של ניהול והפעלת טרקליני אירוח האמורים. QAS, אשר ניגשה למכרז בשיתוף עם Swissport, זכתה בהרשאה להפעלת שלושה מתוך חמשת הטרקלינים (שני הטרקלינים האחרים יופעלו על ידי זוכה אחרת). לאור האמור, הקימו QAS ו-Swissport חברה ייעודית ישראלית משותפת שהן בעלי מניותיה. תקופת ההרשאה מכוח המכרז החדש האמור הינה לתקופה של שש שנים (אשר החלה בתחילת ינואר 2026), כאשר בתקופה של כ-3 החודשים הראשונים מבוצע שיפוץ בטרקלינים נשוא ההרשאה (בהיקף שאינו מהותי בראי החברה). כן יצוין, כי לרש"ת האופציה, על-פי שיקול דעתה הבלעדי, להאריך את תקופת ההרשאה בתקופה נוספת או בתקופות נוספות, שאורכן הכולל לא יעלה על 36 חודשים. דמי ההרשאה בגין פעילות הטרקלינים החדשה הינם דמי הרשאה משולבים בשיעור קבוע מפדיון המכירות ברוטו בגין מתן השירותים בטרקלינים, ובלבד שסכום זה לא יפחת מדמי הרשאה מינימאליים שנקבעו בהסכם ההרשאה, כאשר סך דמי ההרשאה מתעדכן לאור שינויים במדד המחירים לצרכן. בנוסף ישולמו לרש"ת דמי שימוש ודמי שירותים בגין השימוש בשטחים עורפיים שהוקצו לה נוסף על השטחים המשמשים את הטרקלינים ואשר התשלום בגינם נכלל בדמי ההרשאה. כמפורט לעיל, מתן השירותים הינם בהתאם להנחיות רש"ת ובפיקוחה, הסכם הרשאה זה כולל גם הוא הוראות כמקובל בהסכמים מסוג זה, לרבות הוראות לעניין זכות רש"ת לבטל את ההסכם במקרה של הפרת ההסכם.

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

מטרתה האסטרטגית של QAS בתחום פעילות זה הינו המשך מתן שירותים ללקוחותיה הקיימים והעתידיים ברמה גבוהה, תוך שמירה על סטנדרט העבודה הקיים וחיזוק קשריה עם לקוחותיה הקיימיים והרחבת מאגר לקוחותיה והיקף השירותים הניתנים על ידה. במסגרת זאת פועלת כל העת QAS לפיתוח מערכות מתאימות של ניהול צרכי הלקוח על מנת להתאימו למגמות בשוק וצרכי הלקוחות.

בשנה הקרובה, לאור הימשכותה של מלחמת "חרבות ברזל" והמערכה עם איראן וחוסר הוודאות הקיים כאמור לעיל, צפויה QAS להמשיך לנקוט בצעדים הנדרשים השונים שעיקרם, מחד, שמירה על היקף הוצאות מצומצם וביצוע התאמות למצב הקיים, בפרט בתקופות כגון זו שלאחר פתיחת המערכה עם איראן; ומאידך, ביצוע מהליכים של שימור עובדים, שמירה על כוח אדם מתאים ומצב מוכנות למקרה של שינויים בסטטוס הפעילות והגדלת הפעילות בנתב"ג וצורך בהתאם של הגדלת היקפי העובדים, מאידך, ובדגש על עונות השיא, וזאת במטרה לשמור על מתן המענה הנדרש ללקוחות, במקרה האמור של חזרה לפעילות והגדלת הפעילות, בדומה למגמה שהייתה בשנת 2025 ובתחילת שנת 2026.

פרק 5
החזקות ופעילויות נוספות

5.1 **אל על**

5.1.1 בכל הנוגע להחזקה זו של החברה, שהינה החזקה פיננסית, במהלך שנת 2025 המשיכה החברה במימוש ההחזקה באל על וביצעה מספר מימושים של מניות אל על שהחזיקה - מימוש של כ-2.2 מיליון מניות אל על, וזאת בתמורה לסך כולל של כ-26.9 מיליון ש"ח (כ-8.0 מיליון דולר). לאחר תאריך הדוח ועד בסמוך למועד פרסומו, מימשה החברה סך נוסף של כ-0.2 מיליון מניות של אל על, וזאת בתמורה לסך כולל של כ-4.2 מיליון ש"ח (כ-1.3 מיליון דולר). בנוסף, לאחר תאריך הדוח, בחודש ינואר 2026, קיבלה החברה דיבידנד מאל על בסך כ-2.4 מיליון ש"ח (כ-0.8 מיליון דולר).

5.1.2 נכון למועד פרסום הדוח, מחזיקה החברה בכ-4.1 מיליון מניות של אל על אשר מהוות, נכון למועד פרסום דוח זה, שיעור של כ-0.7% מהונה המונפק והנפרע של אל על.

5.1.3 עיקר פעילותה של אל על הינה בהובלה אוירית של נוסעים ומטען והפעלת טיסות סדירות, טיסות שכר (המשווקות על ידי חברת הבת של אל על, סאן דור) וכן מובילה מטען. כן עוסקת אל על בפעילויות נלוות לפעילות ההובלה האווירית כגון: מכירת מוצרים פטורים ממכס, ייצור ואספקת מזון לחברות תעופה, מתן שירותי אבטחה, מתן שירותי תחזוקה שוטפת ותחזוקה כוללת למטוסיה.

5.1.4 בנוסף, מפעילה אל על מועדון נאמנות ללקוחותיה באמצעות חברה בת, במסגרתו מתקיימים שיתופי פעולה עם מוסדות פיננסיים במיזם כרטיסי אשראי ממתוגים.

5.1.5 הסביבה העסקית, במסגרתה פועלת אל על, הינה התעופה האזרחית הבינלאומית והתיירות לישראל וממנה, המאופיינת בתנודתיות עונתית ובדרך כלל ברמת תחרות גבוהה (כתוצאה מיישום מדיניות ה"שמיים פתוחים", בהתאם להסכמים מסוג זה עם ארה"ב (נחתם בשנת 2010) ועם האיחוד האירופי (נחתם בשנת 2013)).

5.1.6 כמו כן, תחום ההובלה האווירית מאופיין במגבלות רגולטוריות בינלאומיות ומקומיות בתחומים שונים, הקבועות באמנות והסכמים בינלאומיים ובחקיקה מקומית. פעילות אל על, בנוסף לרשיונות ההפעלה הנדרשים, מותנית בהיותה מוביל אווירי ישראלי (בעלות עיקרית ושליטה ממשית בידי המדינה או אזרחיה), ובהיתרים של מדינות זרות לניצול זכויות הטיס שהוענקו לה כמוביל נקוב.

5.1.7 כן יצוין כי המדינה מחזיקה ב"מניית מדינה מיוחדת", כאשר הזכויות המוענקות למחזיק במניית המדינה המיוחדת מפורטות בתקנון אל על, אשר אף מפרט את העניינים החיוניים של המדינה באל על, אשר יש להגן עליהם באמצעות מניית המדינה המיוחדת, וכן נקבעו בהתאם במניית המדינה המיוחדת הוראות אשר נועדו להסדיר את אופן השמירה על העניינים והאינטרסים החיוניים כאמור. עניינים חיוניים אלו כוללים בעיקרם, שמירה על קיום אל על כחברה ישראלית כדי שהדין הישראלי ימשיך לחול עליה; שמירת האפשרות להבטיח כי כושר התפעול ויכולת ההטסה של נוסעים ומטען באל על לא יקטנו מתחת לקיבולת המפורטת בתקנון אל על, כדי לאפשר למדינה שימוש אפקטיבי בנכסים חיוניים, בשעת חירום או לצרכי בטחון כפי שייקבעו מעת לעת על ידי הוגרמים המוסמכים לכך; מניעה מגורמים עויינים למדינת ישראל או מגורמים העלולים לפגוע בעניינים החיוניים של המדינה מלהיות בעל עניין באל על או בעל השפעה כלשהי בדרך אחרת על ניהולה; ומילוי מילוי אחר הוראות וסידורי ביטחון מסוימים. בהקשר זה יצוין כי כל שינוי, לרבות תיקון או ביטול, בהוראות תזכיר ותקנון אל על הנוגעות לזכויות המוקנות ו/או הצמודות למניית המדינה המיוחדת ולמחזיק בה, יהא חסר תוקף כלפי אל על, בעלי מניותיה וצד ג' כלשהו, ללא הסכמת המחזיק במניית המדינה המיוחדת בכתב ומראש.

5.1.8 על פי תקנון אל על, רכישת מניות אל על והחזקת מניות בשיעורים מסוימים טעונה אישור "המחזיק במניית המדינה המיוחדת", בידי החברה האישורים המתאימים מצד מחזיק מניית המדינה המיוחדת בקשר עם החזקותיה באל על.

5.1.9 בכל הנוגע למלחמת "חרבות ברזל" והשפעתה על אל על, כמו גם לעניין המערכה שנפתחה בסוף פברואר 2026 עם איראן, ראו בביאור 1ג(4) לדוחות הכספיים.

5.2 **<u>Nayak - מיזם משותף למתן שירותי תחזוקת ליין בנתב"ג</u>**

5.2.1 ביום 15 באוגוסט 2023, התקשרה החברה בהסכם עם חברה המשתייכת לקבוצת Nayak Aircraft Services ("**קבוצת Nayak**"), לשיתוף פעולה והקמת מיזם משותף למתן שירותי תחזוקת ליין (Line maintenance) למטוסים אזרחיים בנמל התעופה בן גוריון (להלן בסעיף 5.2 זה: "**ההסכם**" ו"**המיזם המשותף**", בהתאמה).

5.2.2 קבוצת Nayak הינה קבוצה אירופאית העוסקת במתן שירותי תחזוקה שונים למטוסים, לרבות שירותי תחזוקת ליין, כאשר כיום מעניקה קבוצת Nayak שירותי תחזוקת ליין ללקוחותיה בכ-50 שדות תעופה באירופה.

5.2.3 בהתאם להסכם, אשר נחתם בין החברה לבין חברה בת ישראלית המשתייכת לקבוצת Nayak (להלן בסעיף 5.2 זה: "**Nayak Israel**") ואשר הוקמה לצורך המיזם, הקימו הצדדים שותפות מוגבלת בישראל (להלן בסעיף 5.2 זה: "**השותפות**"), אשר תספק לחברות תעופה בינלאומיות הפועלות בנמל התעופה בן גוריון שירותי תחזוקת ליין (Line maintenance) (להלן בסעיף 5.2 זה: "**השירותים**"), כאשר ההסכם מתייחס גם לאפשרות להרחבת פעילותה של השותפות בעתיד לשדות תעופה נוספים בישראל.

5.2.4 בהתאם להסכמות הצדדים ביחס לשיעורי ההחזקה בשותפות, החברה ו- Nayak Israel מחזיקות כל אחת ב-49.9% מיחידות השתתפות בשותפות, כאשר חברת השותף הכללי מחזיק בשיעור של 0.2% מיחידות ההשתתפות בשותפות ("**השותף הכללי**"). החברה מחזיקה ב-49.9% ממניות השותף הכללי ואילו Nayak Israel תחזיק ביתרת 50.1% ממניות השותף הכללי.

5.2.5 בכל הנוגע למימון הראשוני הנדרש מכל צד לשם הקמת פעילות השותפות, המדובר בהשקעה שאינה מהותית לחברה כאשר החברה אינה צופה השקעות נוספות במיזם בעתיד הנראה לעין, ופעילות המיזם צפויה להיות מבוססת הון חוזר.

5.2.6 כן הוסכם כי בתקופה של שלוש השנים הראשונות למיזם (אשר הוסכמה גם על ידי הצדדים כתקופה לחדירה לשוק וביסוס הפעילות), יסופקו השירותים ללקוחות באמצעות הסכם שירותים של השותפות עם QAS, ואשר לה הרשאה קיימת למתן שירותי קרקע בנתב"ג. בהתאם להסכם ובהתאם לצרכים הרגולטוריים, המעטפת המקצועית לפעילות ולמתן השירותים תינתן על ידי קבוצת Nayak.

5.2.7 לפרטים נוספים אודות ההסכם ראו ביאור 18 לדוחות הכספיים.

5.2.8 בכל הנוגע לתחילת הפעילות של המיזם המשותף, המועד המיועד לתחילת פעילותו היה במהלך הרבעון הרביעי לשנת 2023. לאור המלחמה והשפעותיה ובפרט על פעילות החברות הזרות בנתב"ג נדחה מועד תחילת הפעילות.

לאחר תקופה ארוכה בה קידמו הצדדים את הקמת המיזם והתחלה בפעילות, אך בעצימות נמוכה, לאור המגמה החיובית שהחלה ברבעון הרביעי לשנת 2025 ונמשכה בחודשים ינואר-פברואר 2026, החלו הצדדים לקדם באופן משמעותי יותר את המהלכים הנדרשים לשם הקמת הפעילות, במטרה להתחיל בפעילות בחצי השני של שנת 2026, גם אם בהיקפי פעילות שאינם משמעותיים תוך קידום צמיחה מדורגת בהיקפים. ואולם, פרוץ המערכה עם איראן שבה והחזירה את חוסר הוודאות לפעילות בנתב"ג,

וקשה בהתאם להעריך למועד זה את מועד תחילת פעילות זה או היקפיה. כפי שהיה עד כה, מועד תחילת הפעילות תלוי במספר גורמים, שעיקרם התפתחויות בפעילות בנתב"ג, ובפרט בכל הנוגע להיקפי הפעילות של החברות הזרות בנתב"ג וחזרתן לפעול בנתב"ג באופן משמעותי יותר כמו גם באופן מתמשך ויציב יותר (בדגש על לקוחות עוגן) לאור חשיבות הדבר מבחינת וודאות תפעולית והיקפי פעילות ; וכן גיוס כוח אדם מקצועי זר מתאים ובהיקפים הנדרשים, כאשר שני אלו קשורים ומושפעים מהמצב הביטחוני מדיני, הערכות הסיכונים שמבצעות החברות הזרות, וההתפתחויות בקשר עם כך.

פרק 6
תיאור עסקי התאגיד הנוגעים לפעילות החברה בכללותה

6.1 **הון אנושי**

מטה החברה עוסק כיום, לצד פעילויות מטה רגילות, בעיקר בהחכרת מטוסים על ידי גלובל ליסינג ובטיפול בתאגידים המוחזקים. השירותים לגלובל ליסינג ניתנים על סמך הסכם ניהול בין הצדדים (ראו ביאור 21ד לדוחות הכספיים). גלובל ליסינג אינה מעסיקה עובדים.

6.1.1 מצבת העובדים

מספר העובדים בחברה נכון ליום 31 בדצמבר 2025 וליום 31 בדצמבר 2024, עמד על 6 עובדים. כל עובדי החברה מועסקים על פי הסכמי עבודה אישיים. נכון ליום 31 בדצמבר 2025 מכהנת בחברה גם סמנכ"ל פיתוח עסקי, וההסכם עמה הינו בדרך של מתן שירותים.

לפרטים בדבר עובדי כנפי תחזוקה - ראו פרק 3 לעיל. לפרטים בדבר עובדי QAS - ראו פרק 4 לעיל.

6.1.2 נושאי משרה והנהלה בכירה

לפרטים בדבר נושאי המשרה בחברה, ראו תקנה 26 לחלק ד' לדו"ח (פרטים נוספים על התאגיד). נושאי המשרה זכאים לתנאים כמפורט בתקנה 21 לחלק ד' לדו"ח (פרטים נוספים על התאגיד). לפרטים בדבר מכלול תנאי כהונתו של מנכ"ל החברה מר ערן בן מנחם ראו דיווח מיידי של החברה מיום 30 במאי 2022 (מס' אסמכתא: 2022-01-055149) כפי שתוקן ביום 31 במאי 2022 (מס' אסמכתא: 2022-01-055161), כאשר כאמור בביאור 21א לדוחות הכספיים, לאחר מועד הדוח אישרו וועדת הביקורת והתגמול ודירקטוריון החברה העלאת שכרו החודשי (ברוטו) של המנכ"ל ב-6 אלפי ש"ח.

ליו"ר הדירקטוריון ולדירקטורים בחברה משולמים גמולים כמפורט בתקנה 21 לחלק ד' לדו"ח (פרטים נוספים על התאגיד). בכל הנוגע ליו"ר דירקטוריון החברה יצוין כי בגין שנת 2025 החליטו ועדת הביקורת והתגמול והדירקטוריון על הענקת מענק שנתי ליו"ר הדירקטוריון, בסך של 200 אלפי ש"ח, הכפוף לאישור האסיפה הכללית של בעלי מניות החברה. לפרטים ראו גם ביאור 21ב לדוחות הכספיים.

ביום 1 בינואר 2026 אישרה האסיפה הכללית עדכון והארכה של מדיניות התגמול לנושאי משרה בחברה, לתקופה של שלוש שנים נוספות החל מיום 29 בדצמבר 2025 (ראו דיווח מיידי מעודכן מיום 24 בדצמבר 2025 (מס' אסמכתא: 2025-01-103141). למסמך המדיניות העדכני ראו בדיווח המיידי האמור.

6.1.3 הקצאת אופציות לנושאי משרה

6.1.3.1 בחודש יוני 2022 הקצתה החברה 820,000 כתבי אופציות, לשלושה נושאי משרה בחברה וכן לשמונה עובדים ונושאי משרה של חברות בנות של החברה. לפרטים ראו ביאור 17ד לדוחות הכספיים.

6.1.3.2 בחודש יולי 2022 הקצתה החברה 230,000 כתבי אופציות למנכ"ל החברה, ערן בן מנחם. לפרטים ראו ביאור 17ד לדוחות הכספיים.

6.1.3.3 חלק מכתבי אופציות אלו מומשו בחודש ספטמבר 2025 (לפרטים ראו ביאור 17ב(2) לדוחות הכספיים) ולמועד זה נותר סך של 487,500 כתבי אופציות מתוך הכמות הכוללת כאמור בסעיפים 6.1.3.1 ו-6.1.3.2 לעיל.

6.2 **<u>מימון החברה</u>**

6.2.1 <u>כללי</u>

ההלוואות ואגרות החוב הכלולות בדוח המאוחד של החברה ליום 31 בדצמבר 2025 כוללות את אלו שנטלה גלובל ליסינג (כנפי תחזוקה לא נטלה הלוואות ולחברה עצמה, למועד הדוח ולמועד פרסומו - אין הלוואות). לפרטים בדבר מימון גלובל ליסינג - ראו פרק 2 לעיל. בכל הנוגע ל-QAS, גם ל-QAS אין הלוואות למועד הדוח ולמועד פרסומו. בנוסף, ליום 31 בדצמבר 2025 עומדת יתרת אשראי לזמן קצר בסך כ-0.8 מיליון דולר אשר נטלה אלבטרוס.

פעילות החברה ממומנת בדרך כלל מהונה העצמי ומהון זר, ככל ונדרש, כאשר למועד זה אין לחברה הלוואות מבנקים ואין אגרות חוב.

לפרטים בדבר שיעורי הריבית וחלויות שוטפות ראו ביאור 12 לדוחות הכספיים.

6.2.2 <u>תשקיף החברה ; אגרות חוב</u>

לחברה תשקיף מדף בתוקף, נושא תאריך 19 במאי 2025 (מס' אסמכתא: 2025-01-034668).

6.2.3 <u>שעבוד החזקות</u>

נכון למועד הדו"ח וכן למועד פרסום הדו"ח, כל החזקות החברה חופשיות משעבוד.

6.2.4 <u>מגבלות והתחייבויות כלפי מממנים</u>

6.2.4.1 כאמור לעיל, אין לחברה הלוואות מגורמים מממנים (לרבות מחזיקי אגרות החוב).

6.2.4.2 לפרטים בדבר המגבלות וההתחייבויות של גלובל ליסינג כלפי מחזיקי אגרות החוב של גלובל ליסינג, ראו סעיף 2.13 לעיל.

6.2.5 <u>מסגרות אשראי</u>

לחברה מסגרות אשראי לזמן קצר בבנקים בארץ בהיקף לא מהותי, אשר אינן מנוצלות.

6.2.6 <u>הון חוזר</u>

ראו סעיפים 2.11 (לגבי ההון החוזר בגלובל ליסינג), 3.11 (לגבי ההון החוזר של כנפי תחזוקה) ו-4.11 (לגבי ההון החוזר של QAS) לעיל. לעניין הונה החוזר של החברה ראו בסעיף 4.3 לדוח הדירקטוריון.

6.3 **<u>מיסוי הקבוצה (למעט גלובל ליסינג)</u>**

6.3.1 <u>דיני המס החלים על החברה</u>

ראו ביאור 15 לדוחות הכספיים.

6.3.2 <u>שומות המס</u>

שומות המס של החברה עד וכולל שנת 2020, נחשבות כסופיות.

6.4 **<u>הסכמים מהותיים</u>**

6.4.1 הסכמים מהותיים של גלובל ליסינג - ראו סעיף 2.15 לעיל.

6.4.2 הסכמים מהותיים של כנפי תחזוקה - ראו סעיף 3.13 לעיל.

6.4.3 הסכמי הרשאה ל- QAS מרשות שדות התעופה - ראו סעיף 4.16 לעיל.

6.4.4 הסכם לעניין הקמת מיזם משותף למתן שירותי תחזוקת ליין (Line maintenance) למטוסים אזרחיים בנתב"ג - ראו סעיף 5.2 לעיל.

6.4.5 הסכמים עם בעלי עניין - ראו תקנה 22 לחלק ד' לדו"ח (פרטים נוספים על התאגיד).

6.4.6 לפרטים אודות התקשרות גלובל ליסינג בהסכם השקעה מהותית עם קבוצת שלמה וחבירת האחרונה לחברה לשליטה משותפת בגלובל ליסינג, בהתאם להסכם שנחתם לאחר תאריך הדוח, ביום 29 במרץ, 2026, ואשר השלמתו כפופה להתקיימותם של תנאים מתלים, ראו ביאור 22ד לדוחות הכספיים.

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

כאמור, החברה הינה חברת החזקות, לה החזקות בתחום התעופה האזרחי והביטחוני, ללא יחסי גומלין מהותיים ביניהן וכאשר למעט כנפי תחזוקה ואלבטרוס יתר החזקות החברה הינן חברות העוסקות בתחום התעופה האזרחית. כל אחת מההחזקות מנוהלת באמצעות שכבת הנהלה עצמאית (להוציא גלובל ליסינג אשר אינה מעסיקה עובדים ומנוהלת על ידי עובדי החברה), כאשר (למעט בכל הנוגע לאל על, שהינה החזקה פיננסית) החברה ממנה את כל או מחצית הדירקטורים (להוציא דירקטורים חיצוניים) בהחזקות אלו ושולטת בהן שליטה אפקטיבית או משותפת, בהתאמה, באמצעות כך.

בסיכום שנת 2025 וההשפעות השונות על פעילויות הקבוצה, כללה שנה זו מגמות חיוביות, בין היתר לאור הגיוון הפעילויות השונות בקבוצה, והיציבות שגיוון זה מקנה לחברה, לצד אתגרים הנובעים מהשפעות המצב הביטחוני המקומי:

(א) כנפי תחזוקה המשיכה בשמירה על יציבות בפעילות ובתוצאות. פעילותה לא נפגעה ואף הורחבה במסגרת הפרויקטים הקיימים;

(ב) גלובל ליסינג ביצעה מספר עסקאות משמעותיות, הן בצד המכירה והן בצד רכישת עסקאות חדשות, ובקופתה למועד זה יתרת מזומנים משמעותית המיועדת להמשך צמיחה;

(ג) בכל הנוגע ל-QAS, גם בשנה שחלפה המשיכה QAS להתמודד עם השפעות מלחמת "חרבות ברזל" והיקפי הפעילות המשתנים בנתב"ג בדגש על היקפי הפעילות הנמוכים של חברות התעופה הזרות. עם זאת, לאחר שסיימה את שנת 2024 בהפסד, בשנת 2025 נרשם שיפור מסוים בפעילות ואת שנה זו סיימה QAS בשורה תחתונה רווחית, גם אם מדובר ברווח שאינו משמעותי;

(ד) תחילת פעילות המיזם המשותף החדש עם קבוצת Nayak Aircraft Services למתן שירותי תחזוקת ליין בנתב"ג המשיכה להידחות, וזאת לאור המצב המתמשך בנתב"ג;
(ה) אל על, אשר החזקת החברה בה הינה נכס פיננסי, המשיכה גם כן לרשום תוצאות חיוביות מאוד, והחברה המשיכה בתהליך של מימוש מדורג של חלק מהחזקה והגדלת קופת המזומנים של החברה בהתאם, כאשר היא משאירה בידה עוד החזקה באל על המקנה לה חשיפה להמשך הצפת ערך.

בשנה זו ביצעה החברה השקעה חדשה ורכשה (באמצעות כנפי תחזוקה) את מלוא ההחזקות באלבטרוס, חברה המתמחה בייצור, השבחה והרכבת רתמות, מערכות מכלולים תעופתיים בעיקר לכלי טייס צבאיים ואזרחיים, כאשר המדובר בצעד חשוב במימוש האסטרטגיה העסקית של החברה להרחבה וגיוון פעילויותיה, כאשר הרחבת פעילות הקבוצה בעסקת רכישת אלבטרוס הינה בסינרגיה עם פעילויות אחרות.

בנוסף, בשנה זו ביצעה החברה מיקוד אסטרטגי רחב היקף וגיבוש תוכניות לצמיחתה, וקידום מהלכי פיתוח עסקי שמטרתם קידום השקעות ורכישות עתידיות. החברה הרחיבה את פעילות הפיתוח התאגידי ומחפשת באופן אקטיבי השקעות חדשות בתחומי התעופה, תעשיות הביטחוניות ותעבורה חכמה, בסגמנטים מגוונים לרבות שרשרת הערך התעשייתית, שירותים ותשתיות בכל אחד מתחומי המיקוד, בין אם כהחזקה ישירה ובין אם באמצעות החברות הבנות (ובפרט כנפי תחזוקה). בהתאם לאסטרטגיה שגובשה, החברה מכוונת להשקיע בחברות מבוססות המתכתבות עם המגמות הנוכחיות בשוק התעופה והשוק הביטחוני המקומי והעולמי, לרבות עודף ביקוש למטוסים והשוק המשני המתפתח, שרשרת אספקה וייצור בתחומי Aerospace האזרחי והביטחוני, תשתיות בתחום וכן התרחבות תעשיית השירותים הביטחונית והאזרחית.

בצד הפיננסי, ולאחר שבאוקטובר 2024 פרעה סופית את יתרת האג"ח שהייתה לה, בשנת 2025 ועד למועד פרסום הדו"ח המשיכה החברה בהגדלת יתרות המזומנים כאשר בקופתה, למועד פרסום הדוח, יתרת מזומנים השווה לכ-27.5 מיליון דולר, וכל נכסיה (וביניהם נכסים סחירים לרבות החזקתה הפיננסית של החברה באל על) חופשיים משעבוד. גם בשנה זו המשיכה החברה בחלוקת דיבידנדים לבעלי מניותיה (בהמשך לחלוקות בשנים 2023 ו-2024) וחילקה, בחודש אפריל 2025, דיבידנד לבעלי מניותיה בסך השווה לכ-4 מיליון דולר, וביצעה רכישה עצמית של מניותיה בהיקף של כ-1.2 מיליון דולר בחודש ספטמבר 2025. כמפורט בביאור 17ג(3) לדוחות הכספיים, החליט דירקטוריון החברה, בישיבתו מיום 5 באפריל 2026, על חלוקת דיבידנד בסך השווה לכ-5.2 מיליון דולר.

<u>בהסתכלות קדימה, וביתר שאת לאור מצבה הפיננסי הנוכחי ומצב החזקותיה כיום, ולאחר שבשנת 2025 בוצעה עסקת הרכישה של אלבטרוס, החברה ממשיכה להיות ממוקדת, לרבות בשנת 2026, בבניית מנועי צמיחה לעתיד, חיזוק וגיוון החזקותיה, כאשר בכוונתה, בהתאם לאסטרטגיה העסקית הקיימת, להתמקד ביעדים הבאים</u>:

- **המשך חיזוק הגמישות והאיתנות הפיננסית** - לצד ביצוע השקעות ו/או חלוקת דיבידנדים, בכוונת החברה להמשיך לשמור על רמת נזילות גבוהה.
- **השבחת והצפת ערך הפעילויות הקיימות** - הנ"ל כולל, למשל, הגדלת היקפי פעילותה של כנפי תחזוקה בשים לב לצרכים המתגברים לאור "מלחמת חרבות ברזל" והמערכה עם איראן כאשר במידת הצורך, תמיכה בחברות אשר עשויות להזדקק לכך (כתלות כמובן בהשפעות וההתפתחויות בקשר עם המלחמה), וכן הרחבת כיווני פיתוח עסקי חדשים לחברות ההחזקה של הקבוצה.

- **המשך פיתוח והרחבה של עסקי הקבוצה** - קידום תנופת צמיחה ופיתוח עסקי החברה, במיקוד בחברות מבוססות בתחומי התעופה, התיירות והתעשיות הביטחוניות, בדגש על תחומים סינרגטיים וכן תחומים חדשים, תוך מימוש הידע והניסיון הרחב של הקבוצה, ובמטרת זיהוי הזדמנויות לאור התמורות הרבות בענף התעופה וההתפתחות מואצת של התעשייה הביטחונית, בשים לב להשפעות הנובעות ממלחמת רוסיה-אוקראינה והמלחמה הרב-זירתית בישראל לרבות המערכה מול איראן, על צרכי הביטחון המקומיים וההתחמשות העולמית המואצת.

- **חלוקת דיבידנד** - בדומה לחלוקות שבוצעו בשנים 2023-2025 והחלוקה עליה החליט הדירקטוריון ביום 5 באפריל 2026, בכוונת החברה להמשיך בבחינה עיתית של אפשרות חלוקת דיבידנדים לבעלי מניותיה ו/או רכישה עצמית של מניותיה, הכל בהתאם למצב הפיננסי, מבנה ההון ורמת המינוף בעת הרלוונטית ובהתאם לצרכיה של החברה ותוכניות ההשקעה שלה בהתאם לאמור לעיל, כאשר מימוש האמור ייבחן ויבוצע כמובן גם בשים לב לשינויים בשווקים ולאור ביצועי החזקותיה ומקורותיה של החברה.

6.6 דיון בגורמי סיכון

בדומה לשאר חברות הפועלות בתחום התעופה הבינלאומי, מושפעת פעילות הקבוצה על ידי גורמים חיצוניים ופנימיים היכולים לגרום לשינויים מהותיים ברווחיותה (לחיוב או לשלילה). גורמי הסיכון העיקריים הינם:

6.6.1 סיכוני מאקרו

6.6.1.1 אירועי לחימה, פעילות טרור, אירועים מדיניים, ביטחוניים וסכסוכים גיאופוליטיים

לפעולות טרור בין לאומיות, לאיומי טרור על התעופה הבינלאומית וכן לאירועי לחימה (דוגמת המערכה עם איראן שהחלה בסוף פברואר 2026), משברים מדיניים ומתיחויות או אירועים וסכסוכים גיאופוליטיים, בוודאי כאלו שיש להם השפעה לרעה על מחירי הנפט, נתיבי הטיסה והיחסים בין מדינות, תיתכן השפעה מידית לרעה על הביקוש לתובלת נוסעים ומטען, בין אם באזורים מסוימים ובין אם באופן רחב וגלובלי יותר, אשר בעקבותיה עלולה להיות גם השפעה שלילית על ענפי התעופה בהם פועלות החברות בקבוצה הפועלות בתחום התעופה האזרחי, ובכלל כך על פעילות הקבוצה ותוצאותיה העסקיות. כן יצוין כי התנועה בענף התעופה בישראל מושפעת גם מהמצב הגיאו-פוליטי ומשינויים מדיניים וביטחוניים במדינת ישראל, גורמים להם השפעה על פעילות המשק הישראלי ועל הביקוש לתעופה (וכדוגמה לכך מלחמת "חרבות ברזל" כמו גם המערכה עם איראן, אשר הביאו להשפעה מהותית לרעה על פעילות QAS). בהתאם, לשיפור במצב הביטחוני עשויה להיות השפעה חיובית על הפעילות בנתב"ג גם כן, ולהיפך במקרה של הרעה במצב הביטחוני.

6.6.1.2 חוסר יציבות בכלכלה העולמית ובשווקים הפיננסיים

פעילות הקבוצה חשופה להשפעות של הכלכלה העולמית ושל השווקים הפיננסיים. חוסר יציבות בכלכלה העולמית ובשווקים הפיננסים, דוגמת החששות שעדיין קיימים בעולם בכל הנוגע למצב הכלכלי העולמי והאפשרות שעדיין קיימת ביחס למיתון, עשוי להשפיע לרעה על פעילות הקבוצה, בין היתר, להביא ל: (א) הקשחת מדיניות העמדת האשראי על-ידי הגורמים המממנים, אשר עשויה להביא לפגיעה בזמינותם של מקורות מימון לביצוע עסקאות ולצמצום היכולת לבצע מימון עסקאות החכרת מטוסים על ידי גלובל ליסינג; (ב) קיטון בביקוש הלקוחות אשר עשוי להביא, בכל הנוגע ל-QAS, להפחתת היקף הפעילות וכפועל יוצא מכך היקף הכנסותיה, ובכל הנוגע לגלובל ליסינג, לירידה בדמי החכירה, להחזרת מטוסים או לפשיטת רגל של לקוחות, לעלייה בעלויות המימון ולדרישה גדולה יותר לביטחונות בהלוואות חדשות. בכל אחד מהאירועים האמורים יש כדי להשפיע לרעה על הכנסות הקבוצה והתחייבויותיה, וכפועל יוצא גם על תוצאותיה הכספיות.

6.6.1.3 התפרצות מגפות ואסונות טבע

גורמים חיצוניים, כגון פגעי טבע (למשל, התפרצות הרי געש; רעידות אדמה; צונאמי), שריפה ורעידת אדמה, מגפה וכדומה (דוגמת מגפת הקורונה ומגיפות קודמות כגון שפעת החזירים, הסארס והאבולה), השפעה שלילית על תנועת הנוסעים לאזורי האסון ועל תנועת הנוסעים בעולם ככלל ולפיכך בעלי השפעה שלילית גם על התוצאות העסקיות של חברות תעופה בעולם כמו גם חברות תעופה הנמנות על לקוחות גלובל ליסינג ו-QAS או החזקות כגון אל על. פגיעה כאמור עלולה לגרום ללקוחות הקבוצה שלא לעמוד בהתחייבויותיהם כלפי הקבוצה וכן עלולה להביא לשינויים דרסטיים בשוק התעופה ככלל, דבר אשר ישפיע על ההיצע והביקוש בשוק זה.

6.6.1.4 **האטה ברמת הפעילות הכלכלית במשק**

האטה במשק עשויה להביא לקיטון בהיקף תנועת הנוסעים בנתב"ג ובכמות הטיסות והנוסעים היוצאים/ נכסים מ/אל נתב"ג, ובהתאם לפגיעה בפעילות בענף שירותי הקרקע ו/או ענף הטרקלינים של QAS, ובהתאם לדבר עלול להיות השפעה מהותית לרעה על פעילות QAS, כאשר הדבר משפיע גם על אל על, כחברת תעופה ישראלית הפועלת בנתב"ג.

6.6.1.5 **חשיפה לסיכוני מטבע**

חלק חשוב בהכנסותיה והוצאותיה של הקבוצה הן במטבע חוץ או בהצמדה אליו (בעיקר דולר של ארה"ב, כאשר לצד זאת לחברה הכנסות בשקלים מכנפי תחזוקה כאשר גם ההחזקה באל על, שהינה נכס פיננסי, הינה שקלית). הקבוצה חשופה לעלייה בערכו של השקל ביחס לדולר בקשר עם הוצאות השכר השוטפות, הוצאות תפעוליות נוספות הנקובות בשקלים, וגובה ההתחשבנות בגין עסקאות גידור שביצעה גלובל ליסינג אל מול אגרות החוב (סדרה ג') שהנפיקה - לשינויים בשער השקל אל מול הדולר השפעה על ההתחשבנות בגין עסקאות הגידור הנ"ל. בהתאם, ייסוף של השקל ביחס לדולר מגדיל במונחים דולריים את ההוצאות השוטפות של הקבוצה.

6.6.1.6 **חשיפה לשינויים בשיעורי ריבית משתנה**

חלק ממימון פעילות הליסינג של הקבוצה (וכיום - חלק שאינו גדול) נעשה באמצעות הלוואות בריבית משתנה. לפיכך, שינויים מהותיים בשיעורי הריבית המשתנה, עלולים להשפיע על עלויות המימון של גלובל ליסינג בקשר עם הלוואות אלו באופן אשר עשוי להשפיע על תוצאותיה. להקטנת חשיפה זו, לגלובל ליסינג מדיניות גידור ריבית לגבי תיק האשראי של גלובל ליסינג, כמפורט בביאור 18ה לדוחות הכספיים.

6.6.2 <u>סיכונים ענפיים</u>

6.6.2.1 **מחירי דלק סילוני למטוסים**

הדס"ל הוא מרכיב מהותי בהוצאות התפעול של מוביל אווירי. מחירי הדס"ל נתונים לתנודות חדות, בוודאי בעת מתיחויות גיאופליטיות או אירועים דומים להם השפעה על יצרניות הנפט ובהתאם על תפוקת הנפט בעולם, דוגמת השפעת המערכה עם איראן שהחלה בסוף פברואר 2026, אשר הביאה לעלייה חדה במחירי הנפט בעולם. בשל החשיבות של מרכיב הוצאתי זה על רווחיות חברות התעופה, לעלייה במחירי הדס"ל השפעה שלילית בכך שהיא מרעה את מצבן של חברות התעופה הנמנות על לקוחות הקבוצה או על החזקותיה של הקבוצה שהינן חברות תעופה.

6.6.2.2 **תחרות**

כל חברות הקבוצה פועלות בסביבה תחרותית כאשר ענף התעופה מאופיין ברמת תחרות גבוהה, המחריפה בתקופות של עודף קיבולת. תחום פעילות הליסינג מאופיין לאורך שנים בתחרות, המשתנה בהתאם לסגמנט המתאים. התחרות בין חברות הליסינג על חברות התעופה מחריפה מטבע הדברים בתקופות של עודף קיבולת. אנו רואים כי גם כיום, כאשר ישנו חוסר איזון מסוים בין הביקוש למטוסים מצד חברות התעופה אל מול היצע המטוסים בשוק, הדבר מביא להקשחת התחרות בקרב חברות הליסינג. כניסתן של חברות נוספות לשוק הליסינג כמו גם שינויים והתאמות מצד חברות קיימות עשויה להחריף את התחרות בתחום פעילות הליסינג, המשתנה בהתאם לסגמנט המתאים. לפרטים אודות התחרות ראו סעיף 2.5 לעיל.

6.6.2.3 **מגבלות רעש ואיכות סביבה**

לשינוי במגבלות על פעילות חברות תעופה בנמלי תעופה, לרבות בשל איסור על הפעלת מטוסים בשל גורמי זיהום, רעש ואחרים, עלולה להיות השפעה מהותית על התוצאות הכספיות של הקבוצה. מטבע הדברים, המגמה העולמית של מעבר למטוסים "ירוקים" וחדישים יותר באה באזורים רבים על חשבון מטוסים ותיקים יותר ומטכנולוגיות ישנות, כאשר החזקת מטוסים שכאלו עשויה לייקר את העלויות הכרוכות בעסקת החכרת מטוסים מסוג זה (גלובל ליסינג עצמה ממוקדת ומתמחה במטוסים בגילאי אמצע החיים (mid-life), שהינם מהטכנולוגיה הוותיקה יותר) ולהקטין את מרווח הרווח בעסקאות אלו ואף לפגוע בכדאיותן במקרים מסוימים, הן ביחס לעסקאות קיימות והן ביחס לעסקאות עתידיות.

6.6.2.4 **סיכונים כלליים העומדים בפני ענף התעופה**

פעילות הקבוצה בתחום התעופה האזרחית פעילות הקבוצה מושפעת באופן ישיר מהמצב הכללי של ענף התעופה אשר מאופיין ברגישות יחסית גבוהה להשפעותיהם של סיכונים כלליים החלים על חברות תעופה. סיכונים אלו כוללים, בין היתר, נוסף על הסיכונים שהמתוארים תחת חלק סיכוני המאקרו שהינם גם סיכונים בעלי השפעה ייחודית על ענף התעופה והסיכון הנוגע למחירי הדלק הסילוני, את הסיכונים הבאים: (א) ביקוש לתנועה אווירית (תנועת נוסעים והטסת מטענים); (ב) עלויות עובדים, שביתות ומגבלות הסכמי עבודה; (ג) עלויות אחזקה; (ד) עלויות ביטוח; (ה) תלות מהותית במערכות ממוכנות; וכן- (ו) רגולציה מדינית.

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

כמו כן התממשותם של סיכונים אלו עשויה להשפיע על QAS, לאור פעילות בתחום התעופה האזרחית והיות ולקוחותיה הינן חברות התעופה ולאור התלות בביקוש לתעופה בנתב"ג, כמו גם על אל על, שהינה חברת תעופה.

6.6.2.5 **עודף היצע בשוק המטוסים העולמי**

עודף היצע בשוק המטוסים העולמי (בין אם כללי ובין אם ביחס לסוגי מטוסים מסוימים) משפיע על מחירי המטוסים ועל גובה דמי החכירה שהקבוצה יכולה לגבות בגין החכרת מטוסיה. עודף היצע של מטוסים עשוי להביא להרעה ביכולתה של הקבוצה להחכיר מחדש ו/או למכור מטוסים עם סיומם של הסכמי חכירה או בעת החזרה מוקדמת של מטוס מוחכר כתוצאה ממשבר בקרב מי מלקוחותיה. כאמור בסעיף 1.6 לעיל, למועד זה מצוי שוק המטוסים דווקא בנקודה בה היצע המטוסים אינו עומד בקצב הביקוש לתעופה, וישנו ביקוש רב למטוסים, לרבות ביחס למטוסים וותיקים יותר שהיו פחות מבוקשים עד לתקופה האחרונה (הנ"ל תומך בביקוש למטוסים ובדמי החכירה בשוק, אך גם יוצר קושי מסוים בסביבת התחרות של המחכירים).

6.6.2.6 **שינויים רגולטוריים והוראות יצרן**

שינויים בהסדרים רגולטוריים בענף התעופה בעולם כמו גם בהוראות יצרן, עשויים לחשוף את הקבוצה להוצאות בלתי צפויות, לייקר את העלויות הכרוכות בעסקאות החכרת מטוסים ולהקטין את מרווח הרווח של הקבוצה מעסקאות אלו, דבר שיש בו כדי להשפיע על תוצאותיה הכספיות של הקבוצה.

6.6.2.7 **תלות ביצרני מטוסים**

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

6.6.3 <u>סיכונים ייחודים לקבוצה</u>

6.6.3.1 **עמידה באמות מידה פיננסיות**

בהתאם להתחייבויות אשר נטלה על עצמה גלובל ליסינג כלפי מחזיקי אגרות החוב שהנפיקה, נדרשת גלובל ליסינג לעמוד באמות מידה פיננסיות שונות, אשר חלקן אינן בשליטתה (למשל, ירידה בהון העצמי אשר נובעת למשל עקב חדלות פירעון של חוכר או רישום הפרשה לירידת ערך מטוסים). אי עמידתה של גלובל ליסינג באמות המידה הפיננסיות מקנה זכות להעמיד לפירעון מיידי את המימון שניתן. לחילופין, עשויים הגורמים המממנים לדרוש תוספות מצד הקבוצה לביטחונות הקיימים כבר בידיהם. יצוין כי כלפי הבנקים להם הלוואות קיימות למימון מטוסי גלובל ליסינג, אין לגלובל ליסינג התחייבות לעמידה באמות מידה פיננסיות.

6.6.3.2 **זמינות ועלות מקורות ההון והמימון**

מרכיבי ההון והמימון הינם מרכיבים חשובים הן בפעילות הליסינג והן בפעילות התעופה. פגיעה בגישת חברות תעופה להון ולהלוואות עשויה לפגוע ביכולתן לשמור על נזילות מתאימה ולהקשות על פעילותן. בכל הנוגע לגלובל ליסינג, ומאחר וגלובל ליסינג נוטלת מימון לצורך רכישת המטוסים ומימון פעילותה, ועלויות המימון הן רכיב מהותי בהוצאותיה, להתייקרות בעלות המימון ובזמינות המימון לקבוצה השפעה שלילית על עסקיה ורווחיותה, וכך גם במקרה של פגיעה בזמינות הון להשקעות, כאשר פגיעה בזמינות ועלות מקורות ההון והמימון והיקפם הינה בעלת השפעה גם על יכולת התחרות של גלובל ליסינג.

6.6.3.3 **תום תקופות ההרשאה למתן שירותי הקרקע או שירותי הטרקלינים**

מתן שירותי הקרקע על ידי QAS או הפעלת הטרקלינים נעשית מכוח הסכמי הרשאה קצובים בזמן עם רשות שדות התעופה. בהתאם, במידה ולאחר תום תקופות ההרשאה הרלוונטיות הסכמי ההרשאה לא יחודשו יהיה לדבר השפעה מהותית מאוד על פעילות QAS.

6.6.3.4 **תלות במשרד הביטחון ובתעשייה האווירית**

כמפורט בסעיף 3.2 לעיל, עיקר פעילותה של כנפי תחזוקה הינו במתן שירותי תחזוקה למטוסי חיל האוויר. נכון למועד זה השירותים אותם מספקת כנפי תחזוקה הינם בשני פרויקטים עיקריים, אשר בשניהם מעניקה כנפי תחזוקה את השירותים כקבלן משנה של התעשייה האווירית לישראל.

כמו כן, למיטב ידיעת החברה למשרד הביטחון וחיל האוויר הזכות להפסיק פרויקטים אלו, ובהתאם החלטה כאמור תהיה בעלת השפעה מהותית מאוד על פעילות כנפי תחזוקה.

6.6.3.5 **עליית השכר הממוצע במשק ושכר המינימום**

עלייה בשכר הממוצע במשק ועלייה בשכר המינימום משפיעות על עלויות העסקת עובדים בקבוצה, בפרט על ידי QAS וכנפי תחזוקה, ובהתאם עלייה בשכר כאמור משפיע במישרין על עלויות העסקת העובדים בחברות אלו ובהתאם על עלויותיהן התפעוליות. בהקשר זה יצוין כי הלחצים האינפלציוניים בישראל וסביבת הריבית הגבוהה בדומה לעולם, אשר ייצרו לחצים והביאו להעלאות שכר במשק הישראלי, הביאו גם להעלאות שכר אצל QAS וכנפי תחזוקה.

6.6.3.6 **יחסי עבודה בחברות הקבוצה וגיוס עובדים**

חלק מחברות הקבוצה (בדגש על QAS וכנפי תחזוקה) הינן חברות המבוססות על כוח אדם מקצועי וניהול יחסי עבודה תקניים מהווה מפתח לפעילותן הסדירה של אותן חברות.

כמו כן, פעילותן של QAS וכנפי תחזוקה, אשר הינן מוטות כוח אדם וכאמור לעיל מבוססות על כוח אדם מקצועי, תלויה גם ביכולתן לשמר עובדים ולגייס חדשים בהתאם לצרכים. בהתאם, ליכולת ההתמודדות של חברות אלו בסביבה תחרותית (המושפעת גם מעליית השכר במשק כאמור בסעיף 6.6.3.5 לעיל) חשיבות בכל הנוגע לשימור וגיוס עובדים לצרכי הפעילות.

6.6.3.7 **תלות בפעילות סדירה בנתב"ג**

חלקה הארי של פעילות QAS מתבצעות בנמל הבית בנתב"ג. לכן, להפרעה או שיבוש בפעילות הסדירה של נתב"ג (דוגמת המצב מאז פרוץ המערכה עם איראן בסוף פברואר 2026), באופן אשר יפגע בפעילות בענף שירותי הקרקע ו/או ענף הטרקלינים, עלולה להיות השפעה מהותית לרעה על פעילות QAS.

6.6.3.8 **סייבר, מערכות מידע ואבטחת מידע**

פעילות הקבוצה מבוססת, בדגש על QAS, על מערכות מידע וזרימת המידע לרבות הקשר עם לקוחותיה מבוצעת בחלקה הארי על בסיס אלקטרוני. משכך, חשופות גלובל ליסינג ו-QAS לאיומי והתקפות סייבר (כגון חדירה של גורמים בלתי מורשים למערכות, ניסיונות הונאה וסחיטה, וכדומה) אשר ככל ויצליחו עשויים להביא לנזקים ישירים ועקיפים כגון השבתת מערכות ופגיעה ביכולת תפעול ותקשורת אל מול הגורמים השונים הקשורים בפעילות, וכן אובדן הכנסות ופגיעה במוניטין. ביחס לגלובל ליסינג (ובהתאם גם ביחס לחברה, כאשר הן נסמכות על אותן מערכות מידע), בשים לב לטיב פעילותה, סוג וטיב המידע שבידה, ובשים לב להיקף הפעילות הנוכחי, כמו גם צעדים שננקטו לגיבוי מערכות המידע, הערכת גלובל ליסינג והחברה הינה כי סיכון הסייבר אינו משמעותי מאוד בעת הנוכחית. החברה וגלובל ליסינג מבצעות בחינה וחיזוק מתמידים של נושא אבטחת המידע והמערכות כמענה לגידול בסיכון הנובע ממתקפות סייבר, באמצעות מומחים חיצוניים לרבות באמצעות נותן השירותים החיצוני בתחום מערכות המידע וכן פועלות החברה וגלובל ליסינג ליישום נהלים והוראות שונות בתקשורת אל מול הלקוחות והגורמים השונים עמם הן נמצאות בקשר עסקי. נושא זה אף נבחן

על ידי מבקר הפנים של החברה ושל גלובל ליסינג לשם חיזוק אבטחת המידע. בכל הנוגע לכנפי תחזוקה, בשים לב לטיב פעילותה והיבטי הסייבר הכרוכים בכך, סבורה החברה גם כן כי רמת סיכון הסייבר אינו משמעותי מאוד בעת הנוכחית, ודברים אלו נכונים גם ביחס לאלבטרוס. בכל הנוגע ל-QAS, מטבע הדברים גם כן מדובר בסיכון אינהרנטי לפעילות. QAS נותנת מענה לסיכון זה באמצעות קבלת שירותי אינטרנט מאובטח הכולל הגנה מתקיפות סייבר ושירות סייבר פרו אקטיב - תמיכה ונטור פרואקטיבי מתמידים על ידי צוות מומחי סייבר, הפועלים לאיתור איומים פוטנציאלים וביצוע חסימות מתקנות. כמו כן, המערכות הממוחשבות והאפליקציות מאובטחות על ידי השרתים המארחים. נציין כי, QAS פועלת לחיזוק ההגנות השונות גם באמצעות נהלים ופעולות ניטור מקומיות כאשר כמו כן ביצעה QAS צעדים נוספים לחיזוק רמת התשתיות והאבטחה לרבות, כדוגמא, מעבר של שרת הענן המשמש מספר מערכות של QAS לרשת סגורה ומאובטחת של חברה ישראלית משמעותית. במהלך שנת 2024 ערך מבקר הפנים דוח ביקורת פנים בכל הנוגע לנושא זה של אבטחת מידע והתאוששות מאסון ב-QAS, כאשר בהתאם לו, בוצע על ידי QAS, בשנת 2025, סקר סיכוני סייבר חיצוני. לשיטת QAS, בבחינת הסיכון הכללי מחד והבקרות וההגנות שיש ל-QAS מאידך, רמת הסיכון הינה נמוכה עד בינונית..

כן יצוין כי ככלל, מקפידות החברה והחברות בקבוצה על בחינה וחיזוק מתמידים של נושא אבטחת המידע, הבקרות והמערכות כמענה לגידול בסיכון הנובע ממתקפות סייבר וכן פועלות ליישום נהלים והוראות שונות בתקשורת אל מול הלקוחות והגורמים השונים.

6.6.3.9 **תלות בלקוחות הקבוצה; פיזור לקוחות קטן וחדלות פירעון של חוכרים**

כאמור בסעיף 2.3 לעיל, נכון למועד הדו"ח לגלובל ליסינג מספר לקוחות מצומצם. הפרת הסכם החכירה לקוחות גלובל ליסינג ו/או כניסה של אחד או יותר מלקוחות גלובל ליסינג להליכי חדלות פירעון עלולה לפגוע באופן מהותי בתוצאותיה הכספיות של גלובל ליסינג.

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

6.6.3.10 **ירידה בערכי מטוסים**

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

6.6.3.11 **שינויים בחקיקת המס החלה על חברות הקבוצה ובפרשנות ויישום אותה חקיקה**

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

6.6.3.12 **אחריות מוצר**

גלובל ליסינג הינה הבעלים של המטוסים שהיא מחכירה. בעלות זו חושפת את קבוצת גלובל ליסינג לתביעות בגין אחריות מוצר. על מנת להתמודד עם סיכון זה גלובל ליסינג הינה מבוטחת נוספת בפוליסות הביטוח התעופתיות של החוכרים.

בטבלה הבאה מוצג פילוח של גורמי הסיכון שתוארו לעיל, על פי טיבם (סיכוני מאקרו, סיכונים ענפיים וסיכונים מיוחדים לקבוצה), ואשר דורגו בהתאם להערכות הנהלת הקבוצה, על פי מידת השפעתם על עסקי הקבוצה בכללותה - השפעה גדולה, בינונית וקטנה. הערכת הקבוצה בדבר דירוג הסיכון, נקבעה בהתחשב בהסתברות להתרחשות האירוע ומידת הנזק שעלול להיגרם לקבוצה אם יתרחש האירוע.

סיכונים	**מידת ההשפעה של גורם הסיכון על פעילות הקבוצה בכללותה**		
	גדולה	**בינונית**	**קטנה**
<u>סיכוני מאקרו</u>			
אירועי לחימה, פעילות טרור, אירועים מדיניים, ביטחוניים וסכסוכים גיאופוליטיים	X		
חוסר יציבות בכלכלה העולמית ובשווקים הפיננסיים	X		
התפרצות מגפות ואסונות טבע	X		
האטה ברמת הפעילות הכלכלית במשק	X		
חשיפה לסיכוני מטבע		X	
חשיפה לשינויים בשיעורי ריבית משתנה			X
<u>סיכונים ענפיים</u>			
מחירי דלק סילוני למטוסים		X	
תחרות	X		
מגבלות רעש ואיכות הסביבה		X	
מצב ענף התעופה העולמי וסיכונים כלליים העומדים בפני ענף התעופה	X		
עודף היצע בשוק המטוסים העולמי			X
שינויים רגולטוריים והוראות יצרן			X
תלות ביצרני מטוסים			X
<u>סיכונים ייחודיים לקבוצה</u>			
עמידה באמות מידה פיננסיות			X
זמינות מקורות המימון ועלותם	X		
תום תקופת ההרשאה למתן שירותי הקרקע או שירותי הטרקלינים	X		
תלות במשרד הביטחון ובתעשייה האווירית		X	
עליית השכר הממוצע במשק ושכר המינימום		X	
יחסי עבודה בחברות בקבוצה וגיוס עובדים		X	
תלות בפעילות סדירה בנתב"ג	X		
סייבר, מערכות מידע ואבטחת מידע		X	
תלות בלקוחות הקבוצה ; פיזור לקוחות קטן וחדלות פירעון של חוכרים	X		

סיכונים	מידת ההשפעה של גורם הסיכון על פעילות הקבוצה בכללותה		
	גדולה	בינונית	קטנה
ירידה בערכי מטוסים	X		
שינויים בחקיקת המס החלה על חברות הקבוצה ובפרשנות ויישום אותה חקיקה			X
אחריות מוצר			X

חלק ב'

דוח הדירקטוריון

על מצב ענייני התאגיד

הננו מתכבדים בזאת להגיש את דוח הדירקטוריון על מצב ענייני חברת כנפיים אחזקות בע"מ (להלן: "**כנפיים**" או "**החברה**") לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2025.

חברת כנפיים הינה חברת ההחזקות הגדולה בישראל בתחום התעופה. למועד הדוח ולמועד פרסומו לכנפיים 5 החזקות ישירות אשר כולן בתחומי התעופה השונים:

		שיעור החזקה
גלובל ליסינג -	גלובל כנפיים ליסינג בע"מ*	66.97%
כנפי תחזוקה -	כנפי תחזוקה - שותפות מוגבלת **	100%
QAS -	קיו.איי.אס ישראל בע"מ	50%
NAYAK -	Nayak-LM Knafaim JV Limited Partnership	49.9%
אל על -	אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ	כ-0.7%***

* לאחר מועד הדוח, ביום 29 במרץ 2026, נחתם בין גלובל ליסינג לבין חברה בשליטת משפחת שמלצר הסכם השקעה מהותית לכניסת האחרונה להשקעה בגלובל ליסינג, תמורת השקעה של כ-40.4 מיליון דולר בגלובל ליסינג כנגד הקצאת מניות חדשות של גלובל ליסינג. עם השלמת העסקה (ככל ותושלם, כאשר השלמתה כפופה להתקיימותם של תנאים מתלים), תחזיק כל אחת מבין המשקיעה האמורה וכנפיים בשיעור של 40.11% מהון המניות המונפק של גלובל ליסינג וזכויות ההצבעה בה, והן תחבורנה לשליטה משותפת בגלובל ליסינג. לפרטים נוספים ראו ביאור 22ד לדוחות הכספיים.

** ביום 15 בספטמבר 2025 רכשה כנפי תחזוקה את מלוא הון המניות של חברת אלבטרוס א.ד מכלולים תעופתיים בע"מ (להלן: "**אלבטרוס**"), חברה המתמחה בייצור, השבחה והרכבת רתמות, מערכות מכלולים תעופתיים בעיקר לכלי טייס צבאים ואזרחיים. כחלק מהעסקה העמידה גם החברה מימון לאלבטרוס. לפרטים נוספים ראו ביאור 3ג(4) בדוחות הכספיים.

*** הנ"ל משקף את שיעור החזקותיה של החברה במניות אל על (כ-4.1 מיליון מניות) נכון למועד פרסום הדוח. לפרטים אודות מימושים שביצעה החברה במהלך תקופת הדוח ולאחריו של חלק ממניות אל על, ראו בביאור 8ה לדוחות הכספיים.

בדוחות הכספיים, הרווח מתייחס לבעלים של החברה ולזכויות שאינן מקנות שליטה. נתוני הרווח המוצגים בדוח דירקטוריון זה מתייחסים לרווח המיוחס לבעלים של החברה, אלא אם נאמר אחרת.

גלובל ליסינג, כנפי תחזוקה (לרבות פעילות אלבטרוס אשר כאמור לעיל נרכשה בסוף הרבעון השלישי לשנה) ו-QAS מדווחות כמגזרי פעילות ואילו אל על אינה מדווחת כמגזר פעילות ותוצאות ההחזקה באל על נכללות במסגרת שינויים בשווי הוגן נכסים פיננסיים. בכל הנוגע ל-Nayak, מדובר בפעילות בשלבי הקמה. החברה וכל החזקותיה יכונו גם "הקבוצה".

א. הסברי הדירקטוריון למצב עסקי התאגיד

<u>המצב הביטחוני והגיאו-פוליטי - מלחמת "חרבות ברזל" והמערכה מול איראן</u>

ביום 7 באוקטובר 2023, החלה מתקפת פתע על מדינת ישראל שהובילה לפתיחת מלחמת "חרבות ברזל" ולהכרזת ממשלת ישראל על מצב מלחמה, ומלחמה זו התפתחה למערכת רב זירתית כאשר מעת לעת חלו שינויים בזירות השונות. המלחמה והצעדים שננקטו בעקבותיה הביאו לפגיעה בפעילות המשק הישראלי, כאשר אחד הענפים שנפגעו משמעותית הינו ענף התעופה והתיירות בישראל (לפרטים נוספים אודות השינויים בפעילות בנתב"ג ראו בסעיף 1.6.7 לפרק עדכון תיאור עסקי התאגיד (חלק א' לדוח), וענף זה והתמורות בו, ממשיכים להיות מושפעים כל העת בהיבטים השונים הקשורים במלחמה ובמצב הביטחוני מדיני. לאחר מועד הדוח, החל עם פתיחת המערכה הישראלית והאמריקאית מול איראן ביום 28 בפברואר 2026, ישנה הרחבה והחרפה משמעותית של המלחמה בזירות שונות במזרח התיכון, ובפרט מול איראן וארגון חיזבאללה בלבנון, ועם מעורבות ופגיעה הן בישראל והן במדינות שונות במפרץ הפרסי. המערכה האמורה נמשכת עדיין למועד זה.

להלן עדכונים בדבר השפעות המלחמה על החזקות החברה, לרבות פעולות שננקטו על ידי החברות הרלוונטיות והערכות בקשר עם המלחמה:

גלובל ליסינג

בכל הנוגע לפעילות הליסינג, הרי שזו לא הושפעה ממלחמת "חרבות ברזל" עד כה. בכל הנוגע למערכה מול איראן, אשר החלה בסוף חודש פברואר 2026 ועדיין נמשכת למועד זה, למועד זה גלובל ליסינג אינה מזהה השפעה ישירה של מערכה זו על פעילותה, ואולם למערכה זו השפעות שליליות על שוק התעופה העולמי, דוגמת ביטולי טיסות בהיקף משמעותי בפרט באזור המזרח התיכון וירידה בביקוש לתעופה לאזור זה (כך למשל, עד לאמצע מרץ 2026 בוטלו למעלה מ-50 אלף טיסות במזרח התיכון); סגירת מרחבים אוויריים באזור המזרח התיכון ופגיעה בתשתיות והשפעה בהתאם על נתיבי טיסה מסוימים (חברות רבות ביצעו ניתוב מחדש של טיסות דבר שהוביל להארכת זמני טיסה); ועלייה חדה במחירי הדלק הסילוני אשר הינו אחד מהגורמים הבולטים המשפיעים על שוק התעופה העולמי (רכיב מהותי בהוצאות ההפעלה של חברות התעופה ועלייה במחיר משפיעה לרעה על חברות התעופה, שהינן הלקוחות בתחום הליסינג). הימשכות המערכה האמורה לתקופה ממושכת והמשך המגמה והשפעות שליליות אלו על חברות התעופה עלול לפגוע בחוסנן הכלכלי ולפגוע בביקוש לתעופה, וכן הדבר עשוי להביא להשפעה בעקיפין לרעה גם על פעילות חברות ליסינג המטוסים, דוגמת גלובל ליסינג, ואולם למועד זה קשה לאמוד את היקף ההשפעות והשלכות המגמה בענף התעופה העולמי כמו גם היקף ההשפעות וההשלכות על חברות החכרת המטוסים.

QAS

מטבע הדברים, היות ופעילותה של QAS נגזרת ישירות מהפעילות בנתב"ג (לרבות ביחס לשירותי ליווי לנוסעים והפעלת טרקלינים), פעילותה הושפעה לרעה כתוצאה מהמלחמה. במהלך שנת 2025 המשיכה הפעילות בנתב"ג לחוות תנודות ושינויים מעת לעת. כך למשל, עם תחילת שנת 2025 החלו מרבית החברות הזרות שלא פעלו בנתב"ג באותו מועד לשוב באופן הדרגתי לפעול בנתב"ג, וניכרה מגמה חיובית של חזרה לפעילות. מגמה חיובית זו קיבלה תפנית שלילית נוספת עם נפילת טיל מתימן באזור נתב"ג בתחילת מאי 2025, ושיאה של מגמה שלילית זו הגיעה עם פתיחת מבצע "עם כלביא" מול איראן בחודש יוני 2025, אשר במהלכה נסגרו השמיים, הלכה למעשה, באופן מלא. ברבעון השלישי לשנת 2025, ולאחר סיום מבצע "עם כלביא", נפתחו מחדש השמיים וחודשה הפעילות בנתב"ג. בהמשך לכך, בתקופה שמתחילת הרבעון הרביעי לשנת 2025 ולאור ההסכם להפסקת הלחימה בעזה והשבת החטופים, החלה להתגבר חזרתן של החברות הזרות, והמגמה החיובית האמורה של גידול במספר החברות הזרות וגידול בהיקפי הפעילות התגברה ברבעון האמור. בסיכום הפעילות בשנת 2025, על אף המציאות הביטחונית, נרשם שיפור כללי בהיקפי הפעילות בהשוואה לשנת 2024, הפעילות בנתב"ג לא חזרה להיקפים קודם למלחמה וכן חוותה הפעילות בנתב"ג תנודות שליליות כאמור לעיל, כאשר גם במקרה של חזרת חברות תעופה זרות לפעול בנתב"ג, המשיכה כל העת חוסר הוודאות. בהתאם, ובכל הנוגע ל-QAS, במהלך שנת 2025 המשיכה QAS (וכך גם ביחס לפעילות הטרקלינים ושירותי הליווי לנוסעים) במתכונת פעילות בהיקפים נמוכים מאלו שהיו קודם לפרוץ מלחמת חרבות ברזל, ותוך ביצוע ההתאמות הנדרשות מעת לעת במשאבים ובתשומות לאור השינויים בהיקף הפעילות בנתב"ג (כל זאת לאור האתגר בהתאמת כוח האדם הנדרש לאור השינויים התכופים מצד החברות הזרות כמפורט לעיל, וחוסר הוודאות המתמשך שנגזר בעיקרו מהמצב הביטחוני), הכל בהתאם לצורך למתן מענה ללקוחותיה, לצד מהלכים לשימור עובדים ונקיטת צעדים והתאמות נדרשות ככל האפשר על מנת לצמצם את השלכות המלחמה על פעילותה ותוצאותיה. בכל הנוגע לשירותים למטוסי מנהלים בטיסות פרטיות, יצוין כי גם פעילות זו נפגעה לאור המלחמה, אך הפגיעה פחותה יותר והיקפי הפעילות של שירותים אלו שמרו גם במהלך שנת 2025 על יציבות בהשוואה להיקפי הפעילות קודם למלחמה.

בסיכום נתוני שנת 2025, רשמה QAS גידול בהכנסות בשיעור של כ-75% בהשוואה לשנת 2024, ונתון זה מהווה קיטון בשיעור של כ-40% בהשוואה לשנת 2023 (בה נכלל הרבעון בו החלה המלחמה וכבר בו ניכר קיטון משמעותי בהכנסות אל מול התקופה שקודם למלחמה).

בכל הנוגע לתקופה שמתחילת שנת 2026, הרי שבחודשים ינואר ופברואר 2026 נמשכה המגמה החיובית מהרבעון הרביעי לשנת 2025, של גידול בהיקפי הנוסעים והפעילות בנתב"ג, ובחודשים אלו המשיכה QAS בהגדלת היקפי פעילותה ושל היקפי כוח האדם, לצורך מתן מענה ללקוחות, וכן החלה בהכנות ראשוניות לקראת פסח וקיץ 2026. עם זאת, עם פתיחת המערכה הישראלית והאמריקאית מול איראן ביום 28 בפברואר 2026, לאחר פרוץ המערכה נסגר לחלוטין המרחב האווירי של מדינת ישראל, ולאחר מכן החלו "טיסות מיוחדות" המופעלות ע"י חברות בתעופה הישראליות להשבת אזרחים ארצה, ובשלב מסוים ניתן אישור ליציאת נוסעים בטיסות אלה תחת מגבלות מחמירות ובהיקפים מצומצמים מאוד. סטטוס היקפי הפעילות המצומצם בנתב"ג נותר למועד זה וכן יצוין כי למועד זה אף חברה זרה עדיין לא שבה לפעול בנתב"ג. כאשר מספר חברות זרות כבר הודיעו שלא ישובו לפעול בנתב"ג בחודשים הקרובים ו/או לפני תום תקופת קיץ 2026.

לאחר פרוץ המערכה עם איראן כאמור לעיל, ביצעה QAS התאמות בתשומות ובהיקף עובדיה להיקפי הפעילות על מנת לצמצם את השלכות המלחמה על פעילותה ותוצאותיה, והיא ממשיכה לעקוב אחר ההתפתחויות, תוך שמירה על מתכונת פעילות מצומצמת המותאמת לשגרת המלחמה, לצד צעדים של שימור עובדים והיערכות למקרה של שינויים בהיקפי הפעילות בנתב"ג וחזרה לשגרה במתכונת כזו או אחרת.

מטבע הדברים, הימשכות המערכות מול איראן וחזבאללה צפויה להמשיך להשפיע לרעה על הפעילות בענף התעופה והתיירות בישראל, לרבות על פעילות התעופה בישראל ובדגש על חברות התעופה הזרות ונכונותן לשוב לפעול בישראל כמו גם באילו היקפים, ובהתאם להשפיע לרעה פעילות ותוצאות QAS והטרקלינים. בשלב זה לא ניתן להעריך את היקף ההשפעה, כאשר בכל מקרה ניכר כי מגמת חוסר הוודאות ביחס למצב הביטחוני-מדיני צפויה להימשך לפחות בתקופה הקרובה, ולנ"ל השפעה מהותית על פעילות החברות הזרות והערכות הסיכונים שמבצעות חברות אלו.

כנפי תחזוקה

עיקר פעילותה של כנפי תחזוקה הינו במתן שירותי תחזוקה למטוסי חיל האוויר, והיא אינה פועלת בתחום התעופה האזרחית. כתוצאה ממלחמת חרבות ברזל, נדרשה כנפי תחזוקה בביצוע התאמות מסוימות בפעילות בשל גיוס למלחמה של חלק מעובדיה, אך לא ניכרה השפעה מהותית על פעילותה בהשוואה לתקופות מקבילות. בכל הנוגע למערכה מול איראן שהחלה בסוף פברואר 2026, ואשר עדיין נמשכת למועד זה, למועד זה כנפי תחזוקה אינה מזהה השפעה מהותית של מערכה זו על פעילותה, למעט בביצוע התאמות מסוימות בפעילות בשל גיוס למלחמה של חלק מעובדיה וצורכי חיל האוויר, והיא מעריכה כי גם במקרה של הימשכות מערכה זו, לא יהיה לדבר השפעה מהותית על פעילותה.

אל על

בכל הנוגע לאל על, ראו בפרק 5 לחלק א' לדוח (תיאור עסקי התאגיד) ובביאור 1ה(4) לדוחות הכספיים.

Nayak

בכל הנוגע למיזם משותף זה (כאמור לעיל שותפות למתן שירותי תחזוקת ליין (Line maintenance) למטוסים אזרחיים בנמל התעופה בן גוריון), אשר במקור המועד המיועד לתחילת פעילותו היה במהלך הרבעון הרביעי לשנת 2023, לאור המלחמה והשפעותיה ובפרט על פעילות החברות הזרות בנתב"ג נדחה מועד תחילת הפעילות. לאחר תקופה ארוכה בה קידמו הצדדים את הקמת המיזם והתחלה בפעילות, אך בעצימות נמוכה, לאור המגמה החיובית שהחלה ברבעון הרביעי לשנת 2025 ונמשכה בחודשים ינואר-פברואר 2026, החלו הצדדים לקדם באופן משמעותי יותר את המהלכים הנדרשים לשם הקמת הפעילות, במטרה להתחיל בפעילות בחצי השני של שנת 2026, גם אם בהיקפי פעילות שאינם משמעותיים תוך קידום צמיחה מדורגת בהיקפים. ואולם, פרוץ המערכה עם איראן שבה והחזירה את חוסר הוודאות לפעילות בנתב"ג, וקשה בהתאם להעריך למועד זה את מועד תחילת פעילות זה או היקפיה. לפרטים נוספים ראו בביאור 1ג(5) לדוחות הכספיים.

הערכות החברה והחברות בקבוצה בדבר ההשלכות וההשפעות של מלחמת "חרבות ברזל" כמו גם המערכה עם איראן שהחלה בסוף פברואר 2026 (ובהמשך לכך חידוש המערכה מול חזבאללה) על החברות השונות בקבוצה מהווה מידע צופה פני עתיד, כהגדרתו בסעיף 32א בחוק ניירות ערך, התשכ"ח-1968 (להלן: "חוק ניירות ערך"), המבוססות, בין היתר, על המידע הקיים למועד זה בידי החברה והחברות בקבוצה ביחס למלחמה והשפעותיה על המשק הישראלי ועל ענף התעופה והתיירות בישראל והחברות הפועלות בו. בהתאם, הערכות אלו עשויות שלא להתממש, כולן או חלקן, או להתממש באופן שונה, לרבות באופן שונה מהותית מההערכות הקיימות, שכן מטבע הדברים התממשות האמור אינה וודאית ואינה בשליטת החברה או החברות בקבוצה - זאת, בשל חוסר הוודאות ביחס למצב המלחמה, היקפה, אופייה ומשכה כאשר הנ"ל קשור גם בשאלת מספר זירות הלחימה ועצימות הלחימה בכל אחת מהן (כל אלו דברים התלויים, בין היתר, בהתפתחויות גיאופליטיות, כלכליות, שינויים בהנחיות גורמי המדינה והביטחון, וכדומה, וגורמים וצעדים הקשורים במלחמה וניהולה ובמצב הביטחוני מדיני), וביחס להשפעות בהתאם על המשק הישראלי ובפרט על הפעילות בענף התעופה והתיירות בישראל והחברות הפועלות בענף זה והמושפעות ממנו.

אירועים מהותיים נוספים בשנת 2025 ועד למועד פרסום הדוח

- לפרטים בדבר עסקה להכנסת משקיעה לגלובל ליסינג והסכם שליטה משותפת בגלובל ליסינג לאחר השלמת העסקה האמורה (ככל ותושלם) ראו ביאור 22ד לדוחות הכספיים .
- לפרטים אודות חלוקת דיבידנדים ורווחים מחברות מוחזקות בתקופת הדוח ולאחריו ראו ביאור 8ג לדוחות הכספיים.
- לפרטים בדבר חלוקת דיבידנד בסך של כ-14.9 מיליון ש"ח (כ-4 מיליון דולר) שחולק לבעלי מניות החברה ביום 15 באפריל 2025, ראו ביאור 17ב(1) לדוחות הכספיים.
- לפרטים אודות רכישה עצמית של מניות החברה אשר נבעו ממימוש אופציות על ידי עובדים ונושאי משרה של החברה ושל חברות בנות, בסך כולל של כ-3.9 מיליון ש"ח (כ-1.2 מיליון דולר) ראו ביאור 17ב(2) לדוחות הכספיים.
- לפרטים בדבר החלטת דירקטוריון החברה, מיום 5 באפריל 2026, בדבר חלוקת דיבידנד במזומן ראו ביאור 17ב(3) לדוחות הכספיים.
- לפרטים אודות מימוש, במהלך תקופת הדוח ולאחריו, של חלק ממניות אל על שהוחזקו על ידי החברה, ראו ביאור 8ה לדוחות הכספיים.
- לעניין רכישת אלבטרוס על ידי כנפי תחזוקה, אשר במסגרתה העמידה גם החברה מימון לאלבטרוס, ראו ביאור 8א(2) לדוחות הכספיים.
- נכון למועד פרסום הדוח, ברשות החברה יתרות מזומנים, פקדונות והשקעות לזמן קצר בסך של כ-27.5 מיליון דולר (החלק הארי של יתרות המזומנים, הפקדונות וההשקעות לטווח קצר שברשות החברה הינו בשקלים ומוצג בהתאם לשער החליפין שקל/דולר בסמוך למועד פרסום הדוח).
- לפרטים בקשר עם אירועים מהותיים בקשר עם פעילות החברות הבנות ראו בסעיף 3 להלן.

נכון למועד פרסום הדוח, לחברה אין חוב פיננסי כלל, כאשר בקופתה, למועד פרסום הדוח, יתרת מזומנים השווה לכ-27.5 מיליון דולר, וכל נכסיה (וביניהם נכסים סחירים לרבות החזקתה הפיננסית של החברה באל על) חופשיים משעבוד. בהסתכלות קדימה, וביתר שאת לאור מצבה הפיננסי הנוכחי ומצב החזקותיה כיום, ולאחר שבשנת 2025 בוצעה עסקת הרכישה של אלבטרוס, החברה ממשיכה להיות ממוקדת, לרבות בשנת 2026, בבניית מנועי צמיחה לעתיד, חיזוק וגיוון החזקותיה, כאשר בכוונתה, בהתאם לאסטרטגיה העסקית הקיימת, להתמקד ביעדים הבאים: המשך חיזוק הגמישות והאיתנות הפיננסית; השבחת והצפת ערך הפעילויות הקיימות (למשל - הגדלת היקפי פעילותה של כנפי תחזוקה בשים לב לצרכים המתגברים לאור "מלחמת חרבות ברזל" והמערכה עם איראן, כאשר במידת הצורך, תמיכה בחברות אשר עשויות להזדקק לכך (כתלות כמובן בהשפעות וההתפתחויות בקשר עם המלחמה); המשך פיתוח והרחבה של עסקי הקבוצה - קידום תנופת צמיחה ופיתוח עסקי החברה, במיקוד בחברות מבוססות בתחומי התעופה, התיירות והתעשיות הביטחוניות, בדגש על תחומים סינרגטיים וכן תחומים חדשים, תוך מימוש הידע והניסיון הרחב של הקבוצה, ובמטרת זיהוי הזדמנויות לאור התמורות הרבות בענף התעופה וההתפתחות מואצת של התעשייה הביטחונית. זאת, לצד בחינה עיתית של אפשרות חלוקת דיבידנדים לבעלי מניותיה (הכל בהתאם למצב הפיננסי בעת הרלוונטית, מבנה ההון ורמת המינוף בעת הרלוונטית ובהתאם לצרכיה של החברה ותוכניות ההשקעה שלה), ובהמשך לחלוקות שבוצעו בשנים 2023-2025 והחלוקה עליה החליט הדירקטוריון ביום 5 באפריל 2026 (ראו ביאור 17ב(3) לדוחות הכספיים). לפרטים נוספים לעניין יעדים ואסטרטגיה עסקית וצפי להתפתחות בשנה הקרובה ראו בסעיף 6.5 לחלק א' לדוח (תיאור עסקי התאגיד).

1. תוצאות הפעילות העסקית של כנפיים על בסיס שנתי

כחברת החזקות, תוצאותיה העסקיות של החברה כוללות ומושפעות בעיקר מחלק החברה בתוצאות החברות המוחזקות, נטו. פעילות המטה של החברה כוללת הכנסות מדמי ניהול, הוצאות מימון נטו והוצאות הנהלה וכלליות.

1.1. הרכב התוצאות העסקיות של כנפיים

	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר			
	2025	2024	שינוי	הסבר
	אלפי דולר		%	
חלק כנפיים בתוצאות העסקיות של חברות מוחזקות (למעט אל על)	9,492	6,994	36%	ראו סעיף 1.2 להלן
שינויים בשווי הוגן השקעה באל על (*)	16,131	15,163	6%	
הכנסות מדמי ניהול	2,209	2,139	3%	ראו סעיף 1.3 להלן
הכנסות (הוצאות) הנהלה וכלליות ומימון, נטו (**)	214	(2,040)		ראו סעיף 1.4 להלן
שינוי במסים נדחים	834	294	184%	בגין עדכון לאומדן נכס המס
רווח לשנה	**28,880**	**22,550**	**28%**	

(*) כולל הפרשי שער.
(**) בנטרול שינויים בשווי הוגן השקעה באל על, אשר מוצגים בנפרד.

1.2. חלק כנפיים בתוצאות העסקיות של חברות מוחזקות

	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר			
	2025	2024	שינוי	הסבר
	אלפי דולר		%	
גלובל ליסינג	3,347	4,146	(19%)	ראו סעיף 3.1.1 להלן
כנפי תחזוקה (*)	4,807	3,635	32%	ראו סעיף 3.1.2 להלן
QAS	1,338	(787)		ראו סעיף 3.1.3 להלן
סה"כ	**9,492**	**6,994**	**36%**	

(*) כולל התוצאות העסקיות של אלבטרוס בגין הרבעון הרביעי לשנת 2025.

1.3. הכנסות מדמי ניהול

	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר			
	2025	2024	שינוי	הסבר
	אלפי דולר		%	
גלובל ליסינג	1,309	1,325	(1%)	
כנפי תחזוקה	520	434	20%	כולל דמי ניהול מאלבטרוס בגין הרבעון הרביעי לשנת 2025.
QAS	380	380		
סה"כ	**2,209**	**2,139**	**3%**	

1.4. הכנסות (הוצאות) הנהלה וכלליות ומימון, נטו

	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר			
	2025	2024	שינוי	הסבר
	אלפי דולר		%	
הוצאות הנהלה וכלליות	(2,832)	(2,533)	12%	השינוי נובע בעיקר בגין עליה בהוצאות שכר ושירותים מקצועיים בהשוואה בין התקופות
הכנסות מימון, נטו (*)	3,046	493	518%	ראו סעיף 1.4.1 להלן
סה"כ	**214**	**(2,040)**		

(*) בנטרול שינויים בשווי הוגן נכסים פיננסיים, אשר מוצגים בנפרד.

1.4.1. הכנסות מימון, נטו (*)

	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר			
	2025	2024	שינוי	הסבר
	אלפי דולר		%	
הוצאות ריבית בגין אגרות חוב	-	(273)		אג"ח ז' נפרע במלואו במהלך שנת 2024
הכנסות הפרשי שער	1,772	308	474%	בעיקר בגין יתרות מזומנים ופקדונות לזמן קצר (החלק הארי של יתרות החברה הינו בשקלים)
שינויים בשווי הוגן השקעה בני"ע סחירים (**)	549	-		השקעה בני"ע סחירים החל משנת 2025.
הכנסות מריבית על פקדונות ואחרות	725	458	59%	עיקר השינוי נובע מגידול ביתרות פקדונות
סה"כ	**3,046**	**493**	**548%**	

(*) בנטרול שינויים בשווי הוגן השקעה באל על, אשר מוצגים בנפרד.
(**) כולל הפרשי שער בגין השקעה בני"ע סחירים.

2. תוצאות הפעילות העסקית של כנפיים על בסיס רבעוני

2.1. הרכב התוצאות העסקיות של כנפיים על בסיס רבעוני בשנים 2025 ו-2024

	סה"כ	2025			
	2025	רבעון 4	רבעון 3	רבעון 2	רבעון 1
	אלפי דולר				
חלק כנפיים בתוצאות העסקיות של חברות מוחזקות (למעט אל על)	9,492	2,142	1,926	4,036	1,388
שינויים בשווי הוגן השקעה באל על	16,131	2,351	3,680	5,056	5,044
הכנסות מדמי ניהול	2,209	603	540	532	534
הכנסות (הוצאות) הנהלה וכלליות ומימון, נטו (*)	214	(57)	(153)	996	(572)
שינוי במסים נדחים	834	834	-	-	-
רווח לתקופה	**28,880**	**5,873**	**5,993**	**10,620**	**6,394**

	סה"כ	2024			
	2024	רבעון 4	רבעון 3	רבעון 2	רבעון 1
	אלפי דולר				
חלק כנפיים בתוצאות העסקיות של חברות מוחזקות (למעט אל על)	6,994	380	3,316	1,411	1,887
שינויים בשווי הוגן השקעה באל על	15,163	3,583	6,978	(2,522)	7,124
הכנסות מדמי ניהול	2,139	533	533	536	537
הוצאות הנהלה וכלליות ומימון, נטו (*)	(2,040)	(508)	(472)	(578)	(482)
שינוי במסים נדחים	294	294	-	-	-
רווח (הפסד) לתקופה	**22,550**	**4,282**	**10,355**	**(1,153)**	**9,066**

(*) בנטרול שינויים בשווי הוגן השקעה באל על, אשר מוצגים בנפרד.

2.2. הרכב התוצאות העסקיות של כנפיים

	רבעון רביעי			
	2025	2024	שינוי	הסבר
	אלפי דולר		%	
חלק כנפיים בתוצאות העסקיות של חברות מוחזקות (למעט אל על)	2,142	380	464%	ראו סעיף 2.3 להלן
שינויים בשווי הוגן השקעה באל על (*)	2,351	3,583	(34%)	
הכנסות מדמי ניהול	603	533	13%	ראו סעיף 2.4 להלן
הוצאות הנהלה וכלליות ומימון, נטו (**)	(57)	(508)	(89%)	ראו סעיף 2.5 להלן
שינוי במסים נדחים	834	294	184%	עדכון לאומדן נכס המס
רווח לרבעון	**5,873**	**4,282**		

(*) כולל הפרשי שער.
(**) בנטרול שינויים בשווי הוגן נכסים פיננסיים, אשר מוצגים בנפרד.

2.3. חלק כנפיים בתוצאות העסקיות של חברות מוחזקות

	רבעון רביעי			
	2025	2024	שינוי	הסבר
	אלפי דולר		%	
גלובל ליסינג	500	103		ראו סעיף 3.1.1 להלן
כנפי תחזוקה (*)	1,327	935	42%	ראו סעיף 3.1.2 להלן
QAS	315	(658)		ראו סעיף 3.1.3 להלן
סה"כ	**2,142**	**380**		

(*) כולל התוצאות העסקיות של אלבטרוס בגין הרבעון הרביעי לשנת 2025.

2.4. הכנסות מדמי ניהול

	רבעון רביעי			
	2025	2024	שינוי	
	אלפי דולר		%	
גלובל ליסינג	324	330	(2%)	
כנפי תחזוקה	184	108	70%	כולל דמי ניהול מאלבטרוס בגין הרבעון הרביעי לשנת 2025.
QAS	95	95		
סה"כ	**603**	**533**	**13%**	

2.5. הוצאות הנהלה וכלליות ומימון, נטו

	רבעון רביעי			
	2025	2024	שינוי	הסבר
	אלפי דולר		%	
הוצאות הנהלה וכלליות	(1,006)	(891)	13%	בעיקר בגין גידול בהפרשות בגין שכר
הכנסות מימון, נטו (*)	949	383	5%	ראו סעיף 2.5.1 להלן
סה"כ	**(57)**	**(508)**	**19%**	

(*) בנטרול שינויים בשווי הוגן השקעה באל על, אשר מוצגים בנפרד.

2.5.1. הוצאות מימון, נטו (*)

	רבעון רביעי			
	2025	2024	שינוי	
	אלפי דולר		%	
הוצאות ריבית בגין אגרות חוב	-	(1)		ביום 1 באוקטובר 2024 נפרע אג"ח ז' במלואו
הכנסות הפרשי שער	277	256	7%	
שינויים בשווי הוגן השקעה בני"ע סחירים (**)	549	-		השקעה בני"ע סחירים החל משנת 2025.
הכנסות מריבית על פקדונות ואחרות	123	128		
סה"כ	**949**	**383**	**148%**	

(*) בנטרול שינויים בשווי הוגן השקעה באל על, אשר מוצגים בנפרד.
(**) כולל הפרשי שער בגין השקעה בני"ע סחירים.

3. תוצאות עסקיות של חברות מוחזקות המהוות מגזר בר-דיווח

פילוח החברה למגזרים מבוסס על החזקת כנפיים בכל חברה שבבעלותה.

3.1. להלן פרטים בקשר לחברות העיקריות שנחשבות כמגזר בר-דיווח

3.1.1. גלובל ליסינג

עוסקת בתחום ההחכרה התפעולית של מטוסים לחברות תעופה בעולם (מוחזקת בשיעור של כ-67% בהון ובהצבעה).

	2025	2024
	אלפי דולר	
חלקה של החברה בתוצאות גלובל ליסינג לתקופה (לשנה)	3,347	4,146
סכום ההשקעה בגלובל ליסינג לתום התקופה (31 בדצמבר)	40,820	37,474

<u>אירועים עיקריים בגלובל ליסינג בשנת 2025 ועד מועד פרסום הדוח</u>

3.1.1.1. עסקה להכנסת משקיעה לגלובל ליסינג והסכם שליטה משותפת בגלובל ליסינג

לפרטים בדבר עסקה להכנסת משקיעה לגלובל ליסינג והסכם שליטה משותפת בגלובל ליסינג לאחר השלמת העסקה האמורה (ככל שתושלם), אשר נחתמה ביום 29 במרץ 2026, בעקבותיו (בכפוף להתקיימות מספר תנאים מתלים) יירד שיעור ההחזקה בגלובל ליסינג ל-40.11% ראו בביאור 22ד לדוחות הכספיים המאוחדים.

3.1.1.2. מלחמת חרבות ברזל והמערכה עם איראן

בכל הנוגע למלחמת "חרבות ברזל", אשר התפתחה למערכה רב-זירתית כאשר מעת לעת חלו שינויים בזירות השונות, הרי שפעילות הליסינג של גלובל ליסינג לא הושפעה מן המלחמה עד כה. לאחר מועד הדוח, החל עם פתיחת המערכה הישראלית והאמריקאית מול איראן ביום 28 בפברואר 2026, ישנה הרחבה והחרפה משמעותית של המלחמה בזירות שונות במזרח התיכון, ובפרט מול איראן וארגון חיזבאללה בלבנון, ועם מעורבות ופגיעה הן בישראל והן במדינות שונות

במפרץ הפרסי. המערכה האמורה נמשכת עדיין למועד זה. למועד זה גלובל ליסינג אינה מזהה השפעה ישירה של מערכה זו על פעילותה, ואולם למערכה זו השפעות שליליות על שוק התעופה העולמי, דוגמת ביטולי טיסות בהיקף משמעותי בפרט באזור המזרח התיכון וירידה בביקוש לתעופה לאזור זה; סגירת מרחבים אווריים באזור המזרח התיכון ופגיעה בתשתיות והשפעה בהתאם על נתיבי טיסה מסוימים; ועלייה חדה במחירי הדלק הסילוני אשר הינו אחד מהגורמים הבולטים המשפיעים על שוק התעופה העולמי (רכיב מהותי בהוצאות ההפעלה של חברות התעופה ועלייה במחיר משפיעה לרעה על חברות התעופה, שהינן הלקוחות בתחום הליסינג). המשך מגמה והשפעות שליליות אלו על חברות התעופה עלול לפגוע בחוסנן הכלכלי וכן הדבר עשוי להביא להשפעה בעקיפין לרעה גם על פעילות חברות ליסינג המטוסים, דוגמת גלובל ליסינג, ואולם למועד זה קשה לאמוד את היקף ההשפעות והשלכות המגמה בענף התעופה העולמי כמו גם היקף ההשפעות וההשלכות על חברות החכרת המטוסים.

3.1.1.3. מכירת שני מטוסי איירבוס 220-100

בחודשים אפריל ויוני 2025, בהתאמה, נחתמו והושלמו עסקאות למכירת הזכויות בשתי נאמנויות שהינן הבעלים של שני מטוסי איירבוס 220-100 המוחכרים לחברת התעופה האמריקאית Delta Air Lines עד לתום הרבעון השני לשנת 2035 (להלן בסעיף 3.1.1.3 זה - "**המטוסים**" ו"**החוכרת**", בהתאמה). הזכויות במטוסים אלו נמכרו לאותה הרוכשת.

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

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

לפרטים אודות עסקאות מכירת המטוסים ופרטים אודות ההלוואות שניטלו לרכישת המטוסים במקור (ואשר כאמור לעיל נפרעו בפירעון מלא) בד בבד עם השלמת כל אחת מעסקאות המכירה, ראו ביאורים 10ד(1) ו-10ד(2) לדוחות הכספיים המאוחדים לשנת 2025 (להלן: "**הדוחות הכספיים**").

3.1.1.4. עסקה לרכישת מטוס איירבוס 320-200

ביום 30 במאי 2025 השלימה גלובל ליסינג עסקה לרכישת מטוס מסוג איירבוס 320-200 משנת ייצור 2014 (להלן בסעיף 3.1.1.4 זה: "**המטוס**") יחד עם הסכם החכירה שלו לחברת התעופה המקסיקנית Volaris (להלן בסעיף 3.1.1.4 זה: "**הסכם רכישה**" ו"**עסקת הרכישה**", "**הסכם החכירה**" ו-"**החוכרת**", בהתאמה).

העלות הכוללת של רכישת המטוס בצירוף עלויות עסקה הסתכמה לכ-28.3 מיליון דולר (ברוטו). התשלום במועד השלמת העסקה בוצע כתשלום נטו, והסתכם (כולל עלויות עסקה), לאחר התאמות שהוסכמו וניכוי של סכומים שונים שהוסכמו, לסך של כ-17.6 מיליון דולר, נוסף על סך של 1 מיליון דולר שהעמידה גלובל ליסינג בחודש פברואר 2025 כפיקדון בקשר עם עסקת הרכישה. הסכומים שנוכו ממחיר הרכישה במסגרת ביצוע התשלום נטו כללו, בעיקרם, ניכוי סך של כ-10.4 מיליון דולר, אשר שולם בעבר על ידי החוכרת למוכרת כהפקדות חוכרת (רזרבות לשיפוץ בגין השימוש במטוס) כאשר גלובל ליסינג נכנסה בנעלי המוכרת לעניין ההתחייבות בקשר לכך עם השלמת העסקה (להלן בסעיף 3.1.1.3 זה: "**יתרת הפקדות החוכרת**"). הרכישה מומנה על ידי מימון בנקאי בסך של כ-13 מיליון דולר כאשר היתרה מומנה מאמצעיה העצמיים של גלובל ליסינג.

בכל הנוגע ליתרת תקופת החכירה מכוח הסכם החכירה, זו הינה לתקופה המסתיימת ברבעון הראשון לשנת 2028, כאשר התקבולים הצפויים בגין דמי החכירה (המשולמים על בסיס חודשי) בגין התקופה שממועד ההשלמה ועד לתום תקופת החכירה עומדים על פי הסכם החכירה על סך של כ-6.6 מיליון דולר. בהתאם להסכם החכירה, החוכרת אינה נדרשת לשאת בתשלום חודשי של רזרבות לשיפוץ בגין השימוש במטוס ובתום תקופת החכירה תערך התחשבנות על-

פי מצב חיי המטוס ורכיביו המשמעותיים, כאשר על החוכרת להשיב את המטוס בתנאי החזר מינימליים מוגדרים, אשר בתוספת פיצוי שישולם לגלובל ליסינג בהתאם להתחשבנות שלעיל, צפויים להוות יחד, מטוס בשווי חיים מלא (Full Life). במהלך יתרת תקופת החכירה תהא גלובל ליסינג, כמחכירה, מחויבת בהשתתפות בעלויות של עבודות התחזוקה של הרכיבים המשמעותיים של המטוס לאורך יתרת תקופת החכירה, עד לגובה יתרת הפקדות החוכרת.

כאמור לעיל, נטלה גלובל ליסינג מימון בנקאי, מבנק זר (הבנק אשר העמיד לחברה הלוואה בדצמבר 2023 בגין מטוס האיירבוס 330-200 שבבעלותה (להלן בסעיף 3.1.1.3 זה: "**הבנק הזר**"), למימון עסקת הרכישה. מימון זה הינו מסוג Non-recourse בהיקף כולל של עד 19.2 מיליון דולר, בחלוקה למימון ראשוני בסך של 13 מיליון דולר אשר נמשך במועד רכישת המטוס כאמור לעיל, ומסגרת אשראי בהיקף מצטבר של עד 6.2 מיליון דולר למשיכה במועדי השלמת שיפוץ מנועי המטוס במהלך תקופת החכירה (להלן בסעיף 3.1.1.3 זה: "**הסכם ההלוואה**" ו"ההלוואה", בהתאמה). מתוך המימון הראשוני 10 מיליון דולר נפרעים כהלוואת בלון עד שלושה חודשים לאחר תום תקופת החכירה, כאשר גם המימון שיימשך ממסגרת האשראי ייפרע אף הוא בתום תקופת החכירה.

לפרטים אודות עסקת רכישה זו, לרבות ביחס לתנאי הסכם הרכישה והסכם ההלוואה, ראו ביאורים 10ד(3) ו-12ג(4) לדוחות הכספיים.

3.1.1.5. עסקה לרכישת מטוס בואינג 737-800

ביום 12 בנובמבר 2025 אישרה גלובל ליסינג (לאחר קבלת אישור דירקטוריון גלובל ליסינג) את התקשרותה בעסקה עם חברת ליסינג בינלאומית (להלן בסעיף 3.1.1.5 זה: "**המוכרת**"), לרכישת מטוס מסוג בואינג 737-800 משנת ייצור 2014 (להלן בסעיף 3.1.1.5 זה: "**המטוס**") יחד עם הסכם החכירה שלו לחברת התעופה הדרום קוריאנית EastarJet הפועלת בשוק ה-Low Cost (להלן בסעיף 3.1.1.5 זה: "**הסכם החכירה**" ו-"**החוכרת**", בהתאמה, וכן התקשרה גלובל ליסינג, בד בבד עם ההתקשרות בהסכם הרכישה, בהסכם עם בנק ישראלי למימון הרכישה (להלן בסעיף 3.1.1.5 זה - "**הסכם ההלוואה**", "**ההלוואה**" ו"**הבנק הישראלי**", בהתאמה), כאשר ביום 10 בפברואר 2026, הושלמה העסקה ובמסגרת זו משכה גלובל ליסינג את המימון הראשוני מהבנק הישראלי.
העלות הכוללת של הרכישה בצירוף עלויות עסקה הסתכמה לכ-25 מיליון דולר (ברוטו). התשלום במועד השלמת העסקה בוצע כתשלום נטו, והסתכם (כולל עלויות עסקה), לאחר התאמות שהוסכמו וניכוי של סכומים שונים שהוסכמו, לסך של כ-15.2 מיליון דולר, נוסף על סך של 0.5 מיליון דולר שהעמידה גלובל ליסינג בחודש ספטמבר 2025 כפיקדון בקשר עם עסקת הרכישה. הסכומים שנוכו ממחיר הרכישה במסגרת ביצוע התשלום נטו כללו, בעיקרם, ניכוי של כ-8.4 מיליון דולר, אשר הינו היתרה (מתוך הסכומים ששולמו על ידי החוכרת למוכרת) למועד ההשלמה של הפקדות החוכרת (רזרבות לשיפוץ בגין השימוש במטוס) כאשר גלובל ליסינג נכנסה בנעלי המוכרת לעניין ההתחייבות בקשר לכך עם השלמת העסקה (להלן בסעיף 3.1.1.5 זה - "**יתרת הפקדות החוכרת**"). הרכישה מומנה על ידי מימון בנקאי בסך של 10 מיליון דולר כאשר היתרה מומנה מאמצעיה העצמיים של גלובל ליסינג.

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

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

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

לפרטים נוספים, לרבות ביחס לתנאי הסכם הרכישה והסכם ההלוואה, ראו ביאורים 10ד(4) ו-12ג(5) לדוחות הכספיים.

3.1.1.6. עסקה להחכרת גוף מטוס איירבוס 300-330

בכל הנוגע למטוס איירבוס 300-330 משנת ייצור 2000 (להלן בביאור 3.1.1.6 זה - "**המטוס**"), המוחכר בחכירה משותפת לחברת התעופה הסקנדינבית Sunclass Airlines (להלן בסעיף 3.1.1.6 זה - "**Sunclass**"), כאשר גלובל ליסינג הינה בעלת הזכויות בגוף המטוס ואילו השותף של גלובל ליסינג בעסקה זו הינו בעל הזכויות במנועי המטוס, וזאת בהתאם להסכם חכירה מיום 30 באוקטובר 2019 (להלן בסעיף 3.1.1.5 זה - "**הסכם החכירה**"), במהלך חודש דצמבר 2025 התקשרה גלובל ליסינג עם חוכרת חדשה, חברה באיזור אירופה שאינה לקוח קיים של גלובל ליסינג (להלן בסעיף 3.1.1.5 זה: "**החוכרת החדשה**"), במכתב כוונות (להלן בסעיף 3.1.1.6 זה: "**מכתב הכוונות**") להחכרת המטוס לחוכרת החדשה מיד לאחר סיום הסכם החכירה עם Sunclass, חכירה אשר צפויה להסתיים בחודש יוני 2026. בהתאם להסכמות עם החוכרת החדשה, תקופת החכרת המטוס לחוכרת החדשה תימשך לתקופה של כ-3 שנים, כאשר דמי החכירה אשר ישולמו על ידי החוכרת החדשה יסתכמו לסך כולל (חלק גלובל ליסינג בגין גוף המטוס) של כ-3 מיליון דולר, וכמו כן תהא מחויבת החוכרת החדשה בתשלום חודשי של רזרבות לשיפוץ בגין השימוש במטוס ומנועיו, וכן להחזר המטוס בתנאים מינימאליים בתום החכירה. כן יצוין כי גלובל ליסינג הגיעה להסכמות עם השותף באשר לחלקה מכוח ההתקשרות עם החוכרת החדשה, ומנגנון ההסכמות הקיים בין גלובל ליסינג לבין השותף בדבר החכירה המשותפת יוותר על כנו, למעט התאמות הנובעות מההתקשרות עם החוכרת החדשה.

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

לפרטים ראו ביאור 10ד(5) לדוחות הכספיים.

לפרטים נוספים אודות הצי הנוכחי ולקוחות גלובל ליסינג ראו בסעיף 2.3 לחלק א' לדוח (תיאור עסקי התאגיד).

3.2. TUS

לעניין השלמת מימוש יתרת ההחזקה ב-TUS, בתחילת חודש פברואר 2025, ראו בביאור 8א(1) לדוחות הכספיים.

3.2.1.1. דירוג

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

3.2.1.2. יתרות מזומנים וצפי לתקופה הקרובה

נכון למועד פרסום הדוח על ידי גלובל ליסינג (19 במרץ 2026), ברשות גלובל ליסינג יתרות מזומנים ופקדונות בסך של כ-38.7 מיליון דולר.

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

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

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

כאמור בפתיח לדוח זה לעיל, ביום 29 במרץ, 2026, נחתם בין גלובל ליסינג לבין חברה בשליטת משפחת שמלצר הסכם השקעה מהותית במסגרתו, בכפוף להתקיימות מספר תנאים מתלים, תוקצינה למשקיעה מניות רגילות של גלובל ליסינג, אשר תהווינה, לאחר הקצאתן, 40.11% מהון המניות הרגילות של גלובל ליסינג ומזכויות ההצבעה בה, וזאת בתמורה לסך של כ-40.37 מיליון דולר ארה"ב. בד בבד עם השלמת העסקה האמורה (ככל ותושלם) ייכנס לתוקפו הסכם בעלי מניות בגלובל ליסינג שנחתם בין החברה והמשקיעה, המסדיר היחסים ביניהן כבעלי מניות בגלובל ליסינג ביום שאחרי השלמת העסקה ואת חבירתן לשליטה משותפת בגלובל ליסינג. לפרטים נוספים ראו ביאור 22ד לדוחות הכספיים.

החברה רואה בצירופה של המשקיעה לשליטה משותפת בגלובל ליסינג ובהזרמת ההון נשוא העסקה - אשר כתוצאה ממנה יוזרם לגלובל ליסינג הון משמעותי חדש ובמחיר הקצאה המשקף את הונה העצמי של גלובל ליסינג על פי דוחותיה הכספיים ליום 30 בספטמבר 2025, מהלך משמעותי אשר לצד הצפת הערך של גלובל ליסינג, יש בו תמיכה בהמשך התהליך בו החלה גלובל ליסינג בשנה שחלפה להרחבת צי המטוסים שלה, והאצה משמעותית של תהליך זה. להערכת החברה וגלובל ליסינג העסקה תביא להגדלת יכולת ביצוע עסקאות הליסינג על ידי גלובל ליסינג וקידום התפתחותה, הן לאור הזרמת ההון המשמעותית לגלובל ליסינג והן בהתחשב בכך שמדובר בהצטרפות, לצדה של החברה, של שותף בעל יכולות פיננסיות, עסקיות ואסטרטגיות משמעותיות.

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

גלובל ליסינג דיווחה על התוצאות העסקיות הבאות לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר:

	2025	2024	שינוי	הסבר
	אלפי דולר	אלפי דולר	%	
הכנסות מהפעלה	8,131	10,107	(20%)	הקיטון בהכנסות בשנת 2025 לעומת שנת 2024 נובע בעיקרו ממימוש במהלך הרבעון השני לשנת 2025 של שני מטוסי האיירבוס 100-220 אשר הוחכרו לחברת התעופה האמריקאית Delta Air Lines, כאשר מנגד החלה גלובל ליסינג לרשום הכנסות בגין המטוס מסוג איירבוס 200-320 שנרכש החל מסוף חודש מאי 2025.
הוצאות הפעלה	(2,150)	(3,915)	(45%)	הוצאות ההפעלה כוללות (בשנת 2025 ובשנת 2024) הוצאות פחת בלבד. עיקר השינוי בהשוואה בין התקופות נובע מכך שהיות וסכום המכירה (נטו, בניכוי עלויות הקשורות במכירה) של המטוס הראשון מבין שני מטוסי האיירבוס 100-220, אשר מכירתו הושלמה בחודש אפריל 2025, היה גבוה מהעלות המופחתת של המטוס נכון ליום 31 בדצמבר 2024, בתקופת הדוח לא נרשמו הוצאות פחת בגין מטוס זה; ובדומה, היות וסכום המכירה (נטו, בניכוי עלויות הקשורות במכירה) של המטוס השני מאותו הסוג, אשר מכירתו הושלמה בחודש יוני 2025, היה גבוה מהעלות המופחתת של המטוס נכון ליום 31 במרץ 2025, לא נרשמו הוצאות פחת בגין מטוס זה החל מהרבעון השני לשנת 2025. מנגד, בתקופת הדוח נרשמו הוצאות פחת בגין מטוס מסוג איירבוס 200-320 החל ממועד רכישתו (סוף חודש מאי 2025).
רווח גולמי	**5,981**	**6,192**	**(3%)**	
הוצאות הנהלה וכלליות	(2,141)	(2,282)	(6%)	הקיטון בהוצאות בשנת 2025 לעומת שנת 2024 נובע בעיקרו מקיטון בהוצאות ייעוץ שוטפות ובהוצאות בגין ביטוח מטוסים.
הכנסות אחרות, נטו	3,885	4,021	(3%)	הכנסות אחרות, נטו בתקופת הדוח כוללות בעיקר רווחי הון בסך של כ-3.5 מיליון דולר כתוצאה ממימוש שני מטוסי האיירבוס 100-220 (לפרטים נוספים ראו ביאורים 10ד(1) ו-10ד(2) לדוחות הכספיים), הכנסות בגין ביטול הפרשה לירידת ערך מטוס האיירבוס 200-330 בסך של כ-0.2 מיליון דולר והכנסות בגין התאמת שווי הוגן נדל"ן להשקעה בסך של כ-0.1 מיליון דולר. בשנת 2024 הכנסות אחרות, נטו כללו בעיקר הכנסות בגין ביטול הפרשה לירידת ערך מטוסים בסך של כ-2.6 מיליון דולר, הכנסות בסך של כ-0.9 מיליון דולר הנובעות ממעבר למדידת ההשקעה ב-TUS על פי שווי הוגן (בתקופות קודמות ההשקעה הוצגה לפי שיטת השווי המאזני), הכנסות בסך של כ-0.9 מיליון דולר הנובעות מתקבול בגין תביעת חוב כנגד TransAsia Airways בניכוי הוצאות בגין התאמת שווי הוגן נדל"ן להשקעה בסך של כ-0.4 מיליון דולר.
רווח מפעולות רגילות	**7,725**	**7,931**	**(3%)**	
הוצאות מימון, נטו	(2,729)	(1,740)	57%	הגידול בהוצאות המימון, נטו בשנת 2025 לעומת שנת 2024 נובע בעיקרו כתוצאה מכך שבתקופה המקבילה אשתקד נרשם רווח בסך של כ-1.4 מיליון דולר ממימוש חלק יחסי מההשקעה ב-TUS (לפרטים נוספים ראו ביאור 8א(1) לדוחות הכספיים) וכתוצאה מזקיפת יתרת הוצאות הגיוס בגין שתי ההלוואות אשר שימשו למימון רכישת שני מטוסי איירבוס 100-220 ונמכרו במהלך הרבעון השני לשנת 2025, בסך של כ-0.7 מיליון דולר, להוצאה שוטפת. מנגד ישנו קיטון בהוצאות הריבית כתוצאה מהקטנת מצבת ההלוואות והאג"ח.
רווח לשנה	**4,996**	**6,191**	**(19%)**	
EBITDA	**9,554**	**8,716**	**10%**	הגידול ב-EBITDA נובע בעיקרו מכך שה-EBITDA בשנת 2025 כולל רווחי הון בסך של כ-3.5 מיליון דולר כתוצאה ממימוש שני מטוסי האיירבוס 100-220 (זאת לצד קיטון בסך של כ-2 מיליון דולר בהכנסות כתוצאה משינויים בצי), כאשר ה-EBITDA בשנת 2024 כולל תקבול בסך של כ-0.9 מיליון דולר בגין תביעת חוב כנגד TransAsia Airways.

גלובל ליסינג דיווחה על התוצאות העסקיות הבאות לתקופה של שלושה חודשים שהסתיימה ביום 31 בדצמבר:

	2025	2024	שינוי	הסבר
	אלפי דולר	אלפי דולר	%	
הכנסות מהפעלה	1,819	2,527	(28%)	הקיטון בהכנסות ברבעון הרביעי לשנת 2025 לעומת הרבעון המקביל אשתקד נובע בעיקרו ממימוש במהלך הרבעון השני לשנת 2025 של שני מטוסי האיירבוס 100-220 אשר הוחכרו לחברת התעופה האמריקאית Delta Air Lines, כאשר מנגד החלה גלובל ליסינג לרשום הכנסות בגין המטוס מסוג איירבוס 200-320 שנרכש החל מסוף חודש מאי 2025.
הוצאות הפעלה	(516)	(984)	(48%)	הוצאות ההפעלה כוללות (ברבעון הרביעי לשנת 2025 ובתקופת ההשוואה) הוצאות פחת בלבד. עיקר השינוי נובע בעיקרו ממימוש במהלך הרבעון השני לשנת 2025 של שני מטוסי האיירבוס 100-220 אשר הוחכרו לחברת התעופה האמריקאית Delta Air Lines, כאשר מנגד החלה גלובל ליסינג לרשום הוצאות פחת בגין מטוס מסוג איירבוס 200-320 שנרכש החל מסוף חודש מאי 2025.
רווח גולמי	**1,303**	**1,543**	**(16%)**	
הוצאות הנהלה וכלליות	(531)	(529)		
הכנסות (הוצאות) אחרות, נטו	197	(626)		ברבעון הרביעי לשנת 2025 עיקר ההכנסות נבעו מהתאמת שווי הוגן נדל"ן להשקעה בסך של כ-0.2 מיליון דולר. ברבעון הרביעי לשנת 2024 עיקר ההוצאות נבעו מהתאמת שווי הוגן נדל"ן להשקעה בסך של כ-0.6 מיליון דולר.
רווח מפעולות רגילות	**969**	**388**	**150%**	
הוצאות מימון, נטו	(223)	(233)	(4%)	הקיטון בהוצאות המימון, נטו ברבעון הרביעי לשנת 2025 לעומת הרבעון המקביל אשתקד נובע בעיקרו מקיטון בהוצאות הריבית בסך של כ-0.4 מיליון דולר בעיקר כתוצאה מהקטנת מצבת ההלוואות וגידול בסך של כ-0.3 מיליון דולר מהכנסות ריבית על פקדונות. מנגד ברבעון המקביל אשתקד נכלל רווח בסך של כ-0.7 מיליון דולר ממימוש יתרת ההשקעה ב-TUS (לפרטים נוספים ראו ביאור 8א(1) לדוחות הכספיים).
רווח לתקופה	**746**	**155**		
EBITDA	**1,291**	**2,005**	**(36%)**	הקיטון ב-EBITDA נובע בעיקרו מקיטון בהכנסות מהחכרת מטוסים.

3.2.2. כנפי תחזוקה

עוסקת בביצוע עבודות תחזוקה למטוסים של חיל האויר (מוחזקת בשיעור של כ-100% בהון ובהצבעה).

	2025	2024
	אלפי דולר	
חלקה של החברה בתוצאות כנפי תחזוקה לתקופה (לשנה)	4,807	3,635
סכום ההשקעה בכנפי תחזוקה לתום התקופה (31 בדצמבר)	6,539	3,921

<u>אירועים עיקריים בכנפי תחזוקה בשנת 2025 ועד מועד פרסום הדוח</u>

- לעניין מלחמת "חרבות ברזל" והמערכה עם איראן וההשפעה על פעילותה של כנפי תחזוקה, ראו סעיף א לעיל.
- ביום 15 בספטמבר 2025 רכשה כנפי תחזוקה את מלוא הון המניות של חברת אלבטרוס. כחלק מהעסקה העמידה גם החברה מימון לאלבטרוס. לפרטים נוספים ראו ביאור 8א(2) בדוחות הכספיים.

כנפי תחזוקה דיווחה על התוצאות העסקיות הבאות לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר:

	2025 (*)	2024	שינוי	הסבר
	אלפי דולר	אלפי דולר	%	
הכנסות מהפעלה	23,174	18,072	28%	כנפי תחזוקה מדווחת על בסיס שקלי היות והכנסותיה והוצאותיה הינן בשקלים. בתקופה המדווחת נרשם גידול בהכנסות של כלל הפרויקטים של כנפי תחזוקה בהשוואה לתקופה המקבילה אשתקד (יצוין כי חלק מההכנסות שנתקבלו ברבעון השני לשנה הינן בגין תכולות עבודה חד פעמיות) בתוספת השפעת ירידה בשע"ח הממוצע ש"ח/דולר בהשוואה לתקופה המקבילה אשתקד, ואלו היוו את עיקר הגידול בהכנסות בתקופת הדוח בהשוואה לתקופה המקבילה אשתקד. כמו כן החל מתחילת רבעון רביעי 2025 נכללות גם תוצאותיה העסקיות של אלבטרוס.
הוצאות הפעלה	(16,415)	(12,898)	27%	הגידול בתקופה המדווחת לבין התקופה המדווחת אשתקד נובע בעיקר מגידול הוצאות שכר והוצאות תפעוליות אחרות של כנפי תחזוקה, בתוספת השפעת ירידה בשע"ח הממוצע ש"ח/דולר בהשוואה לתקופה המקבילה אשתקד. כמו כן החל מתחילת רבעון רביעי 2025 נכללות גם תוצאותיה העסקיות של אלבטרוס.
רווח גולמי	**6,759**	**5,174**	**31%**	
הוצאות הנהלה וכלליות	(1,931)	(1,563)	24%	הגידול בתקופה המדווחת לבין התקופה המדווחת אשתקד נובע בעיקר מגידול בהוצאות שכר ונלוות, בתוספת השפעת ירידה בשע"ח הממוצע ש"ח/דולר בהשוואה לתקופה המקבילה אשתקד. כמו כן החל מתחילת רבעון רביעי 2025 נכללות גם תוצאותיה העסקיות של אלבטרוס.
רווח תפעולי	**4,828**	**3,611**	**34%**	
הכנסות מימון, נטו	1	32		
רווח לפני מסים על הכנסה	**4,829**	**3,643**	**33%**	
מסים על ההכנסה	(22)	(8)	175%	
רווח לשנה	**4,807**	**3,635**	**32%**	

(*) כולל התוצאות העסקיות של אלבטרוס בגין הרבעון הרביעי לשנת 2025.

כנפי תחזוקה דיווחה על התוצאות העסקיות הבאות לתקופה של שלושה חודשים שהסתיימה ביום 31 בדצמבר:

	2025 (*)	2024	שינוי	הסבר
	אלפי דולר	אלפי דולר	%	
הכנסות מהפעלה	7,496	4,392	71%	כנפי תחזוקה מדווחת על בסיס שקלי היות והכנסותיה והוצאותיה הינן בשקלים. החל מתחילת רבעון רביעי 2025 נכללות גם תוצאותיה העסקיות של אלבטרוס. כמו כן, בתקופה המדווחת נרשם גידול בהכנסות של כלל הפרויקטים של כנפי תחזוקה בהשוואה לתקופה המקבילה אשתקד בתוספת השפעת ירידה בשע"ח הממוצע ש"ח/דולר בהשוואה לתקופה המקבילה אשתקד.
הוצאות הפעלה	(5,514)	(3,090)	78%	החל מתחילת רבעון רביעי 2025 נכללות גם תוצאותיה העסקיות של אלבטרוס. בנוסף, הגידול בתקופה המדווחת לבין התקופה המדווחת אשתקד נובע מגידול הוצאות שכר והוצאות תפעוליות אחרות של כנפי תחזוקה, בתוספת השפעת ירידה בשע"ח הממוצע ש"ח/דולר בהשוואה לתקופה המקבילה אשתקד.
רווח גולמי	**1,982**	**1,302**	**52%**	
הוצאות הנהלה וכלליות	(598)	(370)	62%	הגידול בתקופה המדווחת לבין התקופה המדווחת אשתקד נובע בעיקר מגידול בהוצאות שכר ונלוות של כנפי תחזוקה, בתוספת השפעת ירידה בשע"ח הממוצע ש"ח/דולר בהשוואה לתקופה המקבילה אשתקד. כמו כן החל מתחילת רבעון רביעי 2025 נכללות גם תוצאותיה העסקיות של אלבטרוס.
רווח תפעולי	**1,384**	**932**	**48%**	
הכנסות (הוצאות) מימון, נטו	(35)	11		
רווח לפני מסים על הכנסה	**1,349**	**943**	**43%**	
מסים על ההכנסה	(22)	(8)	175%	
רווח לתקופה	**1,327**	**935**	**42%**	

(*) כולל התוצאות העסקיות של אלבטרוס בגין הרבעון הרביעי לשנת 2025.

3.2.3. קיו. איי. אס. ישראל בע"מ (להלן - "QAS")

עוסקת במתן שירותי קרקע לחברות תעופה והפעלת טרקליני נוסעים ואח"מ בנתב"ג. QAS מוחזקת בשיעור של 50% בהון ובהצבעה, כאשר 50% הנותרים מוחזקים על ידי Swissport International (שהינה חברה בינלאומית העוסקת במתן שירותי קרקע בנמלי תעופה רבים בעולם).

	2025	2024
	אלפי דולר	
חלקה של החברה בתוצאות QAS לתקופה (לשנה)	1,338	(787)
חלקה של החברה בדיבידנד שחילקה QAS בתקופה (לשנה)	-	-
סכום ההשקעה ב-QAS לתום התקופה (31 בדצמבר)	5,630	4,117

<u>אירועים עיקריים ב-QAS בשנת 2025 ועד מועד פרסום הדוח</u>

- לעניין השפעת מלחמת "חרבות ברזל" והמערכה עם איראן על פעילותה של QAS, ראו סעיף א לעיל.
- לעניין הארכת ההרשאה למתן שירותי קרקע ב-28 חודשים נוספים עד לתום אפריל 2028, ראו בסעיף 4.16.1 לפרק עדכון תיאור עסקי התאגיד (חלק א' לדוח).
- לעניין פעילות הטרקלינים, ראו בסעיף 4.16.2 לפרק עדכון תיאור עסקי התאגיד (חלק א' לדוח).

QAS דיווחה על התוצאות העסקיות הבאות לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר:

	2025	2024	שינוי	הסבר
	אלפי דולר	אלפי דולר	%	
הכנסות מהפעלה	41,893	23,914	75%	הגידול בהכנסות בתקופה המדווחת נובע מגידול בהיקף הפעילות של חברות התעופה הזרות ביחס לתקופה המקבילה אשתקד ותחילת העבודה עם חברת התעופה הישראלית ארקיע מתחילת 2025.
הוצאות הפעלה	(36,772)	(23,256)	58%	הגידול בהוצאות ההפעלה בתקופה המדווחת נובע מגידול בהיקף הפעילות בהתאם לאמור לעיל.
רווח גולמי	**5,171**	**658**	**686%**	
הוצאות הנהלה וכלליות	(4,463)	(4,328)	3%	
רווח (הפסד) תפעולי	**708**	**(3,670)**		
הכנסות מימון, נטו	1,307	805	62%	הגידול נובע בעיקר מגידול בהכנסות הפרשי שער וגידול בהכנסות ריבית.
חלק QAS ברווחי חברה כלולה	1,372	753	82%	
רווח (הפסד) לפני מסים על הכנסה	**3,387**	**(2,112)**		
הטבת מס (מסים על הכנסה)	(711)	536		
רווח (הפסד) לשנה	**2,676**	**(1,576)**		

QAS דיווחה על התוצאות העסקיות הבאות לתקופה של שלושה חודשים שהסתיימה ביום 31 בדצמבר:

	2025	2024	שינוי	הסבר
	אלפי דולר	אלפי דולר	%	
הכנסות מהפעלה	12,204	4,682	161%	הגידול בהכנסות בתקופה המדווחת נובע מגידול בהיקף הפעילות של חברות התעופה הזרות ביחס לתקופה המקבילה אשתקד ותחילת העבודה עם חברת התעופה הישראלית ארקיע מתחילת 2025.
הוצאות הפעלה	(11,038)	(5,250)	110%	הגידול בהוצאות ההפעלה בתקופה המדווחת נובע מגידול בהיקף הפעילות בהתאם לאמור לעיל.
רווח (הפסד) גולמי	**1,216**	**(568)**		
הוצאות הנהלה וכלליות	(968)	(1,143)	(15%)	
הוצאות אחרות, נטו	-	(1)		
רווח (הפסד) תפעולי	**248**	**(1,712)**		
הכנסות (הוצאות) מימון, נטו	121	(1)		
חלק QAS ברווחי חברה כלולה	528	7		
רווח (הפסד) לפני מסים על הכנסה	**897**	**(1,706)**		
הטבת מס (מסים על הכנסה)	(267)	389		
רווח (הפסד) לתקופה	**630**	**(1,317)**		

4. המצב הכספי ומקורות המימון

4.1 המצב הכספי

	ליום 31 בדצמבר	
	2025	2024
	אלפי דולר	
עודף אמצעים נזילים על התחייבויות פיננסיות של כנפיים		
אמצעים נזילים של כנפיים	24,618	16,224
בניכוי התחייבויות פיננסיות של כנפיים	-	-
עודף אמצעים נזילים על התחייבויות פיננסיות של כנפיים	24,618	16,224

4.2 תזרימי מזומנים עיקריים של כנפיים

תזרים המזומנים של כנפיים מושפע, בין היתר, מדיבידנדים המחולקים על ידי חברות מוחזקות שלה, מדמי ניהול המתקבלים מהן, מתקבולים הנובעים מפעולות מימוש החזקותיה בהן, מהשקעות, מפרעון התחייבויות קיימות לרבות הוצאות הריבית בגינן ומגיוס כספי חוב חדש ומדיבידנדים שהחברה מחלקת.

מידע בנוגע לדיבידנדים מחברות בנות*:

	גלובל ליסינג	כנפי תחזוקה	QAS	סה"כ
	אלפי דולר			
דיבידנדים שהתקבלו בשנת:				
2025	-	4,393	-	4,393
2024	-	3,481	-	3,481
2023	-	3,924	4,250	8,174
דיבידנדים שהתקבלו/הוכרזו לאחר תקופת הדוח ועד מועד פרסומו	-	817	-	817
יתרת רווחים ראויים לחלוקה ליום 31 בדצמבר 2025	30,645	-	9,305	
מגבלות על העברת משאבים	**	אין	אין	

* הסכומים בטבלה מתייחסים לחלקה של החברה בדיבידנדים שהתקבלו מהחברות הבנות.

** ראו ביאורים 12ד ו-13ג לדוחות הכספיים.

4.2.1. תנועות כספיות עיקריות בחברה, בגלובל ליסינג, בכנפי תחזוקה וב-QAS לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2025:

	החברה			גלובל ליסינג			כנפי תחזוקה			QAS			סה"כ לאחר השלמה למאוחד והתאמות*		
	אמצעים נזילים	חוב פיננסי	אמצעים נזילים נטו	אמצעים נזילים	חוב פיננסי	אמצעים נזילים נטו	אמצעים נזילים	חוב פיננסי	אמצעים נזילים נטו	אמצעים נזילים	חוב פיננסי	אמצעים נזילים נטו	אמצעים נזילים	חוב פיננסי	אמצעים נזילים נטו
	אלפי דולר			אלפי דולר			אלפי דולר			אלפי דולר			אלפי דולר		
יתרת פתיחה															
חוב פיננסי שוטף	16,224	-	16,224	4,941	(6,422)	(1,481)	2,209	-	2,209	20,724	-	20,724	23,374	(6,422)	16,952
חוב פיננסי לא שוטף	-	-	-	10,000	(56,188)	(46,188)	-	-	-	-	-	-	10,000	(56,188)	(46,188)
סך חוב פיננסי	**16,224**	**-**	**16,224**	**14,941**	**(62,610)**	**(47,669)**	**2,209**	**-**	**2,209**	**20,724**	**-**	**20,724**	**33,374**	**(62,610)**	**(29,236)**
נטילת הלוואות	-	-	-	12,800	(12,800)	-	456	(456)	-	-	-	-	13,256	(13,256)	-
פרעון הלוואות	-	-	-	(42,246)	42,246	-	-	-	-	-	-	-	(42,246)	42,246	-
פרעון אגרות חוב	-	-	-	(2,075)	2,075	-	-	-	-	-	-	-	(2,075)	2,075	-
תשלומי ריבית הלוואות ואגרות חוב	-	-	-	(2,868)	-	(2,868)	-	-	-	-	-	-	(2,868)	-	(2,868)
תקבולי (תשלומי) דמי ניהול	2,559	-	2,559	(1,309)	-	(1,309)	(520)	-	(520)	(1,460)	-	(1,460)	730	-	730
תקבולי (תשלומי) דיבידנד	4,393	-	4,393	-	-	-	(4,393)	-	(4,393)	-	-	-	-	-	-
דיבידנד ששולם לבעלי מניות החברה	(4,047)	-	(4,047)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(4,047)	-	(4,047)
רכישה עצמית של מניות	(1,180)	-	(1,180)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(1,180)	-	(1,180)
מימוש כתבי אופציה למניות	75	-	75	-	-	-	-	-	-	-	-	-	75	-	75
תזרים אחר מ(ל) פעילות שוטפת	(1,801)	-	(1,801)	8,492	-	8,492	5,066	-	5,066	(89)	-	(89)	11,757	-	11,757
תזרים אחר מ(ל) פעילות השקעה	6,157	-	6,157	53,459	-	53,459	(156)	-	(156)	1,037	-	1,037	59,460	-	59,460
תזרים אחר מפעילות מימון	(57)	-	(57)	(7)	-	(7)	(66)	-	(66)	-	-	-	(130)	-	(130)
התאמות לא תזרימיות	2,295	-	2,295	-	(2,317)	(2,317)	168	(307)	475	362	-	362	2,770	(2,624)	146
יתרת סגירה															
חוב פיננסי שוטף	24,618	-	24,618	31,187	(5,011)	26,176	2,308	(763)	3,071	20,574	-	20,574	58,876	(5,774)	53,102
חוב פיננסי לא שוטף	-	-	-	10,000	(28,395)	(18,395)	-	-	-	-	-	-	10,000	(28,395)	(18,395)
סך חוב פיננסי	**24,618**	**-**	**24,618**	**41,187**	**(33,406)**	**7,781**	**2,308**	**(763)**	**3,071**	**20,574**	**-**	**20,574**	**68,876**	**(34,169)**	**34,707**

* סך האמצעים הנזילים והחוב הפיננסי הינם לאחר נטרול תוצאות QAS והצגתה כחברה כלולה.

4.2.2. תנועות כספיות עיקריות בחברה, בגלובל ליסינג, בכנפי תחזוקה וב-QAS לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2024:

	החברה			גלובל ליסינג			כנפי תחזוקה			QAS			סה"כ לאחר השלמה למאוחד והתאמות*		
	אמצעים נזילים	חוב פיננסי	אמצעים נזילים נטו	אמצעים נזילים	חוב פיננסי	אמצעים נזילים נטו	אמצעים נזילים	חוב פיננסי	אמצעים נזילים נטו	אמצעים נזילים	חוב פיננסי	אמצעים נזילים נטו	אמצעים נזילים	חוב פיננסי	אמצעים נזילים נטו
	אלפי דולר			אלפי דולר			אלפי דולר			אלפי דולר			אלפי דולר		
יתרת פתיחה															
חוב פיננסי נטו שוטף	7,715	(8,056)	(341)	25,777	(26,972)	(1,195)	2,574	-	2,574	21,446	-	21,446	36,066	(35,028)	1,038
חוב פיננסי נטו לא שוטף	-	-	-	10,000	(62,665)	(52,665)	-	-	-	-	-	-	10,000	(62,665)	(52,665)
סך חוב פיננסי נטו	**7,715**	**(8,056)**	**(341)**	**35,777**	**(89,637)**	**(53,860)**	**2,574**	**-**	**2,574**	**21,446**	**-**	**21,446**	**46,066**	**(97,693)**	**(51,627)**
פרעון הלוואות	-	-	-	(4,281)	4,281	-	-	-	-	-	-	-	(4,281)	4,281	-
פרעון אגרות חוב	(7,760)	7,760	-	(22,930)	22,930	-	-	-	-	-	-	-	(30,690)	30,690	-
תשלומי ריבית הלוואות ואגרות חוב	(508)	-	(508)	(4,738)	-	(4,738)	-	-	-	-	-	-	(5,246)	-	(5,246)
תקבולי (תשלומי) דיבידנד	3,481	-	3,481	-	-	-	(3,481)	-	(3,481)	-	-	-	-	-	-
דיבידנד ששולם לבעלי מניות החברה	(3,470)	-	(3,470)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(3,470)	-	(3,470)
תקבולי (תשלומי) דמי ניהול	1,789	-	1,789	(1,325)	-	(1,325)	(434)	-	(434)	(60)	-	(60)	30	-	30
תזרים אחר מ(ל) פעילות שוטפת	(1,503)	-	(1,503)	10,861	-	10,861	3,703	-	3,703	(2,166)	-	(2,166)	13,061	-	13,061
תזרים אחר מ(ל) פעילות השקעה	16,426	-	16,426	926	-	926	(45)	-	(45)	1,428	-	1,428	17,307	-	17,307
תזרים אחר לפעילות מימון	(58)	-	(58)	651	-	651	-	-	-	-	-	-	593	-	593
התאמות לא תזרימיות	112	296	408	-	(184)	(184)	(108)	-	(108)	76	-	76	4	112	116
יתרת סגירה															
חוב פיננסי נטו שוטף	16,224	-	16,224	4,941	(6,422)	(1,481)	2,209	-	2,209	20,724	-	20,724	23,374	(6,422)	16,952
חוב פיננסי נטו לא שוטף	-	-	-	10,000	(56,188)	(46,188)	-	-	-	-	-	-	10,000	(56,188)	(46,188)
סך חוב פיננסי נטו	**16,224**	**-**	**16,224**	**14,941**	**(62,610)**	**(47,669)**	**2,209**	**-**	**2,209**	**20,724**	**-**	**20,724**	**33,374**	**(62,610)**	**(29,236)**

* סך האמצעים הנזילים והחוב הפיננסי הינם לאחר נטרול תוצאות QAS והצגתה כחברה כלולה.

4.3 הון חוזר

ליום 31 בדצמבר 2025, לחברה ישנו הון חוזר חיובי בסך של כ-55.1 מיליון דולר ובסך של כ-24.1 מיליון דולר, לפי דוחות מאוחדים ונפרדים, בהתאמה, וזאת בהשוואה להון חוזר חיובי בסך של כ-20.3 מיליון דולר ובסך של כ-16.2 מיליון דולר, לפי דוחות מאוחדים ונפרדים, בהתאמה, ליום 31 בדצמבר 2024.

4.4 הון מיוחס לבעלים של החברה

סך ההון המיוחס לבעלים של החברה ליום 31 בדצמבר 2025 הסתכם בכ-103.1 מיליון דולר בהשוואה לכ-78.4 מיליון דולר ליום 31 בדצמבר 2024. הגידול בהון נבע בעיקרו מרווח בתקופה בסך של כ-28.9 מיליון דולר בניכוי דיבידנד ששולם ורכישה עצמית של מניות החברה שבוצעה בתקופה הדוח בסך של כ-5.2 מיליון דולר.

ב. חשיפה לסיכוני שוק ודרכי ניהולם

5 כנפיים

הדיווח בסעיף זה מתייחס לחברה.

5.1 תיאור סיכוני השוק

5.1.1 חשיפה לשינויים בשערי החליפין של הדולר מול השקל

עיקר הכנסותיה של החברה הן בדולר ואילו עיקר הוצאותיה - הוצאות השכר ועיקר הוצאות הנהלה וכלליות הן בש"ח. ייסוף השקל גורם לגידול בהוצאות החברה במונחי דולר ופיחות השקל מקטין אותן.

לצורך הקטנת החשיפה לסיכוני השוק, מתקשרת החברה מעת לעת בעסקאות הגנה מול בנקים בארץ. לצורך כך הועמדו לחברה על ידי הבנקים מסגרות סיכון מאושרות לביצוע עסקאות בנגזרים. במקרה של חריגה מהמסגרות, בעיקר כתוצאה מפיחות של שער החליפין של השקל מול הדולר, עשויה החברה להידרש להעמיד בטחונות לבנקים.

בדבר הצעדים הננקטים להקטנת החשיפה ראו סעיף 5.2.1 להלן.

5.1.2 חשיפה לשינויים בשערי הריבית

כחלק מדרכי מימון פעילותה, החברה יכולה ליטול אשראי אשר יתכן ונושא ריבית משתנה.

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

מדיניות החברה בניהול סיכוני שוק, נקבעת על-ידי דירקטוריון החברה. הפיקוח על ביצוע מדיניות וכן אישור עסקאות הגנה וגידור של החברה במסגרת המדיניות המאושרת כאמור, מבוצע על ידי הועדה לניהול כספים וסיכוני שוק, אשר הוסמכה לכך על ידי דירקטוריון החברה. אחת לרבעון מקבל דירקטוריון החברה דיווח על ביצוע בפועל של עסקאות הגנה וגידור והשוואתן למדיניות המאושרת.

למועד הדוח ולמועד פרסומו, אין לחברה כל חוב פיננסי.

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

5.2.1 מדיניות גידור שער חליפין שקל/דולר

לפי מדיניות החברה, החברה עורכת תחזית עבור 5 הרבעונים קלנדריים הבאים שבה היא בוחנת את ההתחייבויות הצפויות, לפי סוגי מטבע, אל מול המקורות הצפויים לפי אותו סוג מטבע. החברה פועלת לעמוד באחוז כיסוי התחייבויות מינימאלי ברוטו (התחייבויות דולריות אל מול מקורות דולריים והתחייבויות שקליות אל מול מקורות שקליים, כאשר ההשקעה באל על תהווה מקור בשקלים, וזאת עקב היות ההשקעה באל על נכס פיננסי סחיר) הבא: רבעון 1- 80%, רבעון 2- 65%, רבעון 3- 50%, רבעון 4- 35% ורבעון 5- 20%.

לפירוט בדבר עסקאות הגידור שבוצעו לאחר תאריך הדוח, במהלך חודש ינואר 2026, לצורך הקטנת החשיפה לשינויים בשער החליפין של השקל מול הדולר, ראו ביאור 18ב לדוחות הכספיים. למועד פרסום

הדוח, החברה לא חרגה ממסגרת ביצוע עסקאות בנגזרים מול הבנק אשר מולו בוצעו העסקאות ובהתאם לא נדרשה להעמיד בטחונות.

להלן תחזית כיסוי ההתחייבויות ברוטו של החברה למועד פרסום הדוח, לפי שע"ח:

	התחייבות ברוטו בש"ח		התחייבות ברוטו בדולר	
רבעון	אחוז כיסוי לפי מדיניות	אחוז כיסוי מינימאלי	סכום לא מכוסה (באלפי ש"ח)	אחוז כיסוי מינימאלי	סכום לא מכוסה (באלפי דולר)
Q1-2025	80%	100%	-	100%	-
Q2-2025	65%	100%	-	100%	-
Q3-2025	50%	100%	-	100%	-
Q4-2025	35%	100%	-	100%	-
Q1-2026	20%	100%	-	100%	-

5.2.2. מדיניות גידור חשיפה לשינויים בריבית

מדיניות החברה הינה שלפחות 50% מתיק האשראי שלה יהיה בריבית קבועה או שגודרה. למועד הדוח ולמועד פרסומו, אין לחברה כל חוב פיננסי.

5.3. דיווח בדבר ניתוחי רגישות של החברה

5.3.1. רגישות לשינויים בשער החליפין ש"ח/דולר ליום 31 בדצמבר 2025

	רווח (הפסד) מהשינויים			רווח (הפסד) מהשינויים	
סעיף	עליה ב-10%	עליה ב-5%	שווי הוגן	ירידה ב-5%	ירידה ב-10%
			אלפי דולר		
מזומנים ושווי מזומנים	(129)	(68)	1,420	75	158
פקדונות והשקעות לזמן קצר	(927)	(486)	10,202	537	1,134
חייבים ויתרות חובה	(38)	(20)	414	22	46
התחייבויות בגין הטבות עובדים	58	30	(640)	(34)	(71)
זכאים ויתרות זכות	26	14	(283)	(15)	(31)
סך הכל מכשירים שלא למטרות הגנה	**(1,010)**	**(530)**	**11,113**	**585**	**1,236**

6. גלובל ליסינג

6.1 תיאור סיכוני השוק

6.1.1. חשיפה לשינויים בשערי החליפין של הדולר מול השקל

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

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

בדבר צעדי הגנה להקטנת החשיפה ועסקאות הגידור כאמור, ראו סעיף 6.2.1 להלן.

6.1.2. חשיפה לשינויים בשיעורי הריבית

היות והכנסותיה של גלובל ליסינג בתחום החכרת המטוסים, הינן בדולרים בסכומים קבועים, חשופה גלובל ליסינג לשינויים בריבית במקרה של הלוואות בריבית משתנה. למועד הדוח 100% מתיק האשראי של גלובל ליסינג היה בריבית קבועה, כאשר למועד פרסום הדוח, ולאחר נטילת הלוואה בריבית משתנה לפי SOFR לחודש (בתוספת מרווח) בקשר עם עסקת רכישת מטוס הבואינג 737-800 (הושלמה בפברואר 2026), 77% מתיק האשראי הינו בריבית קבועה. לניתוח רגישות בקשר עם שינויים בשיעורי ריבית ה-SOFR ראו בסעיף 6.3.2 להלן.

6.1.3. חשיפה במסגרת הלוואות לרכישת מטוסים

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

6.2. מדיניות גלובל ליסינג בניהול סיכוני שוק, האחראי לניהולם, אמצעי הפיקוח ומימוש המדיניות

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

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

6.2.1. מדיניות גידור שער חליפין שקל/דולר

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

לפירוט בדבר עסקאות הגידור וההגנה שבוצעו לצורך הקטנת החשיפה לשינויים בשער החליפין של השקל מול הדולר, ראו ביאור 18ב לדוחות הכספיים. למועד הדוח ולמועד פרסום הדוח, גלובל ליסינג לא חרגה ממסגרת ביצוע עסקאות בנגזרים מול הבנק אשר מולו בוצעו העסקאות ובהתאם לא נדרשה להעמיד בטחונות.

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

6.2.2. מדיניות גידור ריבית

בהתאם למדיניות גלובל ליסינג, לפחות 25% מתיק האשראי יהיה בריבית קבועה, ריבית שהוחלפה ממשתנה לקבועה או שההכנסות תואמות את השינויים בריבית של ההלוואות אותן הן משרתות.

למועד הדוח 100% מתיק האשראי של גלובל ליסינג היה בריבית קבועה ולמועד פרסום הדוחות של גלובל ליסינג 77% מתיק האשראי של גלובל ליסינג הינו בריבית קבועה.

6.3. דיווח בדבר ניתוחי רגישות של גלובל ליסינג

6.3.1. רגישות לשינויים בשערי החליפין ליום 31 בדצמבר 2025

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

6.3.2. רגישות לשינויים בריבית

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

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

7. QAS

7.1. תיאור סיכוני השוק

7.1.1. חשיפה לשינויים בשערי החליפין של הדולר מול השקל

עיקר הכנסותיה של QAS הינן בדולר ואילו עיקר הוצאותיה - הוצאות השכר והשכירות ועיקר הוצאות הנהלה וכלליות הן בש"ח. ייסוף השקל גורם לגידול בהוצאותיה של QAS ובהתחייבויותיה השקליות במונחי דולר ופיחות השקל מקטין אותן. ההוצאות וההכנסות מהפרשי השער משערוך התחייבויותיה השקליות אינן תזרימיות.

לצורך הקטנת החשיפה לסיכוני מטבע, QAS פועלת לעדכון ההסכמים עם לקוחותיה כך שלאורך זמן, הכנסותיה יתקבלו בש"ח והחשיפה תלך ותקטן.

7.2. מדיניות QAS בניהול סיכוני שוק, האחראי לניהולם, אמצעי הפיקוח ומימוש המדיניות

מדיניות QAS בניהול סיכוני שוק, נקבעת על ידי דירקטוריון QAS. הפיקוח על ביצוע מדיניות וכן אישור עסקאות הגנה במקרה הצורך, במסגרת המדיניות המאושרת כאמור, מבוצע על ידי הנהלת QAS, אשר הוסמכה לכך על ידי דירקטוריון QAS. אחת לרבעון מקבל דירקטוריון QAS דיווח על ביצוע בפועל של עסקאות הגנה, במידה ונעשו והשוואתן למדיניות המאושרת. אחת לשנה נבחנת המדיניות הקיימת ומידת התאמתה לשינויים בשוק.

סמנכ"ל הכספים של QAS, אורטל פנחסי (וזאת החל מיום 1 במרץ 2025), הינה האחראית על ניהול סיכוני שוק ב-QAS.

7.2.1. מדיניות גידור שער חליפין שקל/דולר

מדיניות QAS הינה בחינה רבעונית של החשיפה המטבעית אל מול התקופה המקבילה אשתקד, וטיפול נקודתי במקרה של גידול בחשיפה. חשיפה מטבעית נמדדת לפי חשיפה מאזנית למועד הבחינה ולפי חשיפה תוצאתית לתקופה של 12 החודשים לאחר מועד הבחינה.
למועד הדוח, החשיפה המאזנית של QAS הינה התחייבות של כ-1 מיליון דולר. לעניין חשיפה תוצאתית לתקופה של 12 החודשים ממועד הדוח, QAS לא ערכה בחינה זו עקב אי הוודאות הקיימת באומדן היקף הפעילות לתקופה זו.
למועד הדוח ולמועד פרסומו QAS אינה מחזיקה במכשירים פיננסיים נגזרים לגידור שער חליפין שקל/דולר.

7.3. דיווח בדבר ניתוח רגישות של QAS

7.3.1. רגישות לשינויים בשער החליפין ש"ח/דולר ליום 31 בדצמבר 2025

סעיף	רווח (הפסד) מהשינויים			רווח (הפסד) מהשינויים	
	עליה ב-10%	עליה ב-5%	שווי הוגן	ירידה ב-5%	ירידה ב-10%
			אלפי דולר		
מזומנים ושווי מזומנים	(68)	(36)	752	40	84
חייבים ויתרות חובה	(350)	(184)	3,860	203	429
התחייבויות בגין הטבות עובדים	193	101	(2,120)	(112)	(236)
זכאים ויתרות זכות	322	168	(3,540)	(186)	(393)
סך הכל מכשירים שלא למטרות הגנה	**97**	**49**	**(1,048)**	**(55)**	**(116)**

ג. הוראות גילוי בהיבטים שונים של ממשל תאגידי

8. גילוי בדבר המבקר הפנימי בתאגיד

פרטי המבקר הפנימי ועמידה בתנאים

שם המבקר: דניאל שפירא, רו"ח.

תחילת כהונתו: 14 בפברואר 2012.

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

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

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

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

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

תוכנית העבודה של המבקר הפנימי: תוכנית הביקורת השנתית מוגשת על ידי המבקר הפנימי לוועדת הביקורת של החברה והיא מבוססת על סקר הערכת סיכונים בחברה שערך המבקר הפנימי. ועדת הביקורת בוחנת את הנושאים, תוך התייעצות עם הנהלת החברה, ולאחר מכן מחליטה על המלצה לאישור התוכנית כאשר השיקולים שמנחים את וועדת הביקורת הינם, בין היתר, המלצותיו של המבקר הפנימי, צרכי

הביקורת, חשיבות הנושאים וכן התדירות שבה נבחנו הנושאים בשנים שחלפו. התוכנית הסופית מובאת לאישור דירקטוריון החברה.

ביקורת של תאגידים מוחזקים: מאחר והחברה מדווחת במאוחד, הנושאים בתוכנית ביקורת הפנים מתייחסים לחברות המוחזקות בשליטתה של החברה, ובהתבסס על קיומה של ביקורת פנים עצמאית בגלובל ליסינג (מבקר הפנים משמש במקביל למינויו בחברה, גם כמבקר הפנים בגלובל ליסינג).

היקף העסקה: תוכנית העבודה לשנת 2025 הסתכמה להיקף של 185 שעות, אשר חלקו הושקע בביקורת בחברות מוחזקות (לא כולל ביקורת הפנים המבוצעת על ידי המבקר בגלובל ליסינג באופן נפרד).

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

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

דין וחשבון המבקר הפנימי: מועד הגשת דוחות הביקורת - בקשר עם תוכנית הביקורת לשנת 2025 הגיש המבקר דוח ביקורת אחד. דוח הביקורת הוגש בכתב בסמוך לאחר סיום עריכתו (ביום 24.11.2025) לידי יו"ר דירקטוריון החברה, המנהל הכללי, ליו"ר ועדת ביקורת וחברי הוועדה. ועדת הביקורת דנה בדוח זה ביום 9.12.2025.

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

תגמול: שכרו של המבקר הפנימי בגין השירותים שניתנו על ידו במסגרת התקשרותו מול החברה בשנת 2025, הסתכם לסך השווה לכ-42 אלפי ש"ח (בתוספת מע"מ), בהתאם לשעות שהושקעו על ידי המבקר הפנימי. לדעת הדירקטוריון, תגמול המבקר הפנימי לא משפיע על הפעלת שיקול דעתו המקצועי, וזאת, בין היתר, בשים לב להתרשמות הדירקטוריון מהאופן בו הוא מבצע את מלאכת ביקורת הפנים בחברה.

9. גילוי בדבר שכר רואה החשבון המבקר

רואה החשבון המבקר של החברה הינו בריטמן אלמגור זהר ושות'. בשנים 2025 ו-2024, הוצאות שכר הטרחה של החברה לרואה החשבון בגין ביקורת ושירותי מס היו 61 ו-60 אלפי דולר, הנ"ל כולל שירותים אחרים בשנת 2025 בסך של כ-6 אלפי דולר. שכר הטרחה כולל כנפי תחזוקה.

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

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

ד. הוראות גילוי בקשר עם הדיווח הפיננסי של התאגיד

10. אירועים עיקריים לאחר תאריך הדוח על המצב הכספי

10.1 שינויים שחלו בשער החליפין שקל-דולר

בשער חליפין שקל/דולר חלה ירידה מכ-3.19 ליום הדוח, לכ-3.165 במועד הסמוך לאישור הדוח. יש לציין, כי ההשפעה של שערי החליפין על התוצאות העסקיות של הרבעון הבא נקבעה בהתאם לשערי החליפין שהיו בפועל במהלך הרבעון בכללותו.

ה. גילוי בדבר הערכות שווי

11. פרטים בדבר הערכות שווי שבוצעו בחברות מוחזקות

11.1. הערכות שווי שבוצעו בגלובל ליסינג

לפרטים בדבר השוואה של עלותם המופחתת של המטוסים שבבעלות גלובל ליסינג ליום 31 בדצמבר 2025, לעומת שווי השוק הנוכחי שלהם למועד האמור (ערכם של המטוסים לפי מחירונים מקובלים לערכי מטוסים הפנויים למכירה מיידית ללא חוזה חכירה, קרי Current Market Value), ראו סעיף 2.9.2 לחלק א' - דוח תיאור עסקי התאגיד.

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

11.1.1. הערכת שווי מטוסים

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

ליום 30 בספטמבר 2025 לא נמצאו סימנים לירידת ערך בצי המטוסים של גלובל ליסינג. כמו כן, ליום 30 בספטמבר 2025 בוצעה בחינה של שווי השימוש עבור מטוס איירבוס 330-200 אשר מוחכר ל-Iberia. לצורך בחינת השווי השתמש מעריך השווי החיצוני (קסלמן וקסלמן PricewaterhouseCoopers) בשיעור ניכיון, לפני מס, עבור היוון תזרימי המזומנים מדמי חכירה והתחשבנות בגין מצבו התחזוקתי של המטוס בתום תקופת החכירה (לפרטים בדבר מנגנון ההתחשבנות בעסקת זו ראו ביאור 16ה(2) לדוחות הכספיים) של 6.97% ובשיעור ניכיון, לפני מס, עבור היוון ערך השייר של המטוס לתום תקופת השימוש של 7.06%. יצוין, כי במסגרת הערכת השווי הונח, לצורך הערכת השווי ולאור העלייה בביקוש למטוסים בשנתיים האחרונות לרבות למטוס מסוג זה, כי החוכרת תממש את האופציה שברשותה להארכת מועד סיום החכירה המקורי (אשר חל במחצית השנייה לשנת 2028) לתקופה נוספת שצפויה להסתיים ברבעון השני לשנת 2030. בהתאם להערכת השווי, נאמד הסכום בר השבה המעודכן לסך של 30,692 אלפי דולר.

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

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

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

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

11.1.2. הערכות שווי לנדל"ן להשקעה שבוצעה ע"י מעריך שווי חיצוני (האושנר מלול - הנדסה ושמאות מקרקעין בע"מ)

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

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

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

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

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

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

תמר מוזס בורוביץ	ערן בן מנחם
יו"ר הדירקטוריון	מנהל כללי

יח' בניסן תשפ"ו

5 באפריל 2026

חלק ג׳

דוחות כספיים

כנפיים אחזקות בע"מ

דוחות כספיים מאוחדים לשנת 2025

כנפיים אחזקות בע"מ

דוחות כספיים מאוחדים לשנת 2025

תוכן העניינים

ע מ ו ד

דוח רואה החשבון המבקר לבעלי המניות - ביקורת של רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי	ג-1
דוח רואה החשבון המבקר לבעלי המניות - ביקורת הדוחות הכספיים השנתיים	ג-2

הדוחות הכספיים המאוחדים - באלפי דולר:

דוחות מאוחדים על המצב הכספי	ג-5
דוחות מאוחדים על הרווח והפסד	ג-7
דוחות מאוחדים על הרווח הכולל	ג-8
דוחות מאוחדים על השינויים בהון	ג-9
דוחות מאוחדים על תזרימי המזומנים	ג-12

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים:

1. כללי	ג-14
2. עיקרי המדיניות החשבונאית	ג-17
3. תקני דיווח כספי חדשים ופרשנויות שפורסמו	ג-23
4. שיקולי דעת ביישום מדיניות חשבונאית וגורמי מפתח לחוסר וודאות באומדן	ג-23
5. מזומנים ושווי מזומנים	ג-25
6. פקדונות והשקעות	ג-25
7. לקוחות וחייבים אחרים	ג-26
8. השקעות בחברות מוחזקות	ג-27
9. נדל"ן להשקעה	ג-34
10. רכוש קבוע	ג-35
11. זכאים ויתרות זכות	ג-41
12. הלוואות מתאגידים בנקאיים	ג-41
13. אגרות חוב	ג-45
14. הפקדות של חוכרי מטוסים	ג-47
15. מסים על הכנסה	ג-48
16. התקשרויות	ג-50
17. הון	ג-54
18. מכשירים פיננסיים נגזרים וחשבונאות גידור	ג-57
19. פרוטים לסעיפי דוח הרווח וההפסד	ג-61
20. דיווח מגזרי	ג-63
21. עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים	ג-66
22. אירועים מהותיים לאחר תאריך הדוח	ג-74

Deloitte.

דוח רואי החשבון המבקרים הבלתי תלויים לבעלי המניות של

כנפיים אחזקות בע"מ

בדבר ביקורת של רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי

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

ביקרנו רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי של כנפיים אחזקות בע"מ וחברות בנות (להלן ביחד "החברה") ליום 31 בדצמבר 2025. רכיבי בקרה אלה נקבעו כמוסבר בפיסקה הבאה. הדירקטוריון וההנהלה של החברה אחראים לקיום בקרה פנימית אפקטיבית על דיווח כספי ולהערכתם את האפקטיביות של רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי המצורפת לדוח התקופתי לתאריך הנ"ל. אחריותנו היא לחוות דיעה על רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי של החברה בהתבסס על ביקורתנו.

רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי שבוקרו נקבעו בהתאם לתקן ביקורת (ישראל) 911 של לשכת רואי חשבון בישראל "ביקורת של רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי" (להלן "תקן ביקורת (ישראל) 911"). רכיבים אלה הינם: (1) בקרות ברמת הארגון, לרבות בקרות על תהליך העריכה והסגירה של דיווח כספי ובקרות כלליות של מערכות מידע; (2) בקרות על רכוש קבוע- מטוסים בחברת גלובל כנפיים ליסינג בע"מ; (כל אלה יחד מכונים להלן "רכיבי הבקרה המבוקרים").

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

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

לדעתנו, בהתבסס על ביקורתנו, החברה קיימה באופן אפקטיבי, מכל הבחינות המהותיות, את רכיבי הבקרה המבוקרים ליום 31 בדצמבר 2025.

ביקרנו גם, בהתאם לתקני ביקורת מקובלים בישראל, את הדוחות הכספיים המאוחדים של החברה ליום 31 בדצמבר 2025 ולשנה שהסתיימה באותו תאריך והדוח שלנו, כלל חוות דעת ללא שינוי מהנוסח האחיד על אותם דוחות כספיים בהתבסס על ביקורתנו.

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

תל אביב, 5 באפריל, 2026

תל אביב - משרד ראשי

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

משרד ירושלים	משרד חיפה	משרד אילת	משרד נצרת	בית שמש
קרית המדע 3 מגדל הר חוצבים ירושלים, 914510	מעלה השחרור 5 ת.ד 5648 חיפה, 3105502	המרכז העירוני ת.ד 583 אילת, 8810402	מרג' אבן עאמר 9 נצרת, 16100	יגאל אלון 1 בית שמש 9906201
טלפון: 02-5018888 **פקס: 02-5374173** info-jer@deloitte.co.il	**טלפון: 04-8607333** **פקס: 04-8672528** info-haifa@deloitte.co.il	**טלפון: 08-6375676** **פקס: 08-6371628** info-eilat@deloitte.co.il	**טלפון: 073-3994455** **פקס: 073-399445** info-nazareth@deloitte.co.il	

Deloitte.

דוח רואי החשבון המבקרים הבלתי תלויים לבעלי המניות של
כנפיים אחזקות בע"מ

חוות הדעת

ביקרנו את הדוחות הכספיים המאוחדים של כנפיים אחזקות בע"מ (להלן - "החברה") הכוללים את הדוח המאוחד על המצב הכספי ליום 31 בדצמבר 2025, ואת הדוחות המאוחדים על הרווח או הפסד, על הרווח הכולל, על השינויים בהון ועל תזרימי המזומנים לשנה שהסתיימה באותו תאריך ואת הביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים, לרבות עיקרי המדיניות החשבונאית.

לדעתנו, בהתבסס על ביקורתנו, הדוחות הכספיים המאוחדים המצורפים משקפים באופן נאות, מכל הבחינות המהותיות, את המצב הכספי המאוחד של החברה ליום 31 בדצמבר 2025 ואת התוצאות הכספיות המאוחדות ותזרימי המזומנים המאוחדים לשנה שהסתיימה באותו תאריך בהתאם לתקני דיווח כספי בינלאומיים חשבונאיים (IFRS Accounting Standards).

בסיס לחוות הדעת

ערכנו את ביקורתנו בהתאם לתקני ביקורת מקובלים בישראל, לרבות תקנים שנקבעו בתקנות רואי חשבון (דרך פעולתו של רואה חשבון), התשל"ג-1973. חובותינו על פי תקנים אלו מתוארות בפסקת חובות רואה החשבון המבקר לביקורת של הדוחות הכספיים המאוחדים בדוח זה. אנו בלתי תלויים בחברה ובחברות המאוחדות שלה בהתאם להוראות הדין החלות בישראל בעניין אי תלות ומניעת ניגוד עניינים של רואה החשבון המבקר בישראל.

כמו כן, קיימנו את חובות האתיקה האחרות שלנו בהתאם לחוק רואי חשבון, תשט"ו-1955, ותקנות מכוחו. אנו סבורים שראיות הביקורת אשר הושגו, הן נאותות ומספיקות על מנת להוות בסיס לחוות דעתנו.

ענייני מפתח בביקורת

ענייני מפתח בביקורת המפורטים להלן הם העניינים אשר תוקשרו, או שנדרש היה לתקשרם, לדירקטוריון החברה ואשר, לפי שיקול דעתנו המקצועי, היו משמעותיים ביותר בביקורת הדוחות הכספיים המאוחדים לתקופה השוטפת. עניינים אלה כוללים, בין היתר, כל עניין אשר: (1) מתייחס, או עשוי להתייחס, לסעיפים או לגילויים מהותיים בדוחות הכספיים המאוחדים וכן (2) שיקול דעתנו לגביו היה מאתגר, סובייקטיבי או מורכב במיוחד. לעניינים אלה ניתן מענה במסגרת ביקורתנו וגיבוש חוות דעתנו על הדוחות הכספיים המאוחדים בכללותם, התקשור של עניינים אלה להלן, אינו משנה את חוות דעתנו על הדוחות הכספיים המאוחדים בכללותם ואין אנו נותנים באמצעותו חוות דעת נפרדת על עניינים אלה או על הסעיפים או הגילויים שאליהם הם מתייחסים.

כאמור בבאורים 2 יא, 4ב(1) ו-10, לדוחות הכספיים המאוחדים, ליום 31 בדצמבר 2025 לחברה ציי מטוסים, המוצגים בעלות בניכוי הפחתות לירידות ערך בהתאם למדיניות החשבונאית המתוארת בבאור 2. העלות המופחתת בניכוי הפחתות לירידות ערך של צי המטוסים של החברה ליום 31 בדצמבר 2025 מסתכם לסך של כ- 63,715 אלפי USD, ובשנת 2025 החברה הכירה בביטול הפרשה לירידת ערך בסך של כ- 226 אלפי USD.

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

תל אביב - משרד ראשי

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

משרד ירושלים	משרד חיפה	משרד אילת	משרד נצרת	בית שמש
קרית המדע 3 מגדל הר חוצבים ירושלים, 914510	מעלה השחרור 5 ת.ד 5648 חיפה, 3105502	המרכז העירוני ת.ד 583 אילת, 8810402	מרג' אבן עאמר 9 נצרת, 16100	יגאל אלון 1 בית שמש 9906201
טלפון: 02-5018888 **פקס: 02-5374173** info-jer@deloitte.co.il	**טלפון: 04-8607333** **פקס: 04-8672528** info-haifa@deloitte.co.il	**טלפון: 08-6375676** **פקס: 08-6371628** info-eilat@deloitte.co.il	**טלפון: 073-3994455** **פקס: 073-399445** info-nazareth@deloitte.co.il	

Deloitte.

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

כמפורט בבאור 4ב(1) לדוחות הכספיים המאוחדים, קביעת סכום בר ההשבה של המטוסים הינו אומדן קריטי, הכרוך באי וודאויות והמתבסס על הערכות שווי, הכוללות הנחות שחלקן סובייקטיביות בהתחשב בנסיבות ובמידע הטוב ביותר נכון ליום 31 בדצמבר 2025. הנחות אלו כוללות בעיקר את שיעור הניכיון לפני מס (WACC) ואת ערכי השייר של המטוסים המבוססים בין היתר על מחירונים מקובלים לערכי מטוסים. הנחות בסיס אלו הן תוצאה של הפעלת שיקול דעת סובייקטיבי בסביבה של אי וודאות, לעיתים משמעותית במיוחד, ועל כן שינויים בהנחות הבסיס האמורות, עשויים להביא לשינויים בסכום בר ההשבה של צי המטוסים, לעיתים באופן מהותי, ולכן להשפיע גם על מצבה הכספי של החברה ליום 31 בדצמבר 2025 ועל תוצאות פעולותיה לאותה שנה, כמפורט בבאור 10.

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

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

חובות של הדירקטוריון וההנהלה לדוחות הכספיים המאוחדים

הדירקטוריון וההנהלה אחראים להכנה ולהצגה נאותה של הדוחות הכספיים המאוחדים בהתאם לתקני דיווח כספי בינלאומיים חשבונאיים (IFRS Accounting Standards), ולבקרה הפנימית הנחוצה בהתאם לקביעת הדירקטוריון וההנהלה על מנת לאפשר הכנת דוחות כספיים מאוחדים ללא הצגה מוטעית מהותית, בין שמקורה בתרמית או בטעות.

בהכנת הדוחות הכספיים המאוחדים הדירקטוריון וההנהלה אחראים להעריך את יכולת החברה להמשיך ולפעול כעסק חי, לתת גילוי, ככל שנדרש ,לעניינים הקשורים לעסק חי וליישם בסיס חשבונאי של עסק חי, אלא אם הדירקטוריון וההנהלה מתכוונים לפרק או להפסיק את פעילות החברה, או שאין להם חלופה מציאותית אחרת מלבד זאת.

תל אביב - משרד ראשי

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

משרד ירושלים	משרד חיפה	משרד אילת	משרד נצרת	בית שמש
קרית המדע 3 מגדל הר חוצבים ירושלים, 914510	מעלה השחרור 5 ת.ד 5648 חיפה, 3105502	המרכז העירוני ת.ד 583 אילת, 8810402	מרג' אבן עאמר 9 נצרת, 16100	יגאל אלון 1 בית שמש 9906201
טלפון: 02-5018888 **פקס: 02-5374173** info-jer@deloitte.co.il	**טלפון: 04-8607333** **פקס: 04-8672528** info-haifa@deloitte.co.il	**טלפון: 08-6375676** **פקס: 08-6371628** info-eilat@deloitte.co.il	**טלפון: 073-3994455** **פקס: 073-399445** info-nazareth@deloitte.co.il	

Deloitte.

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, 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, אך לא לצורך מתן חוות דעת על אפקטיביות הבקרה הפנימית של החברה.

- מעריכים את נאותות המדיניות החשבונאית שיושמה ואת סבירותם של האומדנים החשבונאיים והגילויים הקשורים אשר נעשו על ידי הדירקטוריון 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 האחיד בחוות דעתנו. מסקנותינו מבוססות על ראיות ביקורת אשר הושגו עד למועד דוח רואה החשבון המבקר שלנו. יחד עם זאת, אירועים או מצבים עתידיים עלולים לגרום לחברה שלא להמשיך לפעול כעסק חי.

- מעריכים את ההצגה בכללותה, המבנה והתוכן של הדוחות הכספיים המאוחדים, לרבות הגילויים, והאם הדוחות הכספיים המאוחדים משקפים את העסקאות והאירועים העומדים בבסיסם באופן המשיג הצגה נאותה.

תל אביב - משרד ראשי

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

משרד ירושלים
קרית המדע 3
מגדל הר חוצבים
ירושלים, 914510

טלפון: 02-5018888
פקס: 02-5374173
info-jer@deloitte.co.il

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

טלפון: 04-8607333
פקס: 04-8672528
info-haifa@deloitte.co.il

משרד אילת
המרכז העירוני
ת.ד 583
אילת, 8810402

טלפון: 08-6375676
פקס: 08-6371628
info-eilat@deloitte.co.il

משרד נצרת
מרג' אבן עאמר 9
נצרת, 16100

טלפון: 073-3994455
פקס: 073-399445
info-nazareth@deloitte.co.il

בית שמש
יגאל אלון 1
בית שמש 9906201

אנו מתקשרים עם הדירקטוריון וההנהלה, 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 מזוהים על אי תלותנו.

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

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 5 באפריל 2026 כלל חוות דעת בלתי מסויגת על קיומם של אותם רכיבים באופן אפקטיבי.

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

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

תל אביב, 5 באפריל, 2026

תל אביב - משרד ראשי

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

משרד ירושלים	משרד חיפה	משרד אילת	משרד נצרת	בית שמש
קרית המדע 3 מגדל הר חוצבים ירושלים, 914510	מעלה השחרור 5 ת.ד 5648 חיפה, 3105502	המרכז העירוני ת.ד 583 אילת, 8810402	מרג' אבן עאמר 9 נצרת, 16100	יגאל אלון 1 בית שמש 9906201
טלפון: 02-5018888 **פקס: 02-5374173** info-jer@deloitte.co.il	**טלפון: 04-8607333** **פקס: 04-8672528** info-haifa@deloitte.co.il	**טלפון: 08-6375676** **פקס: 08-6371628** info-eilat@deloitte.co.il	**טלפון: 073-3994455** **פקס: 073-399445** info-nazareth@deloitte.co.il	

כנפיים אחזקות בע"מ

דוחות מאוחדים על המצב הכספי

		ליום 31 בדצמבר	
		2025	2024
	ביאור	אלפי דולר	אלפי דולר
נכסים			
נכסים שוטפים			
מזומנים ושווי מזומנים	5	17,412	10,325
השקעות לזמן קצר	6	41,464	13,049
חלויות שוטפות בגין הלוואות לחברה קשורה	8	-	1,087
לקוחות וחייבים אחרים	7	8,728	5,481
מלאי		685	-
מכשירים פיננסים נגזרים	18	220	99
הוצאות מראש		362	336
		68,871	30,377
נכסים לא שוטפים המוחזקים למכירה	9	-	1,478
סה"כ נכסים שוטפים		68,871	31,855
נכסים לא שוטפים			
פקדונות לזמן ארוך	6	10,000	10,000
מזומנים מוגבלים בשימוש		260	260
השקעות בחברות מוחזקות	8	6,004	4,117
נכסים פיננסיים בשווי הוגן דרך רווח או הפסד	8	22,234	14,117
נדל"ן להשקעה, נטו	9	2,313	2,207
רכוש קבוע, נטו	10	64,598	102,246
מסים נדחים	15	3,379	2,435
מוניטין	8א(2)	1,374	-
נכס זכות שימוש		437	177
סה"כ נכסים לא שוטפים		110,599	135,559
סה"כ נכסים		179,470	167,414

הביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים מהווים חלק בלתי נפרד מהם.

כנפיים אחזקות בע"מ

דוחות מאוחדים על המצב הכספי

(המשך)

	ביאור	ליום 31 בדצמבר 2025 אלפי דולר	ליום 31 בדצמבר 2024 אלפי דולר
התחייבויות והון			
התחייבויות שוטפות			
אשראי לז"ק וחלויות שוטפות של הלוואות מתאגידים בנקאיים	12	3,635	4,593
חלויות שוטפות של אגרות חוב	13	2,139	1,829
זכאים ויתרות זכות	11	8,909	2,895
התחייבויות בגין הטבות לעובדים		3,488	2,202
סה"כ התחייבויות שוטפות		18,171	11,519
התחייבויות לא שוטפות			
הלוואות מתאגידים בנקאיים ואחרים	12	20,957	47,843
אגרות חוב	13	7,438	8,345
זכאים ויתרות זכות לזמן ארוך	11	1,628	316
הפקדות של חוכרי מטוסים	14	7,955	2,447
סה"כ התחייבויות לא שוטפות		37,978	58,951
הון	17		
הון מניות		5,424	5,349
פרמיה וקרנות הון		51,198	50,198
מניות המוחזקות על ידי החברה		(2,234)	(1,054)
עודפים		48,733	23,900
הון המיוחס לבעלי מניות החברה		103,121	78,393
זכויות שאינן מקנות שליטה		20,200	18,551
סה"כ הון		123,321	96,944
סה"כ התחייבויות והון		179,470	167,414

תמר מוזס בורוביץ	**ערן בן מנחם**	**דב ישועה**
יו"ר הדירקטוריון	מנהל כללי	מנהל כספים

תאריך אישור הדוחות הכספיים: 5 באפריל 2026.

הביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים מהווים חלק בלתי נפרד מהם.

כנפיים אחזקות בע"מ

דוחות מאוחדים על הרווח והפסד

		לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
		2025	2024	2023
	ביאור	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
הכנסות מהפעלה	19א	31,686	28,559	27,844
הוצאות הפעלה	19ב	(18,565)	(16,813)	(18,964)
רווח גולמי		13,121	11,746	8,880
הוצאות הנהלה וכלליות	19ג	(5,076)	(4,619)	(5,328)
הכנסות אחרות, נטו	19ד	3,885	4,021	6,737
		(1,191)	(598)	1,409
רווח מפעולות רגילות		11,930	11,148	10,289
הוצאות מימון	19ה	(5,140)	(5,540)	(8,538)
הכנסות מימון	19ו	21,589	19,491	9,067
הכנסות מימון, נטו		16,449	13,951	529
חלק הקבוצה ברווחי (הפסדי) חברות המטופלות לפי שיטת השווי המאזני, נטו ממס		1,338	(787)	(385)
רווח לפני מסים על הכנסה		29,717	24,312	10,433
הטבת מס	15	812	286	3,183
רווח לשנה		30,529	24,598	13,616
מיוחס ל:				
בעלי מניות החברה		28,880	22,550	14,311
זכויות שאינן מקנות שליטה		1,649	2,048	(695)
		30,529	24,598	13,616
רווח למניה רגילה אחת (בדולר) בת 1 ש"ח ע.נ. המיוחס לבעלי מניות החברה				
רווח למניה בסיסי		1.77	1.38	0.88
רווח למניה מדולל		1.75	1.38	0.88
הממוצע המשוקלל של מספר המניות (באלפים) ששימש בחישוב רווח למניה				
בסיסי		16,341	16,341	16,341
מדולל		16,541	16,361	16,341

הביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים מהווים חלק בלתי נפרד מהם.

כנפיים אחזקות בע"מ

דוחות מאוחדים על הרווח הכולל

(המשך)

	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
	2025	2024	2023
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
רווח לשנה	30,529	24,598	13,616
רווח (הפסד) כולל אחר:			
סכומים אשר לא יסווגו בעתיד לרווח או הפסד:			
רווח בגין מדידות מחדש של הטבה מוגדרת, נטו ממס	137	83	74
סכומים אשר יסווגו בעתיד לרווח או הפסד:			
הפרשי שער בגין תרגום פעילויות חוץ	727	(42)	(116)
רווח (הפסד) כולל אחר לשנה	864	41	(42)
סה"כ רווח כולל לשנה	31,393	24,639	13,574
סה"כ רווח (הפסד) כולל לשנה מיוחס ל:			
בעלי מניות החברה	29,744	22,591	14,273
זכויות שאינן מקנות שליטה	1,649	2,048	(699)
	31,393	24,639	13,574

הביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים מהווים חלק בלתי נפרד מהם.

כנפיים אחזקות בע"מ

דוחות מאוחדים על השינויים בהון

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2025

	הון מניות	קרנות הון	מניות המוחזקות על ידי החברה	קרן הון בגין הפרשי תרגום של פעילויות חוץ	קרן הון מעסקאות עם זכויות שאינן מקנות שליטה	קרן הון בגין עסקאות תשלום מבוסס מניות	קרן הון בגין מדידות מחדש של ההתחייבות נטו בגין הטבה מוגדרת	עודפים	זכויות שאינן מקנות שליטה	סך הכל
					אלפי דולר					
יתרה ליום 1 בינואר 2025	**5,349**	**43,882**	**(1,054)**	**265**	**4,295**	**1,137**	**619**	**23,900**	**18,551**	**96,944**
רווח לשנה	-	-	-	-	-	-	-	28,880	1,649	30,529
רווח כולל אחר	-	-	-	727	-	-	137	-	-	864
סה"כ רווח כולל לשנה	**-**	**-**	**-**	**727**	**-**	**-**	**137**	**28,880**	**1,649**	**31,393**
דיבידנד שהוכרז ושולם (ראו ביאור 17ב(1) להלן)	-	-	-	-	-	-	-	(4,047)	-	(4,047)
מימוש כתבי אופציה למניות (ראו ביאור 11)	75	660	-	-	-	(660)	-	-	-	75
רכישת מניות באוצר (ראו ביאור 17ב(2))	-	-	(1,180)	-	-	-	-	-	-	(1,180)
תשלום מבוסס מניות	-	-	-	-	-	136	-	-	-	136
	75	660	(1,180)	-	-	(524)	-	(4,047)	-	(5,016)
סה"כ הון ליום 31 בדצמבר 2025	**5,424**	**44,542**	**(2,234)**	**992**	**4,295**	**613**	**756**	**48,733**	**20,200**	**123,321**

כנפיים אחזקות בע"מ

דוחות מאוחדים על השינויים בהון

(המשך)

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2024

	הון מניות	קרנות הון	מניות המוחזקות על ידי החברה	קרן הון בגין הפרשי תרגום של פעילויות חוץ	קרן הון מעסקאות עם זכויות שאינן מקנות שליטה	קרן הון בגין עסקאות תשלום מבוסס מניות	קרן הון בגין מדידות מחדש של ההתחייבות נטו בגין הטבה מוגדרת	עודפים	זכויות שאינן מקנות שליטה	סך הכל
	אלפי דולר									
יתרה ליום 1 בינואר 2024	**5,349**	**43,882**	**(1,054)**	**247**	**4,295**	**870**	**536**	**4,820**	**16,478**	**75,423**
רווח לשנה	-	-	-	-	-	-	-	22,550	2,048	24,598
רווח (הפסד) כולל אחר	-	-	-	(42)	-	-	83	-	-	41
סה"כ רווח (הפסד) כולל לשנה	-	-	-	(42)	-	-	83	22,550	2,048	24,639
דיבידנד שהוכרז ושולם	-	-	-	-	-	-	-	(3,470)	-	(3,470)
מימוש קרן הון בגין חברה כלולה	-	-	-	60	-	-	-	-	25	85
תשלום מבוסס מניות	-	-	-	-	-	267	-	-	-	267
	-	-	-	60	-	267	-	(3,470)	25	(3,118)
סה"כ הון ליום 31 בדצמבר 2024	**5,349**	**43,882**	**(1,054)**	**265**	**4,295**	**1,137**	**619**	**23,900**	**18,551**	**96,944**

כנפיים אחזקות בע"מ

דוחות מאוחדים על השינויים בהון

(המשך)

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2023

	הון מניות	קרנות הון	מניות המוחזקות על ידי החברה	קרן הון בגין הפרשי תרגום של פעילויות חוץ	קרן הון מעסקאות עם זכויות שאינן מקנות שליטה	קרן הון בגין עסקאות תשלום מבוסס מניות	קרן הון בגין מדידות מחדש של ההתחייבות נטו בגין הטבה מוגדרת	עודפים	זכויות שאינן מקנות שליטה	סך הכל
	אלפי דולר									
יתרה ליום 1 בינואר 2023	**5,349**	**43,696**	**(1,054)**	**359**	**4,295**	**562**	**462**	**(6,489)**	**17,177**	**64,357**
רווח (הפסד) לשנה	-	-	-	-	-	-	-	14,311	(695)	13,616
רווח (הפסד) כולל אחר	-	-	-	(112)	-	-	74	-	(4)	(42)
סה"כ רווח (הפסד) כולל לשנה	-	-	-	(112)	-	-	74	14,311	(699)	13,574
דיבידנד ששולם	-	-	-	-	-	-	-	(3,002)	-	(3,002)
תשלום מבוסס מניות	-	-	-	-	-	494	-	-	-	494
פקיעת כתבי אופציה למניות	-	186	-	-	-	(186)	-	-	-	-
	-	186	-	-	-	308	-	(3,002)	-	(2,508)
סה"כ הון ליום 31 בדצמבר 2023	**5,349**	**43,882**	**(1,054)**	**247**	**4,295**	**870**	**536**	**4,820**	**16,478**	**75,423**

כנפיים אחזקות בע"מ

דוחות מאוחדים על תזרימי המזומנים

	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
	2025	2024	2023
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
תזרימי מזומנים - פעילות שוטפת			
רווח נקי לשנה	30,529	24,598	13,616
התאמות הדרושות כדי להציג את תזרימי המזומנים מפעילות שוטפת - נספח א'	(20,928)	(16,850)	(9,063)
מזומנים נטו מפעילות שוטפת	9,601	7,748	4,553
תזרימי מזומנים - פעילות השקעה			
רכישת רכוש קבוע והשקעות במטוסים בצי	(18,276)	(76)	(1,905)
תמורה ממימוש מטוסים (בניכוי עלויות מימוש מטוסים)	69,412	-	39,332
החזר תקבולים על חשבון מימוש מטוסים	-	-	(1,300)
מימוש מזומנים המוגבלים בשימוש	-	-	3,000
השקעה במזומנים המוגבלים בשימוש	-	-	(260)
שינוי בפקדונות	(26,445)	11,956	(15,873)
מימוש מניות ואופציות אל על	8,013	16,457	5,373
השגת שליטה בחברה מאוחדת - ראו ביאור 8א(2)	(1,362)	-	-
השקעה ומתן הלוואות לחברות מוחזקות	(336)	-	-
מתן הלוואה לחברה הכלולה בחברה מאוחדת	-	(2,500)	(4,250)
תמורה ממימוש השקעה והחזר הלוואה מחברה הכלולה בחברה מאוחדת	2,159	3,426	-
מזומנים נטו מפעילות השקעה	33,165	29,263	24,117
תזרימי מזומנים - פעילות מימון			
קבלת הלוואות מתאגידים בנקאיים *	13,256	-	14,632
פירעון הלוואות מתאגידים בנקאיים	(42,246)	(4,281)	(30,850)
פירעון אגרות חוב	(2,075)	(30,690)	(14,376)
פירעון התחייבויות בגין חכירה	(123)	(58)	(54)
קבלת הפקדות של חוכרי מטוסים	1,012	651	4,677
שימוש בהפקדות של חוכרי מטוסים	(1,019)	-	(1,054)
תשלומים בגין רכישת מניות באוצר	(1,180)	-	-
מימוש כתבי אופציה למניות החברה	75	-	-
דיבידנד ששולם לבעלים של החברה	(4,047)	(3,470)	(3,002)
מזומנים נטו לפעילות מימון	(36,347)	(37,848)	(30,027)
השפעת השינויים בשערי חליפין על יתרות מזומנים המוחזקות במטבע חוץ	668	(198)	6
עליה (ירידה) במזומנים ושווי מזומנים, נטו	7,087	(1,035)	(1,351)
יתרת מזומנים ושווי מזומנים לתחילת השנה	10,325	11,360	12,711
יתרת מזומנים ושווי מזומנים לסוף השנה	17,412	10,325	11,360

* בניכוי עלויות גיוס הלוואות.

כנפיים אחזקות בע"מ

דוחות מאוחדים על תזרימי המזומנים

(המשך)

	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
	2025	2024	2023
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
נספח א' -			
הכנסות והוצאות שאינן כרוכות בתזרימי מזומנים:			
פחת והפחתות (לרבות ירידות ערך וביטול הפרשות לירידת ערך)	2,312	1,495	(1,609)
שינוי במסים נדחים, נטו	(823)	(294)	(3,299)
רווח מאיבוד השפעה מהותית של חברה מאוחדת בחברה מוחזקת	-	(1,063)	-
עליה בהתחייבויות בשל הטבות לעובדים ובהפרשות	24	214	65
רווחי הון ממימוש רכוש קבוע, נטו	(3,458)	-	(161)
התאמות שווי הוגן נדל"ן להשקעה, נטו	(95)	351	238
הוצאות (הכנסות) מימון נטו שהוכרו ברווח הפסד	(2,311)	(103)	412
שיערוך (שחיקת) אגרות חוב	1,323	(326)	(1,410)
רווח מהתאמת שווי הוגן של מכשירים פיננסיים דרך רווח והפסד (כולל הפרשי שער)	(16,248)	(16,964)	(7,098)
חלק החברה בתוצאות פעילות חברות מוחזקות, נטו ממס (*)	(1,352)	687	4,619
שינויים אחרים	141	267	492
שינויים בסעיפי רכוש והתחייבויות:			
ירידה (עליה) בלקוחות, מלאי, הוצאות מראש וחייבים אחרים	208	(224)	817
ירידה בספקים, זכאים ויתרות זכות	(649)	(890)	(2,129)
	(20,928)	(16,850)	(9,063)

(*) כולל דיבידנד שנתקבל

נספח ב' - תשלומי ותקבולי ריבית, מיסים ששולמו ודיבידנדים שהתקבלו, המסווגים בתזרים מזומנים מפעילות שוטפת

תשלומי ריבית	2,868	5,246	7,799
תקבולי ריבית	1,616	2,005	1,174
תשלומי מס	-	-	8
תקבולי דיבידנד	-	-	4,250

נספח ג' - פעילויות מהותיות שלא במזומן

רכישת מטוס כנגד הפקדת הפקדות חוכרים - ראו ביאור 10ד(3)	10,693	-	-
מימוש נכסים פיננסיים המוצגים בשווי הוגן דרך רווח והפסד כנגד חייבים ויתרות חובה - ראו ביאור 8א(1)	-	1,075	-

ביאור 1 - כללי

א. כנפיים אחזקות בע"מ (להלן - "החברה") התאגדה בישראל בחודש מאי 1980. בחודש נובמבר 1993 הונפקה החברה לראשונה לציבור. לחברה מספר החזקות בתחום התעופה:
גלובל כנפיים ליסינג בע"מ (להלן - "גלובל ליסינג"), העוסקת בהחכרות תפעוליות של מטוסים ושהחברה מחזיקה, נכון למועד הדוחות הכספיים, בכ-67% מהונה המונפק. לפרטים נוספים בדבר עסקה להכנסת משקיעה לגלובל ליסינג והסכם שליטה משותפת בגלובל ליסינג לאחר השלמת העסקה האמורה (ככל שתושלם), אשר נחתמה ביום 29 במרץ 2026, לאחר מועד הדוחות הכספיים, בעקבותיו (בכפוף להתקיימות מספר תנאים מתלים) יירד שיעור ההחזקה בגלובל ליסינג ל-40.11% ראו בביאור 22ד להלן;
כנפי תחזוקה - שותפות מוגבלת (להלן - "כנפי תחזוקה"), שהינה בבעלות מלאה (100%) של החברה, העוסקת בביצוע עבודות תחזוקה למטוסים של חיל האוויר. כמו כן, ביום 15 בספטמבר 2025 רכשה כנפי תחזוקה את מלוא הון המניות של חברת אלבטרוס א.ד מכלולים תעופתיים בע"מ (להלן - "אלבטרוס"), חברה המתמחה בייצור, השבחה והרכבת רתמות, מערכות מכלולים תעופתיים בעיקר לכלי טייס צבאים ואזרחיים. כחלק מהעסקה העמידה גם החברה מימון לאלבטרוס. לפרטים נוספים ראו ביאור 8א(2) להלן);
קיו. איי. אס. ישראל בע"מ (להלן - "QAS") המוחזקת 50% בבעלות החברה, כאשר 50% הנותרים מוחזקים על ידי Swissport International, העוסקת במתן שירותי קרקע לחברות תעופה ומפעילי מטוסים פרטיים, במתן שירותי ליווי לנוסעים והפעלת טרקליני נוסעים ואח"מ בנתב"ג.
כן מחזיקה החברה למועד פרסום הדוח במניות של חברת התעופה אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ (להלן - "אל על"), המהוות כ-0.7% מהון המניות המונפק והנפרע (ללא דילול) של אל על.
כן יצוין כי באוגוסט 2023, התקשרה החברה בהסכם עם חברה המשתייכת לקבוצת Nayak Aircraft Services לשיתוף פעולה והקמת מיזם משותף למתן שירותי תחזוקת ליין (Line maintenance) למטוסים אזרחיים בנמל התעופה בן גוריון, כאשר למועד זה, לאור המלחמה והשפעותיה ובפרט על פעילות החברות הזרות בנתב"ג נדחה מועד תחילת הפעילות (לפרטים נוספים ראו ביאור 1ג(5) להלן).

החברה והחברות המוחזקות שלה יוגדרו להלן "הקבוצה".

ב. לעניין קבלת דיבידנדים מחברות מוחזקות ראו ביאור 8ג להלן. לעניין מימוש, במהלך תקופת הדוח ולאחריו, של חלק מהחזקת החברה בניירות הערך של אל על, ראו ביאור 8ה להלן.

ג. **<u>המצב הביטחוני והגיאו-פוליטי -מלחמת "חרבות ברזל" והמערכה מול איראן</u>**

ביום 7 באוקטובר 2023, החלה מתקפת פתע על מדינת ישראל שהובילה לפתיחת מלחמת "חרבות ברזל" ולהכרזת ממשלת ישראל על מצב מלחמה, ומלחמה זו התפתחה למערכת רב זירתית כאשר מעת לעת חלו שינויים בזירות השונות. מלחמה זו והצעדים שננקטו בעקבותיה הביאו לפגיעה בפעילות המשק הישראלי, כאשר אחד הענפים שנפגעו משמעותית הינו ענף התעופה והתיירות בישראל, וענף זה והתמורות בו, ממשיכים להיות מושפעים כל העת בהיבטים השונים הקשורים במלחמה ובמצב הביטחוני מדיני. לאחר מועד הדוח, החל עם פתיחת המערכה הישראלית והאמריקאית מול איראן ביום 28 בפברואר 2026, ישנה הרחבה והחרפה משמעותית של המלחמה בזירות שונות במזרח התיכון, ובפרט מול איראן וארגון חיזבאללה בלבנון, ועם מעורבות ופגיעה הן בישראל והן במדינות שונות במפרץ הפרסי. המערכה האמורה נמשכת עדיין למועד זה.

<u>להלן עדכונים בדבר השפעות המלחמה על החזקות החברה, לרבות פעולות שננקטו על ידי החברות הרלוונטיות והערכות בקשר עם המלחמה</u>:

(1) גלובל ליסינג

בכל הנוגע לפעילות הליסינג, הרי שזו לא הושפעה ממלחמת "חרבות ברזל" עד כה. בכל הנוגע למערכה מול איראן, אשר החלה בסוף חודש פברואר 2026 ועדיין נמשכת למועד זה, למועד זה גלובל ליסינג אינה מזהה השפעה ישירה של מערכה זו על פעילותה, ואולם למערכה זו השפעות שליליות על שוק התעופה העולמי, דוגמת ביטולי טיסות בהיקף משמעותי בפרט באזור המזרח התיכון וירידה בביקוש לתעופה לאזור זה (כך למשל, עד לאמצע מרץ 2026 בוטלו למעלה מ-50 אלף טיסות במזרח התיכון); סגירת מרחבים אווריים באזור המזרח התיכון ופגיעה בתשתיות והשפעה בהתאם על נתיבי טיסה מסוימים (חברות רבות ביצעו ניתוב מחדש של טיסות דבר שהוביל להארכת זמני טיסה); ועלייה חדה במחירי הדלק הסילוני אשר הינו אחד מהגורמים הבולטים המשפיעים על שוק התעופה העולמי (רכיב מהותי בהוצאות ההפעלה של חברות התעופה ועלייה במחיר משפיעה לרעה על חברות התעופה, שהינן הלקוחות בתחום הליסינג). הימשכות המערכה האמורה לתקופה ממושכת והמשך המגמה והשפעות שליליות אלו על חברות התעופה עלול לפגוע בחוסנן הכלכלי ולפגוע בביקוש לתעופה, וכן הדבר עשוי להביא להשפעה בעקיפין לרעה גם על פעילות חברות ליסינג המטוסים, דוגמת גלובל ליסינג, ואולם למועד זה קשה לאמוד את היקף ההשפעות והשלכות המגמה בענף התעופה העולמי כמו גם היקף ההשפעות וההשלכות על חברות החכרת המטוסים.

ביאור 1 - כללי (המשך)

ג. המצב הביטחוני והגיאו-פוליטי -מלחמת "חרבות ברזל" והמערכה מול איראן (המשך)

(2) QAS

מטבע הדברים, היות ופעילותה של QAS נגזרת ישירות מהפעילות בנתב"ג (לרבות ביחס לשירותי ליווי לנוסעים והפעלת טרקלינים), פעילותה הושפעה לרעה כתוצאה מהמלחמה. במהלך שנת 2025 המשיכה הפעילות בנתב"ג לחוות תנודות ושינויים מעת לעת. כך למשל, עם תחילת שנת 2025 החלו מרבית החברות הזרות שלא פעלו בנתב"ג באותו מועד לשוב באופן הדרגתי לפעול בנתב"ג, וניכרה מגמה חיובית של חזרה לפעילות. מגמה חיובית זו קיבלה תפנית שלילית נוספת עם נפילת טיל מתימן באזור נתב"ג בתחילת מאי 2025, ושיאה של מגמה שלילית זו הגיעה עם פתיחת מבצע "עם כלביא" מול איראן בחודש יוני 2025, אשר במהלכה נסגרו השמיים, הלכה למעשה, באופן מלא. ברבעון השלישי לשנת 2025, ולאחר סיום מבצע "עם כלביא", נפתחו מחדש השמיים וחודשה הפעילות בנתב"ג. בהמשך לכך, בתקופה שמתחילת הרבעון הרביעי לשנת 2025 ולאור ההסכם להפסקת הלחימה בעזה והשבת החטופים, החלה להתגבר חזרתן של החברות הזרות, והמגמה החיובית האמורה של גידול במספר החברות הזרות וגידול בהיקפי הפעילות התגברה ברבעון האמור. בסיכום הפעילות בשנת 2025, על אף המציאות הביטחונית, נרשם שיפור כללי בהיקפי הפעילות בהשוואה לשנת 2024, הפעילות בנתב"ג לא חזרה להיקפים קודם למלחמה וכן חוותה הפעילות בנתב"ג תנודות שליליות כאמור לעיל, כאשר גם במקרה של חזרת חברות תעופה זרות לפעול בנתב"ג, המשיכה כל העת חוסר הוודאות. בהתאם, ובכל הנוגע ל-QAS, במהלך שנת 2025 המשיכה QAS (וכך גם ביחס לפעילות הטרקלינים ושירותי הליווי לנוסעים) במתכונת פעילות בהיקפים נמוכים מאלו שהיו קודם לפרוץ מלחמת חרבות ברזל, ותוך ביצוע ההתאמות הנדרשות מעת לעת במשאבים ובתשומות לאור השינויים בהיקף הפעילות בנתב"ג (כל זאת לאור האתגר בהתאמת כוח האדם הנדרש לאור השינויים התכופים מצד החברות הזרות כמפורט לעיל, וחוסר הוודאות המתמשך שנגזר בעיקרו מהמצב הביטחוני), הכל בהתאם לצורך למתן מענה ללקוחותיה, לצד מהלכים לשימור עובדים ונקיטת צעדים והתאמות נדרשות ככל האפשר על מנת לצמצם את השלכות המלחמה על פעילותה ותוצאותיה. בכל הנוגע לשירותים למטוסי מנהלים בטיסות פרטיות, יצוין כי גם פעילות זו נפגעה לאור המלחמה, אך הפגיעה פחותה יותר והיקפי הפעילות של שירותים אלו שמרו גם במהלך שנת 2025 על יציבות בהשוואה להיקפי הפעילות קודם למלחמה.

בסיכום נתוני שנת 2025, רשמה QAS גידול בהכנסות בשיעור של כ-75% בהשוואה לשנת 2024, ונתון זה מהווה קיטון בשיעור של כ-40% בהשוואה לשנת 2023 (בה נכלל הרבעון בו החלה המלחמה וכבר בו ניכר קיטון משמעותי בהכנסות אל מול התקופה שקודם למלחמה).

בכל הנוגע לתקופה שמתחילת שנת 2026, הרי שבחודשים ינואר ופברואר 2026 נמשכה המגמה החיובית מהרבעון הרביעי לשנת 2025, של גידול בהיקפי הנוסעים והפעילות בנתב"ג, ובחודשים אלו המשיכה QAS בהגדלת היקפי פעילותה ושל היקפי כוח האדם, לצורך מתן מענה ללקוחות, וכן החלה בהכנות ראשוניות לקראת פסח וקיץ 2026. עם זאת, עם פתיחת המערכה הישראלית והאמריקאית מול איראן ביום 28 בפברואר 2026, לאחר פרוץ המערכה נסגר לחלוטין המרחב האווירי של מדינת ישראל, ולאחר מכן החלו "טיסות מיוחדות" המופעלות ע"י חברות בתעופה הישראליות להשבת אזרחים ארצה, ובשלב מסוים ניתן אישור ליציאת נוסעים בטיסות אלה תחת מגבלות מחמירות ובהיקפים מצומצמים מאוד. סטטוס היקפי הפעילות המצומצם בנתב"ג נותר למועד זה וכן יצוין כי למועד זה אף חברה זרה עדיין לא שבה לפעול בנתב"ג, כאשר מספר חברות זרות כבר הודיעו שלא ישובו לפעול בנתב"ג בחודשים הקרובים ו/או לפני תום תקופת קיץ 2026.

לאחר פרוץ המערכה עם איראן כאמור לעיל, ביצעה QAS התאמות בתשומות ובהיקף עובדיה להיקפי הפעילות על מנת לצמצם את השלכות המלחמה על פעילותה ותוצאותיה, והיא ממשיכה לעקוב אחר ההתפתחויות, תוך שמירה על מתכונת פעילות מצומצמת המותאמת לשגרת המלחמה, לצד צעדים של שימור עובדים והיערכות למקרה של שינויים בהיקפי הפעילות בנתב"ג וחזרה לשגרה במתכונת כזו או אחרת.

מטבע הדברים, הימשכות המערכות מול איראן וחזבאללה צפויה להמשיך להשפיע לרעה על הפעילות בענף התעופה והתיירות בישראל, לרבות על פעילות התעופה בישראל ובדגש על חברות התעופה הזרות ונכונותן לשוב לפעול בישראל כמו גם באילו היקפים, ובהתאם להשפיע לרעה פעילות ותוצאות QAS והטרקלינים. בשלב זה לא ניתן להעריך את היקף ההשפעה, כאשר בכל מקרה ניכר כי מגמת חוסר הוודאות ביחס למצב הביטחוני-מדיני צפויה להימשך לפחות בתקופה הקרובה, ולנ"ל השפעה מהותית על פעילות החברות הזרות והערכות הסיכונים שמבצעות חברות אלו.

ביאור 1 - כללי (המשך)

ג. המצב הביטחוני והגיאו-פוליטי -מלחמת "חרבות ברזל" והמערכה מול איראן (המשך)

(3) כנפי תחזוקה

עיקר פעילותה הינו במתן שירותי תחזוקה למטוסי חיל האוויר, והיא אינה פועלת בתחום התעופה האזרחית.

כתוצאה ממלחמת חרבות ברזל, נדרשה כנפי תחזוקה בביצוע התאמות מסוימות בפעילות בשל גיוס למלחמה של חלק מעובדיה, אך לא ניכרה השפעה מהותית על פעילותה בהשוואה לתקופות מקבילות.

בכל הנוגע למערכה מול איראן שהחלה בסוף פברואר 2026, ואשר עדיין נמשכת למועד זה, למועד זה כנפי תחזוקה אינה מזהה השפעה מהותית של מערכה זו על פעילותה, למעט בביצוע התאמות מסוימות בפעילות בשל גיוס למלחמה של חלק מעובדיה וצורכי חיל האוויר, והיא מעריכה כי גם במקרה של הימשכות מערכה זו, לא יהיה לדבר השפעה מהותית על פעילותה.

(4) אל על

בכל הנוגע לאל על, יצוין, בתמצית, ובהתאם לדיווחי אל על (אל על פרסמה ביום 25 בפברואר 2026 את הדוח לתקופתי לשנת 2025), הרי שגם שנת 2025 התאפיינה בביקושים גבוהים לטיסות אל על, וזאת בדומה לשנת 2024, והנ"ל השפיע לחיוב על התוצאות העסקיות של אל על. את שנת 2025 כולה סיימה אל על ברווח נקי של כ-410.3 מיליון דולר, וזאת בהשוואה לרווח נקי של כ-544.9 מיליון דולר בשנת 2024.
לאחר מועד הדוח, ביום 28 בפברואר 2026 ולאור פרוץ המערכה עם איראן ובהתאם להנחיות גורמי הביטחון והתעופה וסגירת המרחב האווירי בנתב"ג באותו מועד, הופסקה הפעילות הטיסתית הסדירה של אל על. בהתאם לדיווח מאוחר יותר, מיום 19 במרץ 2026, עדכנה אל על כי היא פועלת בהתאם להנחיות גורמי הביטחון והתעופה, המשתנות מעת לעת, בהיקף פעילות מוגבל, בהתאם להתפתחויות הביטחוניות. כן העריכה אל על, באותו דיווח, כי בימים בהם לא התקיימה כלל פעילות טיסתית של אל על הנזק הישיר כתוצאה מכך עמד על סך של כ-4 מיליון דולר ליום פעילות. בהתאם לדיווח האמור של אל על, נכון למועד פרסום הדיווח האמור אל על מפעילה מספר טיסות יומיות לישראל וממנה, בהיקף פעילות משתנה ולפיכך, הנזק הישיר כמפורט לעיל, קטן בהתאם להיקפי הפעילות הטיסתית של אל על, מספר הנוסעים ופעילות המטען המאושרים על ידי הגורמים הרלוונטיים. כן הוסיפה אל על באותו דיווח כי להערכתה בתקופה שלאחר סיום מבצע "שאגת הארי", צפוי תהליך התאוששות, אשר יביא לביקושים מוגברים לטיסות אל על ולשיעורי תפוסה גבוהים, זאת לעומת הערכות אל על כפי שהיו טרם המבצע האמור.

(5) Nayak

בכל הנוגע למיזם משותף זה (כאמור לעיל שותפות למתן שירותי תחזוקת ליין (Line maintenance) למטוסים אזרחיים בנמל התעופה בן גוריון), אשר במקור המועד המיועד לתחילת פעילותו היה במהלך הרבעון הרביעי לשנת 2023, לאור המלחמה והשפעותיה ובפרט על פעילות החברות הזרות בנתב"ג נדחה מועד תחילת הפעילות. לאחר תקופה ארוכה בה קידמו הצדדים את הקמת המיזם והתחלה בפעילות, אך בעצימות נמוכה, לאור המגמה החיובית שהחלה ברבעון הרביעי לשנת 2025 ונמשכה בחודשים ינואר-פברואר 2026, החלו הצדדים לקדם באופן משמעותי יותר את המהלכים הנדרשים לשם הקמת הפעילות, במטרה להתחיל בפעילות בחצי השני של שנת 2026, גם אם בהיקפי פעילות שאינם משמעותיים תוך קידום צמיחה מדורגת בהיקפים. ואולם, פרוץ המערכה עם איראן שבה והחזירה את חוסר הוודאות לפעילות בנתב"ג, וקשה בהתאם להעריך למועד זה את מועד תחילת פעילות זה או היקפיה. כפי שהיה עד כה, מועד תחילת הפעילות תלוי במספר גורמים, שעיקרם התפתחויות בפעילות בנתב"ג, ובפרט בכל הנוגע להיקפי הפעילות של החברות הזרות בנתב"ג וחזרתן לפעול בנתב"ג באופן משמעותי יותר כמו גם באופן מתמשך ויציב יותר (בדגש על לקוחות עוגן) לאור חשיבות הדבר מבחינת וודאות תפעולית והיקפי פעילות; וכן גיוס כוח אדם מקצועי זר מתאים ובהיקפים הנדרשים, כאשר שני אלו קשורים ומושפעים מהמצב הביטחוני מדיני, הערכות הסיכונים שמבצעות החברות הזרות, וההתפתחויות בקשר עם כך.

ביאור 2 - עיקרי המדיניות החשבונאית

א. הצהרה לגבי יישום תקני דיווח כספי בינלאומיים (IFRS Accounting Standards)

הדוחות הכספיים המאוחדים של הקבוצה נערכו בהתאם לתקני דיווח כספי בינלאומיים (להלן- "תקני IFRS") ופרשנויות להם שפורסמו על ידי הוועדה לתקני חשבונאות בינלאומיים (IASB), עיקרי המדיניות החשבונאית המפורטים בהמשך יושמו באופן עקבי לגבי כל תקופות הדיווח המוצגות בדוחות כספיים מאוחדים אלה.

ב. יישום תקנות ניירות ערך

הדוחות הכספיים ערוכים בהתאם לתקנות ניירות ערך (דוחות כספיים שנתיים), התש"ע- 2010 (להלן - "תקנות דוחות כספיים").

ג. תקופת המחזור התפעולי

תקופת המחזור התפעולי של החברה הינו 12 חודשים.

ד. מטבע חוץ

(1) מטבע הפעילות ומטבע ההצגה

הדוחות הכספיים של החברה וכל אחת מחברות הקבוצה ערוכים במטבע של הסביבה הכלכלית העיקרית בה הן פועלות - בעיקר דולר (להלן - "מטבע הפעילות"). למטרת איחוד הדוחות הכספיים, התוצאות והמצב הכספי של כל אחת מחברות הקבוצה, אשר לה מטבע פעילות שונה משל החברה מוצגים בדולר שהוא מטבע הפעילות של החברה. הדוחות הכספיים המאוחדים של הקבוצה מוצגים בדולר.

(2) תרגום דוחות כספיים של חברות מוחזקות שמטבע הפעילות שלהן שונה מדולר

לצורך הצגת הדוחות הכספיים המאוחדים, הנכסים וההתחייבויות של פעילויות חוץ, מוצגים עפ"י שערי החליפין שבתוקף לתום תקופת הדיווח. פריטי הכנסות והוצאות מתורגמים לפי ממוצע שערי החליפין בתקופת הדיווח. הפרשי התרגום המתייחסים, מוכרים ברווח הכולל האחר במסגרת "הפרשי שער בגין תרגום פעילויות חוץ", ויסווגו לרווח או הפסד במועד מימוש פעילות החוץ בגינה נוצרו הפרשי התרגום וכן בעת מימוש חלקי של פעילות החוץ הכרוך באיבוד שליטה או במעבר מהשקעה המטופלת לפי שיטת השווי המאזני לנכס פיננסי.

ה. הסדרים משותפים

בהסדרים משותפים המהווים עסקה משותפת, הקבוצה מכירה בעסקה המשותפת כהשקעה ומטפלת בה בשיטת השווי המאזני. לעניין שיטת השווי המאזני ראה ביאור מדיניות חשבונאית 2ו להלן.

ו. השקעות בחברות כלולות ועסקאות משותפות

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

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

הקבוצה בוחנת את קיומם של סימנים לירידת ערך של השקעות המטופלות בהתאם לשיטת השווי המאזני. ירידת ערך כאמור מתהווה כאשר יש ראיות אובייקטיביות לכך שתזרימי המזומנים העתידיים הצפויים מההשקעה הושפעו לרעה.

ביאור 2 - עיקרי המדיניות החשבונאית (המשך)

ז. צירופי עסקים

רכישת פעילויות וחברות מאוחדות המהוות עסק נמדדות תוך שימוש בשיטת הרכישה. עלות צירוף העסקים נמדדת כשווי ההוגן המצרפי (למועד ההחלפה) של נכסים שניתנו, התחייבויות שהתהוו, מכשירי הון שהונפקו על ידי הקבוצה בתמורה להשגת השליטה בנרכשת והשווי ההוגן של החזקות הקבוצה בישות הנרכשת טרם צירוף העסקים.

עלויות עסקה, הקשורות במישרין לצירוף העסקים נזקפות לרווח או הפסד עם התהוותן.

הנכסים וההתחייבויות המזוהים של העסק הנרכש, העומדים בתנאים להכרה בהתאם ל-IFRS 3 (מתוקן) "צירופי עסקים" מוכרים לפי שווים ההוגן במועד הרכישה, פרט למספר סוגי נכסים, אשר נמדדים בהתאם להוראות התקנים המתייחסים.

מוניטין הנובע מצירוף עסקים נמדד בגובה עודף עלות הרכישה, בתוספת השווי ההוגן של הזכויות שאינן מקנות שליטה, על השווי ההוגן נטו של הנכסים המזוהים, ההתחייבויות וההתחייבויות התלויות של החברה המאוחדת.

ח. מוניטין

מוניטין הנובע מצירוף עסקים נמדד בגובה עודף עלות הרכישה, בתוספת השווי ההוגן של הזכויות שאינן מקנות שליטה, על השווי ההוגן נטו של הנכסים המזוהים, ההתחייבויות וההתחייבויות התלויות של החברה המאוחדת.

מוניטין מוכר לראשונה כנכס לפי עלותו, ונמדד בתקופות עוקבות לפי עלותו בניכוי הפסדים מירידת ערך שנצברו.

לצורך בחינת ירידת ערך, מוניטין מוקצה לכל אחת מהיחידות מניבות המזומנים של הקבוצה שצפויה להן תועלת מהסינרגיה של צירוף העסקים. יחידות מניבות מזומנים להן הוקצה מוניטין, נבדקות לצורך בחינת ירידת ערכן מידי שנה או בתדירות גבוהה יותר כאשר יש סימנים המעידים על ירידת ערך אפשרית של יחידה כאמור. כאשר סכום בר השבה של יחידה מניבה מזומנים נמוך מערכה בספרים של אותה יחידה, מוקצה ההפסד מירידת הערך ראשית להפחתת הערך בספרים של מוניטין כלשהו המיוחס ליחידה מניבת המזומנים. לאחר מכן, מוקצה יתרת ההפסד מירידת ערך, אם נותרה, לנכסים אחרים של היחידה מניבת המזומנים, באופן יחסי לערכם בספרים. הפסד מירידת ערך של מוניטין אינו מבוטל בתקופות עוקבות.

בעת מימוש של חברה מאוחדת, סכום המוניטין המתייחס נכלל בקביעת הרווח או ההפסד מהמימוש.

לעניין מדיניות הקבוצה לגבי מוניטין הנובע מרכישה של חברה כלולה ו/או עסקה משותפת, ראה ביאור 2ז לעיל.

ט. מזומנים ושווי מזומנים

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

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

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

י. מלאי

מלאי הוא נכס המוחזק לצרכי מכירה במהלך העסקים הרגיל, בתהליך ייצור לצרכי מכירה או חומרים שייצרכו בתהליך הייצור או במהלך הספקת השירותים.

מלאי מוצג לפי הנמוך מבין עלותו לבין השווי מימוש נטו שלו. עלות המלאי כוללת את כל עלויות הרכישה, עלויות עבודה ישירות, עלויות תקורה קבועות ומשתנות וכן עלויות אחרות שהתהוו בהבאת המלאי למיקומו ומצבו הנוכחיים.

שווי מימוש נטו מייצג את אומדן מחיר המכירה במהלך העסקים הרגיל בניכוי אומדן העלויות להשלמה ואומדן העלויות הדרושות לביצוע המכירה.

העלות נקבעת בשיטת "נכנס ראשון - יוצא ראשון".

ביאור 2 - עיקרי המדיניות החשבונאית (המשך)

יא. רכוש קבוע

(1) כללי

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

לעניין בחינת ירידת ערך מטוסים, ראו סעיף 2יא(4) להלן.

(2) הפחתה של רכוש קבוע

הפחתה של מטוסי הקבוצה

מטוסים מופחתים על פני תקופת ההחכרה המינימלית (ללא תקופות אופציה להארכה) או תקופת השימוש המשוערת על פי שיטת הקו הישר עד לשווי המימוש החזוי (ערך שייר) לתום התקופה בהתאם (מטוסים שאינם תחת הסכם החכרה אינם מופחתים באופן שוטף. יחד עם זאת בתום כל תקופת הדיווח בוחנת הקבוצה האם קיימים סימנים המצביעים כי ערך מטוסים אלה בספרים עולה מעל סכום בר ההשבה שלהם כאמור בביאור 2יא(4) להלן). לגבי שיעורי הפחת השנתי הממוצע בהם נעשה שימוש בחישוב פחת המטוסים ראו ביאור 10ה להלן.

ערכי השייר, שיטות הפחת ואורך החיים השימושיים נסקרים בידי הנהלות חברות הקבוצה באופן שוטף. שינויים באומדנים אלה מטופלים בדרך של "מכאן ולהבא".

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

(3) עלויות עוקבות

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

(4) בחינה לירידת ערך של מטוסי הקבוצה ואמידת סכום בר ההשבה

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

סכום בר-השבה הינו הגבוה מבין שוויו ההוגן של הצי לבין שווי השימוש בו. בהערכת שווי השימוש, אומדת הקבוצה את תזרימי המזומנים העתידיים הצפויים לנבוע מהשימוש במטוסים (תרומה חזויה) וממימושם בתום תקופת השימוש, ומנכה אותם לערכם הנוכחי, תוך שימוש בשיעור היוון המשקף את הסיכון התפעולי של ציי המטוסים המבוסס על שיעור ההיוון המשוקלל של חברות הקבוצה.

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

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

ביאור 2 - עיקרי המדיניות החשבונאית (המשך)

יב. נדל"ן להשקעה

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

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

יג. נכסים פיננסיים (שאינם מכשירים פיננסיים נגזרים)

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

נכסים פיננסיים בשווי הוגן דרך רווח או הפסד נמדדים בשווי הוגן בסוף כל תקופת דיווח. כל רווח או הפסד הנובע משינויים בשווי ההוגן, לרבות אלה שמקורם בשינויים בשערי חליפין, מוכר ברווח או הפסד בתקופה בה התרחש השינוי (למעט אלה המשמשים ביחסי גידור). הרווח או ההפסד נטו המוכר מגלם בתוכו כל דיבידנד או ריבית שנצמחו בגין הנכס הפיננסי. לעניין אופן קביעת השווי ההוגן, ראו ביאור 8ה להלן.

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

(1) מכשירים הוניים

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

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

(2) התחייבויות פיננסיות בעלות מופחתת

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

(3) גריעה של התחייבויות פיננסיות

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

(4) שינוי תנאים של התחייבויות פיננסיות

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

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

ביאור 2 - עיקרי המדיניות החשבונאית (המשך)

טו. מכשירים פיננסיים נגזרים

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

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

טז. הפקדות של חוכרי מטוסים

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

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

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

יז. מסים על הכנסה

<u>מסים נדחים</u>

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

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

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

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

ביאור 2 - עיקרי המדיניות החשבונאית (המשך)

יח. מכירות

מכירה מסווגת במועד ההתקשרות בחוזה מכירה, כמכירה מימונית או כמכירה תפעולית. מכירה מסווגת כמכירה מימונית כאשר תנאי החוזה מעבירים את כל הסיכונים וההטבות המשמעותיים הנגזרים מהבעלות לחוכר. יתר המכירות מסווגות כמכירות תפעוליות.

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

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

יט. בסיס ההכרה בהכנסות

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

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

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

(3) הכנסות ממתן שירותי תחזוקה ושירותי חיווט - נמדדות לפי השווי ההוגן של התמורה שהתקבלה ו/או התמורה שהקבוצה זכאית לקבל בגין מתן שירותים במהלך העסקים הרגיל ובהתאם לתנאי קבלתה.

(4) הכנסות ממכירת סחורות - הכנסות הקבוצה מייצור, השבחה והרכבת רתמות, מערכות מכלולים תעופתיים (בעיקר לכלי טייס צבאיים ואזרחיים) מוכרות במועד העברת השליטה על הסחורה ללקוח.

כ. תשלומים מבוססי מניות

תשלומים מבוססי מניות לעובדים, המסולקים במכשירים הוניים של הקבוצה נמדדים בשווים ההוגן במועד ההענקה. החברה מודדת במועד ההענקה את השווי ההוגן של המכשירים ההוניים המוענקים על ידי שימוש במודל הבינומי, לאור העובדה שהוא מביא בחשבון את האפשרות למימוש מוקדם של האופציות בין מועד ההבשלה לתום חיי האופציות. החברה מכירה בהסדרי התשלום מבוססי המניות בדוחות הכספיים על פני תקופת ההבשלה כנגד גידול בהון, תחת סעיף "קרן הון בגין תשלום מבוסס מניות".

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

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

ביאור 2 - עיקרי המדיניות החשבונאית (המשך)

כב. נכסים בלתי שוטפים המוחזקים למכירה

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

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

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

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

ביאור 3 - תקני דיווח כספי חדשים ופרשנויות שפורסמו

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

ביום 9 באפריל 2024 פורסם IFRS 18 אשר מחליף את תקן חשבונאות בינלאומי 1 "הצגת דוחות כספיים" ("IAS 1").

מטרת התקן הינה לשפר את אופן העברת המידע על ידי ישויות למשתמשים בדוחות הכספיים שלהן.

התקן מתמקד בתחומים הבאים:

מבנה דוח רווח או הפסד- הצגת סיכומי משנה מוגדרים וחלוקה לקטגוריות בדוח רווח או הפסד.
דרישות בנוגע לשיפור הקיבוץ והפיצול של מידע בדוחות הכספיים ובביאורים.

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

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

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

הקבוצה בוחנת את השפעת IFRS 18, לרבות השפעת התיקונים לתקני IFRS נוספים כתוצאה מיישומו, על הדוחות הכספיים.

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

א. כללי

ביישום המדיניות החשבונאית של הקבוצה, המתוארת בביאור 2 לעיל, נדרשות הנהלות חברות הקבוצה, במקרים מסוימים, להפעיל שיקול דעת נרחב בנוגע לאומדנים והנחות אשר שימשו בקביעת ערכם של נכסים והתחייבויות בדוחות הכספיים. האומדנים וההנחות הקשורות, מבוססים על ניסיון העבר וגורמים אחרים הנחשבים כרלוונטיים. התוצאות בפועל עשויות להיות שונות מאומדנים אלה.

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

ב. גורמי מפתח לחוסר וודאות באומדן

(1) בחינת ירידת ערך מטוסים

בצי מטוסים (בהתאם לבחינה לפי יחידה מניבת המזומנים הקטנה ביותר, כמפורט בביאור 2יא(4) לעיל) בו קיימים סימנים לאפשרות של ירידת ערך, מבצעת גלובל ליסינג אומדן של סכום בר השבה. בחינת סימנים לירידת ערך כוללת מרכיבים איכותיים, בין היתר מצב החוכר, מצבו התחזוקתי של המטוס, שוק התעופה ושינויים בריבית ומרכיב כמותי לפיו עורכת גלובל ליסינג השוואה של העלות המופחתת של צי המטוסים בספרים אל מול ערכם לפי מחירונים מקובלים לערכי מטוסים הפנויים למכירה מיידית (Current Market Value) נכון למועד הבחינה ("שווי ערכי המטוסים").

במקרה שבביצוע ההשוואה כאמור לעיל נמצא כי העלות המופחתת הינה גבוהה משווי ערכי המטוסים, מבצעת גלובל ליסינג בחינה האם ההפרש בין העלות המופחתת לבין שווי ערכי המטוסים גבוה מההפרש האמור אשר התקבל במועד בחינת סכום בר ההשבה האחרון (ובלבד שלא חלפה שנה ממועד בחינה זו).

במידה וההפרש גדל (קרי, הירידה בערכי המטוסים גבוהה מצבירת הוצאות הפחת), גלובל ליסינג תראה בכך התקיימות של סימנים לאפשרות של ירידת ערך למועד הבחינה ותבצע אומדן סכום בר השבה לגבי אותם מטוסים.

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

שינויים מהותיים באומדנים עבור הסכמי ההחכרה, תחזיות לערך השייר של המטוסים בתום תקופת החכירה ושיעורי הניכיון, עלולים להשפיע על שווי הסכום בר ההשבה של מטוסים אלו. לעניין בדיקות ירידת ערך מטוסים אשר גלובל ליסינג ערכה בשנת 2025, ראו ביאור 10ו להלן.

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

ב. גורמי מפתח לחוסר וודאות באומדן (המשך)

(2) ערכי שייר צפויים של מטוסים

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

שינויים בפועל ביתרת ערכי השייר הצפויים של המטוסים, יביאו לשינויים בשיעורי הפחת. הטבלה הבאה מציגה ניתוח של רגישות הוצאות הפחת לשינוי באומדן ערך השייר של המטוסים לתום תקופת השימוש עבור צי המטוסים המוחכרים למועד הדוח:

	יתרת ערכי שייר המטוסים						
	עליה של 20%	עליה של 10%	עליה של 5%	הוצאות פחת על פי ערכי שייר בפועל	ירידה של 5%	ירידה של 10%	ירידה של 20%
	אלפי דולר						
שינוי בהוצאות הפחת:							
לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2025	(1,704)	(1,249)	(762)	2,150	762	1,524	3,047
לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2024	(2,044)	(1,022)	(511)	3,915	511	1,022	2,044

ביאור 5 - מזומנים ושווי מזומנים

ההרכב:

	ליום 31 בדצמבר	
	2025	2024
	אלפי דולר	אלפי דולר
מזומנים ויתרות בבנקים	3,262	4,954
פקדונות בנקאיים לזמן קצר	14,150	5,371
סה"כ מזומנים ושווי מזומנים	17,412	10,325

ביאור 6 - פקדונות והשקעות

א. ההרכב:

	ליום 31 בדצמבר	
	2025	2024
	אלפי דולר	אלפי דולר
פקדונות בנקאיים לתקופות של מעל 3 חודשים	30,600	13,049
<u>השקעה בנכסים פיננסיים</u>		
קרנות כספיות	3,902	-
השקעה באגרות חוב	1,228	-
השקעה בקרנות נאמנות (מושקעות בעיקר באגרות חוב)	3,798	-
השקעה באמצעות קרנות גידור (מושקעות בעיקר באגרות חוב)	1,757	-
השקעה במניות	179	-
סה"כ השקעות בנכסים פיננסיים	10,864	-
סה"כ השקעות לזמן קצר	**41,454**	**13,049**
סה"כ השקעות לזמן ארוך (*)	**10,000**	**10,000**

ב. פרטים נוספים:

כאמור בטבלה לעיל, בנוסף ליתרת המזומנים ושווי המזומנים המצוינים בביאור 5 לעיל, ולפקדונות הבנקאיים בסעיף ב' לעיל, במהלך 2025 השקיעה החברה, בהתאם למדיניות השקעותיה, בנכסים פיננסיים נוספים כמפורט לעיל. סך ההשקעה בנכסים פיננסיים אלו למועד הדוח הינה כ-10.9 מיליון דולר. נכסים פיננסיים אלו יכולים לשמש את החברה בתקופת זמן קצרה יחסית.

בנוסף לנכסים פיננסיים אלו, למועד הדוח מחזיקה החברה במניות אל על בסך של כ-22.2 מיליון דולר המסווגות בנפרד כנכסים פיננסיים בשווי הוגן לזמן ארוך.

(*) לעניין התחייבותה של גלובל ליסינג לשמירת יתרת מזומנים מינימאלית של 10 מיליון דולר, ראו ביאור 13ג להלן.

כנפיים אחזקות בע"מ

ביאורים לדוחות הכספיים

ביאור 7 - לקוחות וחייבים אחרים

א. הרכב:

	ליום 31 בדצמבר	
	2025	2024
	אלפי דולר	אלפי דולר
לקוחות - חשבונות פתוחים*	6,763	3,462
חייבים אחרים (ראו סעיף ב' להלן)	1,965	3,497
סה"כ לקוחות וחייבים אחרים	8,728	6,959

* רובה של היתרה הינה בגין תעשייה אווירית, שהינה לקוח של כנפי תחזוקה ואלבטרוס. יתרת הלקוח עומדת בתנאי האשראי, אשר עומדים על 90-60 ימים.

ב. חייבים אחרים:

	ליום 31 בדצמבר	
	2025	2024
	אלפי דולר	אלפי דולר
הכנסות ריבית לקבל	888	207
חייבים בגין מימוש השקעה ב-TUS	-	1,075
חייבים בגין מכירת חלק מנדל"ן להשקעה - ראו ביאור 8א	553	-
מוסדות ממשלתיים	35	8
חייבים אחרים	489	729
	1,965	2,019

ביאור 8 - השקעה בחברות מוחזקות

א. פירוט החברות המוחזקות במישרין על ידי החברה

שם החברה המוחזקת	מדינת התאגדות	שיעור ההחזקה בזכויות בהון חברה מוחזקת	היקף ההשקעה בחברה מוחזקת
		ליום 31 בדצמבר 2025	
		%	אלפי דולר
חברות מאוחדות			
גלובל ליסינג (1)	ישראל	66.97 *	40,820
כנפי תחזוקה - שותפות מוגבלת (2)	ישראל	100.00	6,539
עסקאות משותפות			
QAS - ראו ביאור 8ד להלן	ישראל	50.00	5,630
NAYAK - ראו ביאור 8ו להלן	ישראל	49.99	-
השקעות אחרות	ישראל		374
נכסים פיננסיים בשווי הוגן דרך רווח או הפסד			
אל על - ראו ביאור 8ה להלן	ישראל	0.78	22,234**

* לאחר מועד הדוח, ביום 29 במרץ 2026, נחתם בין גלובל ליסינג לבין חברה בשליטת משפחת שמלצר הסכם השקעה מהותית לכניסת האחרונה להשקעה בגלובל ליסינג, תמורת השקעה של כ-40.4 מיליון דולר בגלובל ליסינג כנגד הקצאת מניות חדשות של גלובל ליסינג. עם השלמת העסקה (ככל ותושלם, כאשר השלמתה כפופה להתקיימותם של תנאים מתלים), תחזיק כל אחת מבין המשקיעה האמורה וכנפיים בשיעור של 40.11% מהון המניות המונפק של גלובל ליסינג וזכויות ההצבעה בה, והן תחבורנה לשליטה משותפת בגלובל ליסינג. לפרטים נוספים ראו ביאור 22ד להלן.

** למועד פרסום הדוח, מניות אל על אשר מוחזקות על ידי החברה היוו שיעור של כ-0.7% מהונה המונפק והנפרע של אל על.

שם החברה המוחזקת	מדינת התאגדות	שיעור ההחזקה בזכויות בהון חברה מוחזקת	היקף ההשקעה בחברה מוחזקת
		ליום 31 בדצמבר 2024	
		%	אלפי דולר
חברות מאוחדות			
גלובל ליסינג (1)	ישראל	66.97	37,474
כנפי תחזוקה - שותפות מוגבלת (2)	ישראל	100.00	3,921
עסקאות משותפות			
QAS - ראו ביאור 8ד להלן	ישראל	50.00	4,117
NAYAK - ראו ביאור 8ו להלן	ישראל	49.99	-
נכסים פיננסיים בשווי הוגן דרך רווח או הפסד			
אל על - ראו ביאור 8ה להלן	ישראל	4.99	14,117

ביאור 8 - השקעה בחברות מוחזקות (המשך)

א. פירוט החברות המוחזקות במישרין על ידי החברה (המשך)

(1) גלובל ליסינג

גלובל ליסינג עוסקת בתחום ההחכרה התפעולית של מטוסים.

מניות גלובל ליסינג נסחרות בבורסה לניירות ערך בתל אביב בע"מ (להלן - "הבורסה"). לימים 31 בדצמבר 2025 ו-2024, שווי החזקת החברה במניות גלובל ליסינג בהתאם למחירי הבורסה למועדים האמורים לעיל הינם 25,927 אלפי דולר ו-22,827 אלפי דולר, בהתאמה.

החזקת גלובל ליסינג ב- TUS

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

ביום 26 במרץ 2024 הושלמה עסקה להכנסת משקיעה חדשה ל-TUS (להלן בביאור זה - "המשקיעה החדשה ב-TUS"), אשר מימשה בהדרגה את האופציה שניתנה לה לרכישת יתרת החזקות גלובל ליסינג ו-Woolley ב-TUS, כאשר בתחילת חודש פברואר 2025 (בהתאם להודעת המשקיעה החדשה ב-TUS מיום 31 בדצמבר 2024) השלימה המשקיעה החדשה ב-TUS את רכישת יתרת המניות של גלובל ליסינג ב-TUS (יתרה שעמדה על 12.5% קודם לרכישת החלק האחרון). בתמורה ליתרת המניות שהועברו בתחילת חודש פברואר 2025 למשקיעה החדשה ב-TUS שולם לגלובל ליסינג סך נטו של כ-1.1 מיליון דולר אשר הינו לאחר השלמת התחשבנות בין הצדדים בנוגע לטענות וסוגיות מסוימות שנידונו בין הצדדים אגב רכישת יתרת המניות ואשר בגינן הוסכם על ויתור הדדי של הצדדים. הסך האמור של כ-1.1 מיליון דולר (אשר שולם כאמור לגלובל ליסינג בתקופת הדוח) סווג בדוחות הכספיים ליום 31 בדצמבר 2024 תחת סעיף חייבים ויתרות חובה. כמו כן, יחד עם השלמת מימוש האופציה ומכירת המניות לעיל, ובהתאם להסכם בין הצדדים, השיבה TUS לגלובל ליסינג את יתרת הלוואות הבעלים שנותרה מתוך הלוואות הבעלים שהעמידה גלובל ליסינג ל-TUS בסך של כ-1.1 מיליון דולר. הסך האמור של כ-1.1 מיליון דולר (אשר שולם לגלובל ליסינג בתקופת הדוח) סווג בדוחות הכספיים של גלובל ליסינג ליום 31 בדצמבר 2024 תחת סעיף חלויות שוטפות בגין הלוואות לחברות קשורות.

השקעתה של גלובל ליסינג ב-TUS נכללה בדוחות הכספיים לתקופה שהחל מהדוחות הכספיים לשנת 2021 ועד לדוחות הכספיים לשנת 2023 לפי שיטת השווי המאזני, ואולם החל מהדוחות הכספיים לרבעון הראשון לשנת 2024 ובהתאם להפסקת ההשפעה המהותית ב-TUS, יתרת ההשקעה (עד למימושה הסופי) נמדדה לפי שווי הוגן.

ביאור 8 - השקעה בחברות מוחזקות (המשך)

א. פירוט החברות המוחזקות במישרין על ידי החברה (המשך)

(2) כנפי תחזוקה

כנפי תחזוקה - שותפות מוגבלת (להלן - "כנפי תחזוקה") - כנפי תחזוקה עוסקת בביצוע עבודות תחזוקה למטוסים של חיל האויר. לפרטים בדבר התקשרויות בקשר עם פעילותה, ראו ביאור 16ב להלן.

רכישת חברת אלבטרוס על ידי כנפי תחזוקה

א. ביום 31 באוגוסט 2025 התקשרה כנפי תחזוקה בהסכם לרכישת מלוא (100%) ההחזקות בחברת אלבטרוס, ממר דורי ששון המשמש גם כמנכ"ל אלבטרוס (להלן בביאור 8א(2) זה - "המוכר"), כאשר עסקה זו הושלמה, ביום 15 בספטמבר 2025. חברת אלבטרוס, הפועלת משנת 1993 מתמחה בייצור, השבחה והרכבת רתמות, מערכות מכלולים תעופתיים בעיקר לכלי טייס צבאיים ואזרחיים. עיקר הכנסותיה של אלבטרוס הן מפעילות הייצור שלה במפעלה שבמרכז הארץ. לקוחותיה של אלבטרוס בפעילות זו הינם בעיקר חברות ישראליות העוסקות בתחום הביטחוני, ולחלקן פעילות גם בשוק האזרחי ובדגש על תחום התעופה. כמו כן אלבטרוס היא נציגה בישראל של חברה בינלאומית הפועלת בתחום. בנוסף, אלבטרוס מעמידה שירותים מסוימים ללקוחותיה בחצרי הלקוח, כולל שירותי תחזוקת מטוסים למשרד הביטחון.
בהתאם להסכמות הצדדים בכל הנוגע לתמורה נשוא העסקה, במועד השלמת העסקה העמידה החברה לאלבטרוס מימון (בדרך של שטרי הון) בסך של 5 מיליון ש"ח (כ-1,512 אלפי דולר), אשר שימשו לפירעון החלק הארי של יתרת הלוואות הבעלים הקיימות באלבטרוס עובר למועד השלמת העסקה, כאשר בנוסף קמה התחייבות של כנפי תחזוקה לשלם למוכר סך כולל של 5.4 מיליון ש"ח, בארבעה תשלומים שנתיים שווים (הצמודים לשינויים במדד המחירים לצרכן), החל משנה לאחר מועד השלמת העסקה (להלן בביאור 8א(2) זה - "התמורה הנדחית"), כאשר החברה תהא ערבה כלפי המוכר לקיום התחייבויות כנפי תחזוקה על פי ההסכם הרכישה. השווי ההוגן למועד הרכישה של התמורה הנדחית בגין רכישת מלוא ההחזקות באלבטרוס הינו כ-1,504 אלפי דולר.
עם השלמת העסקה נחתם גם הסכם שירותי ניהול בין אלבטרוס לבין המוכר, המסדיר את תנאי כהונתו של המוכר כמנכ"ל אלבטרוס.
החברה מאחדת את פעילותה של אלבטרוס החל מה 30 לספטמבר 2025.

ב. זרימת מזומנים נטו ברכישה:

	אלפי דולר
עלות הרכישה (לרבות הלוואת הבעלים שהועמדה ע"י החברה)	3,016
בניכוי תמורה נדחית	(1,504)
תמורה ששולמה במזומן	1,512
בניכוי - מזומנים ושווי מזומנים שנרכשו	(150)
	1,362

ג. קביעת שווי הוגן:

בעקבות הרכישה כאמור, מוניטין בסך של כ-1,374 אלפי דולר שהוכר בגין הרכישה יוחס למגזר כנפי תחזוקה במסגרתו נכללת הפעילות הנרכשת.
לא צפוי שחלק כלשהו של המוניטין שהוכר יהיה ניתן לניכוי לצורך מס.

המוניטין חושב באופן הבא:

	אלפי דולר
עלות הרכישה (לרבות הלוואת הבעלים שהועמדה ע"י החברה)	3,016
נכסים בניכוי התחייבויות שהוכרו במועד הרכישה (ראו מטה)	(1,642)
מוניטין שהוכר בגין הרכישה	1,374

ביאור 8 - השקעה בחברות מוחזקות (המשך)

א. פירוט החברות המוחזקות במישרין על ידי החברה (המשך)

(2) כנפי תחזוקה (המשך)

רכישת חברת אלבטרוס (המשך)

ד. הסכומים שהוכרו במועד הרכישה בגין נכסים והתחייבויות:

	אלפי דולר
מזומנים ושווי מזומנים	150
מלאי	702
לקוחות	2,371
רכוש קבוע, נטו	239
מסים נדחים	117
חייבים אחרים	515
אשראי לזמן קצר מתאגידים בנקאיים	(289)
ספקים, זכאים ויתרות זכות	(2,163)
סה"כ נכסים נטו	1,642

ב. חברות בנות אשר הזכויות שאינן מקנות שליטה בהן מהותיות

מידע ביחס לגלובל ליסינג

ביום 6 ביולי 2017 השלימה גלובל ליסינג הנפקה של מניותיה לראשונה לציבור ורישומן למסחר בבורסה. למועד הדוח על המצב הכספי ולמועד פרסום הדוח, מחזיקה החברה בכ-66.97% מהון המניות המונפק של גלובל ליסינג. לפרטים נוספים בדבר עסקה להכנסת משקיעה לגלובל ליסינג והסכם שליטה משותפת בגלובל ליסינג לאחר השלמת העסקה האמורה (ככל שתושלם), אשר נחתמה ביום 29 במרץ 2026, לאחר מועד הדוחות הכספיים, בעקבותיו (בכפוף להתקיימות מספר תנאים מתלים) יירד שיעור ההחזקה בגלובל ליסינג ל-40.11% ראו בביאור 22ד להלן.

	ליום 31 בדצמבר	
	2025	2024
	אלפי דולר	אלפי דולר
שיעור הזכויות שאינן מקנות שליטה (באחוזים)	33	33
יתרת הזכויות שאינן מקנות שליטה (באלפי דולר)	20,200	18,551

	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
	2025	2024	2023
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
רווח (הפסד) המיוחס לזכויות שאינן מקנות שליטה	1,649	2,048	(695)

ביאור 8 - השקעה בחברות מוחזקות (המשך)

ב. חברות בנות אשר הזכויות שאינן מקנות שליטה בהן מהותיות (המשך)

מידע כספי תמציתי של גלובל ליסינג

	ליום 31 בדצמבר	
	2025	2024
	אלפי דולר	אלפי דולר
נכסים שוטפים	32,628	8,778
נכסים בלתי שוטפים	76,288	114,189
התחייבויות שוטפות	11,543	8,305
התחייבויות בלתי שוטפות	36,350	58,635

	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
	2025	2024	2023
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
הכנסות	8,131	10,107	10,073
רווח (הפסד) לשנה	4,996	6,191	(2,118)
מזומנים נטו מפעילות (לפעילות) שוטפת	4,315	4,798	(2,826)
מזומנים נטו מפעילות השקעה	34,649	23,151	17,485
מזומנים נטו לפעילות מימון	(31,528)	(26,560)	(19,418)
עליה (ירידה) נטו במזומנים ושווי מזומנים	7,436	1,389	(4,759)

ג. דיבידנדים ורווחים שנתקבלו מחברות מאוחדות

להלן פירוט אודות הדיבידנדים והרווחים שנתקבלו מחברות מאוחדות:

	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
	2025	2024	2023
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
גלובל ליסינג	-	-	-
כנפי תחזוקה*	4,393	3,481	3,262
	4,393	3,481	3,262

* בתקופה שלאחר תאריך הדוח על המצב הכספי ועד מועד פרסום הדוח, חילקה כנפי תחזוקה לחברה סך של כ-817 אלפי דולר.

ביאור 8 - השקעה בחברות מוחזקות (המשך)

ד. עסקה משותפת - QAS

קיו. איי. אס. ישראל בע"מ (להלן - "QAS") עוסקת במתן שירותי קרקע לחברות תעופה ומפעילי מטוסים פרטיים, במתן שירותי ליווי לנוסעים והפעלת טרקליני נוסעים ואח"מ בנתב"ג. QAS מוחזקת 50% בבעלות החברה, כאשר 50% הנותרים מוחזקים על ידי Swissport International, שהינה חברה בינלאומית העוסקת במתן שירותי קרקע בנמלי תעופה רבים בעולם.

שירותי הקרקע אותם מספקת QAS מוענקים על פי הרשאה של רשות שדות התעופה (להלן - "רש"ת") וכוללים: (א) שירות לנוסע (Passenger Services); (ב) שירותי פיקוח רחבה (Ramp Supervision Services); (ג) שירותים מבצעיים; (ד) שירותי מטען (Cargo Services); (ה) שירותים למטוסי מנהלים בטיסות פרטיות.

לפרטים בדבר השפעת מלחמת חברות ברזל כמו גם המערכה עם איראן על QAS, ראו ביאור 1ג(2) לעיל.

שם העסקה המשותפת	מדינת התאגדות	מקום פעילות עסקית עיקרי	שיעור ההחזקה בזכויות בהון ליום 31 בדצמבר		היקף ההשקעה בעסקה המשותפת ליום 31 בדצמבר*	
			2025	2024	2025	2024
					אלפי דולר	
QAS	ישראל	ישראל	50%	50%	5,630	4,117

* היקף ההשקעה בעסקה משותפת המוחזקת במישרין מחושב כסכום נטו, המיוחס לבעלים של החברה, של סך הנכסים בניכוי סך ההתחייבויות, המוצגים בדוחות המאוחדים של החברה בגינה העסקה המשותפת. ההשקעה נמדדת בהתאם לשיטת השווי המאזני.

** בשנים 2024 ו-2025 לא ביצעה QAS חלוקת דיבידנד.

*** לפרטים בדבר התקשרויות של QAS עם רשות שדות התעופה (להלן - "רש"ת") להרשאה למתן שירותי קרקע וליווי נוסעים בנתב"ג, ולהפעלת טרקליני אירוח בנתב"ג, ראו ביאור 16א.

ה. אל על

הנכסים הפיננסיים (מניות אל על) נסחרים בבורסה. השווי ההוגן של הנכסים הפיננסיים כאמור מייצג את מחירי השוק המצוטטים נכון ליום 31 בדצמבר 2025 (רמה 1). במהלך שנת 2025 מימשה החברה, בדרך של מכירה בבורסה סך כולל של כ-2.2 מיליון מניות של אל על, וזאת בתמורה לסך כולל (ברוטו) של כ-26.9 מיליון ש"ח (כ-8.0 מיליון דולר).

מתוך הסך האמור לעיל, במהלך הרבעון הרביעי לשנת 2025 מימשה החברה, בדרך של מכירה בבורסה, כ-1.0 מיליון מניות של אל על, וזאת בתמורה לסך כולל של כ-14.1 מיליון ש"ח (כ-4.4 מיליון דולר).

לאחר תאריך הדוח ועד לפרסומו, מימשה החברה בדרך של מכירה בבורסה, סך של כ-0.2 מיליון מניות של אל על, וזאת בתמורה לסך כולל של כ-4.2 מיליון ש"ח (כ-1.3 מיליון דולר). בנוסף, לאחר תאריך הדוח ועד פרסומו, קיבלה החברה דיבידנד מאל על בסך כ-2.4 מיליון ש"ח (כ-0.8 מיליון דולר).

בהתאם ולאחר המימוש האמור, נכון למועד פרסום הדוח עומדת יתרת החזקת החברה בניירות הערך של אל על כ-4.1 מיליון מניות של אל על (אשר מהוות שיעור של כ-0.7% מהונה המונפק והנפרע של אל על למועד זה).

דוחותיה הכספיים של אל על לשנת 2025, לרבות פרטים בדבר מצב עסקי אל על, פורסמו ביום 25 בפברואר 2026.

ביאור 8 - השקעה בחברות מוחזקות (המשך)

ו. הקמת מיזם משותף למתן שירותי תחזוקת ליין בנתב"ג

ביום 15 באוגוסט 2023, התקשרה החברה בהסכם עם חברה המשתייכת לקבוצת Nayak Aircraft Services ("קבוצת Nayak"), לשיתוף פעולה והקמת מיזם משותף למתן שירותי תחזוקת ליין (Line maintenance) למטוסים אזרחיים בנמל התעופה בן גוריון (להלן בס"ק זה - "ההסכם" ו"המיזם המשותף", בהתאמה). קבוצת Nayak הינה קבוצה אירופאית העוסקת במתן שירותי תחזוקה שונים למטוסים, לרבות שירותי תחזוקת ליין, כאשר כיום מעניקה קבוצת Nayak שירותי תחזוקת ליין ללקוחותיה בכ-50 שדות תעופה באירופה. להלן עיקרי ההסכם והמיזם המשותף:

(1) בהתאם להסכם, אשר נחתם בין החברה לבין חברה בת ישראלית המשתייכת לקבוצת Nayak ("Israel Nayak") ואשר הוקמה לצורך המיזם, הקימו הצדדים שותפות מוגבלת בישראל ("השותפות"), אשר תספק לחברות תעופה בינלאומיות הפועלות בנמל התעופה בן גוריון שירותי תחזוקת ליין (Line maintenance) ("השירותים"), כאשר ההסכם מתייחס גם לאפשרות להרחבת פעילותה של השותפות בעתיד לשדות תעופה נוספים בישראל.

(2) בהתאם להסכמות הצדדים ביחס לשיעורי ההחזקה בשותפות, החברה ו- Nayak Israel מחזיקות כל אחת ב-49.9% מיחידות השתתפות בשותפות, כאשר חברת השותף הכללי מחזיקה בשיעור של 0.2% מיחידות ההשתתפות בשותפות ("השותף הכללי"). החברה מחזיקה ב-49.9% ממניות השותף הכללי ואילו Israel Nayak מחזיקה ביתרת 50.1% ממניות השותף הכללי.

(3) כן כולל ההסכם, בין היתר, הסדרים מקובלים בהסכמים מסוג זה, כדלקמן: הסדרים ביחס למימון הראשוני הנדרש לשם הקמת פעילות השותפות ומנגנון ביחס להשקעות נוספות בעתיד, ככל שיידרשו; הסדרים הנוגעים לדירקטוריון השותף הכללי, לפיהם לכל צד תהיה הזכות למנות שני דירקטורים ולהחליפם; מנגנוני קבלת החלטות לרבות שורת החלטות אשר דורשות הסכמה פה אחד של שני הצדדים; מדיניות חלוקת רווחי השותפות; הסדרים לגבי מכירת זכויות בשותפות לצדדים שלישיים; והוראות אי תחרות לרבות במקרה של הפרת ההסכם על ידי מי מהצדדים. כן כולל ההסכם מצגים והתחייבויות אשר ניתנו על ידי הצדדים, כמקובל בעסקאות מסוג זה.

(4) בתקופה של שלוש השנים הראשונות למיזם (אשר הוסכמה גם על ידי הצדדים כתקופה לחדירה לשוק וביסוס הפעילות), יסופקו השירותים ללקוחות באמצעות הסכם שירותים של השותפות עם QAS ("הסכם QAS"), ואשר לה הרשאה קיימת למתן שירותי קרקע בנתב"ג. בהתאם להסכם ובהתאם לצרכים הרגולטוריים, המעטפת המקצועית לפעילות ולמתן השירותים תינתן על ידי קבוצת Nayak.

(5) המועד המקורי לתחילת הפעילות היה במהלך הרבעון הרביעי לשנת 2023, כאשר בכוונת השותפות להתחיל בפעילות עם מספר מצומצם של לקוחות עוגן ולהרחיב לאחר מכן את היקפי הלקוחות והפעילות וכן את היקפי העובדים בהתאמה.

(6) בכל הנוגע למימון הראשוני הנדרש מכל צד לשם הקמת פעילות השותפות, המדובר בהשקעה שאינה מהותית לחברה כאשר החברה אינה צופה השקעות נוספות במיזם בעתיד הנראה לעין, ופעילות המיזם צפויה להיות מבוססת הון חוזר.

לפרטים אודות סטאטוס קידום מיזם זה והפעילות מכוחו ראו בביאור 1ג(5) לעיל.

ביאור 9 - נדל"ן להשקעה

נדל"ן להשקעה ברשות גלובל ליסינג

א. הרכב

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

ב. מידע נוסף

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

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

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

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

ביאור 10 - רכוש קבוע

א. הרכב:

	ליום 31 בדצמבר	
	2025	2024
	אלפי דולר	אלפי דולר
מטוסים וציוד טיסה - עלות מופחתת	63,715	101,722
רכוש קבוע אחר - עלות מופחתת	883	524
	64,598	102,246

ב. הרכב מטוסים וציוד טיסה:

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

* לרבות הפרשות לירידת ערך וביטול הפרשות לירידות ערך, ראו ביאור 10ו.

ג. פירוט המטוסים:

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

* לרבות הפרשות לירידת ערך.

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

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

ביאור 10 - רכוש קבוע (המשך)

ג. פירוט המטוסים (המשך):

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

* לרבות הפרשות לירידת ערך.

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

ד. הסכמים למכירה, רכישה והחכרת מטוסי גלובל ליסינג

מימוש מטוסים

(1) ביום 15 באפריל 2025 הושלמה עסקה בין גלובל ליסינג לבין צד שלישי (להלן בביאור 10ד(1) זה - "הרוכשת") למכירת הזכויות בנאמנות שהינה הבעלים של מטוס איירבוס 100-220 המוחכר לחברת התעופה האמריקאית Delta Air Lines (להלן בביאור 10ד(1) זה - "המטוס" ו"החוכרת", בהתאמה) עד לתום הרבעון השני לשנת 2035 (הראשון מבין שני מטוסים מסוג זה שהיו בצי גלובל ליסינג, לגבי המטוס השני ראו בביאור 10ד(2) להלן), וזאת בתמורה לסך של 35 מיליון דולר (כפוף להתאמות מהמועד הכלכלי לעסקה עליו הסכימו הצדדים ועד למועד השלמתה) (להלן בביאור 10ד(1) זה - "עסקת המכירה").

בד בבד עם השלמת עסקת המכירה, ביצעה גלובל ליסינג פירעון מוקדם של ההלוואה שניטלה מבנק זר לרכישת מטוס זה, אשר יתרתה (קרן) למועד הפירעון עמדה על כ-19.6 מיליון דולר (לפרטים אודות הלוואה זו והלוואה דומה שנטלה גלובל ליסינג לרכישת המטוס השני מסוג זה ראו בביאור 12ג(2) להלן). בהתאם, כתוצאה מהשלמת עסקת המכירה, נוצר לגלובל ליסינג תזרים פנוי (מקבלת התמורה נטו לאחר התאמות ולאחר פירעון ההלוואה כאמור ועלויות נלוות בקשר עם המכירה) בסך של כ-15 מיליון דולר. כתוצאה מהעסקה גלובל ליסינג רשמה בדוחותיה הכספיים לרבעון השני לשנת 2025 רווח הון בסך של כ-2.2 מיליון דולר אשר נכלל במסגרת סעיף הכנסות אחרות. היות וסכום המכירה (נטו, בניכוי עלויות הקשורות במכירה) הינו גבוה מהעלות המופחתת של המטוס בספרי גלובל ליסינג נכון ליום 31 בדצמבר 2024, בתקופת הדוח לא נרשמו הוצאות פחת בגין מטוס זה.

(2) ביום 20 ביוני 2025 הושלמה עסקה למכירת הזכויות בנאמנות שהינה הבעלים של המטוס השני מסוג איירבוס 100-220 המוחכר לחברת התעופה האמריקאית Delta Air Lines וזאת בתמורה לסך של 34 מיליון דולר (כפוף להתאמות מהמועד הכלכלי לעסקה עליו הסכימו הצדדים ועד למועד השלמתה) (להלן בביאור 10ד(2) זה - "עסקת המכירה"). הזכויות במטוס זה נמכרו לאותה הרוכשת אשר רכשה את הזכויות במטוס הנוסף מסוג זה שהיה בצי גלובל ליסינג, עסקה אשר הושלמה בחודש אפריל 2025, כמפורט בביאור 10ד(1) לעיל).

בד בבד עם השלמת עסקת המכירה, ביצעה גלובל ליסינג פירעון מוקדם של ההלוואה שניטלה מבנק זר לרכישת מטוס זה, אשר יתרתה (קרן) למועד הפירעון עמדה על כ-19.3 מיליון דולר (לפרטים אודות הלוואה זו והלוואה דומה שנטלה גלובל ליסינג לרכישת המטוס השני מסוג זה ראו בביאור 12ג(2) להלן). בהתאם, כתוצאה מהשלמת עסקת המכירה, נוצר לגלובל ליסינג תזרים פנוי (מקבלת התמורה נטו לאחר התאמות ולאחר פירעון ההלוואה כאמור ועלויות נלוות בקשר עם המכירה) בסך של כ-14 מיליון דולר. כתוצאה מהעסקה גלובל ליסינג רשמה בדוחותיה הכספיים לרבעון השני לשנת 2025 רווח הון בסך של כ-1.3 מיליון דולר אשר נכלל במסגרת סעיף הכנסות אחרות. היות וסכום המכירה (נטו, בניכוי עלויות הקשורות במכירה) הינו גבוה מהעלות המופחתת של המטוס בספרי גלובל ליסינג נכון ליום 31 במרץ 2025, ברבעון השני לשנת 2025 (הרבעון בו הושלמה מכירת מטוס זה) לא נרשמו הוצאות פחת בגין מטוס זה.

ביאור 10 - רכוש קבוע (המשך)

ד. הסכמים למכירה, רכישה והחכרת מטוסי גלובל ליסינג (המשך)

רכישת מטוסים

(3) בחודש פברואר 2025, אישר דירקטוריון גלובל ליסינג את התקשרותה בעסקה עם חברת ליסינג בינלאומית (להלן בביאור 10ד(3) זה - "המוכרת"), לרכישת מטוס מסוג איירבוס 200-320 משנת ייצור 2014 (להלן בביאור 10ד(3) זה- "המטוס") יחד עם הסכם החכירה שלו לחברת תעופה במרכז אמריקה - חברת התעופה המקסיקנית Volaris (להלן בביאור 10ד(3) זה - "הסכם החכירה" ו-"החוכרת", בהתאמה).

ביום 15 במאי 2025 נחתם ההסכם עם המוכרת (להלן בביאור 10ד(3) "הסכם הרכישה" ו"עסקת הרכישה", בהתאמה) לרכישת המטוס יחד עם הסכם החכירה לחוכרת, וכן התקשרה גלובל ליסינג, בד בבד עם ההתקשרות בהסכם הרכישה, בהסכם עם בנק זר (אשר העמיד לגלובל ליסינג הלוואה בדצמבר 2023 בגין מטוס האיירבוס 200-330 שבבעלותה) למימון הרכישה (להלן בביאור 10ד(3) זה - "הסכם ההלוואה", "ההלוואה" ו"הבנק הזר", בהתאמה), כאשר ביום 30 במאי 2025 הושלמה עסקת הרכישה ובמסגרת זו משכה גלובל ליסינג גם את ההלוואה בהתאם להסכם ההלוואה שנחתם עם הבנק הזר, הכל בהתאם לעיקרים כמפורט להלן:

א. העלות הכוללת של הרכישה בצירוף עלויות עסקה הסתכמה לכ-28.3 מיליון דולר (ברוטו). מחיר הרכישה שנדרשה גלובל ליסינג לשלם בפועל במועד השלמת העסקה היה כתשלום נטו, לאחר ניכוי סך של כ-10.4 מיליון דולר, אשר שולם בעבר על ידי החוכרת למוכרת כהפקדות חוכרת (רזרבות לשיפוץ בגין השימוש במטוס) כאשר גלובל ליסינג נכנסה בנעלי המוכרת לעניין ההתחייבות בקשר לכך עם השלמת העסקה (להלן בביאור 10ד(3) זה - "יתרת הפקדות החוכרת"); ניכוי סך של 1 מיליון דולר שהעמידה גלובל ליסינג בחודש פברואר 2025 כפיקדון בקשר עם עסקת הרכישה; וניכוי פיקדון בסך של כ-0.3 מיליון דולר שהעמידה החוכרת, ובתוספת התאמות נוספות כפי שהוסכמו בין הצדדים ובהתאם למועד השלמת העסקה בפועל. כמפורט בסעיף 12ג(4) להלן, הרכישה מומנה על ידי מימון בנקאי בסך של 13 מיליון דולר כאשר היתרה מומנה מאמצעיה העצמיים של גלובל ליסינג.

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

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

ד. בכל הנוגע להלוואה שניטלה על ידי גלובל ליסינג למימון רכישת המטוס, ראו ביאור 12ג(4) להלן.

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

א. העלות הכוללת של הרכישה בצירוף עלויות עסקה הסתכמה לכ-25 מיליון דולר (ברוטו). מחיר הרכישה שנדרשה גלובל ליסינג לשלם בפועל במועד השלמת העסקה היה כתשלום נטו, לאחר ניכוי סך של כ-8.4 מיליון דולר, אשר שולם בעבר על ידי החוכרת למוכרת כהפקדות חוכרת (רזרבות לשיפוץ בגין השימוש במטוס) כאשר גלובל ליסינג נכנסה בנעלי המוכרת לעניין ההתחייבות בקשר לכך עם השלמת העסקה (להלן בביאור 10ד(4) זה - "יתרת הפקדות החוכרת"); ניכוי סך של 0.5 מיליון דולר שהעמידה גלובל ליסינג בחודש ספטמבר 2025 כפיקדון בקשר עם עסקת הרכישה; וניכוי פיקדון בסך של כ-0.8 מיליון דולר שהעמידה החוכרת, ובתוספת התאמות נוספות כפי שהוסכמו בין הצדדים ובהתאם למועד השלמת העסקה בפועל. כמפורט בסעיף 12ג(5) להלן, הרכישה מומנה על ידי מימון בנקאי בסך של 10 מיליון דולר כאשר היתרה מומנה מאמצעיה העצמיים של גלובל ליסינג.

ביאור 10 - רכוש קבוע (המשך)

ד. הסכמים למכירה, רכישה והחכרת מטוסי גלובל ליסינג (המשך)

רכישת מטוסים (המשך)

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

ג. בהתאם להסכם החכירה, נדרשת החוכרת בתשלום חודשי של רזרבות לשיפוץ בגין השימוש במטוס, על רכיביו (הפקדות חוכרת), כאשר בנוסף עליה להשיבו בתום תקופת החכירה בתנאי החזר מינימליים מוגדרים. בעת ביצוע על ידי החוכרת של עבודות תחזוקה עבור הרכיבים המשמעותיים של המטוס (בעיקר המנועים) במהלך תקופת החכירה, תהא גלובל ליסינג, כמחכירה: (1) מחויבת בהשבת יתרת הפקדות החוכרת שתיצבר עד לאותו מועד ביחס לרכיב הרלוונטי ששופץ (ליתרה הצפויה למועד ההשלמה ראו בסעיף 10ד(4)א לעיל); ו-(2) מחויבת להשתתפות נוספת בעלויות, בהיקף מצטבר שיכול להגיע עד כ-5 מיליון דולר (לכלל הרכיבים הרלוונטיים יחדיו), וזאת בהתחשב בעלויות השיפוצים בפועל, היתרה הרלוונטית שהוחזרה לחוכרת כאמור בס"ק 1 לעיל, ומצב הרכיב הרלוונטי ששופץ בעת מסירת המטוס לחוכרת במקור (תחילת שנת 2023). בשלב זה, מכיוון שטרם ידוע היקף תכולת השיפוצים שיבוצעו בגין המכלולים הרלוונטיים ועלותם, לא ניתן להאריך את היקף ההשתתפות בעלויות השיפוצים על ידי גלובל ליסינג.

ד. בכל הנוגע להלוואה שניטלה על ידי גלובל ליסינג למימון רכישת המטוס, ראו ביאור 12ג(5) להלן.

החכרת מטוסים

(5) לגלובל ליסינג זכויות בגוף מטוס איירבוס 300-330 משנת ייצור 2000 (להלן בביאור 10ד(5) זה - "המטוס"), המוחכר בחכירה משותפת לחברת התעופה הסקנדינבית Sunclass Airlines (להלן בביאור 10ד(5) זה - "Sunclass"), כאשר כאמור לעיל גלובל ליסינג הינה בעלת הזכויות בגוף המטוס ואילו השותף של גלובל ליסינג בעסקה זו הינו בעל הזכויות במנועי המטוס. המטוס מוחכר לחוכרת בהתאם להסכם חכירה מיום 30 באוקטובר 2019, כפי שתוקן מעת לעת (להלן בביאור 10ד(5) זה - "הסכם החכירה"), וזאת לתקופה שסיומה במקור ברבעון השלישי לשנת 2026. לאחר תאריך הדוח, בחודש פברואר 2026, הודיעה Sunclass על ניצול הזכות שהוקנתה לה לסיום מוקדם של הסכם החכירה והודיעה בהתאם על הקדמת מועד סיום החכירה לחודש יוני 2026 (הסיום המוקדם כאמור כפוף, בין היתר, לתשלום פיצוי מוקדם מצד Sunclass באופן שאינו משנה מהותית מהיקף התקבולים להם הייתה זכאית גלובל ליסינג ללא הפעלת אופציית הסיום המוקדם).

לאור סיום הסכם החכירה עם Sunclass ולאחר הליך לשיווק המטוס, במהלך חודש דצמבר 2025 התקשרה גלובל ליסינג עם חוכרת חדשה, חברה באיזור אירופה שאינה לקוח קיים של גלובל ליסינג (להלן בביאור 10ד(5) זה - "החוכרת החדשה"), במכתב כוונות שעניינו החכרת המטוס לאחר תקופת ההחכרה ל-Sunclass (להלן בביאור 10ד(5) זה - "מכתב הכוונות"), כאשר החוכרת החדשה הפקידה בידי גלובל ליסינג דמי רצינות בקשר עם העסקה, כמקובל בעסקאות מסוג זה.

להלן עיקרי ההסכמות בהתאם למכתב הכוונות:

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

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

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

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

ביאור 10 - רכוש קבוע (המשך)

ד. הסכמים למכירה, רכישה והחכרת מטוסי גלובל ליסינג (המשך)

החכרת מטוסים (המשך)

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

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

ה. הפחתה של מטוסים

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

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

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

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

(2) מטוס זה הוחכר לחברת התעופה Virgin Australia ולאחר כניסתה להליכים תחת ניהול מיוחד, הפסיקה גלובל ליסינג לרשום הוצאות פחת בגין מטוס זה החל מהרבעון השלישי לשנת 2020. גלובל ליסינג שבה לרשום הוצאות פחת בגין מטוס זה החל מחודש אוקטובר 2023 לאור הסכם החכרתו לחברת התעופה הספרדית Iberia. שיעור הפחת ושיעור ערך השייר המצויינים הינם ביחס לעלות הרכישה המקורית של המטוס משנת 2016 בתוספת עלויות שהוונו למועד תחילת החכירה ל-Iberia.

(3) מטוס זה נרכש ביום 30 במאי 2025.

(4) בשנת 2024 הנתונים לעניין תקופת ההחכרה ל-Delta Air Lines. מטוסים אלו (המוחכרים ל- Delta Air Lines) נמכרו במהלך שנת 2025.

ביאור 10 - רכוש קבוע (המשך)

ו. בחינה לירידת ערך של מטוסי גלובל ליסינג ואמידת סכום בר ההשבה

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

(1) לימים 31 במרץ 2025 ו-30 ביוני 2025, לא נמצאו סימנים לירידת ערך בציי המטוסים של גלובל ליסינג.

(2) ליום 30 בספטמבר 2025 לא נמצאו סימנים לירידת ערך בצי המטוסים של גלובל ליסינג. כמו כן, ליום 30 בספטמבר 2025 בוצעה בחינה של שווי השימוש עבור מטוס איירבוס 330-200 אשר מוחכר ל-Iberia. לצורך בחינת השווי השתמש מעריך השווי החיצוני (קסלמן וקסלמן PricewaterhouseCoopers) בשיעור ניכיון, לפני מס, עבור היוון תזרימי המזומנים מדמי חכירה והתחשבנות בגין מצבו התחזוקתי של המטוס בתום תקופת החכירה (לפרטים בדבר מנגנון ההתחשבנות בעסקת זו ראו ביאור 16ה(2) להלן) של 6.97% ובשיעור ניכיון, לפני מס, עבור היוון ערך השייר של המטוסים לתום תקופת השימוש של 7.06%. יצוין, כי במסגרת הערכת השווי הונח, לצורך הערכת השווי ולאור העלייה בביקוש למטוסים בשנתיים האחרונות לרבות למטוס מסוג זה, כי החוכרת תממש את האופציה שברשותה להארכת מועד סיום החכירה המקורי (אשר חל במחצית השנייה לשנת 2028) לתקופה נוספת שצפויה להסתיים ברבעון השני לשנת 2030. בהתאם להערכת השווי, נאמד הסכום בר השבה המעודכן לסך של 30,692 אלפי דולר.

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

חברה	סוג המטוס	מספר המטוסים	שווי בספרים לפני בחינת ירידת ערך	סכום בר-השבה	גובה הפרשה לירידת ערך ליום 30 בספטמבר 2025 (*)	גובה ביטול הפרשה לירידת ערך ליום 30 בספטמבר 2025
Iberia	200-330A	1	466,30	692,30	(28,473)	226

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

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

ז. **מטוסים המשועבדים כבטוחה**

להבטחת התחייבויות גלובל ליסינג לגופים מממנים, שעבדה גלובל ליסינג בשעבודים קבועים ובשעבודים ראשונים בדרגה ללא הגבלה נכסים הכוללים, בין היתר, מטוסים, זכויות במטוסים, מנועים ודמי חכירה שיגיעו מחוכרים.

	ליום 31 בדצמבר	
	2025	2024
	אלפי דולר	אלפי דולר
נכסים משועבדים		
יתרת ההלוואות אשר מובטחות בשעבוד של מטוסים נשוא ההלוואות	24,208	53,454
העלות המופחתת של אותם המטוסים	58,423	96,468
פקדונות	260	260
נכסים לא משועבדים		
עלות מופחתת של מטוסים שאינם משועבדים	4,792	5,254
נכסים נוספים (בעיקר מזומנים ופקדונות) שאינם משועבדים	44,000	20,788

ביאור 11 - זכאים ויתרות זכות

הרכב:

	ליום 31 בדצמבר	
	2025	2024
	אלפי דולר	אלפי דולר
התחייבויות שוטפות:		
מוסדות ממשלתיים	170	184
ריבית לשלם בגין הלוואות ואגרות חוב	229	193
הכנסות מראש	5	410
חלויות שוטפות של הפקדות חוכרים	6,165	987
הוצאות לשלם	255	376
זכאים אחרים	2,085	745
	8,909	2,895
התחייבויות לא שוטפות:		
התחייבויות בגין הטבות לעובדים	244	164
התחייבות לרכישת השקעה בחברה מוחזקת - ראו ביאור 8א(2)	1,118	-
התחייבות בגין חכירה	252	134
הכנסות מראש	14	18
	1,628	316

ביאור 12 - הלוואות מתאגידים בנקאיים

א. הרכב:

	ליום 31 בדצמבר	
	2025	2024
	אלפי דולר	אלפי דולר
התחייבויות שוטפות:		
אשראי לזמן קצר *	763	-
חלויות שוטפות של הלוואות לזמן ארוך	2,872	4,593
	3,635	4,593
התחייבויות לא שוטפות:		
הלוואות לזמן ארוך	20,957	47,843

* אשראי לזמן קצר אשר שנטלה אלבטרוס בלבד.

ב. תנועה הלוואות לזמן ארוך:

הלוואות לזמן ארוך למועד הדוחות הכספיים מורכבות מהלוואות שנטלה גלובל ליסינג בלבד.

	הלוואות בריבית קבועה*
	אלפי דולר
לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2025:	
ליום 1 בינואר 2025:	
חלויות שוטפות	4,593
הלוואות זמן ארוך	47,843
סה"כ הלוואות	52,436
תנועות במהלך שנת 2025:	
נטילת הלוואה לזמן ארוך (נטו מעלויות גיוס)	12,800
פירעון מוקדם של הלוואות	(38,970)
פירעונות שוטפים	(3,276)
הפחתת הוצאות גיוס הלוואות (לרבות בגין פירעון מוקדם של הלוואות)	839
סה"כ הלוואות ליום 31 בדצמבר 2025	23,829
מזה: חלויות שוטפות	2,872
סה"כ הלוואות לזמן ארוך	20,957

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

	הלוואות בריבית קבועה
	אלפי דולר
לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2024:	
ליום 1 בינואר 2024:	
חלויות שוטפות	4,136
הלוואות זמן ארוך	52,436
סה"כ הלוואות	56,572
תנועות במהלך שנת 2024:	
פירעונות שוטפים	(4,281)
הפחתת הוצאות גיוס הלוואות	145
סה"כ הלוואות ליום 31 בדצמבר 2024	52,436
מזה: חלויות שוטפות	4,593
סה"כ הלוואות לזמן ארוך	47,843

ביאור 12 - הלוואות מתאגידים בנקאיים (המשך)

ג. מידע נוסף

(1) למועד הדוח על המצב הכספי כלל תיק האשראי של גלובל ליסינג הינו בריבית קבועה כאשר ההלוואות הבנקאיות הינן הלוואות ללא זכות חזרה לגלובל ליסינג (Non-Recourse).

(2) בכל הנוגע למימון רכישת שני מטוסי איירבוס 100-220 אשר נרכשו בחודשים ספטמבר ואוקטובר 2021 יחד עם הסכמי החכירה לחברת Delta Air LInes, כאמור בביאורים 10ד(1) ו-10ד(2) לעיל, בד בבד עם השלמת עסקאות המכירה של הזכויות בנאמנויות שהיו הבעלים של מטוסים אלו (בחודשים אפריל ויוני 2025, בהתאמה), ביצעה גלובל ליסינג פירעונות מוקדמים של ההלוואות שניטלו מבנק זר לרכישת המטוסים, אשר יתרתן (קרן) למועדי הפירעון עמדו על כ-19.6 מיליון דולר ועל כ-19.3 מיליון דולר, בהתאמה.

(3) בחודש בדצמבר 2023, התקשרה גלובל ליסינג בהסכם הלוואה עם בנק זר לצורך קבלת הלוואה בגין מטוס איירבוס 200-330 שבבעלות גלובל ליסינג אשר מוחכר ל-Iberia, בהיקף של 15 מיליון דולר. פירעון ההלוואה (קרן) יבוצע כדלקמן: 9 מיליון דולר ייפרעו החל מפברואר 2024 בתשלומים חודשיים לא שווים (יצוין בהקשר זה כי לוח הסילוקין של ההלוואה נקבע כך שהתשלומים החודשיים - קרן וריבית, הינם בסכום זהה) עד לתום תקופת החכרת המטוס ל-Iberia המסתיימת במחצית השנייה של שנת 2028; 6 מיליון דולר ייפרעו כהלוואת בלון אשר גלובל ליסינג תידרש בפירעונם עד כ-90 ימי עסקים לאחר תום תקופת החכירה של המטוס. היות ול-Iberia אופציה להאריך את חכירת המטוס עד למחצית הראשונה לשנת 2030 (ראו בביאור 16ה(2) להלן), הוסכם בין גלובל ליסינג לבנק כי ככל ו-Iberia תממש את תקופת האופציה הנ"ל, ינהלו גלובל ליסינג והבנק מו"מ בתום לב לפריסת תשלום יתרת הבלון האמורה בהתאם לתקופת האופציה. ההלוואה נקובה בדולר ארה"ב ונושאת ריבית שנתית קבועה שהינה בטווח של 6.5%-7.5%. לגלובל ליסינג זכות לפירעון מוקדם מלא או חלקי (כפוף לסכום מינימאלי) של יתרת ההלוואה כאשר עמלת פירעון מוקדם (prepayment fee) חלה רק במשך 24 החודשים הראשונים ממועד העמדת ההלוואה. כמו כן, במועד פירעון מוקדם, ככל ויבוצע (בכל עת), תידרש גלובל ליסינג בתשלום (ככל ורלוונטי) של קנס בגין סיום ההלוואה, כתלות בשיעור הריבית בשוק באותו מועד (breakage costs). דמי החכירה המתקבלים ישמשו לפירעון קרן וריבית של ההלוואה וכן לתזרים השוטף של גלובל ליסינג. להבטחת פירעון ההלוואה שועבדו לבנק הזר המטוס, זכויות ההנאה של גלובל ליסינג בנאמנות האירית שהינה הבעלים של המטוס, הסכם החכירה וזכויות גלובל ליסינג מכוחו (כן שועבד פיקדון בסך 260 אלף דולר שהעמידה Iberia מכוח הסכם החכירה עמה), זכויות המחכירה (גלובל ליסינג מחזיקה בזכויות במטוס באמצעות נאמנות שהינה המחכירה) בביטוח החוכרת וזכויות גלובל ליסינג בהסכם עם יצרן המנועים. הסכם ההלוואה אינו כולל התחייבות לעמידה באמות מידה פיננסיות כלשהן אך גלובל ליסינג והמחכירה תהיינה מחויבות לעמידה בהוראות שונות ומקובלות בקשר עם ניהולה השוטף של עסקת החכירה והסכם ההלוואה כולל שורה של אירועים המהווים הפרה ועילה להעמדה לפירעון מיידי, כמקובל בעסקאות מסוג זה.

(4) בחודש מאי 2025, התקשרה גלובל ליסינג בהסכם הלוואה עם בנק זר לצורך קבלת הלוואה בגין רכישת מטוס מסוג איירבוס 200-320 משנת ייצור 2014 יחד עם הסכם החכירה שלו לחברת התעופה המקסיקנית Volaris, בהיקף של 15 מיליון דולר. להלן התנאים המהותיים של הסכם ההלוואה:

א. ההלוואה הינה מסוג Non-recourse, בהיקף כולל (קרן) של עד 19.2 מיליון דולר, בחלוקה למימון ראשוני בסך של 13 מיליון דולר אשר נמשך במועד רכישת המטוס כאמור לעיל, ומסגרת אשראי בהיקף מצטבר של עד 6.2 מיליון דולר למשיכה במועדי השלמת שיפוץ מנועי המטוס במהלך תקופת החכירה. היקף המימון הראשוני וכן היקף המשיכה מתוך מסגרת האשראי יהיו כפופים לכך שיחס שירות החוב (דמי החכירה הצפויים ביחס לתשלומי הקרן והריבית הצפויים בהתאם ללוח הסילוקין, ולמעט תשלום הבלון) יעמוד לפחות על 1:1. בנוסף, משיכת מסגרת האשראי והיקף המשיכה כפופים לתנאים כפי שהוסכמו עם הבנק הזר שעיקרם ביצוע שיפוץ מנועי המטוס בפועל על ידי החוכרת וכן תכולת השיפוץ, והיעדר הפרה מצד החוכרת.

ב. בכל הנוגע לפירעון קרן ההלוואה, מתוך המימון הראשוני, 10 מיליון דולר ייפרעו כהלוואת בלון עד שלושה חודשים לאחר תום תקופת החכירה, והיתרה תיפרע על בסיס חודשי ממועד השלמת העסקה. המימון שיימשך ממסגרת האשראי ייפרע אף הוא בתום תקופת החכירה יחד עם הלוואת הבלון מתוך המימון הראשוני.

ג. ההלוואה (על שני חלקיה) נקובה בדולר ארה"ב, כאשר שיעור הריבית בגין חלק הקרן שהועמד נושא ריבית שנתית קבועה שהינה בטווח של 6.5%-7.5% ושיעור הריבית בגין חלק הקרן שטרם הועמד מבוסס על ריבית SOFR חודשית בתוספת מרווח בטווח של 2.5%-3.5% וקיבועו יבוצע בהתאם במועד המשיכה (או המשיכות) הרלוונטי.

ד. בהתאם להסכם ההלוואה, לגלובל ליסינג זכות לפירעון מוקדם בכפוף לתשלום breakage costs בהתאם לשיעור הריבית בשוק באותו מועד וכן, במקרה של פירעון מוקדם בשנתיים הראשונות, גם לתשלום של עמלת פירעון מוקדם.

ה. דמי החכירה ישמשו לפירעון הקרן והריבית של ההלוואה ולתזרים השוטף של גלובל ליסינג.

ביאור 12 - הלוואות מתאגידים בנקאיים (המשך)

ג. מידע נוסף (המשך)

ו. להבטחת ההלוואה שועבדו לבנק הזר המטוס, זכויות ההנאה של גלובל ליסינג בנאמנות אירית שהינה הבעלים של המטוס והמחכירה מכוח הסכם החכירה ("המחכירה"), הסכם החכירה וזכויות המחכירה מכוחו, וזכויות המחכירה בביטוח החוכרת.

ז. למעט האמור בסעיף 12ג(4)א לעיל לעניין היקף האשראי, הסכם ההלוואה אינו כולל התחייבות לעמידה באמות מידה פיננסיות כלשהן, אך הוא כולל הוראות, דומות במהותן לעסקת המימון של מטוס האיירבוס 330-200 (מטוס קיים הממומן כאמור על ידי הבנק הזר גם כן), באשר למחויבות גלובל ליסינג והמחכירה לעמידה בהוראות שונות ומקובלות בעסקאות מסוג זה בקשר עם ניהולה השוטף של עסקת החכירה, והסכם ההלוואה כולל שורה של אירועים המהווים הפרה ועילה להעמדה לפירעון מיידי, כמקובל בעסקאות מסוג זה.

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

א. ההלוואה הינה בהיקף כולל של 16 מיליון דולר, אשר נחלק למימון ראשוני בסך של 10 מיליון דולר שיועמד במועד השלמת רכישת המטוס (להלן בביאור 12ג(5) זה - "המימון הראשוני"), ולמסגרת אשראי בהיקף מצטבר של 6 מיליון דולר, למשיכה במועדי השלמת שיפוץ מנועי המטוס במהלך תקופת החכירה (להלן בביאור 12ג(5) זה - "מסגרת האשראי").

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

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

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

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

ו. הבטוחות אשר יועמדו לטובת הבנק להבטחת פירעון ההלוואה (אשר הנה עם זכות חזרה מלאה לגלובל ליסינג (מימון Recourse)) יכללו בטוחות מקובלות בעסקאות מסוג זה, ובהתאם ישועבדו לטובת הבנק המטוס, זכויות ההנאה של גלובל ליסינג בנאמנות אירית שתהיה הבעלים של המטוס והמחכירה מכוח הסכם החכירה (להלן בביאור 12ג(5) זה - "המחכירה") החל ממועד השלמת עסקת הרכישה, וכן זכויות המחכירה מכוח הסכם החכירה, לרבות זכויות בביטוח של החוכרת.

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

(6) לפירוט סכומי ומועדי הפרעון הנותרים של גלובל ליסינג בגין הלוואות מתאגידים בנקאיים ראו ביאור 18ה להלן.

(7) לעניין שעבודים ובטחונות, ראו ביאור 10ז לעיל.

ד. מגבלות ואמות מידה פיננסיות (covenants) של הלוואות

ההלוואות לזמן ארוך הקיימות, שהינן מבנקים זרים, אינן כוללות מחויבות של גלובל ליסינג לעמידה באמות מידה פיננסיות (Covenants), כאשר נכון למועד הדוח ופרסומו גלובל ליסינג עומדת בכל ההסכמות והתניות אחרות כלפי הבנקים הזרים ולא התקיימו תנאים המקימים עילה להעמדת ההלוואות לפירעון מיידי.

ביאור 13 - אגרות חוב

א. הרכב:

תעודת התחייבות	יתרת ערך נקוב ליום 31 בדצמבר 2025	בסיס הצמדה	ריבית נקובה	תנאי פרעון	ריבית אפקטיבית	מידע ותנאים נוספים	ליום 31 בדצמבר 2025	ליום 31 בדצמבר 2024
	ש"ח		%		%		אלפי דולר	אלפי דולר
תעודות התחייבות של גלובל ליסינג:								
סדרה ג'	31,359,120	שקלי	4.80%	פרעון קרן ב-13 תשלומים חצי שנתיים עוקבים ורצופים, אשר ישולמו כדלקמן: 12 תשלומים בשיעור 6% מהקרן כל אחד, יפרעו ביום 10 באפריל ו-10 באוקטובר של כל אחת מהשנים 2022 עד 2027 (כולל) ותשלום 1 בשיעור של 28% מהקרן יפרע ביום 10 באפריל 2028. הריבית על אגרות החוב משולמת כל חצי שנה החל מיום 10 באפריל 2022.	6.45%	**ג(3), ה, ו**	9,830	12,636
				בניכוי - חלויות שוטפות*			(2,269)	(1,984)
				בניכוי ניכיון, נטו			(123)	(254)
							7,438	8,345

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

ביאור 13 - אגרות חוב (המשך)

ב. מידע נוסף

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

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

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

לעניין עסקאות גידור שביצעה גלובל ליסינג כנגד החשיפה לשע"ח, ראו ביאור 18ב להלן.

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

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

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

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

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

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

ד. גלובל ליסינג - דירוג

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

ביאור 14 - הפקדות של חוכרי מטוסים

א. הרכב

	ליום 31 בדצמבר	
	2025	2024
	אלפי דולר	אלפי דולר
הפקדות של חוכרי מטוסים להבטחת ביצוע שיפוצים עתידיים (*)	12,863	2,789
הפקדות של חוכרי מטוסים להבטחת קיום הוראות הסכמי חכירה	1,257	645
מיון הפקדות של חוכרי מטוסים לחלויות שוטפות	(6,165)	(987)
	7,955	2,447

ב. תנועה

	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
	2025	2024	2023
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
יתרה לתחילת השנה	2,447	1,796	1,230
הפקדות חוכרים שוטפות להבטחת שיפוצים עתידיים (*)	722	651	3,015
קבלת פקדונות חוכרים בקשר להחכרת מטוסים	612	-	1,662
החזר הפקדות חוכרים בגין עבודות שיפוצים	(1,019)	-	(304)
החזר הפקדות חוכרים בקשר לסיום החכרת מטוסים	-	-	(900)
קבלת הפקדות חוכרים כחלק מעסקאות לרכישת מטוסים (יחד עם הסכמי החכרתם)	10,371	-	-
שחרור הפקדות חוכרים כחלק מעסקאות למכירת מטוסים (יחד עם הסכמי החכרתם)	-	-	(3,393)
שינוי בהפקדות של חוכרי מטוסים לחלויות שוטפות	(5,178)	-	486
יתרה לסוף שנה	7,955	2,447	1,796

* הפקדות אלו שולמו ומשולמות לגלובל ליסינג באופן שוטף בגין שימוש שבוצע במטוס הרלוונטי וניצולו בפועל. לאחר ביצוע עבודות שיפוץ ברכיב רלוונטי במטוס, משוחרר סכום שנצבר אצל גלובל ליסינג בגין אותו רכיב רלוונטי, בגובה עלות השיפוץ של רכיב זה ולא יותר מהסכום שנצבר בגין הרכיב הספציפי, הכל בהתאם להוראות ההסכם הרלוונטי. היתרה למועד הדוח כוללת, וכאמור בביאור 10ד(3) לעיל, גם סך ששולם בעבר על ידי החוכרת של מטוס האיירבוס 200-320 שרכשה גלובל ליסינג בסוף מאי 2025 (עם הסכם החכרתו לאותה חוכרת), ואשר קוזז ממחיר המכירה כאשר גלובל ליסינג נכנסה בנעלי המוכרת לעניין ההתחייבות בקשר לכך עם השלמת העסקה.

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

ביאור 15 - מסים על הכנסה

א. יתרות מסים נדחים (הרכב נכסי (התחייבויות) מסים נדחים)

	יתרה ליום 1 בינואר 2025	רכישת חברה מאוחדת	הוכר ברווח כולל אחר	הוכר ישירות ברווח והפסד	יתרה ליום 31 בדצמבר 2025
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
הפרשי עיתוי:					
רכוש קבוע ונדל"ן להשקעה	(18,444)	-	-	11,366	(7,078)
הפרשות בגין עובדים	-	-	-	288	288
נגזרים	(23)	-	-	23	-
הפסדים והטבות מס שלא נוצלו:					
הפסדים לצרכי מס	20,902	117	4	(10,854)	10,169
סה"כ	**2,435**	**117**	**4**	**823**	**3,379**

	יתרה ליום 1 בינואר 2024	הוכר ישירות ברווח והפסד	יתרה ליום 31 בדצמבר 2024
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
הפרשי עיתוי:			
רכוש קבוע ונדל"ן להשקעה	(13,531)	(4,913)	(18,444)
נגזרים	(54)	31	(23)
הפסדים והטבות מס שלא נוצלו:			
הפסדים לצרכי מס	15,726	5,176	20,902
סה"כ	**2,141**	**294**	**2,435**

ב. המס האפקטיבי

	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
	2025	2024	2023
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
רווח לפני מסים על הכנסה ורווחי חברות כלולות	28,379	25,099	10,818
שיעור מס סטטוטורי	23%	23%	23%
מסים על הכנסה לפי שיעור מס סטטוטורי	6,527	5,773	2,488
תוספת במס בגין:			
התאמות עקב שינויים בשיעורי המס	-	-	(420)
ניצול הפסדים מועברים משנים קודמות שלא נוצרו בגינם נכסי מסים נדחים	(7,339)	(6,059)	(3,110)
הכרה לראשונה בנכסי מס נדחה בגין הפסדים מועברים שלא הוכרו בגינם מסים נדחים בעבר	-	-	(2,141)
סה"כ הטבת מס שהוצגה בדוח רווח והפסד	**(812)**	**(286)**	**(3,183)**

ביאור 15 - מסים על הכנסה (המשך)

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

	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
	2025	2024	2023
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
תנועה במסים נדחים	(823)	(294)	(3,299)
מסים שוטפים	11	8	116
	(812)	(286)	(3,183)

ד. ליום 31 בדצמבר 2025, לחברה הפסדים עסקיים לצרכי מס הכנסה בסך של כ-13 מיליון דולר אשר בגינם נוצרו מסים נדחים. כמו כן, ליום 31 בדצמבר 2025, לחברה הפסדי הון לצרכי מס הכנסה בסך של כ-80 מיליון דולר בגינם לא נוצרו מסים נדחים.

ה. חוקי המס החלים על חברות הקבוצה

על פי תקנות מס הכנסה (כללים בדבר ניהול פנקסי חשבונות של חברות בהשקעת חוץ ושל שותפויות מסוימות וקביעת הכנסתן החייבת), התשמ"ו-1986 ("התקנות הדולריות"), התוצאות לצרכי מס של גלובל ליסינג נמדדות על בסיס דולרי.

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

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

ו. שומות סופיות

דוחות המס של החברה עד וכולל שנת 2020 נחשבים סופיים.

דוחות המס של גלובל ליסינג, QAS ואלבטרוס עד וכולל שנת 2020 נחשבים סופיים.

ז. עלות החברות המוחזקות של החברה לצרכי מס

נכון ליום 31 בדצמבר 2025, העלות לצרכי מס של ההחזקה באל על, גלובל ליסינג, אלבטרוס ו- QAS הינה כ-10 מיליון דולר, כ-33 מיליון דולר, כ-1.5 מיליון דולר ועלות זניחה, בהתאמה.

ביאור 16 - התקשרויות

א. התקשרויות QAS עם רשות שדות התעופה (להלן - "רש"ת")

(1) פעילות QAS בענף שרותי הקרקע נעשית מכוח הרשאה שניתנה לה על ידי רש"ת. ההרשאה הנוכחית למתן שירותי הקרקע ניתנה לשלושה זכיינים (ו-QAS ביניהם). בהתאם להרשאה, QAS משלמת לרש"ת דמי הרשאה בשיעור קבוע ממחזור השירותים המוגדרים בהרשאה, ובלבד שסכום זה לא יפחת מדמי הרשאה מינימאליים שנקבעו בחוזה, כאשר סך דמי ההרשאה מתעדכן לאור שינויים במדד המחירים לצרכן. נוסף על האמור נדרשת QAS, בהתאם להסכם ההרשאה, לתשלום לרש"ת של דמי שימוש ודמי שירותים בגין השימוש במקומות בנתב"ג (חלקי מקרקעין ומתקנים) המשמשים את QAS במתן שירותי הקרקע וכן בגין קבלת שירותי תחזוקה, חשמל ומים בנתב"ג. הסכם הרשאה זה כולל גם הוא הוראות כמקובל בהסכמים מסוג זה, לרבות הוראות לעניין זכות רש"ת לבטל את ההסכם במקרה של הפרת ההסכם.

הסכם ההרשאה הנוכחי למתן שירותי קרקע נקבע במקור עד לתום שנת 2023, הוארך בתקופת משבר נגיף הקורונה עד ליום 31 בדצמבר 2025, כאשר ביום 18 בנובמבר 2025 קיבלה QAS את הודעת רש"ת (לה הייתה האופציה מכוח חוזה ההרשאה להאריך את ההתקשרות בתקופה נוספת או תקופות נוספות, שאורכן הכולל 28 חודשים בכל תמהיל שתקבע רש"ת), על הארכת תקופת ההתקשרות מכוח חוזה ההרשאה האמור עד לתום חודש אפריל 2028.

בכל הנוגע להסכם זה, לאור מלחמת "חרבות ברזל" קיבלה QAS הודעה מרש"ת על עדכון מנגנון התשלומים לרשות הקבוע בחוזה ההרשאה לתקופה קצובה (מעת לעת עדכנה רש"ת את ההודעה האמורה ואת התקופות הרלוונטיות ובחודש מרץ 2026 נשלח עדכון סופי בנושא זה), כאשר בכל הנוגע לשנת 2025, בחודשים ינואר עד מרץ ויוני עד אוגוסט לשנת 2025, חל גם כן ההסדר שחל מפרוץ מלחמת "חרבות ברזל", לפיו דמי ההרשאה שנדרשה QAS לשלם לרש"ת הינם בהתאם לשיעור הקבוע בחוזה ההרשאה מתוך פדיון המכירות ברוטו בלבד (בהקשר זה יצוין כי בתנאים המקוריים של חוזה ההרשאה ישנו סך של דמי הרשאה מינימאליים שעל QAS לשלם, גם אם הסך הנגזר מפדיון המכירות נמוך יותר), כאשר בגין החודשים אפריל ומאי 2025 ניתנה גם כן הקלה מסוימת, וכאשר בין החודשים ספטמבר-דצמבר 2025 שבו לחול כל הוראות חוזה ההרשאה המקורי.

(2) עד לתום שנת 2025 הפעילה QAS, בשיתוף עם רשת מלונות דן, שותפות, בחלקים שווים (להלן - "שותפות טרקליני דן"), אשר החזיקה והפעילה חמישה טרקליני אירוח בנתב"ג, כאשר ארבעה מתוכם הינם טרקליני V.I.P (בטרמינל 3). חוזה ההרשאה של רש"ת להפעלת טרקליני האירוח אשר נחתם במקור בנובמבר 2013 ובו נקבעה תקופת ההתקשרות עד לתום שנת 2019, הוארך מעת לעת, הן לאור תקופת משבר נגיף הקורונה ולרבות בהתאם לאופציה שניתנה לרש"ת להאריך את תקופת ההרשאה, וזאת עד לתום שנת 2024. בשנת 2025, ובהתאם להארכת ההרשאה מעת לעת על ידי רש"ת, המשיכה שותפות טרקליני דן להפעיל את הטרקלינים, ותקופת ההפעלה על ידי שותפות טרקליני דן נסתיימה סופית בתום שנת 2025.

בהתאם להרשאה, שותפות טרקליני דן שילמה לרש"ת דמי הרשאה משולבים בשיעור קבוע מפדיון המכירות ברוטו בגין מתן השירותים בטרקלינים, ובלבד שסכום זה לא יפחת מדמי הרשאה מינימאליים שנקבעו בהסכם ההרשאה, כאשר סך דמי ההרשאה התעדכן לאור שינויים במדד המחירים לצרכן ושינויים בתנועת הנוסעים השנתית הבינ"ל בנתב"ג. נוסף על האמור נדרשה שותפות טרקליני דן, בהתאם להסכם ההרשאה, לתשלום לרש"ת של דמי שימוש ודמי שירותים בגין השימוש בשטחים עורפיים שהוקצו לה נוסף על השטחים המשמשים את הטרקלינים ואשר התשלום בגינם נכלל בדמי ההרשאה. בהקשר זה יצוין, בכל הנוגע לשנת 2025, כי במהלך כל שנה זו, ובהתאם להודעה העדכנית ביותר מצד רשות שדות התעופה, חל גם כן ההסדר שחל מפרוץ מלחמת "חרבות ברזל", לפיו דמי ההרשאה שנדרשה שותפות טרקליני דן לשלם לרש"ת הינם בהתאם לשיעור הקבוע בחוזה ההרשאה מתוך פדיון המכירות ברוטו בלבד (בהקשר זה יצוין כי בתנאים המקוריים של חוזה ההרשאה ישנו סך של דמי הרשאה מינימאליים שעל שותפות טרקליני דן לשלם, גם אם הסך הנגזר מפדיון המכירות נמוך יותר).

ביאור 16 - התקשרויות (המשך)

א. התקשרויות QAS עם רשות שדות התעופה (להלן - "רש"ת") (המשך)

בכל הנוגע לפעילות הטרקלינים, במהלך חודש נובמבר 2024 פרסמה רש"ת מכרז חדש (כפי שעודכן במהלך שנת 2025) לעניין מתן עד שתי הרשאות למתן שירותים של ניהול והפעלת טרקליני אירוח האמורים. QAS, אשר ניגשה למכרז בשיתוף עם Swissport, זכתה בהרשאה להפעלת שלושה מתוך חמשת הטרקלינים (שני הטרקלינים האחרים יופעלו על ידי זוכה אחרת). לאור האמור, הקימו QAS ו- Swissport חברה ייעודית ישראלית משותפת שהם בעלי מניותיה. תקופת ההרשאה מכוח המכרז החדש האמור הינה לתקופה של שש שנים (אשר החלה בתחילת ינואר 2026), כאשר בתקופה של כ-3 החודשים הראשונים מבוצע שיפוץ בטרקלינים נשוא ההרשאה (בהיקף שאינו מהותי בראי החברה) ופעילות הטרקלינים הינה חלקית בלבד. כן יצוין, כי לרש"ת האופציה, על-פי שיקול דעתה הבלעדי, להאריך את תקופת ההרשאה בתקופה נוספת או בתקופות נוספות, שאורכן הכולל לא יעלה על 36 חודשים. דמי ההרשאה בגין פעילות הטרקלינים החדשה הינם דמי הרשאה משולבים בשיעור קבוע מפדיון המכירות ברוטו בגין מתן השירותים בטרקלינים, ובלבד שסכום זה לא יפחת מדמי הרשאה מינימאליים שנקבעו בהסכם ההרשאה, כאשר סך דמי ההרשאה מתעדכן לאור שינויים במדד המחירים לצרכן. בנוסף ישולמו לרש"ת דמי שימוש ודמי שירותים בגין השימוש בשטחים עורפיים שהוקצו לה נוסף על השטחים המשמשים את הטרקלינים ואשר התשלום בגינם נכלל בדמי ההרשאה. כמפורט לעיל, מתן השירותים הינם בהתאם להנחיות רש"ת ובפיקוחה, הסכם הרשאה זה כולל גם הוא הוראות כמקובל בהסכמים מסוג זה, לרבות הוראות לעניין זכות רש"ת לבטל את ההסכם במקרה של הפרת ההסכם.

ב. התקשרויות מהותיות של כנפי תחזוקה

(1) בחודש יולי 2013 התקשרה כנפי תחזוקה בהסכם עם התע"א, במסגרתו מעניקה כנפי תחזוקה כקבלן משנה של תע"א, שירותי אחזקה בבסיס חיל האוויר למטוסים לאימון מתקדם מדגם M-346I (יצרן Alenia Aermacchi) (מטוסי לביא), אשר החליפו את מטוסי העיט אשר תוחזקו על ידי כנפי תחזוקה. ההסכם הינו לתקופה של 23.5 שנים, מתוכן 3.5 שנים תקופת התארגנות ו-20 שנים (החל מיום 1 בינואר 2016) למתן השירותים עם מסירת המטוסים הראשונים בישראל (כן קובע ההסכם כי ידוע שלמשרד הבטחון הזכות לסיים השירותים טרם תום תקופת ההסכם, דרך מתן הודעה מוקדמת של לפחות שישה חודשים, ובמקרה כאמור תע"א תהיה רשאית לסיים את ההסכם עם כנפי תחזוקה).
בהתאם להסכם ולתכולות העבודה העיקריות שנקבעו בו עם חתימתו, היקף ההכנסות הצפוי כנפי לתחזוקה בתקופת ההסכם הסתכם במקור לסך של כ-600 מיליון ש"ח וכאשר נקבע כי התמורה לכנפי תחזוקה כפופה להצמדות (התמורה המקורית צמודה ברובה למדד עלות העבודה בענף הצח"א ובחלקה למדד המחירים לצרכן). התמורה שולמה במחיר קבוע מראש לתקופת ההתארגנות ומשולמת במחיר קבוע מראש לכל חודש במשך תקופת השירותים. בהתאם להסכם ייתכן וכנפי תחזוקה תידרש לביצוע תכולות עבודה נוספות אשר בגינן יינתן תשלום נוסף, כפי שאכן קורה בפועל מעת לעת.
כנפי תחזוקה התחייבה לעמוד ביעדי שירות מסויימים, אשר אי עמידה בהם עלולה לגרור תשלום של קנסות שנקבעו בהסכם. נכון למועד זה, כנפי תחזוקה מעריכה כי היא עומדת ביעדי שירות אלה.

(2) בשנת 2008 החלה כנפי תחזוקה לבצע עבודות תחזוקה למטוסי תובלה בבסיס נוסף של חיל האוויר בדרום הארץ, אף הן כקבלן משנה של תע"א. ההסכם הקודם, שהיה בתוקף עד ליום 30 ביוני 2017, הוחלף בהסכם חדש (אשר נחתם בחודש אוגוסט 2017 ותוקפו החל מיום 1 בספטמבר 2017) שתקופתו המקורית הייתה עד ליום 31 בדצמבר 2021 (להלן בביאור זה - "ההסכם"). היקף התמורה הצפויה, במונחים נכון למועד ההתקשרות ולתקופה שעד סוף 2021, הסתכמה לסך של כ-52 מיליון ש"ח, כאשר התמורה הייתה ברובה צמודה ברובה למדד עלות העבודה בענף הצח"א ובחלקה למדד המחירים לצרכן. התמורה שולמה ומשולמת בהתאם להיקף וסוג עובדי כנפי תחזוקה שיועסקו לצורך מתן השירותים לתע"א. לאחר סיום התקופה הראשונה שנקבעה עד ליום 31 בדצמבר 2021, הוארכה תקופת ההסכם מול התע"א לתקופה המסתיימת ביום 31 בדצמבר 2022, בתעריפים כפי שהיו למועד ההארכה ובתכולת עבודה דומה. בשנת 2023 הסכימו הצדדים (כאשר במקור הייתה לתעשייה האווירית האופציה להאריך ההסכם לתקופות של עד חמש שנים מתום 2021) על הארכה של תקופת ההסכם רטרואקטיבית החל מתחילת שנת 2023 ועד לתום שנת 2026 (גב אל גב לתקופת החוזה של משרד הביטחון אל מול התע"א), כאשר תכולת העבודה בתקופת ההארכה האמורה, וכן התעריפים ומנגנוני ההצמדה שיחולו בתקופת ההארכה האמורה, דומים במהותם לאלו שנקבעו בהסכם טרום ההארכה.
כנפי תחזוקה העמידה לתע"א ערבות בנקאית בסך של 0.3 מיליון דולר לקיום התחייבויותיה בפרויקט זה.

גם כאן, כנפי תחזוקה מחויבת בעמידה בתנאי סף (לרבות ביחס לרמת אבטחת איכות) ובהוראות ונהלים של משרד הביטחון וחיל האויר.
כמו כן, בהתאם להסכם, ככל ומשרד הביטחון ידרוש מהתעשייה האווירית סיום מתן השירותים טרם תום תקופת ההסכם, התעשייה האווירית תהיה רשאית לסיים את ההסכם עם כנפי תחזוקה, בכפוף למתן הודעה מוקדמת שנקבעה בהסכם.

כן יצוין כי בחודש מאי 2018 נחתם הסכם משנה בקשר עם פרויקט זה, לתחזוקת מנועים, לתקופה מקורית של שלוש שנים אשר הוארכה לאחר מכן מעת לעת על ידי התע"א עד לסוף מרץ 2026, והצדדים בשיח לגבי הארכת תוקף הסכם זה. התמורה בגין הסכם משנה זה הינה בהיקף שנתי שאינו מהותי.

ביאור 16 - התקשרויות (המשך)

ב. התקשרויות מהותיות של כנפי תחזוקה (המשך)

(3) בינואר 2021 זכתה כנפי תחזוקה במכרז לביצוע התקנות והשבחה אוויונית במטוסי קרב של חיל האוויר, בהתקשרות ישירה עם משרד הביטחון כקבלן ראשי ובהתאם נחתם בין כנפי תחזוקה לבין משרד הביטחון הסכם המעגן את ביצוע פרויקט זה. הפרויקט, המבוצע בבסיס חיל האוויר בצפון הארץ, יצא לדרך בחודש יוני 2021 והחל להניב הכנסות בתחילת שנת 2022. תקופת הפרויקט הראשונית הייתה לשלוש שנים, כאשר בהתאם להסכם ניתנה האופציה להתקשר עם כנפי תחזוקה לתקופה של 18 חודשים נוספים לאחר תום הפרויקט, בתעריפי הפרויקט כשהם צמודים ומשוערכים ובכל מקרה בהיקף התקשרות של עד 50% מהיקף ההתקשרות המקורית, כאשר משרד הביטחון מימש אופציה זו והאריך את הפרויקט ב-18 חודשים נוספים, כך שמועד סיום הפרויקט האמור נקבע לסוף חודש מרץ 2026. במהלך חודש פברואר 2026 הופץ על ידי משרד הביטחון מכרז חדש להמשך הפעלת פרויקט זה בתוספת תכולות עבודה נוספות שעיקרן ביקורות במטוסי הקרב האמורים, והשותפות הגישה הצעתה למכרז זה אך למועד זה טרם פורסמו תוצאותיו.

ג. תקבולי דמי חכירה צפויים מהסכמי החכרה של גלובל ליסינג

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

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

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

	אלפי דולר
שנת 2026	6,749
שנת 2027	5,520
שנת 2028	2,948
	15,217

ביאור 16 - התקשרויות (המשך)

ג. תקבולי דמי חכירה צפויים מהסכמי החכרה של גלובל ליסינג (המשך)

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

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

ד. התקשרויות של גלובל ליסינג עם לקוחות מהותיים

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

(1) בחודשים ספטמבר ואוקטובר 2021 השלימה גלובל ליסינג את רכישתם ומימונם של שני מטוסי איירבוס A220-100 משנת ייצור 2018, יחד עם הסכמי החכירה שלהם כאשר תקופת החכירה של המטוסים, למועד הרכישה, הינה כ-14 שנים ויתרת התקבולים מדמי החכירה, למועד הרכישה, הסתכמו לסך של כ-80 מיליון דולר. בחודשים אפריל ויוני 2025 הושלמו עסקאות המכירה של מטוסים אלו כאשר ההכנסות בגינם בשנת 2025 הינם עד למועד מימושם בפועל. לפרטים נוספים ראו ביאורים 10ד(1) ו-10ד(2).

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

ביאור 16 - התקשרויות (המשך)

ד. התקשרויות של גלובל ליסינג עם לקוחות מהותיים (המשך)

(3) המטוס מוחכר בחכירה משותפת לחברת התעופה הסקנדינבית Sunclass Airlines כאשר גלובל ליסינג הינה בעלת הזכויות בגוף המטוס ואילו השותף הינו בעל הזכויות במנועי המטוס. דמי החכירה הינם קבועים והם משולמים מידי חודש מראש. במסגרת הסכם החכירה, החוכרת העבירה פקדון ומשלמת הפקדות שוטפות (תשלום רזרבות לשיפוץ) בגין השימוש במטוס ומנועיו (בגין המנועים הזכאות שייכת לשותף בעסקה). הסכם זה עתיד להסתיים ביוני 2026 כאשר גלובל ליסינג התקשרה במכתב כוונות להחכרת המטוס מחדש לאחר סיום החכירה של Sunclass Airlines. לפרטים נוספים ראו ביאור 10ד(5) לעיל .

(4) בחודש מאי 2025 השלימה גלובל ליסינג את רכישתו של מטוס איירבוס 200-320 משנת ייצור 2014, יחד עם הסכם החכרתו כאשר תקופת החכירה של המטוס, למועד הרכישה, הינה כ-3 שנים ויתרת התקבולים מדמי החכירה, למועד הרכישה, הסתכמו לסך של כ-6.7 מיליון דולר. לפרטים נוספים אודות הסכם זה ראו ביאור 10ד(3) לעיל.

(5) לאחר תאריך הדוח, בחודש פברואר 2026, השלימה גלובל ליסינג את רכישתו של מטוס בואינג 737-800 משנת ייצור 2014, יחד עם הסכם החכרתו כאשר תקופת החכירה של המטוס, למועד הרכישה, הינה כ-3.5 שנים ויתרת התקבולים מדמי החכירה, למועד הרכישה, הסתכמו לסך של כ-8.5 מיליון דולר. לפרטים נוספים אודות הסכם זה ראו ביאור 10ד(4) לעיל.

ביאור 17 - הון

א. הרכב הון המניות

	מניות רגילות בנות 1 ש"ח ערך נקוב כל אחת	
	רשום *	מונפק ונפרע **
	מספר המניות	
יתרה ליום 31 בדצמבר 2025	20,000,000	16,340,953
יתרה ליום 31 בדצמבר 2024	20,000,000	16,340,953

* כל המניות רשומות למסחר בבורסה לניירות ערך בתל אביב.
** בניכוי 376,990 ו-128,353 מניות המוחזקות על ידי החברה לימים 31 בדצמבר 2025 ו-31 בדצמבר 2024, בהתאמה, לפרטים נוספים ראו ביאור 17ב(2) להלן.

ב. דיבידנדים

(1) חלוקת דיבידנד בתקופת הדוח

ביום 27 במרץ 2025, החליט דירקטוריון החברה על חלוקת דיבידנד בסך של 91 אגורות (כ-24.8 סנט) לכל מניה רגילה בת 1 ש"ח ע.נ. סכום הדיבידנד הכולל הינו כ-14.9 מיליון ש"ח (כ-4 מיליון דולר). יום האקס נקבע ליום 6 באפריל 2025, והדיבידנד שולם ביום 15 באפריל 2025.

(2) רכישה עצמית של מניות החברה אשר נבעו ממימוש כתבי אופציות של החברה

ביום 4 בספטמבר 2025, אישר דירקטוריון החברה, רכישה עצמית של 248,637 מניות החברה, אשר נבעו ממימוש 563,125 אופציות על ידי עובדים ונושאי משרה של החברה ושל חברות בנות (לעניין כתבי האופציה שהוענקו ראו ביאור 17ד להלן), וזאת בתמורה כוללת של כ-3.9 מיליון ש"ח (כ-1.2 מיליון דולר לפי שער החליפין למועד ביצוע הרכישה). מתוך הכמות האמורה לעיל 115,000 כתבי אופציה מומשו על ידי ערן בן מנחם, מנכ"ל החברה, והיתרה על ידי עובדים ונושאי משרה של החברה ושל חברות בנות). המניות האמורות הונפקו ביום 7 בספטמבר 2025 והליך רכישתן על ידי החברה הושלם ביום 8 בספטמבר 2025, ובהתאם מניות אלו הפכו למניות "רדומות" כאמור בסעיף 308 לחוק החברות, התשנ"ט-1999 (אינן מקנות זכויות בהון או בהצבעה). למועד זה מספר המניות הרדומות הכולל של החברה הינו 376,990. התמורה לחברה במסגרת הנפקת המניות כתוצאה ממימוש כתבי האופציה לעיל בחודש ספטמבר 2025 (תשלום הערך הנקוב בגין המניות שהונפקו) הסתכמה לסך של כ-249 אלפי ש"ח (כ-75 אלפי דולר).

ביאור 17 - הון (המשך)

ב. דיבידנדים (המשך)

(3) הכרזה על דיבידנד לאחר תאריך הדוחות הכספיים

לאחר תאריך הדוח, ביום 5 באפריל 2026, החליט דירקטוריון החברה על חלוקת דיבידנד בסך של 100 אגורות (כ-32 סנט) לכל מניה רגילה בת 1 ש"ח ע.נ. - סכום הדיבידנד הכולל הינו כ-16.3 מיליון ש"ח (כ-5.2 מיליון דולר בהתאם לשער החליפין בסמוך למועד פרסום הדוח). יום האקס נקבע ליום 16 באפריל 2026, ומועד תשלום הדיבידנד נקבע ליום 27 באפריל 2026.

ג. תשלום מבוסס מניות

הקצאת אופציות למנכ"ל החברה

ביום 30 במאי 2022, החליט דירקטוריון החברה (לאחר קבלת אישור ועדת התגמול של החברה) על הענקת 230,000 כתבי אופציה למנכ"ל החברה, ערן בן מנחם, הניתנים למימוש ל-230,000 מניות רגילות של החברה, בנות 1 ש"ח ע.נ. כל אחת, בכפוף לתנאי תוכנית האופציות שאימצה החברה בחודש מרץ 2022 (להלן בביאור זה - "תוכנית האופציות"). הקצאת כתבי האופציה למנכ"ל קיבלה את אישורה של האסיפה הכללית של בעלי המניות של החברה בחודש יולי 2022 וכן קיבלה את אישור הבורסה לרישום למסחר של המניות שתנבענה ממימוש כתבי האופציה, ובהתאם בוצעה ההקצאה למנכ"ל של כתבי האופציה.
כתבי האופציה, אשר הוקצו למנכ"ל, הוקצו לנאמן אשר מחזיק בהם בנאמנות על-פי הוראות סעיף 102 לפקודת מס הכנסה במסלול רווח הון.
מימוש האופציות למניות יבוצע על בסיס מימוש נטו (ללא מזומן - Cashless Exercise), באופן שהמנכ"ל לא יידרש לשלם בפועל את מחיר המימוש, פרט לסכום הערך הנקוב של המניה כפול כמות המניות שיוקנו למנכ"ל בפועל. מחיר המימוש של כל כתב אופציה נקבע ל-1,195 אגורות למניה בכפוף להתאמות (למועד פרסום הדוח מחיר המימוש לאחר התאמות עומד על 955 אגורות למניה). מחיר המימוש אינו צמוד. מחיר המימוש נקבע על פי שער הסגירה של מניית החברה ביום המסחר שקדם למועד החלטת הדירקטוריון (קרי בתום יום המסחר של ה-29 במאי, 2022), בתוספת 20%. תקופת ההבשלה של כתבי האופציה נקבע ל-4 מנות שוות, כאשר כתבי האופציה ניתנים למימוש החל ממועד ההבשלה של כל מנה ועד לתום שלוש שנים ממועד ההבשלה של אותה מנה כאמור לעיל, בכפוף להוראות תוכנית האופציות ביחס לסיום העסקה. השווי ההוגן הכולל של האופציות למנכ"ל לפי הערכת שווי שנערכה באמצעות יישום המודל הבינומי הינו כ-971 אלפי ש"ח.
ביום 4 בספטמבר 2025 מימש ערן בן מנחם 115,000 כתבי אופציה (המניות שנבעו ממימוש זה נרכשו על ידי החברה - לפרטים נוספים ראו ביאור 17ב(2) לעיל) ובהתאם לכך הכמות שנותרה בידי ערן בן מנחם למועד פרסום הדוח הינה 115,000 כתבי אופציה, המהווים, נכון למועד הדוח ופרסומו, 0.7% מהון המניות של החברה ומזכויות ההצבעה בה בדילול מלא*. מתוך הכמות האמורה שנותרה לערן בן מנחם, 57,500 כתבי אופציה הבשילו עד למועד זה.

(*) שיעור ההחזקה בהון בדילול מלא, הינו בהנחה תיאורטית של הקצאת מניה רגילה אחת בגין כל כתב אופציה שהוענק לנושאי משרה בחברה ובחברות בנות של החברה. אולם בפועל, ככל שימומשו כתבי האופציה, הקצאת המניות תהא בכמות המשקפת את סכום ההטבה בלבד הגלום בכתבי האופציה (מימוש על בסיס נטו - ללא מזומן), בהתאם לתנאי תכנית ההקצאה לפיה הוקצו.

תכנית אופציות לעובדים ונושאי משרה של החברה וחברות בנות של החברה

ביום 30 במאי 2022, החליט דירקטוריון החברה (לאחר קבלת אישור ועדת התגמול של החברה ביחס לנושאי המשרה הרלוונטיים) להקצות כתבי אופציה לשלושה נושאי משרה בחברה (שאינם דירקטורים ואינם מנכ"ל החברה) וכן לשמונה עובדים ונושאי משרה של חברות בנות של החברה (להלן יחדיו בביאור זה - "הניצעים").
במסגרת ההקצאה הקצתה החברה לכל אחד מהניצעים, ללא תמורה, כתבי אופציה לא סחירים (בכמות שנקבעה בהסכם ההקצאה), ובסך הכל 820,000 כתבי אופציה ("כתבי האופציה" או "האופציות") הניתנים למימוש לעד 820,000 מניות רגילות בנות 1 ש"ח ע.נ. כ"א של החברה ("מניות רגילות"). הקצאת כתבי האופציה קיבלה את אישור הבורסה לרישום למסחר של המניות שתנבענה ממימוש כתבי האופציה.
כתבי האופציה, אשר הוענקו לניצעים, הוקצו לנאמן אשר מחזיק בהם בנאמנות עבור הניצעים על-פי הוראות סעיף 102 לפקודת מס הכנסה, במסלול רווח הון ובהתאם לתוכנית האופציות.
מחיר המימוש של כל כתב אופציה נקבע ל-1,195 אגורות למניה בכפוף להתאמות (למועד פרסום הדוח מחיר המימוש לאחר התאמות עומד על 955 אגורות למניה). מחיר המימוש אינו צמוד. מחיר המימוש נקבע על פי שער הסגירה של מניית החברה ביום המסחר שקדם למועד החלטת הדירקטוריון (קרי בתום יום המסחר של ה-29 במאי, 2022), בתוספת 20%. מימוש האופציות למניות יבוצע על בסיס מימוש נטו (ללא מזומן - Cashless Exercise), באופן שהניצעים לא יידרשו לשלם בפועל את מחיר המימוש, פרט לסכום הערך הנקוב של המניה כפול כמות המניות שיוקנו לניצע בפועל.

ביאור 17 - הון (המשך)

ג. תשלום מבוסס מניות (המשך)

תכנית אופציות לעובדים ונושאי משרה של החברה וחברות בנות של החברה (המשך)

תקופות ההבשלה שנקבעו לכתבי אופציות אלו הינן כדלקמן: מתוך הכמות הכוללת של כתבי האופציה, 779,500 כתבי אופציה יבשילו בארבע מנות שנתיות שוות (כל מנה שווה ל-25% מכמות כתבי האופציה שיוקצו לכל ניצע) ממועד ההקצאה, ו-40,500 כתבי אופציה שהוקצו לאחד הניצעים הבשילו בשתי מנות שנתיות שוות (כל מנה שווה ל-50% מכמות כתבי האופציה שיוקצו לאותו ניצע) ממועד ההקצאה. כתבי האופציה יהיו ניתנים למימוש החל ממועד ההבשלה של כל מנה ועד לתום שלוש שנים ממועד ההבשלה של אותה מנה כאמור לעיל, בכפוף להוראות תוכנית האופציות ביחס לסיום העסקה. השווי ההוגן הכולל של האופציות לפי הערכת שווי שנערכה באמצעות יישום המודל הבינומי הינו כ-3,451 אלפי ש"ח.

ביום 4 בספטמבר 2025 מימשו הניצעים 448,125 כתבי אופציה (המניות שנבעו ממימושים אלו נרכשו על ידי החברה - לפרטים נוספים ראו ביאור 17ב(2) לעיל) ובהתאם לכך הכמות שנותרה בידי הניצעים למועד הדוח ופרסומו הינה 371,875 כתבי אופציה, המהווים, נכון למועד הדוח ופרסומו, 2.28% מהון המניות של החברה ומזכויות ההצבעה בה בדילול מלא*. מתוך הכמות האמורה שנותרה לניצעים, 234,500 כתבי אופציה הבשילו עד למועד זה.

(*) שיעור ההחזקה בהון בדילול מלא, הינו בהנחה תיאורטית של הקצאת מניה רגילה אחת בגין כל כתב אופציה שהוענק לנושאי משרה בחברה ובחברות בנות של החברה. אולם בפועל, ככל שימומשו כתבי האופציה, הקצאת המניות תהא בכמות המשקפת את סכום ההטבה בלבד הגלום בכתבי האופציה (מימוש על בסיס נטו - ללא מזומן), בהתאם לתנאי תכנית ההקצאה לפיה הוקצו.

שווי הוגן של אופציות שהוענקו

השווי ההוגן של כתבי האופציה שהוענקו כאמור לעיל מכוח תוכנית האופציות שאומצה בשנת 2022 נאמד תוך יישום מודל המודל הבינומי. להלן הפרמטרים אשר שימשו ביישום המודל:

רכיב	אופציות למנכ"ל ונושאי משרה של החברה וחברות בנות
מחיר מניה למועד ההערכה (בש"ח)	9.96
מחיר מימוש (בש"ח)	11.95
תנודתיות צפויה *	50.20% - 55.36%
אורך חיי כתבי האופציה **	ראו סעיף (1) ו-(2) לעיל
שיעור הריבית חסרת סיכון	2.13% - 2.33%
שיעור דיבידנד צפוי ***	0%

* התנודתיות הצפויה נקבעה על בסיס תנודתיות היסטורית של מחירי המניה של החברה.

** מקדם המימוש החזוי של האופציה הינו 2.8.

*** מחיר המימוש יותאם לתשלומי דיבידנד.

ביאור 18 - מכשירים פיננסיים נגזרים וחשבונאות גידור

א. ניהול הסיכונים הפיננסיים ומקורם

חברות הקבוצה עושה שימוש במגוון מכשירים פיננסים נגזרים על מנת לנהל את החשיפות לשינויים בריבית הנובעות מהלוואות שהועמדו לקבוצה בריבית משתנה וכן את החשיפות לשערי חליפין, הנובעות בעיקר מאגרות החוב השקליות של גלובל ליסינג.
חברות הקבוצה מפחיתות את השפעת סיכוני השוק אליהם הן חשופות על ידי שימוש במכשירים פיננסיים נגזרים.
השימוש במכשירים פיננסיים נגזרים נעשה בהתאם למדיניות חברות הקבוצה כדלקמן:

- מדיניות החברה בניהול סיכונים, מבוצעת עבור החברה עצמה ועבור כנפי תחזוקה ואלבטרוס. הפיקוח על ביצוע מדיניות זו מבוצע על ידי ועדת הדירקטוריון לניהול כספים וסיכוני שוק, אשר הוסמכה על ידי דירקטוריון החברה לאשר עסקאות הגנה וגידור של החברה במסגרת המדיניות המאושרת. החברה אינה קובעת מדיניות ואינה מנהלת את הסיכונים של החברות המוחזקות האחרות שלה (גלובל ליסינג ו-QAS). המדיניות של החברות המוחזקות הנ"ל נקבעת במישרין על ידי החברות עצמן.

- מדיניות ניהול הסיכונים הפיננסיים של גלובל ליסינג אושרה על ידי דירקטוריון גלובל ליסינג ומפוקחת על ידו אחת לרבעון.

מחלקות הכספים של חברות הקבוצה מספקות שירותים לפעילות העסקית של חברות הקבוצה, מאפשרות גישה לשווקים פיננסיים מקומיים ובינלאומיים ומפקחות ומנהלות את הסיכונים הפיננסיים הקשורים לפעילויות חברות הקבוצה וזאת באמצעות דוחות פנימיים המנתחים את מידת החשיפה לסיכונים לפי רמתם ועוצמתם.

נכון ליום 31 בדצמבר 2025, אין לקבוצה מכשירים מיועדים כמכשירים מגדרים בחשבונאות גידור תזרים מזומנים.

ב. סיכון מטבע

עיקר הכנסותיה והוצאותיה של הקבוצה הן בדולר שמהווה את מטבע הפעילות שלה. הקבוצה חשופה לשינויים בשער הדולר למול מטבעות אחרים בהם יש לה הכנסות והוצאות, בעיקר בגין שערוך אגרות החוב השקליות של גלובל ליסינג (סדרה ג'). בהתאם לכך, שינוי בשער הדולר ביחס לשקל משפיע על ערכן הדולרי של ההוצאות השקליות של הקבוצה.
לקבוצה גם חשיפה מאזנית לשינויים של מטבע הדולר מול השקל ומול מטבעות אחרים, וזאת בגין הפער בין התחייבויותיה פיננסיות (בעיקר אגרות חוב) לבין נכסיה פיננסיים (בעיקר פקדונות בנקאיים) הנקובים במטבעות שונים מהדולר (בעיקר ש"ח). הקבוצה בוחנת מעת לעת את הצורך בשימוש במכשירים נגזרים להקטנת החשיפה מסיכוני מטבע.

חברות הקבוצה בוחנות מעת לעת את הצורך בשימוש במכשירים כספיים נגזרים להקטנת החשיפה מסיכוני מטבע, בהתאם למדיניותן:

- לפי מדיניות החברה (כנפיים - סולו), החברה עורכת תחזית עבור 5 הרבעונים קלנדריים הבאים שבה היא בוחנת את ההתחייבויות הצפויות, לפי סוגי מטבע, אל מול המקורות הצפויים לפי אותו סוג מטבע. החברה פועלת לעמוד באחוז כיסוי התחייבויות מינימאלי ברוטו (התחייבויות דולריות אל מול מקורות דולריים והתחייבויות שקליות אל מול מקורות שקליים, כאשר ההשקעה באל על מהווה מקור בשקלים, וזאת עקב היות ההשקעה באל על נכס פיננסי סחיר) הבא: רבעון 1- 80%, רבעון 2- 65%, רבעון 3- 50%, רבעון 4- 35% ורבעון 5- 20%. למועד הדוח וסמוך למועד פרסומו, החברה עומדת במדיניות זו.

למועד הדוח, עליה של 10% בשער החליפין היתה מביאה להוצאות של כ-1 מיליון דולר לעומת ירידה של 10% בשער החליפין אשר היתה מביאה להכנסות של כ-1.2 מיליון דולר.

ביאור 18 - מכשירים פיננסיים נגזרים וחשבונאות גידור (המשך)

ב. סיכון מטבע (המשך)

לאחר תאריך הדוח, בחודש ינואר 2026, ביצעה החברה עסקאות גידור בגובה של כ-2.1 מיליון דולר, כמפורט להלן:

סכום במיליוני דולר	סוג אופציה	מועד מימוש	מחיר מימוש
2.1	מכירת Call	יולי 2026	3.1835
	רכישת Put		3.11

עסקאות אלו אינן מוכרת כעסקאות הגנה חשבונאיות.

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

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

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

במהלך שנת 2025 קיבלה גלובל ליסינג סך של כ-0.7 מיליון דולר עבור התחשבנות בגין עסקאות ההגנה (לעניין הוצאות בגין הפרשי שער, אשר עיקרן בגין אג"ח סדרה ג', ראו ביאור 19ה להלן). שווין ההוגן של עסקאות הגידור הקיימות למועד הדוח הינו נכס בסך כ-220 אלפי דולר. העסקאות אינן מוכרות כעסקאות הגנה חשבונאיות. להלן פירוט עסקאות ההגנה למועד הדוח:

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

למועד הדוח, בגין עסקאות שבוצעו על ידי גלובל ליסינג, החלשות השקל מול הדולר בשיעור של 10% היתה מביאה להכנסות של כ-0.2 מיליון דולר לעומת התחזקות השקל מול הדולר בשיעור של 10% אשר היתה מביאה להוצאות של כ-0.7 מיליון דולר.

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

ביאור 18 - מכשירים פיננסיים נגזרים וחשבונאות גידור (המשך)

ג. סיכון ריבית

חלק מחברות הקבוצה חשופות מעת לעת לסיכון תזרים בגין ריבית הנובע מהלוואות בשיעורי ריבית משתנים. הסיכון מנוהל על ידי חברות הקבוצה באמצעות שמירה על יחס מתאים בין הלוואות בריבית משתנה להלוואות בריבית קבועה, וכן על ידי שימוש בנגזרי ריבית. פעולות הגידור מוערכות באופן שוטף על מנת להתאימן לתחזיות בדבר שיעור הריבית והסיכון המגודר הרצוי. הבטחת אסטרטגיית גידור אופטימאלית נעשית על ידי התאמת תמהיל הלוואות חברות הקבוצה וביצוע הגנות "גב אל גב" מול לוחות הסילוקין של הלוואות קיימות.

חברות הקבוצה בוחנות מעת לעת את הצורך בשימוש במכשירים כספיים נגזרים להקטנת החשיפה מסיכוני ריבית, בהתאם למדיניותן:

- מדיניות החברה (כנפיים - סולו) הינה שלפחות 50% מתיק האשראי יהיה בריבית קבועה או שגודרה. למועד הדוח, אין לחברה כל חוב פיננסי.
- בהתאם למדיניות גלובל ליסינג, לפחות 25% מתיק האשראי שלה יהיה בריבית קבועה, ריבית שהוחלפה ממשתנה לקבועה או שההכנסות תואמות את השינויים בריבית של ההלוואות אותן הן משרתות ("ריבית מוגנת"). פעולות הגידור מוערכות באופן שוטף על מנת להתאימן לתחזיות בדבר שיעור הריבית והסיכון המגודר הרצוי. למועד הדוח, גלובל ליסינג אינה חשופה לסיכון בגין שינוי בשיעור הריבית מכיוון שלמועד הדוח על המצב הכספי כלל תיק האשראי של גלובל ליסינג הינו בריבית קבועה. למועד פרסום הדוח, לאחר העמדת המימון לרכישת מטוס בואינג 800-737 בחודש פברואר 2026 כמפורט בביאור 12ג(5) לעיל, כ-77% מתיק האשראי של גלובל ליסינג הינו בריבית קבועה.

ד. ניהול סיכון אשראי

סיכון אשראי מתייחס לסיכון שהצד איתו התקשרה הקבוצה לא יעמוד בהתחייבויותיו החוזיות ויגרום להפסד פיננסי לקבוצה.
לפירוט בדבר לקוחות הקבוצה ולקוחות גלובל ליסינג, ראו ביאור 16 לעיל.

ה. ניהול סיכון נזילות

סיכון נזילות הוא הסיכון שהתאגיד יתקשה לעמוד בהתחייבויותיו הפיננסיות בהגיע מועד תשלומן. גישת כל אחת מחברות הקבוצה לניהול סיכוני הנזילות שלה היא להבטיח, ככל הניתן, את מידת הנזילות המספקת לעמידה בהתחייבויותיה במועד.

<u>התחייבויות פיננסיות שאינן מהוות מכשירים פיננסיים נגזרים</u>

הטבלה שלהלן מפרטת את מועדי הפירעון החוזיים של התחייבויות חברות הקבוצה לתשלומי קרן וריבית של הלוואות. הטבלה נערכה בהתבסס על תזרימי המזומנים הבלתי מהוונים, על פי המועד החוזי בו כל חברה נדרשת לפרוע את התחייבויותיה. לעניין מכשירים פיננסיים נגזרים ראו סעיף ב' לעיל.

ביאור 18 - מכשירים פיננסיים נגזרים וחשבונאות גידור (המשך)

ה. ניהול סיכון נזילות (המשך)

	שנה ראשונה	שנה שניה	שנה שלישית	שנה רביעית	סה"כ
התחייבויות החברה ליום 31 בדצמבר 2025					
התחייבות בגין חכירה	52	52	47	-	151
התחייבויות כנפי תחזוקה (לרבות אלבטרוס) ליום 31 בדצמבר 2025					
התחייבות בגין חכירה	162	153	-	-	315
אשראי לזמן קצר	763	-	-	-	763
התחייבות לרכישת השקעה בחברה מוחזקת	392	382	370	366	1,510
התחייבויות גלובל ליסינג ליום 31 בדצמבר 2025					
תשלומי קרן וריבית - הלוואות	4,577	4,577	18,729	-	27,883
תשלומי קרן וריבית - אגרות חוב (סדרה ג')	2,713	2,604	5,420	-	10,737
סה"כ	8,659	7,768	24,566	366	41,359

	שנה ראשונה	שנה שניה	שנה שלישית	שנה רביעית	5 שנים ואילך	סה"כ
	אלפי דולר					
התחייבויות החברה ליום 31 בדצמבר 2024						
התחייבות בגין חכירה	52	52	52	29	-	185
התחייבויות גלובל ליסינג ליום 31 בדצמבר 2024						
תשלומי קרן וריבית - הלוואות	8,061	8,061	8,061	13,547	33,405	71,135
תשלומי קרן וריבית - אגרות חוב (סדרה ג')	2,472	2,373	2,278	4,741	-	11,864
סה"כ	10,585	10,486	10,391	18,317	33,405	83,184

להערכת הנהלת גלובל ליסינג, פירעון התחייבויותיה יבוסס על תזרים המזומנים הנובע והצפוי לנבוע לה מקבלת דמי חכירה בהתאם להסכמי החכירה הקיימים (לפירוט ראו ביאור 16ד לעיל), מתמורה ממימוש המטוסים בתום תקופת החכרתם ומיתרות המזומנים שבידי גלובל ליסינג. יתרות המזומנים, ההשקעות לזמן קצר והפקדונות של גלובל ליסינג ליום 31 בדצמבר 2025 מסתכמים לסך של כ-41.2 מליון דולר. נכון למועד פרסום הדוח, בידי גלובל ליסינג יתרות בסך של כ-38.7 מיליון דולר.

ביאור 18 - מכשירים פיננסיים נגזרים וחשבונאות גידור (המשך)

ו. מכשירים פיננסיים שאינם מוצגים בדוח על המצב הכספי בשווי הוגן

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

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

(*) למועד הדוח אגרות החוב נסחרות בבורסה ושווי השוק נקבע על פי מחירי שוק מצוטטים (רמה 1). ליום 31 בדצמבר 2025 ו-2024 אגרות החוב מוצגות בדוח על המצב הכספי בתוספת (בניכוי) פרמיה (ניכיון).

ביאור 19 - פרוטים לסעיפי דוח הרווח וההפסד

א. הכנסות מהפעלה

	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
	2025	2024	2023
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
הכנסות מהחכרת מטוסים	8,131	10,107	9,833
הכנסות ממתן שירותי תחזוקה ושירותי חיווט	21,854	18,072	17,391
הכנסות ממכירת סחורות	1,273	-	-
אחרות	428	380	620
סה"כ	31,686	28,559	27,844

ב. הוצאות הפעלה

	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
	2025	2024	2023
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
שכר ונלוות	13,325	10,633	10,489
עלות המכר	316	-	-
פחת	2,238	3,990	4,566
הוצאות הפעלה אחרות	2,686	2,190	3,909
סה"כ	18,565	16,813	18,964

ג. הוצאות הנהלה וכלליות

	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
	2025	2024	2023
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
שכר ונלוות	2,876	2,457	2,484
שירותים מקצועיים	1,256	1,184	1,313
שכירויות ואחזקת משרד	324	232	247
ביטוח	321	343	599
אחרות	299	403	685
סה"כ	5,076	4,619	5,328

ביאור 19 - פרוטים לסעיפי דוח הרווח וההפסד (המשך)

ד. הכנסות אחרות, נטו

	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
	2025	2024	2023
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
ביטול הפרשה לירידות ערך מטוסים, נטו (ביאור 10ו)	226	2,633	6,171
רווח ממימוש רכוש קבוע (ביאורים 10ד(1) ו-10ד(2))	3,458	-	12
רווח (הפסד) מהתאמה לשווי הוגן נדל"ן להשקעה, נטו (ביאור 9)	95	(351)	(238)
פיצוי בגין תביעת חוב בקשר להסכם חכירה	44	852	458
רווח שנוצר בגין שינוי שיטת המדידה בגין השקעה בחברה כלולה	-	857	-
הכנסות אחרות	62	30	334
סה"כ	3,885	4,021	6,737

ה. הוצאות מימון

	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
	2025	2024	2023
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
הוצאות ריבית בגין הלוואות ואגרות חוב	3,910	5,229	7,622
הפרשי שער	1,184	-	-
הוצאות בגין עסקאות גידור שע"ח	-	283	821
אחרות	46	27	95
סה"כ	5,140	5,539	8,538

ו. הכנסות מימון

	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
	2025	2024	2023
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
הכנסות ריבית בגין פקדונות והשקעות	2,347	1,792	1,356
שינויים בשווי הוגן השקעה באל על (ראו ביאור 8ה)	16,131	15,163	6,812
רווח משערוך נכס פיננסי הנמדד בשווי הוגן (ראו ביאור 6א)	549	2,076	-
הפרשי שער	1,772	392	897
הכנסות בגין עסקאות גידור שע"ח	790	-	-
אחרות	-	68	2
סה"כ	21,589	19,491	9,067

ביאור 20 - דיווח מגזרי

א. כללי

מגזרים תפעוליים מזוהים על בסיס הדיווחים הפנימיים, אשר נסקרים באופן סדיר על-ידי מקבל ההחלטות התפעוליות הראשי לצורך הקצאת משאבים והערכת ביצועי המגזרים התפעוליים, כלהלן:

מגזר א' - גלובל ליסינג. מגזר זה כולל את כל פעילויות גלובל ליסינג בהתאם לדיווחיה.

מגזר ב' - כנפי תחזוקה. מגזר זה כולל את כל פעילויות כנפי תחזוקה, לרבות פעילותה של אלבטרוס (החל מתחילת מרבעון רביעי 2025), בהתאם לדיווחיה.

מגזר ג' - QAS. מגזר זה כולל את כל פעילויות QAS בהתאם לדיווחיה.

סעיף התאמות למאוחד כולל פעולות איחוד (לרבות איחוד של החברה (סולו) וביטולי מחזורים בין החברה (סולו) למגזרי החברה) וכן כולל ביטול תוצאות QAS והצגתה בהתאם לחלקה של החברה לפי שיטת השווי המאזני.

מידע בדבר נכסי והתחייבויות המגזר כולל את סך הנכסים וההתחייבויות של החזקות החברה בהתאם לעיל. סעיף התאמות למאוחד, כולל את נכסי והתחייבויות החברה (סולו), פעולות איחוד (לרבות ביטול חלקה של החברה בחברות המאוחדות, ביטולי יתרות בין החברה (סולו) למגזרי החברה) וכן כולל ביטול נכסיה והתחייבויותיה של QAS והצגתה לפי שיטת השווי המאזני.

ב. תוצאות המגזרים

	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2025				
	גלובל ליסינג	כנפי תחזוקה	QAS	התאמות	סה"כ
			אלפי דולר		
הכנסות מהפעלה	8,131	23,174	41,893	(41,512)	31,686
הוצאות הפעלה	(2,150)	(16,415)	(36,722)	36,722	(18,565)
רווח גולמי	5,981	6,759	5,171	(4,790)	13,121
הוצאות הנהלה וכלליות	(2,141)	(1,931)	(4,463)	3,459	(5,076)
הכנסות אחרות, נטו	3,885	-	-	-	3,885
רווח מפעולות רגילות	7,725	4,828	708	(1,331)	11,930
הכנסות (הוצאות) מימון, נטו	(2,729)	1	1,307	17,870	16,449
חלק החברה ברווחי חברות המטופלות לפי שיטת השווי המאזני, נטו ממס	-	-	1,372	(34)	1,338
רווח לפני מסים על הכנסה	4,996	4,829	3,387	16,505	29,717
הטבת מס (מסים על הכנסה)	-	(22)	(711)	1,545	812
רווח לתקופה	4,996	4,807	2,676	18,050	30,529
הוצאות פחת	2,150	92	674	(602)	2,314
הוצאות ריבית בגין הלוואות ואגרות חוב	3,898	12	-	-	3,910
הכנסות ריבית בגין פקדונות בבנקים	1,554	49	820	(77)	2,346

ביאור 20 - דיווח מגזרי (המשך)

ב. תוצאות המגזרים (המשך)

	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2024				
	גלובל ליסינג	כנפי תחזוקה	QAS	התאמות	סה"כ
			אלפי דולר		
הכנסות מהפעלה	10,107	18,072	23,914	(23,534)	28,559
הוצאות הפעלה	(3,915)	(12,898)	(23,256)	23,256	(16,813)
רווח גולמי	6,192	5,174	658	(278)	11,746
הוצאות הנהלה וכלליות	(2,282)	(1,563)	(4,328)	3,554	(4,619)
הכנסות אחרות, נטו	4,021	-	-	-	4,021
רווח (הפסד) מפעולות רגילות	7,931	3,611	(3,670)	(11,324)	11,148
הכנסות (הוצאות) מימון, נטו	(1,740)	32	805	14,854	13,951
חלק החברה ברווחי חברות המטופלות לפי שיטת השווי המאזני, נטו ממס	-	-	753	(1,540)	(787)
רווח (הפסד) לפני מסים על הכנסה	6,191	3,643	(2,112)	16,590	24,312
הטבת מס (מסים על הכנסה)	-	(8)	536	(242)	286
רווח (הפסד) לתקופה	6,191	3,635	(1,576)	16,348	24,598
הוצאות פחת	3,915	75	864	(795)	4,059
הוצאות ריבית בגין הלוואות ואגרות חוב	4,956	-	-	273	5,229
הכנסות ריבית בגין פקדונות בבנקים	1,280	32	910	(430)	1,792

ביאור 20 - דיווח מגזרי (המשך)

ב. תוצאות המגזרים (המשך)

	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2023				
	גלובל ליסינג	כנפי תחזוקה	QAS	התאמות	סה"כ
	אלפי דולר				
הכנסות מהפעלה	10,073	17,391	68,306	(67,926)	27,844
הכנסות מהפעלה בין מגזריות	-	-	1,807	(1,807)	-
הוצאות הפעלה	(6,221)	(12,743)	(54,902)	54,902	(18,964)
רווח גולמי	3,852	4,648	15,211	(14,831)	8,880
הוצאות הנהלה וכלליות	(3,338)	(1,409)	(4,154)	3,573	(5,328)
הכנסות אחרות, נטו	6,737	-	66	(66)	6,737
רווח מפעולות רגילות	7,251	3,239	11,123	(11,324)	10,289
הכנסות (הוצאות) מימון, נטו	(6,275)	20	68	6,716	529
חלק החברה בהפסדי חברות המטופלות לפי שיטת השווי המאזני, נטו ממס	(4,252)	-	(1,128)	4,995	(385)
רווח (הפסד) לפני מסים על הכנסה	(3,276)	3,259	10,063	387	10,433
הטבת מס (מסים על הכנסה)	1,158	(116)	(2,330)	4,471	3,183
רווח (הפסד) לתקופה	(2,118)	3,143	7,733	4,858	13,616
הוצאות פחת	4,507	59	885	(836)	4,615
הוצאות ריבית בגין הלוואות ואגרות חוב	6,956	-	-	666	7,622
הכנסות ריבית בגין פקדונות בבנקים	858	20	376	102	1,356

ג. נכסי והתחייבויות המגזרים

	ליום 31 בדצמבר 2025				
	גלובל ליסינג	כנפי תחזוקה	QAS	התאמות	סה"כ
	אלפי דולר				
נכסים שוטפים	36,628	10,932	36,991	(11,680)	68,871
נכסים לא שוטפים	76,288	2,567	3,365	28,379	110,599
התחייבויות שוטפות	(11,543)	(5,693)	(26,962)	26,027	(18,171)
התחייבויות לא שוטפות	(36,350)	(1,527)	(2,136)	2,018	(38,978)

ביאור 20 - דיווח מגזרי (המשך)

ג. נכסי והתחייבויות המגזרים (המשך)

	ליום 31 בדצמבר 2024				
	גלובל ליסינג	כנפי תחזוקה	QAS	התאמות	סה"כ
	אלפי דולר				
נכסים שוטפים	8,778	5,953	31,594	(14,470)	31,855
נכסים לא שוטפים	114,189	400	3,162	17,808	135,559
התחייבויות שוטפות	(8,305)	(2,492)	(24,250)	23,528	(11,519)
התחייבויות לא שוטפות	(58,635)	(181)	(2,274)	2,139	(58,951)

ביאור 21 - עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים

א. מנכ"ל החברה

ערן בן מנחם מכהן כמנכ"ל החברה החל מיום 29 במרץ 2022. ביום 5 ביולי 2022 אישרה אסיפה כללית של בעלי מניות החברה (לאחר קבלת אישור וועדת הביקורת (בשבתה כוועדת התגמול של החברה) ודירקטוריון החברה), עדכון לתנאיו של מר בן מנחם בחברה עם כניסתו לתפקיד מנכ"ל החברה (קודם למינויו למנכ"ל שימש כסמנכ"ל הכספים של החברה ושל גלובל ליסינג), כאשר עיקרי תנאי כהונתו מפורטים להלן:

א. תקופת ההתקשרות והיקף המשרה - ההתקשרות הינה לתקופה בלתי קצובה, במסגרתה יכהן מר בן מנחם כמנכ"ל החברה בהיקף של משרה מלאה. כל אחד מהצדדים רשאי להביא את ההתקשרות לידי סיום בהודעה מוקדמת של 60 יום מראש לצד השני.
ב. תגמול - רכיבים קבועים - שכרו של מר בן מנחם יעודכן כך שיהיה זכאי במסגרת תפקידו כמנכ"ל למשכורת חודשית כוללת בסך של 70,000 (שבעים אלף) ש"ח ברוטו, ללא הצמדה.
ג. מענק שנתי - מר בן מנחם יהיה זכאי למענק שנתי בהתאם לקבוע במדיניות התגמול של החברה, לרבות ביחס לתקרת מענק שנתי אשר לא יעלה על סך השווה לשש (6) משכורות חודשיות של המנכ"ל. בהקשר זה יצוין כי בהתאם להחלטת ועדת הביקורת (בשבתה כוועדת התגמול) ודירקטוריון החברה, יינתן למנכ"ל מענק בגין שנת 2025 בגובה 3 משכורות.
ד. תגמול מבוסס מניות - לפרטים אודות כתבי אופציה שהוענקו למר בן מנחם ראו ביאור 17ג לעיל.
ה. תנאים סוציאליים, רכב וטלפון - בהתאם לקבוע בהסכם העסקתו, מר בן מנחם ימשיך להיות זכאי ל- 20 ימי חופשה בשנה, ניתנת לצבירה ולפדיון, וכן לימי מחלה כקבוע בדין בתשלום מלא ולדמי הבראה כמקובל בחברה. כמו כן ימשיך מר בן מנחם להיות זכאי לתנאים סוציאליים כמקובל בחברה כגון הפרשות לקרן פנסיה/ביטוח מנהלים ולקרן השתלמות. החברה מעמידה לרשות המנכ"ל רכב מקבוצה ברמה אשר ידועה כקבוצת רישוי מספר 5 ונושאת בעלויות האחזקה והשימוש בגין הרכב, למעט תשלום קנסות ולמעט תשלום המס בגין העמדת הרכב למנכ"ל, בהם יישא המנכ"ל. עלות ההטבה כאמור הינה בסך של כ-6 אלפי ש"ח לחודש. כן מעמידה החברה לשימוש המנכ"ל טלפון סלולארי ונושאת בעלויות בגין השימוש בו.
ו. שיפוי וביטוח - המנכ"ל מבוטח בביטוח אחריות נושאי משרה וכן הוענק לו כתב התחייבות לשיפוי, הכל כמקובל בחברה.
ז. שמירת סודיות וקניין רוחני; הגבלת תחרות - כן כולל הסכם העסקתו של מר בן מנחם הוראות בדבר שמירת סודיות ושמירה על קניינה הרוחני של החברה. כמו כן, כולל ההסכם הוראות בדבר אי תחרות למשך תקופת העסקתו של המנכ"ל ולמשך 12 חודשים לאחר סיומה.
ח. לאחר תאריך הדוח, ביום 5 באפריל 2026, אישר דירקטוריון החברה (לאחר קבלת אישור וועדת הביקורת והתגמול של החברה) עדכון לשכרו החודשי של מר בן מנחם לסך של 76,000 ש"ח (ברוטו) ללא הצמדה למדד, וזאת החל מיום 1 באפריל 2026. החלטה זו כפופה לאישור האסיפה הכללית של בעלי מניות החברה, ברוב מיוחד.

ב. מתן מענק ליו"ר דירקטוריון החברה, הגב' תמר בורוביץ

ביום 5 באפריל 2026, החליט דירקטוריון החברה, לאחר קבלת אישור ועדת הביקורת והתגמול של החברה ובהתאם למדיניות התגמול של החברה, להעניק לגב' בורוביץ מענק חד פעמי בהיקף של 200 אלפי ש"ח, בגין שנת 2025. החלטה זו כפופה לאישור האסיפה הכללית של בעלי מניות החברה, ברוב מיוחד.

ביאור 21 - עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)

ג. גמול דירקטורים

(1) גמול דירקטורים בחברה

בכל הנוגע לגמול דירקטורים בחברה, בימים 22 בנובמבר ו-27 בנובמבר 2023, בהתאמה, החליטו ועדת הביקורת (בשבתה כוועדת התגמול) ודירקטוריון החברה, על פי תקנות החברות (הקלות בעסקאות עם בעלי עניין), התש"ס-2000 (להלן - "תקנות ההקלות"), על חידוש ההתקשרות (כפי שהייתה בתוקף לאותו מועד) למתן גמול לדירקטורים אשר יכהנו מעת לעת בחברה, לרבות דירקטורים שהינם בעלי שליטה בחברה ו/או קרוביהם, המכהנים בחברה במועד ההחלטה וכפי שיכהנו בה מעת לעת, כדלקמן:

(א) גמול בגין השתתפות בישיבות דירקטוריון החברה ו/או ועדה מועדותיו בגובה "הסכום הקבוע" המשולם לדירקטור חיצוני, בהתאם לקבוע בתוספת השלישית בתקנות החברות (כללים בדבר גמול והוצאות לדירקטור חיצוני), התש"ס-2000 (כפי שהן מתעדכנות מעת לעת) (להלן בביאור זה - "תקנות הגמול"), לפי הדרגה שבה תהא החברה מסווגת, כפי שיהיו מעת לעת, לרבות בגין השתתפות בישיבה באמצעי תקשורת (ישיבה טלפונית) והחלטה בלא התכנסות בפועל (החלטה בכתב);

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

(ג) התשלום יבוצע באופן רבעוני.

הגמול המשולם לדירקטורים חיצוניים ודירקטורים בלתי תלויים המכהנים בחברה הינו בהתאם לתקנות הגמול ולפיכך לדירקטורים אלו משולם גמול כאמור בדומה לזה המשולם ליתר הדירקטורים בחברה כאמור לעיל.

יצוין כי בהתאם לקביעת דירקטוריון החברה משנת 2012, ההון העצמי של החברה לצורך חישוב הגמול אשר משולם לדירקטורים בחברה (לרבות דירקטורים חיצוניים ובלתי תלויים) החל משנת 2012, הינו ההון העצמי של החברה בניכוי זכויות מיעוט. בשנת הדו"ח, דרגת החברה לפי תקנות הגמול הייתה דרגה ג'.

(2) גמול דירקטורים בגלובל ליסינג

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

ביום 11 בנובמבר 2025 החליטו ועדת הביקורת של גלובל ליסינג (בשבתה כוועדת התגמול) ודירקטוריון גלובל ליסינג על אישור ההתקשרות למתן גמול לדירקטורים אשר יכהנו בגלובל ליסינג מעת לעת, לרבות דירקטורים שהינם בעלי שליטה בגלובל ליסינג ו/או קרוביהם, המכהנים בחברה במועד ההחלטה וכפי שיכהנו בה מעת לעת (להוציא דירקטורים חיצוניים ובלתי תלויים ששכרם נקבע בנפרד על פי תקנות החברות (כללים בדבר גמול והוצאות לדירקטור חיצוני), התש"ס-2000 ("תקנות הגמול")), לתקופה של שלוש שנים שתחילתה ביום 6 ביולי 2025, כדלקמן:
(א) גמול בגין השתתפות בישיבות דירקטוריון גלובל ליסינג ו/או ועדה מועדותיו בגובה "הסכום הקבוע" בהתאם לקבוע בתוספת השלישית בתקנות הגמול (כפי שהן מתעדכנות מעת לעת), לפי הדרגה שבה תהא גלובל ליסינג מסווגת, כפי שיהיו מעת לעת, לרבות בגין השתתפות בישיבה באמצעי תקשורת (ישיבה טלפונית) והחלטה בלא התכנסות בפועל (החלטה בכתב);
(ב) גמול שנתי בגובה "הסכום הקבוע" בהתאם לקבוע בתוספת השנייה לתקנות הגמול, לפי הדרגה שבה תהא גלובל ליסינג מסווגת, כפי שיהיו מעת לעת;
(ג) התשלום יבוצע באופן רבעוני.
נכון למועד ההחלטה, דרגת גלובל ליסינג בהתאם לתקנות הגמול הינה דרגה ג'.

<u>התקשרות בהסכם עם יו"ר דירקטוריון גלובל ליסינג - מר נמרוד בורוביץ</u>

ביום 21 בנובמבר 2024 החליט דירקטוריון גלובל ליסינג למנות את רו"ח נמרוד בורוביץ (להלן בביאור 21ג(2) זה - "נמרוד") כיושב ראש דירקטוריון גלובל ליסינג החל ממועד כינוס האסיפה השנתית והמיוחדת שזימנה גלובל ליסינג ליום 29 בדצמבר 2024, והחל מהמועד האמור מכהן נמרוד בתפקיד זה.

ביאור 21 - עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)

ג. גמול דירקטורים (המשך)

(2) גמול דירקטורים בגלובל ליסינג (המשך)

התקשרות בהסכם עם יו"ר דירקטוריון גלובל ליסינג - מר נמרוד בורוביץ (המשך)

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

בכל הנוגע להתקשרות, תקופת ההסכם ותנאי התגמול, יעניק נמרוד לגלובל ליסינג שירותי יו"ר דירקטוריון, בהיקף המקביל להיקף משרה של כ-50%. ההתקשרות תבוצע באמצעות חברת בי אמ ג'י (בורוביץ מוזס גרופ) בע"מ ("BMG") (החברה באמצעותה מחזיק מר דוד בורוביץ, מבעלי השליטה בחברה במניותיו בחברה), בדרך של הסכם למתן שירותי ניהול (ולא כהסכם עבודה), וכנגד הפקת חשבוניות מצד BMG בגין השירותים, כאשר נמרוד, המכהן כדירקטור בה, יהיה נותן השירותים הבלעדי לחברה בשם BMG, והוא יהיה זכאי לקבל מ- BMG את מלוא התמורה שתשולם בגין השירותים שהוא ייתן לגלובל ליסינג כיו"ר דירקטוריון (להלן בביאור 21ג(2) זה - "הסכם השירותים" ו"שירותי הניהול", בהתאמה). הסכם השירותים הינו לתקופה בלתי קצובה שתחילתה במועד המינוי, והינה בתוקף עד למועד בו יחדל נמרוד לכהן כיו"ר הדירקטוריון של גלובל ליסינג, מכל סיבה שהיא וטעונה, ככל שהדבר יידרש בהתאם להוראות חוק החברות, התנ"שט-1999, אישור אחת לשלוש שנים. למרות האמור, לכל אחד מבין נמרוד וגלובל ליסינג זכות לסיים את הסכם השירותים ולהפסיק את ההתקשרות בהודעה מוקדמת בת 45 ימים.

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

בהתאם להסכם הניהול שבין החברה לבין גלובל ליסינג, מכוחו מעניקה החברה שירותי ניהול לגלובל ליסינג (ראו בביאור 21ד להלן), השירותים שנקבעו בהסכם הניהול כוללים שירותי יו"ר דירקטוריון ובהתאם תופחת התמורה אשר תשולם על ידי גלובל ליסינג לנמרוד לפי הסכם השירותים, מהתמורה אשר תשולם על ידי גלובל ליסינג לחברה על פי הסכם הניהול.

ד. הסכם למתן שירותי ניהול לגלובל ליסינג

בין גלובל ליסינג לחברה הסכם הניהול מכוחו מעניקה החברה לגלובל ליסינג שירותי ניהול. במסגרת הסכם הניהול נקבע, כי החברה תספק לגלובל ליסינג את השירותים הבאים: (א) שירותי הנהלה בישראל לרבות שירותי מנכ"ל; (ב) שירותי שיווק, מסחר, בחינת הצעות מסחריות, פיתוח עסקים, ניהול מו"מ בהסכמי חכירה, מכירה רכישה ומימון של מטוסים; (ג) ניהול כספי והנהלת חשבונות; (ד) חשבות ועריכת דוחות כספיים; (ה) ייעוץ משפטי פנימי ומזכירות חברה; (ו) שירותי משרד ואחזקת משרד (לרבות מזכירות, מערכות מידע, תקשורת ואינטרנט); (ז) שכירות משרדים ועמדות חניה, לרבות דמי אחזקה וארנונה, חשמל, מיזוג אויר וניקיון.
כן יצוין כי במסגרת הארכת התקשרות שבוצעה בשנת 2020 נוספה הבהרה בנושא עלויות רכישת כיסוי ביטוחי לאחריות נושאי המשרה בגלובל ליסינג כדלקמן: החברה תפעל לכלול את נושאי המשרה בגלובל ליסינג בפוליסת הביטוח הקבוצתית של החברה לדירקטורים ונושאי משרה ללא חיוב גלובל ליסינג בפרמיה. כן נקבע כי במידה והחברה תודיע לגלובל ליסינג, מכל סיבה שהיא, כי גלובל ליסינג לא תיכלל בפוליסת הביטוח הקבוצתית של החברה לביטוח אחריות נושאי משרה, אזי עלויות רכישת הביטוח שישולמו ע"י גלובל ליסינג בגין רכישה עצמאית של כיסוי לנושאי המשרה שלה בהיקף הביטוח שהיה קיים בתקופת הפוליסה הקבוצתית האחרונה, יופחתו מסכום דמי הניהול. מובהר כי אם גלובל ליסינג תבחר לרכוש כיסוי ביטוחי נוסף מעבר להיקף הכיסוי הביטוחי כאמור, תשולם עלות הכיסוי הביטוחי הנוסף כאמור ע"י גלובל ליסינג ועל חשבונה.

ביאור 21 - עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)

ד. הסכם למתן שירותי ניהול לגלובל ליסינג (המשך)

הסכם הניהול עם גלובל ליסינג הוארך בפעם האחרונה בחודש אוקטובר 2023 (לאחר קבלת אישור וועדת הביקורת ודירקטוריון החברה), לתקופה של שלוש שנים נוספות החל מיום 1 בנובמבר 2023, כאשר הארכה זו אושרה גם על ידי האורגנים המוסמכים של גלובל ליסינג. הארכת הסכם הניהול כפי שאושרה על ידי האורגנים המוסמכים של הצדדים הינה בתנאים הקיימים של הסכם הניהול כפי שהיה בתוקף עד לאותו מועד, כאשר בכל הנוגע לתמורה מכוח הסכם הניהול, הוסכם כי התמורה בגין שירותי הניהול תופחת לסך של 375 אלף דולר ברבעון בתוספת מע"מ כדין (1.5 מיליון דולר שנתי בתוספת מע"מ כדין). לבקשת החברה, ככל והחברה תגדיל באופן משמעותי את שווי המטוסים במאזנה, יקיימו הצדדים דיון נוסף באשר לצורך בעדכון התמורה, הכל בכפוף לקבלת אישורי האורגנים המוסמכים במועד הרלוונטי.

יצוין כי בהתאם לתנאי הסכם הניהול לכל צד עומדת הזכות לבטל את ההסכם מכל סיבה שהיא בהודעה מוקדמת של 6 חודשים.

כן יצוין כי דמי הניהול אינם כוללים הוצאות ישירות סבירות ואשר אינן מוגבלות בסכום של אש"ל, נסיעה לחו"ל ושהיה בחו"ל של עובדי החברה במסגרת מתן שירותי הניהול. כמו כן, בהתאם להסכם הניהול, ככל שישולם גמול לדירקטורים שיכהנו בגלובל ליסינג, לרבות לדירקטורים שהינם בעלי שליטה בגלובל ליסינג ו/או נושאי משרה בחברה, הוא יהיה בנוסף לדמי הניהול. בעניין זה ראו בסעיף ג' לעיל, בדבר החלטת האסיפה הכללית לתשלום גמול לדירקטורים בגלובל ליסינג.
להתקשרות גלובל ליסינג עם יו"ר דירקטוריון גלובל ליסינג בהסכם יו"ר, ראו בביאור 21ג לעיל.

ה. ביטוח ושיפוי דירקטורים ונושאי משרה

(1) <u>ביטוח דירקטורים ונושאי משרה</u>

דירקטורים ונושאי המשרה בקבוצת כנפיים (החברה וחברות הבנות שלה), לרבות דירקטורים ונושאי משרה הנחשבים בעלי שליטה בחברה, מבוטחים בביטוח אחריות דירקטורים ונושאי משרה במסגרת כיסוי ביטוח קבוצתי שנערך על ידי כנפיים.

(2) <u>רכישת תקופת גילוי מוארכת מכוח הפוליסה שהסתיימה ביום 31 ביולי 2020</u>

בחודש מאי 2020 אישרו ועדת הביקורת ותגמול ודירקטוריון החברה, בהתאמה, מימוש האופציה שהייתה קבועה בפוליסת הביטוח שהייתה בתוקף באותו מועד ואשר אפשרה רכישת כיסוי ביטוחי בגין תקופת גילוי מוארכת בת שבע שנים (Run-Off) שתחילתה ביום 1 באוגוסט 2020 וסיומה ביום 31 ביולי 2027 (להלן: "רכישת כיסוי תקופת הגילוי" ו"כיסוי ה-Run-Off", בהתאמה). אישור דומה ניתן על ידי ועדת הביקורת ותגמול ודירקטוריון אל על, בקשר עם רכישת כיסוי תקופת הגילוי ביחס לרובד הביטוח הראשון (כהגדרתו להלן).
פוליסה זו, מכוחו נרכש כיסוי ה-Run-Off, נערכה על-ידי חברת מנורה מבטחים בע"מ והייתה בתוקף לתקופה של שנים עשר (12) חודשים שהסתיימה ביום 31 ביולי 2020, וכללה שני רבדים: (1) רובד ביטוח ראשון - רובד הכולל כיסוי לדירקטורים ונושאי המכהנים בחברה ובחברות בנות ו/או מטעמה ומטעם החברות הבנות בחברות קשורות שלה, לרבות לנושאי המשרה באל על (לפי הסכם עם אל על בקשר להשתתפותה בדמי הביטוח בגין כך) ולדירקטורים ונושאי משרה הנחשבים בעלי שליטה בחברה. פוליסת רובד זה כללה גבול אחריות של 100 מיליון דולר למקרה ובסה"כ לתקופה ובנוסף זכאות לתשלום הוצאות הגנה משפטית סבירות בהתאם לחוק חוזה ביטוח, תשמ"א - 1981 (להלן: "חוק חוזה ביטוח"); (2) רובד ביטוח נוסף - בגבול אחריות של 20 מיליון דולר למקרה ובסה"כ לתקופה ובתוספת זכאות לתשלום הוצאות הגנה משפטית סבירות בהתאם לחוק חוזה ביטוח, הכל מעל פוליסת רובד הביטוח הראשון.

פוליסת רובד הביטוח הנוסף הייתה בקשר לאחריות דירקטורים ונושאי משרה בחברה, בחברות הבנות (להוציא אל על וחברות המוחזקות על ידה, אשר כלולות ברובד הביטוח הראשון לעיל) ובחברות הקשורות של החברה (לרבות דירקטורים ונושאי משרה הנמנים על בעלי השליטה או מי מטעמם).

כמו כן נקבעה בפוליסה האמורה כי ההשתתפות העצמית לחברה הינה בין 10 ל-75 אלפי דולר (בהתאם לסוג ומהות התביעה), ואין השתתפות עצמית לדירקטורים ונושאי משרה.

עם רכישת כיסוי תקופת הגילוי, הכיסוי הביטוחי יחול, הן ביחס לרובד הביטוח הראשון והן ביחס לרובד הביטוח הנוסף, על אחריות בגין הפעילות עד ליום 31.7.2020.

ביאור 21 - עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)

ה. ביטוח ושיפוי דירקטורים ונושאי משרה (המשך)

(3) הפוליסה הנוכחית

בנוסף על האמור לעיל, ובהמשך לרכישה, על בסיס שנתי, של פוליסת ביטוח שוטפת, ביום 24 ביולי 2025 אישרה וועדת הביקורת והתגמול של החברה, בהתאם להוראות תקנה 1ב1 לתקנות החברות (הקלות בעסקאות עם בעלי עניין), התש"ס-2000 ("תקנות ההקלות"), את חידוש התקשרות החברה בפוליסה לביטוח אחריות דירקטורים ונושאי משרה, בקשר עם כהונתם בחברה ובחברות בנות ו/או מטעם החברה ומטעם החברות הבנות בחברות קשורות שלה, ולרבות וכולל דירקטורים הנחשבים בעלי שליטה בחברה או קרוביהם, לתקופה שתחילתה ביום 1.8.2025 וסיומה ביום 31.7.2026, בהתאם למפורט להלן:

א. חידוש ההתקשרות הינה עם עם המבטח הישראלי עמו התקשרה החברה לקבלת הפוליסה השוטפת שהייתה קיימת עד לתום יולי 2025, לקבלת פוליסת ביטוח בגבול אחריות של שלושים (30) מיליון דולר ארה"ב למקרה ולתקופת הביטוח, בתוספת הוצאות הגנה משפטיות סבירות בהתאם לחוק חוזה ביטוח, תשמ"א - 1981 ("חוק חוזה ביטוח").

ב. הפוליסה תחול על אירועים, מעשים או מחדלים שאירעו החל מיום 1.8.2020 ועד לתום תקופת הפוליסה. כאמור בביאור 21ד(2) לעיל, בחודש יוני 2020 הופעלה האופציה לרכישת תקופת גילוי מוארכת (Run-Off) מכוח הפוליסה שנסתיימה ביום 31.7.2020 כאמור לעיל, מכוחה נרכש כיסוי ביטוחי בגין תקופת גילוי מוארכת בת שבע שנים (פוליסת Run-Off) שתחילתה ביום 1.8.2020 וסיומה ביום 31.7.2027, בתנאים ובכיסוי בהתאם לאמור בפוליסה האמורה, המהווה כיסוי לתביעות שיוגשו, אם יוגשו, בתקופה של שבע (7) שנים מיום 1.8.2020, בגין פעילות העבר שבוצעה עד ליום 31.7.2020.

ג. הפרמיה השנתית וגובה ההשתתפות העצמית לחברה עומדים בתנאי מדיניות התגמול של החברה. אין השתתפות עצמית לדירקטורים ונושאי משרה.

ד. הפוליסה מכסה את חבות המבוטח בגין תביעות שתוגשנה בישראל וגם מחוץ לגבולות מדינת ישראל, בכל העולם, לרבות ארה"ב וקנדה.

ה. הפוליסה מורחבת לכסות תביעות כנגד החברות הנכללות בכיסוי (להבדיל מתביעות כנגד נושאי המשרה בהן) שעניינן הפרה של דיני ניירות ערך בקשר עם ניירות הערך של אותן החברות הנסחרים בבורסה לניירות ערך בתל אביב (Entity Coverage for Securities Claims). להרחבה זו נקבעו סדרי תשלום של תגמולי ביטוח, ככל שיגיעו כאלה, לפיהם זכותם של נושאי המשרה לקבלת שיפוי מהמבטחים קודמת לזכותה של החברה הרלוונטית.

ו. נימוקי וועדת הביקורת והתגמול לאישור ההתקשרות:

1. התקשרות בפוליסות ביטוח הינה לטובת החברה מאחר ויש בה כדי לאפשר לדירקטורים ולנושאי המשרה למלא את תפקידם כראוי, בהתחשב בסיכונים הכרוכים בתפקידם ובאחריות המוטלת על-פי דין על דירקטורים ונושאי המשרה.
2. בעצם רכישת פוליסות הביטוח יש בכדי להפחית מחובת השיפוי של החברה כלפי הדירקטורים ונושאי המשרה בהתאם לכתבי השיפוי שניתנו לדירקטורים ולנושאי המשרה על-ידי החברה.
3. בכפוף להסדר קדימות, פוליסות הביטוח מעניקות גם כיסוי ביטוחי לחברה עצמה (במובחן מנושאי המשרה בה) בגין תביעות שעניינן הפרה של דיני ניירות ערך וכך מקטינה את סיכון החברה בתחום זה.
4. התקשרויות בפוליסות ביטוח אחריות נושאי משרה הינן התקשרויות מקובלות לגבי חברות ציבוריות בישראל.
5. תנאי ההתקשרות הינם זהים לכל נושאי המשרה בחברה, לרבות נושאי המשרה מקרב בעלי השליטה כפי שהיו וכפי שיהיו מעת לעת.
6. ההתקשרות בפוליסת הביטוח נעשית בתנאי שוק (לרבות ביחס לפרמיה השנתית וההשתתפות העצמית), וזאת בהתאם לחוות דעת של יועצי הביטוח של החברה; הינה בהתאם לקבוע במדיניות התגמול הקיימת של החברה; ואין בה כדי להשפיע באופן מהותי על רווחיות החברה, רכושה או התחייבויותיה. כמו כן, עלות הפרמיה השנתית אינה מהותית לחברה.

ביאור 21 - עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)

ה. ביטוח ושיפוי דירקטורים ונושאי משרה (המשך)

(4) כתבי שיפוי - כנפיים

ביום 29 בדצמבר 2016 אישרה אסיפת בעלי המניות של החברה כתבי שיפוי מעודכנים שהוענקו ו/או יוענקו לדירקטורים ונושאי משרה של החברה (המכהנים כיום או שיכהנו בעתיד), לרבות דירקטורים שהינם בעלי שליטה בחברה. לפי כתב השיפוי, לא יעלה השיפוי על סך ששווה ל-25% מההון העצמי של החברה לפי הדוחות הכספיים המאוחדים המבוקרים או הסקורים האחרונים אשר היו ידועים במועד תשלום השיפוי בפועל.

בהמשך לכך, ביום 26 בדצמבר 2019 אישרה אסיפת בעלי המניות של החברה, לאחר קבלת אישור ועדת הביקורת (בשבתה כועדת התגמול של החברה) ודירקטוריון החברה, את הארכת מתן כתבי השיפוי כאמור לעיל לדירקטורים ונושאי המשרה בחברה (המכהנים כיום או שיכהנו בעתיד), לרבות לדירקטורים ונושאי המשרה שהינם בעלי שליטה בחברה או קרוביהם, למשך תקופה של שלוש (3) שנים שתחילתה ביום 29 בדצמבר 2019.

ביום 21 בנובמבר 2022 אישר דירקטוריון החברה (לאחר קבלת אישור ועדת הביקורת (בשבתה כועדת התגמול של החברה)) את הארכת מתן כתבי השיפוי לדירקטורים ונושאי המשרה בחברה (המכהנים כיום או שיכהנו בעתיד), לרבות לדירקטורים ונושאי המשרה שהינם בעלי שליטה בחברה או קרוביהם, למשך תקופה של שלוש (3) שנים שתחילתה ביום 29 בדצמבר 2022. הנ"ל אושר לאחר מכן על ידי אסיפת בעלי המניות של החברה אשר התכנסה ביום 27 בדצמבר 2022.

ביום 27 בנובמבר 2025 אישר דירקטוריון החברה (לאחר קבלת אישור ועדת הביקורת (בשבתה כועדת התגמול של החברה)) את הארכת מתן כתבי השיפוי לדירקטורים ונושאי המשרה בחברה (המכהנים כיום או שיכהנו בעתיד), לרבות לדירקטורים ונושאי המשרה שהינם בעלי שליטה בחברה או קרוביהם, כאשר הובהר כי ביחס למי שהנם בעלי שליטה בחברה וקרוביהם, תקופת תוקפו של כתב השיפוי תהיה כפופה להוראות סעיף 275(א1) לחוק החברות. הנ"ל אושר לאחר מכן על ידי אסיפת בעלי המניות של החברה אשר התכנסה ביום 1 ינואר 2026.

(5) כתבי שיפוי - גלובל ליסינג

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

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

ו. הסכם שירותים עם מר שלמה חנאל בקשר עם מתן שירותי יו"ר לכנפי תחזוקה

ביום 27 בנובמבר 2025 החליט דירקטוריון החברה, לאחר קבלת אישור וועדת הביקורת והתגמול של החברה בישיבתה מיום 23 בנובמבר 2025, לאשר התקשרות עם מר שלמה חנאל (לשעבר יו"ר דירקטוריון החברה וגלובל ליסינג) וכיום דירקטור בחברה ובגלובל ליסינג, למתן שירותים בתפקיד יו"ר דירקטוריון כנפי תחזוקה. להלן תנאי ההתקשרות: (א) מועד תחילת השירותים - 1.7.2025; (ב) תקופה - ללא הגבלה, כאשר לכל אחד מבין החברה ומר חנאל הזכות לסיים את מתן השירותים בהודעה מוקדמת של 30 יום; (ג) תגמול - סך של 8,500 ש"ח לחודש, בתוספת מע"מ כדין. השירותים יינתנו במעמד של קבלן עצמאי, במסגרת מתן שירותים (ולא כעובד), באמצעות ש. חנאל בע"מ (חברה בבעלותו המלאה של מר חנאל). מר חנאל יהא נותן השירותים הבלעדי מטעם ש. חנאל בע"מ. הנ"ל אושר לאחר מכן על ידי אסיפת בעלי המניות של החברה אשר התכנסה ביום 1 ינואר 2026.

ביאור 21 - עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)

ז. דמי ניהול מכנפי תחזוקה

כנפי תחזוקה משלמת לחברה דמי ניהול בסך של 400,000 ש"ח לרבעון בגין שירותי ניהול.

ח. דמי ניהול מאלבטרוס

אלבטרוס משלמת לחברה דמי ניהול בסך של 200,000 ש"ח לרבעון בגין שירותי ניהול, וזאת החל מהרבעון הרביעי לשנת 2025.

ט. דמי ניהול מ-QAS

QAS משלמת לחברה דמי ניהול בסך של 30,000 דולר לחודש בגין שירותי ניהול וכן 5,000 דולר לרבעון בגין גמול לדירקטורים המכהנים ב-QAS מטעם החברה.

י. רכישת כרטיסי טיסה ושירותי תיירות מצדדים קשורים

בחודש נובמבר 2024 קבעה וועדת הביקורת של החברה אמות מידה לסיווג התקשרויות עתידיות של החברה ו/או כנפי תחזוקה לרכישת כרטיסי טיסה ושירותי תיירות מלוקה תיירות בע"מ, חברה פרטית אשר כיום מוחזקת בחלקים שווים על ידי נמרוד בורוביץ, סגן יו"ר הדירקטוריון ובנו של דוד בורוביץ ז"ל (עד פטירתו מבעלי השליטה בחברה, ובעלה של הגב' תמר מוזס בורוביץ), ויריב מוזס בורוביץ, בנם של דוד בורוביץ ז"ל ותמר מוזס בורוביץ (להלן בביאור זה - "לוקה תיירות"), כאשר עסקאות אשר יעמדו בכל התנאים הבאים יסווגו כעסקאות שאינן חריגות והן ייחשבו כחלק מעסקת מסגרת בעניין זה ולא יידרש אישור פרטני בכל עת לכל התקשרות: (א) ההיקף הכולל של רכישת השירותים מלוקה תיירות לא יעלה על 20 אלפי דולר לשנה; (ב) קודם להתקשרות תבוצע בדיקה תחרותית על ידי החברה באשר לתנאים המוצעים, הן באופן עצמאי והן אל מול נותני שירותים, סוכנויות וספקים דומים, כדי לראות שהתנאים המוצעים על ידי לוקה לכל הפחות שווים לתנאים של האחרים, כשמשקללים את התנאים המוצעים ומרכיבי החבילות וסוג המוצר.

בהמשך לאמור בביאור לעיל, לעניין קביעת וועדת הביקורת של החברה אמות מידה לסיווג התקשרויות לרכישת כרטיסי טיסה ושירותי תיירות מלוקה תיירות, בחודש נובמבר 2025 רכשה החברה כרטיסי טיסה ושירותי תיירות מלוקה תיירות בהיקף של כ-19 אלפי דולר, כאשר רכישה זו הינה בהתאם לתנאים שנקבעו וכחלק מעסקת המסגרת בעניין זה. רכישה זו אושרה גם על ידי דירקטוריון החברה, בהתאם להוראות סעיפים 270(1) ו-271 לחוק החברות.

כמו כן, בחודשים יוני ויולי 2025, בהתאמה, בוצעו שתי התקשרויות של כנפי תחזוקה עם חברת מומנטס תיירות בע"מ (אשר הינה חברה בת של לוקה תיירות), לרכישת חבילות להשתלמות לעובדים כנפי תחזוקה שהתקיימה בחודשים האמורים. היקף ההתקשרויות (יחדיו) הסתכם לסך של כ-600 אלפי ש"ח. התקשרויות אלו אושרו על ידי דירקטוריון החברה לאחר שסווגו על ידי ועדת הביקורת כעסקאות לא חריגות.

לאחר תאריך הדוח, ביום 5 באפריל 2026, אישר דירקטוריון החברה (לאחר קבלת אישור וועדת הביקורת, אשר סיווגה העסקה כלא חריגה), רכישה נקודתית של שובר לרכישת כרטיסי טיסה מלוקה תיירות, בסך של 5 אלפי דולר.

יא. שכירת משרדים מהגב' תמר מוזס בורוביץ

ביום 9 בפברואר 2023 אישר דירקטוריון החברה את התקשרות החברה עם חברה בבעלותה של בעלת השליטה, הגב' תמר מוזס בורוביץ, לשכירת משרדים בנכס בבעלותה, לאור סיום תוקפו של הסכם השכירות של החברה במשרדה הרשום דאז. בהתאם לתנאי ההתקשרות, שכרה החברה מהגב' תמר מוזס בורוביץ משרדים בשטח של כ-300 מ"ר, לתקופה של חמש שנים החל מיום 1 באפריל 2023, כאשר לחברה תינתן אופציה, לשיקול דעת החברה, להארכת תקופת השכירות בחמש שנים נוספות, כאשר מחיר השכירות יעודכן למחיר השווה לדמי השכירות במועד סיום תקופת השכירות המקורית, בתוספת של 10%. דמי השכירות בהתאם להתקשרות הינם בסך של 55 ש"ח למ"ר, צמוד מדד, כאשר בנוסף תישא החברה בתשלום עבור חניות, תשלום עבור שירותי ניהול לרבות ניקיון ועלויות נוספות של מיזוג. עלות שכירת המשרד על ידי החברה, ללא ארנונה וחשמל, הסתכמה לסך של כ-385 אלפי ש"ח בשנת 2025 (כ-32 אלפי ש"ח לחודש) וכ-355 אלפי ש"ח בשנת 2024 (כ-30 אלפי ש"ח לחודש). התקשרות זו סווגה על ידי ועדת הביקורת כעסקה לא חריגה.

ביאור 21 - עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)

יב. תגמול אנשי מפתח ניהוליים בחברה

	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
	2025	2024	2023
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
הטבות לזמן קצר	1,474	1,226	1,070
הטבות לאחר סיום העסקה	68	61	60
תשלום מבוסס מניות	67	121	218
	1,609	1,408	1,348

יג. הטבות שניתנו לבעלי עניין

	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
	2025	2024	2023
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
גמול דירקטורים (*)	479 (**)	447	392
מספר האנשים אליהם מתייחסת ההטבה	9	10	9

(*) כולל גמול בגין שירותי יו"ר דירקטוריון גלובל ליסינג החל מיום 1 בנובמבר 2012, כאמור בביאור 21ג(2).

(**) סכום זה אינו כולל מענק עבור יו"ר דירקטוריון החברה, כאמור בביאור 21ב לעיל.

	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
	2025	2024	2023
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
בעלי עניין / צדדים קשורים			
הכנסות מבעלי עניין וצדדים קשורים:	380	380	620
הוצאות הנהלה וכלליות:	1,271	1,103	1,055

יד. יתרות עם בעלי עניין וצדדים קשורים

	ליום 31 בדצמבר	
	2025	2024
	אלפי דולר	אלפי דולר
בעלי עניין/ צדדים קשורים אחרים		
במסגרת הנכסים הלא שוטפים -		
חברות כלולות:		
השקעה בחברות כלולות	6,004	4,117
במסגרת ההתחייבויות השוטפות -		
זכאים ויתרות זכות:		
צד קשור	109	93
הטבות לעובדים:		
בעל עניין	140	134

ביאור 22 - אירועים מהותיים לאחר תאריך הדוח

א. לפרטים בדבר החלטת דירקטוריון החברה, מיום 5 באפריל 2026, בדבר חלוקת דיבידנד ראו ביאור 17ב(3) לעיל.

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

ג. לפרטים בדבר נטילת מימון מבנק ישראלי על ידי גלובל ליסינג בקשר עם רכישת מטוס מסוג בואינג 800-737 עם הסכם החכרתו (כאמור בסעיף 20א לעיל) ראו ביאור 12ג(5)) לעיל.

ד. הסכם התקשרות גלובל ליסינג בהסכם השקעה מהותית

ביום 29 במרץ, 2026, נחתם בין גלובל ליסינג ובין חברה בשליטת משפחת שמלצר (להלן בביאור 22ד זה - "המשקיעה"), הסכם השקעה במסגרתו, בכפוף להתקיימות התנאים המתלים שנקבעו בו כמפורט בסעיף (1) להלן, תוקצינה למשקיעה מניות רגילות של גלובל ליסינג, אשר תהווינה, לאחר הקצאתן, 40.11% מהון המניות הרגילות של גלובל ליסינג ומזכויות ההצבעה בה (להלן בביאור 22ד זה -"המניות המוקצות"), וזאת בתמורה לסך של כ-40.37 מיליון דולר ארה"ב, המשקף לגלובל ליסינג שווי (לפני הכסף) של כ-60.28 מיליון דולר השווה להון העצמי של גלובל ליסינג לפי הדוחות הכספיים ליום 30 בספטמבר 2025 (להלן בביאור 22ד זה -"הסכם ההשקעה" ו"העסקה", בהתאמה). בד בבד עם השלמת העסקה (ככל ותושלם) ייכנס לתוקפו הסכם בעלי מניות בגלובל ליסינג שנחתם בין החברה והמשקיעה, המסדיר היחסים ביניהן כבעלי מניות בגלובל ליסינג ביום שאחרי השלמת העסקה, שעקרונותיו מפורטים בסעיף (2) להלן:

(1) עיקרי הסכם ההשקעה:

(א) על פי הסכם ההשקעה, בכפוף להתקיימות התנאים המתלים, המניות המוקצות תוקצינה למשקיעה על ידי גלובל ליסינג כנגד תשלום מלוא התמורה בגינן במזומן במועד ההשלמה. כמות המניות המוקצות הנה זהה לכמות המניות המוחזקות כיום על ידי החברה, בעלת השליטה בגלובל ליסינג, כך שלאחר השלמת העסקה תחזיק כל אחת מהן (המשקיעה מחד והחברה מאידך) בשיעור 40.11% מהון המניות המונפק של גלובל ליסינג וזכויות ההצבעה בה, ויתר בעלי מניות גלובל ליסינג יחזיקו ביתרת 19.78% מהון מניותיה וזכויות ההצבעה בה. כתוצאה מכך, לאחר השלמת העסקה החברה והמשקיעה תהיינה בעלות השליטה במשותף בגלובל ליסינג והסכם בעלי המניות בגלובל ליסינג (כאמור בסעיף (2) להלן) ייכנס לתוקפו.

(ב) העסקה מבוצעת על בסיס מצגים מסוימים של גלובל ליסינג, אך עם השלמת העסקה, זכות המשקיעה לשיפוי מגלובל ליסינג הוגבלה (למעט בקשר עם מצגים יסודיים בעניין הקצאת המניות המוקצות למשקיעה ובמקרה של תרמית) לשיפוי בגין עילות מצומצמות אשר העיקרית בהן היא הפרת המצג אודות נאותות הדוחות הכספיים של גלובל ליסינג, אשר תקרת השיפוי בגינה הנה בסך 7 מיליון דולר ארה"ב (לפני גילום), תקופת ההתיישנות בגינה הנה 24 חודשים ממועד ההשלמה, וזכאות השיפוי על פיה הינה רק בהפרה שכתוצאה ממנה בוצעה הצגה מחדש (restatement) של הדוחות הכספיים של גלובל ליסינג ליום 30 בספטמבר 2025 הכרוכה בהפחתת ההון העצמי הקבוע בדוחות האמורים.

(ג) כן נקבעו בהסכם ההשקעה הוראות מקובלות נוספות, לרבות לעניין המשך ניהול גלובל ליסינג במהלך העסקים הרגיל בתקופה שממועד החתימה על ההסכם ועד מועד השלמתו, כאשר בתקופת הביניים האמורה תמשיך לחול התחייבות גלובל ליסינג לבלעדיות בקשר לעסקה (No shop).

ביאור 22 - אירועים מהותיים לאחר תאריך הדוח (המשך)

ד. הסכם התקשרות גלובל ליסינג בהסכם השקעה מהותית (המשך)

(2) עיקרי הסכם בעלי המניות בגלובל ליסינג:

כאמור לעיל, בד בבד עם השלמת העסקה ייכנס לתוקפו הסכם בעלי מניות בגלובל ליסינג שנחתם בין כנפיים והמשקיעה (להלן בביאור 22ד זה - "הצדדים"), המסדיר היחסים ביניהן כבעלי מניות בגלובל ליסינג, שעקרונותיו מפורטים להלן.

(א) הרכב דירקטוריון גלובל ליסינג והצבעות באסיפות כלליות - כל עוד לא חל "אירוע ירידה משליטה שווה", קרי: מכירת מניות גלובל ליסינג על ידי מי מהצדדים באופן שכתוצאה ממנה ייווצר פער העולה על 25% בשיעור ההחזקות שבין הצדדים (מבלי להביא בחשבון מניות שייכרשו לאחר מועד ההשלמה), הצדדים יפעילו את זכויותיהם כבעלי מניות בגלובל ליסינג על מנת שיחולו העקרונות הבאים: (1) בדירקטוריון גלובל ליסינג יכהנו עשרה (10) דירקטורים רגילים שאינם דירקטורים חיצוניים כאשר מתוכם חמישה (5) יוצעו על ידי החברה, ובהם מר נמרוד בורוביץ אשר ימשיך לכהן כיו"ר הדירקטוריון ללא שינוי בתנאי התגמול שלו, וחמישה (5) יוצעו על ידי המשקיעה; (2) החל ממועד סיום תקופת כהונתם הנוכחית של שני הדירקטורים החיצוניים המכהנים כיום בגלובל ליסינג או אחד מהם, כל אחד מבין החברה והמשקיעה יהיה זכאי להציע מועמד לכהונה כדירקטור חיצוני והצד השני יתמוך באסיפה הכללית בהצבעה זו; (3) טרם כל אסיפה כללית של גלובל ליסינג, יקיימו הצדדים ישיבה מקדימה על מנת להגיע לאופן הצבעה אחיד, ובמקרה שלא תושג הסכמה שכזו שני הצדדים יצביעו נגד הצעת ההחלטה המובאת לאישור האסיפה; (4) בכל ועדת דירקטוריון (לרבות בוועדת כספים חדשה שתוקם בחברה) יכהנו מספר שווה של דירקטורים שמונו בהמלצת כל אחד מהצדדים.

(ב) כן הסכימו החברה והמשקיעה כי במקרה של אירוע ירידה משליטה שווה, ימשיך הסכם בעלי המניות בגלובל ליסינג לחול, עם התאמות שונות, כאשר בכל הנוגע להרכב הדירקטוריון, החזקה של בעל המניות שירד משליטה בשיעור החזקה של לפחות 8% תזכה אותו במינוי דירקטור אחד (שאינו דירקטור חיצוני) והחזקה של לפחות 16% ממניות החברה תזכה אותו במינוי שני דירקטורים (שאינם דירקטורים חיצוניים), ואילו יתר הדירקטורים ימונו בהמלצת בעל המניות שנותר בשליטה.

(ג) הסכם הניהול בין גלובל ליסינג לבין החברה:

לגבי ניהול גלובל ליסינג, הוסכם בין החברה והמשקיעה כי כל עוד לא אירע אירוע ירידה משליטה שווה, הם יפעילו את זכויותיהם כבעלי מניות בגלובל ליסינג לכך שהסכם הניהול הקיים בין גלובל ליסינג לבין החברה (להלן בביאור 22ד זה - "הסכם הניהול"), יוותר בתוקפו, כאשר במסגרת זאת הסכימו הצדדים על עקרונות לעדכון תנאי ההתקשרות מכוח הסכם הניהול במועד החידוש הבא של הסכם הניהול (תוקף האישור הנוכחי יפקע בסוף אוקטובר 2026), וזאת כמובן בכפוף לאישורים הנדרשים על פי דין. כן הסכימו הצדדים כי יפעילו את זכויותיהם כבעלי מניות בגלובל ליסינג כך שלא יחול שינוי בזהות נושאי משרה בגלובל ליסינג ונותני השירותים מטעם כנפיים מכוח הסכם הניהול בתקופה של עשרים וארבעה (24) חודשים ממועד ההשלמה, אלא בהסכמה משותפת של החברה והמשקיעה, ואילו לאחר מכן כל אחד מהצדדים יהיה רשאי לדרוש את החלפתם, ומינוי אחרים במקומם יהיה בהסכמת שני הצדדים.

(ג) מגבלות על העברת מניות גלובל ליסינג על ידי מי מהצדדים ועל רכישת מניות גלובל ליסינג וכנפיים:

הסכם בעלי המניות בגלובל ליסינג קובע הוראות מקובלות בדבר זכות סירוב ראשונה וזכות הצטרפות במקרה של מכירת מניות גלובל ליסינג על ידי מי מהצדדים. מהוראות אלו הוחרגה העברה לנעבר מותר וכן מכירת מניות בבורסה על ידי מי מהצדדים בשיעור ובמגבלות כפי שהוסכם בין הצדדים (ובמקרה של מכירה כזו תקום לצד האחר זכות הצעה ראשונה בכל הנוגע למניות המיועדות למכירה). בכל הנוגע לזכות הסירוב הראשונה, זו לא תחול על המשקיעה במקרה ובו חל שינוי שליטה בכנפיים כתוצאה ממכירת מניות כנפיים על ידי קבוצת מוזס-בורוביץ (בעלת השליטה הנוכחית בכנפיים), והיא לא תחול על כנפיים במקרה בו חל שינוי שליטה במשקיעה כתוצאה ממכירת מניות המשקיעה על ידי משפחת שמלצר.
כמו כן, החברה והמשקיעה הסכימו כי אף אחת מהן לא תהיה רשאית לרכוש, במישרין או בעקיפין, בעצמה או על ידי מי מטעמה, מניות (או ניירות ערך המירים למניות) של גלובל ליסינג, אלא בהסכמת שני הצדדים. האמור לעיל לא יחול לאחר אירוע ירידה משליטה שווה ביחס לבעל המניות שנותר בשליטה.
כמו כן המשקיעה התחייבה שלא לרכוש, במישרין או בעקיפין, בעצמה או באמצעות מי מטעמה מניות (או ניירות ערך המירים למניות) של כנפיים, כל עוד לא חלפה שנה אחת ממועד סיום תקופת תוקפו של הסכם בעלי המניות בגלובל ליסינג.

ביאור 22 - אירועים מהותיים לאחר תאריך הדוח (המשך)

ד. הסכם התקשרות גלובל ליסינג בהסכם השקעה מהותית (המשך)

(ד) אימוץ מדיניות דיבידנד

הצדדים יפעילו את הזכויות המשפטיות שלהם כבעלי מניות כך שגלובל ליסינג תאמץ מדיניות חלוקת דיבידנד שנתית, לפיה היא תחלק מדי שנה דיבידנד בשיעור של עד 30% מהרווח הנקי השנתי שלה, וזאת החל משנת 2027 (ביחס לרווח הנקי של שנת 2026) ואילך, בכפוף למבחני החלוקה הקבועים בחוק החברות, התשנ"ט-1999 ולאחר לקיחה בחשבון של הוצאות צפויות ותוכנית ההשקעות של גלובל ליסינג, והכל בכפוף לשיקול דעת דירקטוריון גלובל ליסינג בכל חלוקה.

(ה) אי תחרות והסדר תחום פעילות

כל אחת מבין החברה והמשקיעה התחייבה שלא לפעול בתחום החכרת מטוסים והחכרת מנועי מטוסים, וזאת כל עוד היא בעלת עניין בגלובל ליסינג. כן הסכימו החברה והמשקיעה לתמוך בהסדר תיחום פעילות של גלובל ליסינג (אשר יובא בעתיד לאישור האסיפה הכללית שלה), לפיו לא יוגבלו הצדדים לפעול בכל תחום שאינו תחום הפעילות של גלובל ליסינג כאמור לעיל, קרי החכרת מטוסים והחכרת מנועי מטוסים.

(ו) פקיעת תוקפו של הסכם בעלי המניות בגלובל ליסינג

הסכם בעלי המניות בגלובל ליסינג יוותר בתוקפו (בכפוף להתאמות שיחולו בהוראותיו במקרה של אירוע ירידה משליטה שווה), כל עוד שיעור ההחזקה המצרפי של הצדדים אינו נמוך מ-25% מהון המניות וזכויות ההצבעה בגלובל ליסינג, אין בעל מניות אחר בגלובל ליסינג המחזיק שיעור החזקות גבוה יותר באופן מהותי (כפי שנקבע בהסכם) משיעור ההחזקות המצטבר של הצדדים, וכל אחד מהצדדים מחזיק בלפחות 5% ממניות גלובל ליסינג.

השלמת העסקה כפופה למספר תנאים מתלים, שעיקרם קבלת אישור רשות התחרות לביצוע העסקה; קבלת אישור הבורסה לניירות ערך בתל אביב בע"מ לרישום למסחר של המניות המוקצות; קבלת אישור האסיפה הכללית של בעלי מניות גלובל ליסינג, ברוב מיוחד; אישור האסיפה הכללית של בעלי מניות גלובל ליסינג לתיקון התקנון של החברה והגדלת הונה הרשום כך שיכלול מספר מניות מספיק להקצאת המניות המוקצות. בהתאם, למועד זה אין כל וודאות כי התנאים המתלים כאמור יתקיימו וכי העסקה תושלם. בהתאם להסכם ההשקעה, המועד האחרון להתקיימות כל התנאים המתלים הינו 120 יום ממועד חתימת הסכם ההשקעה.

כנפיים אחזקות בע"מ

מידע כספי נפרד לשנת 2025

לכבוד
בעלי המניות של
כנפיים אחזקות בע"מ
רחוב ראול וולנברג 2,
תל אביב

א.נ.,

הנדון: דוח מיוחד של רואה החשבון המבקר על מידע כספי נפרד
לפי תקנה 9ג' לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומיידיים), התש"ל-1970

חוות הדעת

ביקרנו את המידע הכספי הנפרד המובא לפי תקנה 9ג לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומידיים), התש"ל-1970 של כנפיים אחזקות בע"מ (להלן – "החברה") ליום 31 בדצמבר 2025 ולשנה שהסתיימה באותו תאריך (להלן – "המידע הכספי הנפרד").
לדעתנו, בהתבסס על ביקורתנו, המידע הכספי הנפרד הוכן, מכל הבחינות המהותיות, בהתאם להוראות תקנה 9ג לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומיידיים), התש"ל-1970.

בסיס לחוות הדעת

ערכנו את ביקורתנו בהתאם לתקני ביקורת מקובלים בישראל. חובותינו על פי תקנים אלו מתוארות בפיסקת חובות רואה החשבון המבקר לביקורת של המידע הכספי הנפרד. אנו בלתי תלויים בחברה בהתאם להוראות הדין החלות בישראל בעניין אי תלות ומניעת ניגוד עניינים של רואה החשבון המבקר בישראל. כמו כן, קיימנו את חובות האתיקה האחרות שלנו בהתאם לחוק רואי חשבון, תשט"ו-1955, ותקנות מכוחו. אנו סבורים שראיות הביקורת אשר הושגו, הן נאותות ומספיקות על מנת להוות בסיס לחוות דעתנו.

חובות של הדירקטוריון וההנהלה למידע הכספי הנפרד

הדירקטוריון וההנהלה אחראים להכנה ולהצגה של המידע הכספי הנפרד בהתאם להוראות תקנה 9ג לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומידיים), התש"ל – 1970, ולבקרה הפנימית הנחוצה בהתאם לקביעת הדירקטוריון וההנהלה על מנת לאפשר הכנת מידע כספי נפרד ללא הצגה מוטעית מהותית, בין שמקורה בתרמית או בטעות.
בהכנת המידע הכספי הנפרד, הדירקטוריון וההנהלה אחראים להעריך את יכולת החברה להמשיך ולפעול כעסק חי, לתת גילוי, ככל שנדרש, לעניינים הקשורים לעסק חי והן ליישם בסיס חשבונאי של עסק חי, במידע הכספי הנפרד, אלא אם הדירקטוריון וההנהלה מתכוונים לפרק או להפסיק את פעילות החברה, או שאין להם חלופה מציאותית אחרת מלבד זאת.

חובות רואה החשבון המבקר לביקורת של המידע הכספי הנפרד

המטרות שלנו הן להשיג מידה סבירה של ביטחון כי המידע הכספי הנפרד אינו כולל הצגה מוטעית מהותית, בין שמקורה בתרמית או בטעות, ולתת דוח מיוחד של רואה החשבון המבקר הכולל את חוות דעתנו. מידה סבירה של ביטחון היא רמה גבוהה של ביטחון, אך היא אינה מהווה ערובה לכך שביקורת הנערכת בהתאם לתקני ביקורת מקובלים בישראל תגלה תמיד הצגה מוטעית מהותית כאשר היא קיימת. הצגות מוטעות יכולות לנבוע מתרמית או מטעות והן נחשבות מהותיות אם, בנפרד או במצטבר, ניתן לצפות באופן סביר שהן ישפיעו על ההחלטות הכלכליות של משתמשים אשר התקבלו על בסיס המידע הכספי הנפרד.
בביקורת המבוצעת, בהתאם לתקני ביקורת מקובלים בישראל, אנו מפעילים שיקול דעת מקצועי ושומרים על ספקנות מקצועית במהלך הביקורת. בנוסף אנו:

- מזהים ומעריכים את הסיכונים להצגה מוטעית מהותית בדוח הכספי הנפרד, בין שמקורה בתרמית או בטעות, מתכננים ומבצעים נוהלי ביקורת במענה לאותם סיכונים, ומשיגים ראיות ביקורת נאותות ומספיקות על מנת לבסס חוות דעתנו. הסיכון של אי גילוי הצגה מוטעית מהותית הנובעת מתרמית גבוה יותר מהסיכון של אי גילוי הצגה מוטעית מהותית הנובעת מטעות, שכן תרמית עלולה להיות כרוכה בקנוניה, זיוף, השמטות מכוונות, מצג שווא בזדון או עקיפה של בקרה פנימית.

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

משרד ירושלים	משרד חיפה	משרד אילת	משרד נצרת	בית שמש
קרית המדע 3 מגדל הר חוצבים ירושלים, 914510	מעלה השחרור 5 ת.ד 5648 חיפה, 3105502	המרכז העירוני ת.ד 583 אילת, 8810402	מרג' אבן עאמר 9 נצרת, 16100	יגאל אלון 1 בית שמש 9906201
טלפון: 02-5018888 **פקס: 02-5374173** info-jer@deloitte.co.il	**טלפון: 04-8607333** **פקס: 04-8672528** info-haifa@deloitte.co.il	**טלפון: 08-6375676** **פקס: 08-6371628** info-eilat@deloitte.co.il	**טלפון: 073-3994455** **פקס: 073-399445** info-nazareth@deloitte.co.il	

- 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 במידע הכספי הנפרד או, אם גילויים אלו אינם מספקים, לכלול שינוי מהנוסח האחיד של הדוח המיוחד. מסקנותינו מבוססות על ראיות ביקורת אשר הושגו עד למועד הדוח המיוחד שלנו. יחד עם זאת, אירועים או מצבים עתידיים עלולים לגרום לחברה שלא להמשיך לפעול כעסק חי.

- מעריכים את ההצגה בכללותה, המבנה והתוכן של המידע הכספי הנפרד, לרבות הגילויים, והאם המידע הכספי הנפרד הוכן, מכל הבחינות המהותיות, בהתאם להוראות תקנה 9ג לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומידיים), התש"ל – 1970.

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

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

תל אביב, 5 באפריל, 2026

תל אביב - משרד ראשי

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

משרד ירושלים	משרד חיפה	משרד אילת	משרד נצרת	בית שמש
קרית המדע 3 מגדל הר חוצבים ירושלים, 914510	מעלה השחרור 5 ת.ד 5648 חיפה, 3105502	המרכז העירוני ת.ד 583 אילת, 8810402	מרג' אבן עאמר 9 נצרת, 16100	יגאל אלון 1 בית שמש 9906201
טלפון: 02-5018888 **פקס: 02-5374173** info-jer@deloitte.co.il	**טלפון: 04-8607333** **פקס: 04-8672528** info-haifa@deloitte.co.il	**טלפון: 08-6375676** **פקס: 08-6371628** info-eilat@deloitte.co.il	**טלפון: 073-3994455** **פקס: 073-399445** info-nazareth@deloitte.co.il	

כנפיים אחזקות בע"מ

נתונים על המצב הכספי

		ליום 31 בדצמבר	
	מידע נוסף	2025	2024
		אלפי דולר	אלפי דולר
נכסים			
נכסים שוטפים			
מזומנים ושווי מזומנים	ב	1,964	3,175
השקעות לזמן קצר	ג	22,654	13,049
חייבים ויתרות חובה		434	660
סה"כ נכסים שוטפים		25,052	16,884
נכסים לא שוטפים			
נכסים פיננסיים בשווי הוגן דרך רווח והפסד	ה	22,234	14,117
השקעות בחברות מוחזקות	ה	53,362	45,511
רכוש קבוע		115	124
נכסי זכות שימוש		122	177
מסים נדחים	ו	3,269	2,435
סה"כ נכסים לא שוטפים		79,102	62,364
סה"כ נכסים		104,154	79,248
התחייבויות והון			
התחייבויות שוטפות			
זכאים ויתרות זכות		294	174
התחייבות בגין הטבות עובדים		640	547
סה"כ התחייבויות שוטפות		934	721
התחייבויות לא שוטפות			
התחייבות בגין חכירה		99	134
סה"כ התחייבויות לא שוטפות		99	134
הון			
הון מניות		5,424	5,349
פרמיה וקרנות הון		51,198	50,198
מניות המוחזקות על ידי החברה		(2,234)	(1,054)
עודפים		48,733	23,900
סה"כ הון המיוחס לבעלי מניות החברה		103,121	78,393
סה"כ התחייבויות והון		104,154	79,248

תמר מוזס בורוביץ
יו"ר הדירקטוריון

ערן בן מנחם
מנהל כללי

דב ישועה
מנהל כספים

תאריך אישור המידע הכספי הנפרד: 5 באפריל 2026.

כנפיים אחזקות בע"מ
נתונים על רווח והפסד

	מידע נוסף	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
		2025	2024	2023
		אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
הכנסות		2,209	2,139	2,419
הוצאות הנהלה וכלליות		(2,832)	(2,533)	(2,620)
הפסד מפעולות רגילות		(623)	(394)	(201)
הוצאות מימון		(19)	(296)	(1,021)
הכנסות מימון		19,196	15,952	7,801
הכנסות מימון, נטו		19,177	15,656	6,780
חלק החברה ברווחי חברות מוחזקות, נטו ממס		9,492	6,994	5,591
רווח לפני מסים על הכנסה		28,046	22,256	12,170
הטבת מס	ו	834	294	2,141
רווח לשנה המיוחס לבעלי המניות של החברה		28,880	22,550	14,311

נתונים על הרווח הכולל

	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
	2025	2024	2023
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
רווח לשנה	28,880	22,550	14,311
רווח (הפסד) כולל אחר:			
סכומים אשר לא יסווגו בעתיד לרווח או הפסד:			
חלק ברווח הכולל האחר של חברות מוחזקות, נטו ממס	137	83	74
סכומים אשר יסווגו בעתיד לרווח או הפסד, נטו ממס:			
חלק ברווח (הפסד) הכולל האחר של חברות מוחזקות	727	(42)	(112)
רווח (הפסד) כולל אחר לשנה, נטו ממס	864	41	(38)
סה"כ רווח כולל לשנה המיוחס לבעלי המניות של החברה	29,744	22,591	14,273

כנפיים אחזקות בע"מ
נתונים על תזרימי המזומנים

	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
	2025	2024	2023
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
תזרימי מזומנים - פעילות שוטפת			
רווח לשנה המיוחס לבעלי המניות של החברה	28,880	22,550	14,311
התאמות הדרושות כדי להציג את תזרימי המזומנים מפעילות שוטפת - נספח א'	(23,729)	(19,291)	(6,711)
מזומנים נטו מפעילות שוטפת	5,151	3,259	7,600
תזרימי מזומנים - פעילות השקעה			
שינוי בהשקעות לזמן קצר	(7,635)	(10,269)	1,490
רכישת רכוש קבוע	(8)	(31)	(116)
מימוש מניות ואופציות אל על	8,013	16,457	5,376
השקעה ומתן הלוואות לחברות מוחזקות	(1,848)	-	-
מזומנים נטו מפעילות (לפעילות) השקעה	(1,478)	6,157	6,750
תזרימי מזומנים - פעילות מימון			
דיבידנד ששולם לבעלים של החברה	(4,047)	(3,470)	(3,002)
תשלומים בגין רכישת מניות באוצר	(1,180)	-	-
מימוש כתבי אופציה למניות החברה	75	-	-
פרעון אגרות חוב	-	(7,760)	(7,553)
פירעון התחייבות בגין חכירה	(57)	(58)	(54)
מזומנים נטו לפעילות מימון	(5,209)	(11,288)	(10,609)
השפעת השינויים בשערי חליפין על יתרות מזומנים המוחזקות במטבע חוץ	325	(187)	57
עליה (ירידה) במזומנים ושווי מזומנים	(1,211)	(2,059)	3,798
יתרת מזומנים ושווי מזומנים לתחילת השנה	3,175	5,234	1,436
יתרת מזומנים ושווי מזומנים לסוף השנה	1,964	3,175	5,234

	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
	2025	2024	2023
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
התאמות הדרושות כדי להציג את תזרימי המזומנים מפעילות שוטפת - נספח א'			
הכנסות והוצאות שאינן כרוכות בתזרימי מזומנים:			
הוצאות (הכנסות) מימון, נטו שהוכרו ברווח והפסד	(2,311)	(103)	412
פחת והפחתות	72	(25)	(164)
מסים נדחים, נטו	(834)	(294)	(2,141)
שינוי בנגזרים	-	-	(14)
עליה בהתחייבויות בשל הטבות לעובדים	93	155	56
שחיקת אגרות חוב	-	(203)	(899)
הוצאות בגין תשלומים מבוססי מניות	136	267	494
רווח מהתאמת שווי הוגן של השקעה באל על	(16,130)	(15,163)	(6,812)
חלק החברה בהפסדי (רווחי) חברות מוחזקות, נטו ממס (*)	(5,101)	(3,513)	2,583
שינויים בסעיפי רכוש והתחייבויות:			
קיטון (גידול) בחייבים אחרים ויתרות חובה	226	(299)	(70)
גידול (קיטון) בזכאים ויתרות זכות	120	(113)	(156)
	(23,729)	(19,291)	(6,711)
(*) כולל דיבידנד שנתקבל	4,393	3,481	8,174
נספח ב' -תקבולי / תשלומי ריבית במזומנים המסווגים בתזרים מפעילות שוטפת			
תשלומי ריבית	-	508	1,010
תקבולי ריבית	633	455	262

כנפיים אחזקות בע"מ
נתונים נוספים בדבר מידע כספי נפרד

א. כללי

(1) כללי

המידע הכספי הנפרד של כנפיים אחזקות בע"מ (להלן - "החברה") ערוך בהתאם להוראות תקנה 9ג והתוספת העשירית לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומיידיים) התש"ל-1970.

החברה התאגדה בישראל בחודש מאי 1980. בחודש נובמבר 1993 הונפקה החברה לראשונה לציבור. לחברה מספר החזקות בתחום התעופה: גלובל כנפיים ליסינג בע"מ (להלן - "גלובל ליסינג"), העוסקת בהחכרות תפעוליות של מטוסים, ושהחברה מחזיקה, נכון למועד הדוחות הכספיים, בכ-67% מהונה המונפק. לפרטים נוספים בדבר עסקה להכנסת משקיעה לגלובל ליסינג והסכם שליטה משותפת בגלובל ליסינג לאחר השלמת העסקה האמורה (ככל שתושלם), אשר נחתמה ביום 29 במרץ 2026, לאחר מועד הדוחות הכספיים, בעקבותיו (בכפוף להתקיימות מספר תנאים מתלים) יירד שיעור ההחזקה בגלובל ליסינג ל-40.11% ראו בביאור 22ד לדוחות הכספיים המאוחדים; כנפי תחזוקה - שותפות מוגבלת (להלן - "כנפי תחזוקה"), שהינה בבעלות מלאה (100%) של החברה, העוסקת בביצוע עבודות תחזוקה למטוסים של חיל האוויר; ו- קיו. איי. אס. ישראל בע"מ (להלן - "QAS") המוחזקת 50% בבעלות החברה, כאשר 50% הנותרים מוחזקים על ידי Swissport International, העוסקת במתן שירותי קרקע לחברות תעופה והפעלת טרקליני נוסעים ואח"מ בנתב"ג. כן מחזיקה החברה למועד פרסום הדוח במניות של חברת התעופה אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ (להלן - "אל על"), המהוות כ-0.7% מהון המניות המונפק והנפרע (ללא דילול) של אל על.
באוגוסט 2023, התקשרה החברה בהסכם עם חברה המשתייכת לקבוצת Nayak Aircraft Services לשיתוף פעולה והקמת מיזם משותף למתן שירותי תחזוקת ליין (Line maintenance) למטוסים אזרחיים בנמל התעופה בן גוריון כאשר למועד זה, ובשל מלחמת "חרבות ברזל", מיזם זה נמצא עודנו בשלבי ההקמה (לפרטים נוספים ראו ביאור 8ו לדוחות הכספיים המאוחדים.
כמו כן, ביום 15 בספטמבר 2025 רכשה כנפי תחזוקה את מלוא הון המניות של חברת אלבטרוס א.ד מכלולים תעופתיים בע"מ (להלן - "אלבטרוס"), חברה המתמחה בייצור, השבחה והרכבת רתמות, מערכות מכלולים תעופתיים בעיקר לכלי טייס צבאים ואזרחיים. כחלק מהעסקה העמידה גם החברה מימון בסך של 5 מיליון ש"ח לאלבטרוס. לפרטים נוספים ראו ביאור 8א(2) לדוחות הכספיים המאוחדים.

(2) המצב הביטחוני והגיאו-פוליטי -מלחמת "חרבות ברזל" והמערכה מול איראן

ביום 7 באוקטובר 2023, החלה מתקפת פתע על מדינת ישראל שהובילה לפתיחת מלחמת "חרבות ברזל" ולהכרזת ממשלת ישראל על מצב מלחמה, ומלחמה זו התפתחה למערכת רב זירתית כאשר מעת לעת חלו שינויים בזירות השונות. מלחמה זו והצעדים שננקטו בעקבותיה הביאו לפגיעה בפעילות המשק הישראלי, כאשר אחד הענפים שנפגעו משמעותית הינו ענף התעופה והתיירות בישראל, וענף זה והתמורות בו, ממשיכים להיות תלויים למועד זה בהיבטים השונים הקשורים במלחמה ובמצב הביטחוני מדיני. לאחר מועד הדוח, החל עם פתיחת המערכה הישראלית והאמריקאית מול איראן ביום 28 בפברואר 2026, ישנה הרחבה והחרפה משמעותית של המלחמה בזירות שונות במזרח התיכון, ובפרט מול איראן וארגון חיזבאללה בלבנון, ועם מעורבות ופגיעה הן בישראל והן במדינות שונות במפרץ הפרסי. המערכה האמורה נמשכת עדיין למועד זה.

לעניין השפעת המלחמה על החזקות החברה, ראו ביאור 1ג לדוחות הכספיים המאוחדים.

(3) מדיניות חשבונאית

המידע הכספי הנפרד של החברה נערך בהתאם למדיניות החשבונאית המפורטת בביאור 2 לדוחות הכספיים המאוחדים של החברה פרט לסכומי הנכסים, ההתחייבויות, ההכנסות, ההוצאות ותזרימי המזומנים בגין חברות מוחזקות, כמפורט להלן:

א. הנכסים וההתחייבויות מוצגים בגובה ערכם בדוחות המאוחדים המיוחסים לחברה עצמה כחברה אם, למעט השקעות בחברות מוחזקות.

ב. השקעות בחברות מוחזקות מוצגות כסכום נטו של סך הנכסים בניכוי סך ההתחייבויות המציגים בדוחות המאוחדים של החברה מידע כספי בגין החברות המוחזקות, לרבות עודפי עלות.

ג. סכומי ההכנסות וההוצאות משקפים את ההכנסות וההוצאות הכלולות בדוחות המאוחדים המיוחסים לחברה עצמה כחברה אם, בפילוח בין רווח או הפסד לבין רווח כולל אחר, למעט סכומי הכנסות והוצאות בגין חברות מוחזקות.

ד. חלק החברה בתוצאות חברות מוחזקות מוצג כסכום נטו של סך ההכנסות בניכוי סך ההוצאות המציגים בדוחות המאוחדים של החברה תוצאות פעילות בגין חברות מוחזקות, לרבות הפחתת עודפי עלות בפילוח בין רווח או הפסד לבין רווח כולל אחר.

ה. סכומי תזרימי המזומנים משקפים את הסכומים הכלולים בדוחות המאוחדים המיוחסים לחברה עצמה כחברה אם, למעט סכומי תזרימי המזומנים בגין חברות מוחזקות.

(3) מדיניות חשבונאית (המשך)

ו. יתרות, הכנסות והוצאות בגין עסקאות עם חברות מוחזקות אשר בוטלו במסגרת הדוחות המאוחדים, נמדדות ומוצגות במסגרת הסעיפים הרלוונטיים בנתונים על המצב הכספי ועל רווח והפסד, באותו אופן בו היו נמדדות ומוצגות עסקאות אלו, אילו היו מבוצעות מול צדדים שלישיים. רווחים (הפסדים) נטו שנדחו מוצגים בניכוי (כתוספת) מסעיפי חלק החברה ברווחי (הפסדי) חברות מוחזקות והשקעות בחברות מוחזקות.

ב. מזומנים ושווי מזומנים

	ליום 31 בדצמבר	
	2025	**2024**
	אלפי דולר	**אלפי דולר**
מזומנים ושווי מזומנים נקובים בדולר	544	569
מזומנים ושווי מזומנים נקובים בש"ח	1,420	2,606
סה"כ מזומנים ושווי מזומנים (*)	1,964	3,175

(*) ראו גם ביאור ב(1) להלן.

ג. השקעות לזמן קצר

	ליום 31 בדצמבר	
	2025	**2024**
	אלפי דולר	**אלפי דולר**
פקדונות בנקאיים לתקופות של מעל 3 חודשים וקרנות כספיות (1)	11,790	13,049
<u>השקעות בנכסים פיננסיים</u>		
קרנות כספיות	3,902	-
השקעה באגרות חוב	1,228	-
השקעה בקרנות נאמנות (מושקעות בעיקר באגרות חוב)	3,798	-
השקעה באמצעות קרנות גידור (מושקעות בעיקר באגרות חוב)	1,757	-
השקעה במניות	179	-
סה"כ השקעות בנכסים פיננסיים	10,864	-
סה"כ השקעות לזמן קצר	**22,654**	**13,049**

(1) יתרת המזומנים והאמצעים הנזילים ליום 31 בדצמבר 2025

כאמור בטבלה לעיל, בנוסף ליתרת המזומנים ושווי המזומנים המצוינים בביאור ב' לעיל, ולפקדונות הבנקאיים בסעיף ג' לעיל, במהלך 2025 השקיעה החברה, בהתאם למדיניות השקעותיה, בנכסים פיננסיים נוספים כמפורט לעיל. סך ההשקעה בנכסים פיננסיים אלו למועד הדוח הינה כ-10.9 מיליון דולר. נכסים פיננסיים אלו יכולים לשמש את החברה בתקופת זמן קצרה יחסית.

בנוסף לנכסים פיננסיים אלו, למועד הדוח מחזיקה החברה במניות אל על בסך של כ-22.2 מיליון דולר המסווגות בנפרד כנכסים פיננסיים בשווי הוגן לזמן ארוך.

ד. נכסים והתחייבויות פיננסיים – ניהול סיכון נזילות

טבלאות סיכון ריבית ונזילות

התחייבויות פיננסיות שאינן מהוות מכשירים פיננסיים נגזרים

הטבלאות הבאות מפרטות את מועדי הפירעון החוזיים הנותרים של החברה בגין התחייבויות פיננסיות עיקריות, אשר אינן מהוות מכשיר פיננסי נגזר. הטבלאות נערכו בהתבסס על תזרימי המזומנים הבלתי מהוונים של ההתחייבויות הפיננסיות בהתבסס על המועד המוקדם ביותר בו החברה עשויה להידרש לפרוע אותן. הטבלה כוללת תזרימים הן בגין ריבית והן בגין קרן.

	שנה ראשונה	שנה שניה	שנה שלישית	שנה רביעית	סה"כ
ליום 31 בדצמבר 2025					
התחייבות בגין חכירה	52	52	47	-	151
ליום 31 בדצמבר 2024					
התחייבות בגין חכירה	52	52	52	29	185

ה. פרטים בדבר השקעות בחברות

(1) פירוט החברות המוחזקות במישרין על ידי החברה

שם החברה המוחזקת	מדינת התאגדות	שיעור ההחזקה בזכויות בהון חברה מוחזקת	היקף ההשקעה בחברה מוחזקת
		ליום 31 בדצמבר 2025	
		%	אלפי דולר
חברות מאוחדות			
גלובל ליסינג	ישראל	66.97	40,820
כנפי תחזוקה - שותפות מוגבלת*	ישראל	100.00	6,538
עסקאות משותפות			
קיו. איי. אס. ישראל בע"מ	ישראל	50.00	5,629
NAYAK	ישראל	49.99	-
השקעות אחרות	ישראל		375
נכסים פיננסיים בשווי הוגן דרך רווח או הפסד			
אל על**	ישראל	0.78	22,234

* כולל סך של 5 מיליון ש"ח (כ-1,566 אלפי דולר) בגין מימון שהעמידה החברה לאלבטרוס בחודש ספטמבר 2025.

** הנכסים הפיננסיים, מניות של אל על, נסחרים בבורסה לניירות ערך בתל אביב בע"מ (להלן - "הבורסה"). השווי ההוגן של הנכסים הפיננסיים כאמור מייצג את מחירי השוק המצוטטים נכון ליום 31 בדצמבר 2025 (רמה 1).
לפרטים נוספים אודות מימוש חלק ממניות אל על במהלך תקופת הדוח ועד למועד פרסומו וכן בנוגע ליתרת החזקות החברה בניירות הערך של אל על נכון למועד פרסום הדוח ראו ביאור ה(4) להלן.

ה. פרטים בדבר השקעות בחברות (המשך)

שם החברה המוחזקת	מדינת התאגדות	שיעור ההחזקה בזכויות בהון חברה מוחזקת	היקף ההשקעה בחברה מוחזקת
		ליום 31 בדצמבר	
		2024	
		%	אלפי דולר
חברות מאוחדות			
גלובל ליסינג	ישראל	66.97	37,474
כנפי תחזוקה - שותפות מוגבלת	ישראל	100.00	3,921
עסקאות משותפות			
קיו. איי. אס. ישראל בע"מ	ישראל	50.00	4,117
NAYAK	ישראל	49.99	-
נכסים פיננסיים בשווי הוגן דרך רווח או הפסד			
אל על	ישראל	1.45	14,117

לפרטים נוספים בדבר ההשקעות בחברות מוחזקות ראו ביאור 8 בדוחות הכספיים המאוחדים.

(2) דיבידנדים ורווחים מחברות מוחזקות

להלן פירוט אודות הדיבדנדים והרווחים שנתקבלו מחברות מוחזקות:

	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
	2025	2024	2023
	אלפי דולר		
גלובל כנפיים ליסינג בע"מ	-	-	-
כנפי תחזוקה - שותפות מוגבלת	4,393	3,481	3,262
קיו. איי. אס. ישראל בע"מ	-	-	4,250
	4,393	3,481	7,512

לאחר תאריך הדוח על המצב הכספי קיבלה החברה רווחים בסך של כ-817 אלפי דולר מכנפי תחזוקה.

(3) התקשרויות ועסקאות מהותיות עם חברות מוחזקות

א. לעניין הסכם למתן שירותי ניהול לגלובל כנפיים ליסינג בע"מ ראו ביאור 21ד לדוחות הכספיים המאוחדים. לפירוט בדבר תשלומי דמי ניהול לחברה על ידי כנפי תחזוקה, QAS ואלבטרוס, ראו ביאורים 21ז, 21ח ו-21ט לדוחות הכספיים המאוחדים.

ב. החברה ערבה לקיום התחייבויות של כנפי תחזוקה כלפי התעשייה האווירית לגבי פרויקט לתחזוקת מטוסים ללא הגבלה בסכום (ערבות ביצוע). לעניין ההסכם של כנפי תחזוקה עם התעשייה האווירית, ראו ביאור 16ב לדוחות הכספיים המאוחדים.

ה. פרטים בדבר השקעות בחברות (המשך)

(4) החזקת החברה באל על

1. במהלך שנת 2025 מימשה החברה, בדרך של מכירה בבורסה, סך כולל של כ-2.2 מיליון מניות של אל על, וזאת בתמורה לסך כולל (ברוטו) של כ-26.9 מיליון ש"ח (כ-8.0 מיליון דולר).

2. מתוך הסך האמור בס"ק 1 לעיל, במהלך הרבעון הרביעי לשנת 2025 מימשה החברה, בדרך של מכירה בבורסה, כ-1.0 מיליון מניות של אל על, וזאת בתמורה לסך כולל של כ-14.1 מיליון ש"ח (כ-4.4 מיליון דולר).

3. לאחר תאריך הדוח ועד לפרסומו, מימשה החברה בדרך של מכירה בבורסה, סך של כ-0.2 מיליון מניות של אל על, וזאת בתמורה לסך כולל של כ-4.2 מיליון ש"ח (כ-1.3 מיליון דולר). בנוסף, לאחר תאריך הדוח ועד פרסומו, קיבלה החברה דיבידנד מאל על בסך כ-2.4 מיליון ש"ח (כ-0.8 מיליון דולר).

4. בהתאם ולאחר המימוש האמור, נכון למועד פרסום הדוח עומדת יתרת החזקת החברה בניירות הערך של אל על כ-4.1 מיליון מניות של אל על (אשר מהוות שיעור של כ-0.7% מהונה המונפק והנפרע של אל על למועד זה).

ו. מסים על הכנסה

(1) דוחות המס של החברה עד וכולל שנת 2020 נחשבים סופיים.

(2) ליום 31 בדצמבר 2025, לחברה הפסדים עסקיים לצרכי מס הכנסה בסך של כ-13 מיליון דולר אשר בגינם נוצרו מסים נדחים. כמו כן, ליום 31 בדצמבר 2025, לחברה הפסדי הון לצרכי מס הכנסה בסך של כ-80 מיליון דולר בגינם לא נוצרו מסים נדחים.

ז. אירועים מהותיים בתקופת הדוח ולאחר תאריך הדוח

(1) לעניין עדכונים בדבר השפעות "חרבות ברזל" על החזקות החברה, לרבות פעולות שננקטו על ידי החברות הרלוונטיות והערכות בקשר עם המלחמה, ראו ביאור 1ג לדוחות הכספיים המאוחדים.

(2) לפרטים נוספים בדבר רכישת מניות אלבטרוס והעמדת מימון על ידי החברה לאלבטרוס ראו ביאור 8א(2) לדוחות הכספיים המאוחדים.

(3) לפרטים נוספים בדבר חלוקת דיבידנד בשנת 2025 ראו ביאור 17ב(1) לדוחות הכספיים המאוחדים.

(4) לפרטים בדבר רכישה עצמית של מניות החברה בשנת 2025 אשר נבעו ממימוש כתבי אופציות של החברה ראו ביאור 17ב(2) לדוחות הכספיים המאוחדים.

(5) לפרטים ועדכונים בנוגע לביטוח ושיפוי נושאי משרה של החברה ראו ביאור 21ה לדוחות הכספיים המאוחדים.

(6) לפרטים ועדכונים בנוגע לגמול דירקטורים של גלובל ליסינג (כולל דירקטורים שהינם בעלי שליטה בחברה) ראו ביאור 21ג לדוחות הכספיים המאוחדים.

(7) לפרטים ועדכונים בנוגע לכתבי שיפוי לדירקטורים (כולל דירקטורים שהינם בעלי שליטה בחברה) ונושאי משרה בגלובל ליסינג ביאור 21ה לדוחות הכספיים המאוחדים.

(8) לפרטים בדבר החלטת דירקטוריון החברה, מיום 5 באפריל 2026, בדבר חלוקת דיבידנד במזומן ראו ביאור 17ב(3) לדוחות הכספיים המאוחדים.

(9) לפרטים בדבר עסקה להכנסת משקיעה לגלובל ליסינג והסכם שליטה משותפת בגלובל ליסינג לאחר השלמת העסקה האמורה (ככל ותושלם) ראו ביאור 22ד לדוחות הכספיים המאוחדים.

חלק ד'

פרטים נוספים על התאגיד

שאלון ממשל תאגידי

פרטים נוספים על התאגיד

מבוא	.....	ד - 2
תקנה 9ד'	דו"ח בדבר מצבת התחייבויות לפי מועדי פירעון	ד - 2
תקנה 10א'	תמצית דוחות על הרווח הכולל	ד - 2
תקנה 11	רשימת השקעות בחברות בנות מהותיות	ד - 3
תקנה 13	רווח (הפסד) כולל של חברות בנות מהותיות והכנסות מהן	ד - 3
תקנה 20	מסחר בבורסה	ד - 3
תקנה 21	תגמולים לבעלי עניין ולנושאי משרה בכירה	ד - 4
תקנה 21א'	השליטה בתאגיד	ד - 9
תקנה 22	עסקאות עם בעלי שליטה	ד - 10
תקנה 24	החזקות בעלי עניין ונושאי משרה בחברה.....	ד - 11
תקנה 24א'	הון רשום, הון מונפק וניירות ערך המירים	ד - 11
תקנה 24ב'	מרשם בעלי המניות	ד - 11
תקנה 25א'	מען רשום	ד - 11
תקנה 26	הדירקטורים של התאגיד	ד - 11
תקנה 26א'	נושאי משרה בכירה	ד - 16
תקנה 26ב'	מורשה חתימה של התאגיד	ד - 18
תקנה 27	רואה החשבון של התאגיד	ד - 18
תקנה 28	שינוי בתקנון החברה	ד - 19
תקנה 29	המלצות והחלטות	ד - 19
תקנה 29א'	החלטות החברה	ד - 20

פרטים נוספים על התאגיד

שם החברה: כנפיים אחזקות בע"מ (להלן "**כנפיים**" או "**החברה**" או "**התאגיד**")

מס' חברה: 520040700

כתובת: רחוב ראול ולנברג 2, תל אביב, 6971701

טל': 03-6539999 פקס: 03-6539977

אתר האינטרנט: www.knafaim.co.il

תאריך הדו"ח על המצב הכספי: 31 בדצמבר 2025

תקנה 9ד': דו"ח בדבר מצבת התחייבויות לפי מועדי פירעון

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

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

	רבעון 1	רבעון 2	רבעון 3	רבעון 4	סה"כ
הכנסות הפעלה	7,563	7,421	7,291	9,411	31,686
הוצאות הפעלה	(4,154)	(3,976)	(4,405)	(6,030)	(18,565)
רווח גולמי	3,409	3,445	2,886	3,381	13,121
הוצאות הנהלה וכלליות	(1,000)	(1,144)	(1,304)	(1,628)	(5,076)
הכנסות (הוצאות) אחרות, נטו	(136)	3,670	154	197	3,885
רווח מפעולות רגילות	2,273	5,971	1,736	1,950	11,930
הכנסות מימון נטו	4,112	5,321	3,974	3,042	16,449
חלק החברה ברווחי חברות כלולות, נטו	125	437	461	315	1,338
רווח לפני מסים על ההכנסה	6,510	11,729	6,171	5,307	29,717
הטבת מס	-	-	-	812	812
רווח לתקופה	**6,510**	**11,729**	**6,171**	**6,119**	**30,529**
רווח כולל אחר לתקופה	(92)	481	90	385	864
סה"כ רווח כולל לתקופה	**6,418**	**12,210**	**6,261**	**6,504**	**31,393**
רווח לתקופה מיוחס ל: בעלי מניות החברה	6,394	10,620	5,993	5,873	28,880
זכויות מיעוט	116	1,109	178	246	1,649
	6,510	**11,729**	**6,171**	**6,119**	**30,529**
רווח כולל אחר לתקופה מיוחס ל: בעלי מניות החברה	6,302	11,101	6,083	6,258	29,744
זכויות מיעוט	116	1,109	178	246	1,649
	6,418	**12,210**	**6,261**	**6,504**	**31,393**

תקנה 11: רשימת השקעות בחברות מוחזקות מהותיות (ליום 31 בדצמבר 2025)

שם החברה	שם המחזיק	סוג המניות[1]	מספר המניות המוחזקות (ע"י המחזיק)	ע.נ. של המניות המוחזקות (ע"י המחזיק)	השיעור ב-% המוחזק ע"י כנפיים במישרין/בעקיפין		ערכן בדו"ח הכספי הנפרד של החברה באלפי דולר
					מהון המניות המונפק	מכוח ההצבעה/ מהסמכות למנות דירקטורים	
גלובל כנפיים ליסינג בע"מ (להלן: "**גלובל ליסינג**")	כנפיים	רגילות[2]	108,539,695	108,539.70 ש"ח	66.97	66.97	40,820
כנפי תחזוקה - שותפות מוגבלת[3] (להלן: "**כנפי תחזוקה**")	כנפיים	יחידות השתתפות	ראה ה"ש 3	ראה ה"ש 3	100	100	6,539
קיו.איי.אס ישראל בע"מ (להלן: "**QAS**")	כנפיים	רגילות	10,000	10,000 ש"ח	50	50	5,630
אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ (להלן: "**אל על**")*	כנפיים	רגילות[4]	4,335,396	4,335,396 ש"ח	0.72	0.72	22,234

תקנה 13: רווח כולל של חברות מוחזקות מהותיות והכנסות מהן - באלפי דולר

	רווחים				תקבולי החברה מהחברות המוחזקות	
חברות מוחזקות	רווח לתקופה	רווח כולל אחר	סה"כ רווח כולל	דיבידנד	ריבית	דמי ניהול
גלובל ליסינג	4,996	--	4,996	--	--	1,309
QAS	2,676	350	3,026	--	--	730
כנפי תחזוקה (*)	4,807	--	4,807	4,393	--	520

(*) כולל חלק בתוצאות אלבטרוס בגין רבעון רביעי 2025 ודמי ניהול שקיבלה החברה בתקופה האמורה[5].

לאחר תאריך הדו"ח ועד סמוך למועד פרסומו, כנפי תחזוקה העבירה רווחים בסך כ-817 אלפי דולר ושילמה דמי ניהול בסך כ-129 אלפי דולר.

תקנה 20: מסחר בבורסה

הפסקות מסחר

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

[1] אל על (שמספר המניה הרגילה שלה בבורסה הינו 1087824) וגלובל ליסינג (שמספר המניה הרגילה שלה בבורסה הינה 1141316) הינן חברות ציבוריות. QAS וכנפי תחזוקה הינן חברות פרטיות.

[2] שער המניה של גלובל ליסינג בבורסה ליום 31 בדצמבר 2025 היה 76.2 אג'. בתום יום המסחר של ה-3 באפריל 2026 היה שער המניה של גלובל ליסינג בבורסה 92.6 אג'.

[3] מוחזקת בשיעור של 1% על ידי השותף הכללי - כנפי תחזוקה (2005) בע"מ (אשר מוחזק באופן מלא על ידי החברה) ועל ידי החברה בשיעור של 99%.

[4] שער המניה של אל על בבורסה ליום 31 בדצמבר 2025 היה 1,636 אג'. בתום יום המסחר של ה-3 באפריל 2026 היה שער המניה של אל על בבורסה 1,430 אג'.

[5] ביום 15 ספטמבר 2025 רכשה כנפי תחזוקה את מלוא הון המניות של אלבטרוס א.ד מכלולים תעופתיים בע"מ ("**אלבטרוס**").

תקנה 21: תגמולים לבעלי עניין ולנושאי משרה בכירה

להלן פירוט התגמולים כפי שהוכרו בדוחות הכספיים למועד הדו"ח על המצב הכספי, אשר ניתנו לכל אחד מחמשת בעלי התגמולים הגבוהים ביותר מבין נושאי המשרה הבכירה בחברה או בחברות בנות, בין אם ניתנו על ידי החברה ובין אם ניתנו על ידי אחר:

פרטי מקבל התגמולים				תגמולים בעבור שירותים (במונחי עלות לחברה בש"ח)							
שם	תפקיד	היקף המשרה	שיעור החזקה בהון החברה[6]	שכר*	מענק	תשלום מבוסס מניות	דמי ניהול	דמי ייעוץ	עמלה	אחר	סה"כ
יוסי רביב (3)	מנכ"ל QAS לשעבר	מלאה	-	2,525,476	-	-	-	-	-	-	2,525,476
סידני סלסקי (1)	מנכ"ל גלובל ליסינג וסמנכ"ל בכנפיים	מלאה	אופציות בחברה - ראו הערה להלן	1,734,494	169,047	48,740	-	-	-	-	1,952,281
ניר גור (4)	מנכ"ל QAS	מלאה	אופציות בחברה - ראו הערה להלן	1,708,469	-	40,543	-	-	-	-	1,749,012
יוסי ברזני (5)	מנכ"ל כנפי תחזוקה	מלאה	אופציות בחברה - ראו הערה להלן	1,162,784	396,000	50,149	-	-	-	-	1,608,933
ערן בן מנחם (2)	מנכ"ל החברה	מלאה	אופציות בחברה - ראו הערה להלן	1,157,994	210,000	110,069	-	-	-	-	1,478,063

* תגמול בגין "שכר" בטבלה לעיל, הינו במונחי עלות וכולל תנאים נלווים לשכר, כגון החזקת רכב, טלפון, תנאים סוציאליים, הפרשות אקטואריות בשל סיום יחסי עובד-מעביד וכל הכנסה שנזקפה לשכר בשל מרכיב שהוענק לעובד. לא כולל החזר הוצאות אש"ל בגין שהות בחו"ל לצרכי העבודה.

לעניין נושאי המשרה להלן בכנפיים:

מדיניות תגמול נושאי משרה

מדיניות התגמול אשר הייתה בתוקף עד ליום 29 בדצמבר 2025 הייתה מדיניות תגמול אשר אושרה על ידי האסיפה הכללית ביום 27 בדצמבר 2022 (למסמך המדיניות האמור ראו ביווח המיידי מיום 21 בנובמבר 2022 (מס' אסמכתא: 2022-01-111660)).
בהמשך לכך, ביום 1 בינואר 2026 אישרה האסיפה הכללית עדכון והארכה למדיניות התגמול של החברה לתקופה של שלוש (3) נוספות החל מיום 29 בדצמבר 2025 (למסמך המדיניות העדכני שאושר ראו דיווח מיידי מתוקן מיום 24 בדצמבר 2025 (מס' אסמכתא: 2025-01-103141). למסמך המדיניות העדכני ראו בדיווח המיידי האמור.

(1) סידני סלסקי

סידני סלסקי מכהן כמנכ"ל גלובל ליסינג החל מיום 18 בינואר 2007 וכסמנכ"ל בכנפיים החל מיום 1 באפריל 2006. שכרו החודשי, שהינו צמוד מדד, עומד כיום על סך של כ-85 אלפי ש"ח (ברוטו), כאשר הוא זכאי, בנוסף, לטלפון, טלפון נייד, החזר הוצאות אש"ל בגין שהות בחו"ל לצרכי העבודה, להשתתפות בהוצאות מסוימות, חופשה שנתית, דמי מחלה והבראה, ביטוח מנהלים/פנסיה וקרן השתלמות. כמו כן זכאי מר סלסקי לתשלום רכב והוצאות רכב, משכורת יג', מענק ביגוד, ביטוח רפואי וסיעודי וגילום למס בגין כל הטבה שנזקפה לשכר בשל מרכיב שהוענק לו.
על פי הסכם העסקתו, כל אחד מהצדדים רשאי לבטל את ההסכם בכל עת, בכפוף למתן הודעה מוקדמת של 12 חודשים. בתום תקופת ההודעה המוקדמת כנ"ל, יבוא ההסכם לידי סיום ויופסקו יחסי עובד-מעביד. למרות האמור, סידני סלסקי יהיה רשאי לסיים את העסקתו באופן מיידי ועל החברה יהיה לשלם את תשלום ההודעה המוקדמת. התשלום בגין תקופת ההודעה המוקדמת ישולם גם במקרה בו יסתיים הסכם ההעסקה מחמת הגעה לגיל פרישה. במקרה של סיום ההסכם או פרישה מחמת הגעה לגיל פרישה, תשלם החברה לסידני סלסקי מענק פרישה בשיעור של 3 משכורות חודשיות אחרונות וכן פיצויי פיטורים בשיעור של שתי משכורות חודשיות אחרונות (לכל שנת עבודה) בגין כל תקופת עבודתו בחברה ותקופת עבודתו בעבר בארקיע, חברה בת לשעבר, בניכוי פיצויי פיטורים להם היה זכאי בתום תקופת עבודתו בארקיע (העסקתו של סידני סלסקי בחברה נעשית ברציפות זכויות וותק לעבודתו בארקיע, החל מספטמבר 1992).
מענק שנתי - בהתאם להסכם ההעסקה, זכאי מר סלסקי למענק שנתי מידי סוף כל שנה, בהתאם לתוצאות העסקיות באותה שנה ועל פי החלטת החברה, בשיעור שייקבע על ידי החברה, כאשר מטבע הדברים חלות על המענק השנתי הוראות מדיניות התגמול של החברה. בהקשר זה יצוין כי היות ומר סלסקי מכהן כמנכ"ל גלובל ליסינג, שגם היא חברה ציבורית, חלות על תגמולו גם הוראות מדיניות התגמול של גלובל ליסינג, בנוסף להוראות החלות עליו מתוקף מדיניות התגמול של החברה, כאשר תגמולו עובר בהתאם גם בחינה של האורגנים המוסמכים של גלובל ליסינג (בכל מקרה, לאור הסכם הניהול של גלובל ליסינג עם החברה, כמפורט בביאור 21ד לדוחות הכספיים, משולם מלוא תגמולו על ידי החברה). בהקשר זה יצוין כי מדיניות התגמול של גלובל ליסינג כוללת, פירוט

[6] שיעור החזקה זה הינו בהנחה תיאורטית של הקצאת מניה רגילה אחת בגין כל כתב אופציה שהוענק; אולם בפועל, ככל שימומשו כתבי האופציה, הקצאת המניות תהא בכמות המשקפת את סכום ההטבה בלבד הגלום בכתבי האופציה (מימוש על בסיס נטו, "ללא מזומן"), בהתאם לתנאי תכנית ההקצאה לפיה הוקצו.

של מסגרת התגמול של מנכ"ל גלובל ליסינג, לרבות בכל הנוגע לקביעת תגמול משתנה במזומן (במדיניות זו נקבע כי באשר ליעדים מדידים יהיה ניתן להעניק עד שש (6) משכורות ובאשר לרכיב שיקול הדעת יהיה ניתן להעניק עד שלוש (3) משכורות), כאשר בכל מקרה סך המענק השנתי הכולל לא יעלה על שש (6) משכורות).
בהתאם, ביחס לשנת 2025, ובהתאם להחלטת האורגנים המוסמכים של החברה (לאחר אישור האורגנים המוסמכים של גלובל ליסינג), מנגנון המענק השנתי לסידני סלסקי, כולל רכיב של יעדים מדידים (להלן בסעיף זה: "**הרכיב המדיד מבוסס יעדים**") ורכיב של שיקול דעת. כן יצוין מדיניות התגמול של החברה, זו אינה קובעת תנאי לסף למתן מענק שנתי לנושאי משרה כפופי מנכ"ל, כאשר מדיניות התגמול של גלובל ליסינג קובעת כי קיומו של רווח (מאוחד) נקי (בניכוי זכויות מיעוט ובניטרול שיערוכים, ככל שישנם) של גלובל ליסינג הינו תנאי סף למענק השנתי בגין הרכיב המדיד מבוסס יעדים, והנ"ל התקיים בשנת 2025.
<u>להלן התייחסות למדדים של הרכיב המדיד מבוסס יעדים כפי שנקבעו על ידי ועדת התגמול והדירקטוריון באשר לשנת 2025</u>
בכל הנוגע למדדים שנקבעו (כמפורט להלן), קבעו וועדת התגמול והדירקטוריון, וביחס לכל אחד מהמדדים שלהלן, יעד לשנת 2025; סף תחתון (אשר מתחתיו אין זכאות למענק בגין המדד הרלוונטי); וחסם עליון שהשגתו מביאה לזכאות במענק המקסימאלי בגין המדד הרלוונטי. שני המדדים שנקבעו הינם (א) מדד רווח גלובל ליסינג (מאוחד) נקי (בניכוי זכויות מיעוט ובניטרול שיערוכים, ככל שישנם). משקל מדד זה מהווה 75% מסך היעדים המדידים; ו-(ב) מדד יחס עלות מופחתת מטוסים. משקל מדד זה מהווה 25% מסך היעדים המדידים. בקשר למדדים האמורים לעיל, חישוב העמידה בהם (בין הסף התחתון לחסם העליון) מבוצע באופן ליניארי. ביחס לשנת 2025 כאמור לעיל, תוצאות תוצאות הרכיב המדיד מבוסס יעדים שיקפו זכאות למענק של 1.03 משכורות.
לאחר דיונים שקיימו ועדת התגמול והדירקטוריון, בהתאמה, נקבע כי בגין שנת 2025 יינתן לסידני סלסקי מענק בסך של 2 משכורות.

תשלום מבוסס מניות - ביום 30 במאי 2022, החליט דירקטוריון החברה (לאחר קבלת אישור ועדת התגמול ובהתאם לתוכנית אופציות שאומצה על ידי החברה בחודש מרץ 2022) להקצות לסידני סלסקי 110,000 כתבי אופציה הניתנים למימוש למניות החברה, ובהתאם הוקצו לסידני סלסקי 110,000 כתבי אופציה כאמור. שווין ההוגן של כתבי האופציה האמורים נקבע לפי הערכת שווי שבוצעה במועד הענקתן והסתכם לסך כולל של 464,591 ש"ח. הסכומים שהוכרו בשנת 2025 בדוחות הכספיים (ראו עמודת "תשלום מבוסס מניות") הינם בקשר עם ההקצאה כאמור לעיל. בחודש ספטמבר 2025 מימש סידני סלסקי 55,000 כתבי אופציה מתוך הכמות הכוללת שהוקצתה לו כאמור לעיל, ונכון למועד זה נותרה לסידני סלסקי יתרה של 55,000 כתבי אופציה שטרם מומשו (המהווה למועד פרסום הדוח כ-0.33% מהון המניות של החברה (ומזכויות ההצבעה בה) בדילול מלא), כאשר מתוך הכמות האמורה 27,500 כתבי אופציה הבשילו נכון למועד פרסום דוח זה. לפרטים נוספים אודות כתבי האופציה כאמור, לרבות מועדי הבשלה ותנאי מימוש ראו ביאור 17ד לדוחות הכספיים.

סידני סלסקי אינו בן משפחה של בעל עניין בחברה. לפרטים בדבר השכלתו, ניסיונו המקצועי בחמש השנים האחרונות וחברותו בדירקטוריונים - ראו תקנה 26א להלן.

(2) <u>ערן בן מנחם</u>

ערן בן מנחם מכהן כמנכ"ל החברה החל מיום 1 באפריל 2022 (קודם לכן כיהן, החל מחודש אוגוסט 2013, כסמנכ"ל הכספים שלה ושל גלובל ליסינג). שכרו החודשי של מר בן מנחם נקבע לסך של 70,000 ש"ח (ברוטו) ללא הצמדה למדד, ובנוסף לכך החברה מעמידה לרשותו רכב ונושאת בעלויות האחזקה והשימוש בו (לא כולל תשלום המס בגין העמדת הרכב). בנוסף, החברה מעמידה לשימושו במסגרת תפקידו טלפון סלולארי ונושאת בעלויות השימוש בו. מר בן מנחם זכאי כמו כן לחופשה שנתית, דמי מחלה והבראה, ביטוח מנהלים/פנסיה וקרן השתלמות.
ההתקשרות בין החברה לבין מנכ"ל החברה הינה לתקופה בלתי קצובה. כל אחד מהצדדים רשאי להביא את ההתקשרות לידי סיום בהודעה מוקדמת של 60 יום מראש לצד השני ("ההודעה המוקדמת").

לאחר תאריך הדוח, ביום 5 באפריל 2026, אישר דירקטוריון החברה (לאחר קבלת אישור וועדת הביקורת והתגמול של החברה) עדכון לשכרו החודשי של מר בן מנחם לסך של 76,000 ש"ח (ברוטו) ללא הצמדה למדד, וזאת החל מיום 1 באפריל 2026.

מענק שנתי - בהתאם למדיניות התגמול, מנכ"ל החברה יהיה זכאי למענק שנתי תלוי ביצועים, הכולל (א) רכיב מדיד מבוסס יעדים - ברמת החברה וברמת החברות הבנות הרלוונטיות (להלן בסעיף זה: "**הרכיב המדיד מבוסס יעדים**"), ובהיקף פוטנציאלי של עד שש (6) משכורות, כאשר בכל מקרה הדירקטוריון רשאי להפחית את המענק הנ"ל על פי שיקול דעתו הבלעדי, לרבות ומבלי לגרוע מכלליות האמור לעיל תוך התחשבות בתנאי שוק או בנסיבות הקשורות עם תפקוד המנכ"ל; ו-(ב) רכיב שיקול דעת (בהיקף פוטנציאלי של עד שלוש (3) משכורות), כאשר בכל מקרה סך המענק השנתי הכולל לא יעלה על שש (6) משכורות. כן יצוין כי ביחס לחלק המענק השנתי של הרכיב המדיד מבוסס יעדים, ישנו תנאי סף לקבלתו, שהינו קיומו של רווח (מאוחד) נקי (בניכוי זכויות מיעוט ובניטרול שיערוכים, ככל שישנם), אשר התקיים בשנת 2025.
<u>להלן התייחסות למדדים של הרכיב המדיד מבוסס יעדים כפי שנקבעו על ידי ועדת התגמול והדירקטוריון באשר לשנת 2025</u>
בכל הנוגע למדדים שנקבעו (כמפורט להלן, בין אם מדדי חברה ובין אם מדדי חברות בנות מהותיות), קבעו וועדת התגמול והדירקטוריון, וביחס לכל אחד מהמדדים שלהלן, יעד לשנת 2025; סף תחתון (אשר מתחתיו אין זכאות למענק בגין המדד הרלוונטי); וחסם עליון שהשגתו מביאה לזכאות במענק המקסימאלי בגין המדד הרלוונטי. המדדים שנקבעו הינם: (א) מדדי חברה: (1) מדד רווח (מאוחד) נקי (בניכוי זכויות מיעוט ובניטרול שערוכים, ככל שישנם); (2) מדד תזרים מזומנים סולו; (ב) מדדי חברות בנות מהותיות: (1) מדד רווח גלובל ליסינג (מאוחד) נקי (בניכוי זכויות מיעוט ובניטרול שערוכים, ככל שישנם); (2) מדד מדד רווח כנפי תחזוקה. בקשר למדדים האמורים לעיל, חישוב העמידה במדדים (בין הסף התחתון לחסם העליון) מבוצע באופן ליניארי. ביחס לשנת 2025 נקבע כי הרכיב המדיד מבוסס יעדים יחולק באופן שווה בין מדדי החברה ומדדי החברות הבנות המהותיות (50% לכל אחד מהם, כאשר בכל הנוגע למדדי חברה את החלק המשמעותי יותר במדידה קיבל מדד הרווח (מאוחד) נקי של גלובל ליסינג, ובכל הנגוע למדדי חברות בנות מהותיות את החלק המשמעותי יותר במדידה קיבל מדד הרווח (מאוחד) נקי של גלובל ליסינג). באשר למדדי החברה, תוצאות רכיב זה שיקפו זכאות למענק של 2.44 משכורות. באשר למדדי חברות בנות מהותיות - תוצאות רכיב זה שיקפו זכאות למענק של 1.32 משכורות. בהתאם, בסך הכל תוצאות חישוב הרכיב המדיד מבוסס יעדים שיקפו זכאות למענק של 3.76 משכורות. לאחר דיונים שקיימו ועדת התגמול והדירקטוריון, בהתאמה, נקבע כי בגין שנת 2025 יינתן לערן בן מנחם מענק בסך של 3 משכורות.

תשלום מבוסס מניות - ביום 30 במאי 2022, החליט דירקטוריון החברה (לאחר קבלת אישור ועדת התגמול ובהתאם לתוכנית אופציות שאומצה על ידי החברה בחודש מרץ 2022) להקצות לערן בן מנחם 230,000 כתבי אופציה הניתנים למימוש למניות החברה, אשר הוקצו בפועל בחודש יולי 2022 (לאחר קבלת אישור האסיפה הכללית של בעלי מניות החברה). שווין ההוגן של כל כתבי האופציה שהוקצו כאמור נקבע לפי הערכת שווי שבוצעה במאי 2022 והסתכם לסך כולל של 971,420 ש"ח. הסכומים שהוכרו בשנת 2025 בדוחות הכספיים (ראו עמודת "תשלום מבוסס מניות") הינם בקשר עם ההקצאה כאמור לעיל. בחודש ספטמבר 2025 מימש ערן בן מנחם 115,000 כתבי אופציה מתוך הכמות הכוללת שהוקצתה לו כאמור לעיל, ונכון למועד זה נותרה לערן בן מנחם יתרה של 115,000 כתבי אופציה שטרם מומשו (המהווה כ-0.68% מהון המניות של החברה (ומזכויות ההצבעה בה) בדילול מלא), כאשר מתוך הכמות האמורה 57,500 כתבי אופציה הבשילו נכון למועד פרסום דוח זה. לפרטים נוספים אודות כתבי האופציה כאמור, לרבות מועדי הבשלה ותנאי מימוש ראו ביאור 17ד לדוחות הכספיים.

לפרטים נוספים אודות מכלול תנאי כהונתו של ערן בן מנחם בתפקיד מנכ"ל החברה כפי שאושרו לאחר מינויו ראו דיווח מיידי של החברה מיום 30 במאי 2022 (מס' אסמכתא: 2022-01-055149) כפי שתוקן ביום 31 במאי 2022 (מס' אסמכתא: 2022-01-055161). לעדכון לעניין שכרו החודשי החל מיום 1 באפריל 2026 ראו לעיל.

ערן בן מנחם אינו בן משפחה של בעל עניין בחברה. לפרטים בדבר השכלתו וניסיונו המקצועי בחמש השנים האחרונות וחברותו בדירקטוריונים - ראו תקנה 26א להלן.

<u>לעניין נושאי המשרה ב-QAS:</u>

(3) <u>יוסי רביב</u>

יוסי רביב כיהן כמנכ"ל QAS משנת 1996 וסיים את תפקידו בסוף חודש פברואר 2025, כאשר מתחילת חודש מרץ 2025 מכהן בתפקיד זה ניר גור, אשר כיהן עד לאותו מועד כסמנכ"ל כספים ומסחר של QAS. למועד זה ממשיך יוסי רביב לכהן כדירקטור ב-QAS.

הסכומים תחת עמודת "שכר" לעניין יוסי רביב בטבלה לעיל כוללים גם תשלום, בהתאם להסכם העסקתו של יוסי רביב, בגין תקופת הודעה מוקדמת של 6 חודשים אשר נקבעה בהסכם עמו וחלה בשנת 2025 וכן פדיון של יתרת ימי החופשה שנותרה לו עם סיום העסקתו ב-QAS בסך כ-1,228 אלפי ש"ח. כן קבע הסכם העסקתו של יוסי רביב זכאות לפיצויי פיטורים בשיעור של שתי משכורות חודשיות אחרונות (לכל שנת עבודה) בגין כל תקופת עבודתו ב-QAS ותשלום מענק פרישה בשיעור של ארבע (4) משכורות חודשיות (לפי המשכורת האחרונה). כן היה זכאי יוסי רביב מכוח הסכם העסקתו, לטלפון, טלפון נייד, חופשה שנתית, דמי מחלה והבראה, ביטוח מנהלים/פנסיה וקרן השתלמות, וכן לתשלום רכב והוצאות רכב (למעט תשלום המס בגין העמדת הרכב, בו נושא המנכ"ל), מענק ביגוד ובדיקות רפואיות.

מענק שנתי - בהתאם להסכם העסקתו, היה יוסי רביב זכאי למענק שנתי מידי סוף כל שנה, בהתאם לתוצאות העסקיות של QAS באותה שנה ועל פי החלטת דירקטוריון QAS. לא הוענק מענק בגין שנת 2025.

(4) <u>ניר גור</u>

ניר גור כיהן כסמנכ"ל כספים של QAS משנת 2000 והחל משנת 2010 כיהן גם כסמנכ"ל מסחר של QAS. החל מתחילת מרץ 2026 ניר גור מכהן כמנכ"ל QAS ובהתאם התעדכן השכר החודשי מאותו מועד לסך של 80,000 ש"ח (ברוטו) ללא הצמדה למדד. על פי הסכם ההעסקה בין ניר גור ל-QAS, כל אחד מהצדדים רשאי לבטל את ההסכם בכל עת, בכפוף למתן הודעה מוקדמת של חודשיים. בתום תקופת ההודעה המוקדמת כנ"ל, יבוא ההסכם לידי סיום ויופסקו יחסי עובד-מעביד. על פי הסכם ההעסקה, ניר גור זכאי, בנוסף, לטלפון, טלפון נייד, חופשה שנתית, דמי מחלה והבראה, ביטוח מנהלים/פנסיה וקרן השתלמות. כמו כן זכאי ניר גור לתשלום רכב והוצאות רכב (למעט תשלום המס בגין העמדת הרכב, בו נושא המנכ"ל), מענק ביגוד ובדיקות רפואיות. בשנת 2025 רכיב השכר (כמופיע תחת עמודת "שכר" בטבלה לעיל) כולל רכיב בסך כ-411 אלפי ש"ח בגין פידיון חלקי של ימי חופשה.

מענק שנתי - בהתאם להסכם ההעסקה, ניר גור זכאי למענק שנתי מידי סוף כל שנה, בהתאם לתוצאות העסקיות של QAS באותה שנה ועל פי החלטת דירקטוריון QAS. למועד זה טרם נתקיים דיון על ידי דירקטוריון QAS באשר למענקים בגין שנת 2025.

תשלום מבוסס מניות - ביום 30 במאי 2022, החליט דירקטוריון החברה (לאחר קבלת אישור ועדת התגמול ובהתאם לתוכנית אופציות שאומצה על ידי החברה בחודש מרץ 2022) להקצות לניר גור 91,500 כתבי אופציה הניתנים למימוש למניות החברה, ובהתאם הוקצו לניר גור 91,500 כתבי אופציה כאמור. שווין ההוגן של האופציות נקבע לפי הערכת שווי שבוצעה במועד הענקתן והסתכם לסך כולל של 386,456 ש"ח. הסכומים שהוכרו בשנת 2025 בדוחות הכספיים (ראו עמודת "תשלום מבוסס מניות") הינם בקשר עם הקצאה כאמור לעיל. בחודש ספטמבר 2025 מימש ניר גור 68,625 כתבי אופציה מתוך הכמות הכוללת שהוקצתה לו כאמור לעיל, ונכון למועד זה נותרה לניר גור יתרה של 22,875 כתבי אופציה שטרם מומשו (המהווה למועד פרסום דוח זה כ-0.14% מהון המניות של החברה (ומזכויות ההצבעה בה) בדילול מלא), כאשר הכמות האמורה טרם הבשילה נכון למועד פרסום דוח זה. לפרטים נוספים אודות כתבי האופציה כאמור, לרבות מועדי הבשלה ותנאי מימוש ראו ביאור 17ד לדוחות הכספיים.

<u>לעניין נושא המשרה בכנפי תחזוקה:</u>

(5) <u>יוסי ברזני</u>

יוסי ברזני מכהן כמנכ"ל כנפי תחזוקה החל מרבעון השלישי לשנת 2021. על פי הסכם ההעסקה בין יוסי ברזני לכנפי תחזוקה, כל אחד מהצדדים רשאי לבטל את ההסכם בכל עת, בכפוף למתן הודעה מוקדמת של שלושה חודשים. בתום תקופת ההודעה המוקדמת כנ"ל, יבוא ההסכם לידי סיום ויופסקו יחסי עובד-מעביד. שכרו החודשי של מר ברזני עמד בתקופת הדוח על סך של 66,000 ש"ח (ברוטו) ללא הצמדה למדד, וכאשר הוא זכאי, בנוסף, לטלפון, טלפון נייד, חופשה שנתית, דמי מחלה והבראה, ביטוח מנהלים/פנסיה וקרן השתלמות. כמו כן זכאי יוסי ברזני לתשלום רכב והוצאות רכב (למעט תשלום המס בגין העמדת הרכב, בו נושא יוסי ברזני). כן זכאי יוסי ברזני בהתאם להסכם עמו, למענק פרישה במקרה של סיום ההסכם או פרישה מחמת הגעה לגיל פרישה, בשיעור של שלוש (3) משכורות חודשיות (לפי המשכורת האחרונה).

לאחר תאריך הדוח עודכן שכרו של מר יוסי ברזני לסך של 82,000 ש"ח (ברוטו) ללא הצמדה למדד, וזאת החל מיום 1 בפברואר 2026.

מענק שנתי - בהתאם להסכם ההעסקה, בכל שנה ידון דירקטוריון השותפות במתן מענק ליוסי ברזני בגין השנה שחלפה, בהתחשב, בין היתר, גם בביצועיו, מצבה של השותפות ומדיניות השותפות.

תשלום מבוסס מניות - ביום 30 במאי 2022, החליט דירקטוריון החברה (לאחר קבלת אישור ועדת התגמול ובהתאם לתוכנית אופציות שאומצה על ידי החברה בחודש מרץ 2022) להקצות ליוסי ברזני 110,000 כתבי אופציה הניתנים למימוש למניות החברה, ובהתאם הוקצו ליוסי ברזני 110,000 כתבי אופציה כאמור. שווין ההוגן של האופציות נקבע לפי הערכת שווי שבוצעה במועד הענקתן והסתכם לסך כולל של 464,592 ש"ח. הסכומים שהוכרו בשנת 2025 בדוחות הכספיים (ראו עמודת "תשלום מבוסס מניות") הינם בקשר עם ההקצאה כאמור לעיל. בחודש ספטמבר 2025 מימש יוסי ברזני 55,000 כתבי אופציה מתוך הכמות הכוללת שהוקצתה לו כאמור לעיל, ונכון למועד זה נותרה ליוסי ברזני יתרה של 55,000 כתבי אופציה שטרם מומשו (המהווה למועד פרסום הדוח כ-0.33% מהון המניות של החברה (ומזכויות ההצבעה בה) בדילול מלא), כאשר מתוך הכמות האמורה 27,500 כתבי אופציה הבשילו

נכון למועד פרסום דוח זה. לפרטים נוספים אודות כתבי האופציה כאמור, לרבות מועדי הבשלה ותנאי מימוש ראו ביאור 17ד לדוחות הכספיים.

להלן פירוט התגמולים כפי שהוכרו בדוחות הכספיים למועד הדו"ח על המצב הכספי, אשר ניתנו על ידי החברה לנושא משרה בכירה נוסף בחברה בקשר עם כהונתו בחברה ושאינו נמנה בטבלה לעיל:

פרטי מקבל התגמולים				תגמולים בעבור שירותים (במונחי עלות לחברה בש"ח)						סה"כ
שם	תפקיד	היקף המשרה	שיעור החזקה בהון החברה[7]	שכר*	מענק	תשלום מבוסס מניות	דמי ניהול	דמי ייעוץ	עמלה	אחר	
יהונתן שטרק (6)	משנה למנכ"ל, יועץ משפטי ומזכיר החברה	מלאה	אופציות בחברה - ראו הערה להלן	850,538	192,500	48,740	-	-	-	-	1,091,778

*תגמול בגין "שכר" בטבלה לעיל, הינו במונחי עלות לחברה וכולל תנאים נלווים לשכר, כגון החזקת רכב, טלפון, תנאים סוציאליים, הפרשות אקטואריות בשל סיום יחסי עובד-מעביד וכל הכנסה שנזקפה לשכר בשל מרכיב שהוענק לעובד.

(6) יהונתן שטרק

יהונתן שטרק משמש כמשנה למנכ"ל, יועץ משפטי ומזכיר החברה החל מחודש אפריל 2022 (יהונתן שטרק שימש כיועץ המשפטי של החברה ומזכיר החברה החל ממרץ 2017 וכסמנכ"ל, יועץ משפטי ומזכיר החברה החל מחודש אפריל 2021). כן משמש יהונתן שטרק כיועץ המשפטי ומזכיר החברה של גלובל ליסינג. ההתקשרות בין החברה לבין יהונתן שטרק הינה לתקופה בלתי קצובה. כל אחד מהצדדים רשאי להביא את ההתקשרות לידי סיום בהודעה מוקדמת של 60 יום מראש לצד השני ("ההודעה המוקדמת"). על פי הסכם העסקתו, החברה מעמידה לרשות יהונתן שטרק רכב ונושאת בעלויות האחזקה והשימוש בו, למעט תשלום המס בגין העמדת הרכב בו נושא יהונתן שטרק. בנוסף, החברה מעמידה לשימוש יהונתן שטרק טלפון סלולארי ונושאת בעלויות בגין השימוש בו. יהונתן שטרק זכאי כמו כן לחופשה שנתית, דמי מחלה והבראה, ביטוח מנהלים/פנסיה וקרן השתלמות. כן יצוין כי בהתאם להחלטת וועדת התגמול ודירקטוריון החברה, החל מחודש אפריל 2025 עודכן שכרו החודשי (שאינו צמוד מדד) של יהונתן שטרק לסך של 55 אלפי ש"ח (ברוטו) לחודש.

מענק שנתי - לפי הדין, מתן המענק השנתי ייעשה בהתאם להוראות מדיניות התגמול של החברה. ועדת התגמול ודירקטוריון החברה קבעו כי בגין שנת 2025 יינתן ליהונתן שטרק מענק בסך של 3.5 משכורות.

תשלום מבוסס מניות - ביום 30 במאי 2022, החליט דירקטוריון החברה (לאחר קבלת אישור ועדת התגמול ובהתאם לתוכנית אופציות שאומצה על ידי החברה בחודש מרץ 2022) להקצות ליהונתן שטרק 110,000 כתבי אופציה הניתנים למימוש למניות החברה, ובהתאם הוקצו ליהונתן שטרק 110,000 כתבי אופציה כאמור, אשר היוו בעת הקצאתן כ 0.63% מהון המניות של החברה (ומזכויות ההצבעה בה) בדילול מלא. שווין ההוגן של האופציות נקבע לפי הערכת שווי שבוצעה במועד הענקתן והסתכם לסך כולל של 464,591 ש"ח. הסכומים שהוכרו בשנת 2025 בדוחות הכספיים (ראו עמודת "תשלום מבוסס מניות") הינם בקשר עם ההקצאה כאמור לעיל. בחודש ספטמבר 2025 מימש יהונתן שטרק 60,000 כתבי אופציה מתוך הכמות הכוללת שהוקצתה לו כאמור לעיל, ונכון למועד זה נותרה ליהונתן שטרק יתרה של 50,000 כתבי אופציה שטרם מומשו (המהווה למועד פרסום הדוח כ-0.30% מהון המניות של החברה (ומזכויות ההצבעה בה) בדילול מלא), כאשר מתוך הכמות האמורה 22,500 כתבי אופציה הבשילו נכון למועד פרסום דוח זה. לפרטים נוספים אודות כתבי האופציה כאמור, לרבות מועדי הבשלה ותנאי מימוש ראו ביאור 17ד לדוחות הכספיים. יהונתן שטרק אינו בן משפחה של בעל עניין בחברה. לפרטים בדבר השכלתו וניסיונו המקצועי בחמש השנים שקדמו להתקשרות - ראו תקנה 26א להלן.

[7] שיעור החזקה זה הינו בהנחה תיאורטית של הקצאת מניה רגילה אחת בגין כל כתב אופציה שהוענק; אולם בפועל, ככל שימומשו כתבי האופציה, הקצאת המניות תהא בכמות המשקפת את סכום ההטבה בלבד הגלום בכתבי האופציה (מימוש על בסיס נטו, "ללא מזומן"), בהתאם לתנאי תכנית ההקצאה לפיה הוקצו.

להלן פירוט התגמולים, כפי שהוכרו בדוחות הכספיים למועד הדו"ח על המצב הכספי, אשר ניתנו על ידי החברה לכל בעל ענין בתאגיד, אשר שולמו לו על ידי החברה או על ידי חברת בת, והוא אינו נמנה בטבלאות לעיל:

פרטי מקבל התגמולים			תגמולים בעבור שירותים (במונחי עלות לחברה בש"ח)							סה"כ
שם	תפקיד	היקף המשרה	שיעור החזקה בהון חברה	שכר	מענק	תשלום מבוסס מניות	דמי ניהול	דמי ייעוץ	עמלה	אחר	
נמרוד בורוביץ (1)	יו"ר דירקטוריון גלובל ליסינג וסגן יו"ר דירקטוריון החברה	כ - 50% משרה בגלובל ליסינג	-	-	-	-	658,464	-	-	71,955	730,419

(1) נמרוד בורוביץ מכהן כדירקטור בחברה החל מיום 29 בדצמבר 2024 (וסגן יו"ר הדירקטוריון החל מיום 20.2.2025) וכיו"ר דירקטוריון גלובל ליסינג החל מאותו המועד.
הסכום המופיע בעמודת "דמי ניהול" הינו דמי הניהול אשר שולמו למר בורוביץ בהתאם להסכם ניהול בינו לבין החברה הבת גלובל ליסינג, בגין שירותי יו"ר דירקטוריון גלובל ליסינג (כמפורט בביאור 21ג(2) לדוחות הכספיים)[8].
הסכום המופיע בעמודת "אחר" מורכב מהגמול אשר שולם למר בורוביץ על ידי החברה בגין כהונתו כדירקטור בחברה (כמפורט בביאור 21ג(1) לדוחות הכספיים).

לפרטים בדבר השכלתו, ניסיונו המקצועי בחמש השנים האחרונות וחברותו בדירקטוריונים - ראו תקנה 26 להלן.

סה"כ גמול הניתן לדירקטורים, שאינו חורג מהמקובל, כפי שהוכר בדוחות הכספיים לשנת 2025, לדירקטורים של החברה (לרבות בגין כהונתם בחברות בנות): 921,554 ש"ח[9]. יצוין כי בהתאם לקביעת דירקטוריון החברה, ההון העצמי של החברה לצורך חישוב הגמול אשר שולם לדירקטורים בחברה (לרבות דירקטורים חיצוניים ובלתי תלויים) החל משנת 2012, הינו ההון העצמי של החברה בניכוי זכויות מיעוט. בשנת הדו"ח, דרגת החברה (לפי תקנות החברות (כללים בדבר גמול והוצאות לדירקטור חיצוני), התש"ס-2000), לצורך קביעת הגמול כאמור, היתה דרגה ג'.

[8] בהתאם להסכם הניהול של גלובל ליסינג עם החברה, מן התמורה אשר תשולם על ידי גלובל ליסינג לחברה על פי הסכם הניהול, תופחת התמורה אשר תשולם על ידי גלובל ליסינג למר בורוביץ לפי הסכם הניהול, היות והשירותים שנקבעו בהסכם הניהול של גלובל ליסינג עם החברה כוללים כמו כן שירותי יו"ר דירקטוריון.

[9] ראו ביאור 21ג(1) לדוחות הכספיים בקשר לתשלום גמול דירקטורים בחברה. הסכום לעיל כולל גמול בסך 259,776 ש"ח המשולם ע"י גלובל ליסינג לדירקטורים בכנפיים בגין כהונת חלק מהם גם כדירקטורים בגלובל ליסינג. כמו כן, הסכום לעיל אינו כולל גמול אשר שולם לנמרוד בורוביץ (כפי שפורט בנפרד בטבלה לעיל) ואינו כולל סכום המענק ליו"ר דירקטוריון החברה, תמר מוזס בורוביץ, בהתאם לאמור בביאור 21ב לדוחות הכספיים.

<u>תקנה 21א': השליטה בתאגיד</u>

בעלי השליטה בחברה, נכון למועד הדו"ח, הינם ה"ה תמר מוזס-בורוביץ ועזבון המנוח דוד בורוביץ ז"ל, אשר נפטר בחודש אוגוסט 2025 ולמועד זה טרם הסתיימו הליכי חלוקת עזבונו (גב' מוזס-בורוביץ ועזבון המנוח דוד בורוביץ ז"ל יכונו להלן יחדיו: "**יחידי קבוצת בורוביץ**"), המחזיקים במניות כנפיים כמפורט בתקנה 24 להלן, ואשר רשאים למנות את רוב חברי הדירקטוריון של כנפיים, וזאת על-פי הסכמי בעלי מניות בכנפיים.

גם ה"ה סופיה קימרלינג, כרמל אילן ודפנה ארנון נחשבים כבעלי שליטה בחברה, וזאת מכוח היותם צד להסכמי בעלי מניות בכנפיים, כמפורט להלן.

להלן ההסכמים הקיימים, למיטב ידיעת החברה, בין בעלי המניות בכנפיים ביחס להפעלת זכויותיהם מכוח החזקותיהם בכנפיים, נכון לתאריך הדו"ח:

<u>הסכם בעלי מניות בכנפיים</u>

על-פי הסכם בעלי מניות מיום 22.11.1993 (כפי שתוקן ביום 27.5.2004), אשר הצדדים לו נכון למועד דו"ח זה הינם יחידי קבוצת בורוביץ, סופיה קימרלינג (להלן בסעיף זה: "**קימרלינג**"), ילדיו של דוד בורוביץ (אמיר בורוביץ, נמרוד בורוביץ ומיה בורוביץ)[10] וכן בנותיו של מר יגאל ארנון (כרמל אילן ודפנה ארנון) (שתיהן יכונו להלן יחדיו: "**יחידי ארנון**"), הוסכם כי הצדדים יפעילו את כוח ההצבעה שלהם <u>בכנפיים</u> על מנת שבכל עת ימונו לדירקטוריון <u>כנפיים</u> שמונה דירקטורים שיומלצו על-ידי הצדדים בהתאם לרשימה שתיקבע על-ידם, כמפורט להלן[11]. כן כולל ההסכם הוראות בדבר זכות סירוב ראשונה ומינוי יו"ר דירקטוריון ומנכ"ל, כמפורט להלן. (להלן בסעיף זה: "**הסכם בעלי המניות**").

<u>מינוי דירקטורים</u>

רשימה זו תגובש על ידי הצדדים להסכם בעלי המניות, כמפורט להלן:

(1) יחידי קבוצת בורוביץ יהיו זכאים לכלול שישה (6) דירקטורים ברשימה;

(2) יחידי ארנון יהיו זכאים (יחדיו) לכלול דירקטור אחד ברשימה, כל עוד הם מחזיקים לפחות 5% מהון המניות המונפק של כנפיים;

(3) קימרלינג תהיה זכאית לכלול דירקטור אחד ברשימה, כל עוד היא מחזיקה לפחות 5% מהון המניות של כנפיים.

<u>מינוי יו"ר ומנכ"ל</u>

בכפוף לכל דין, הצדדים להסכם יפעלו באופן שליו"ר דירקטוריון כנפיים וכן למנכ"ל כנפיים ימונה אדם אשר הומלץ לתפקיד זה על-ידי יחידי קבוצת בורוביץ.

<u>זכות סירוב ראשונה</u>

יחידי ארנון ו/או קימרלינג העניקו לקבוצת בורוביץ זכות סירוב ראשונה לרכוש מהם את מניותיהם בכנפיים אם וכאשר יפחת שיעור ההחזקה של כל אחד מהם אל מתחת ל- 5% מהון המניות המונפק והנפרע של כנפיים. זכות הסירוב הראשונה כאמור לא תחול על העברה או מכירה של מניות על-ידי יחידי ארנון ו/או קימרלינג ל"נעבר מורשה" אשר הנו בן/בת זוגו הנשוי לצד להסכם ו/או ילדיו הבגירים (להלן: "נעבר מורשה"), ובלבד שנעבר מורשה כאמור ימסור את אישורו להתחייבויות המעביר על-פי ההסכם.

---

[10] נכון למועד הדו"ח ולמיטב ידיעת החברה, ילדיו של דוד בורוביץ אינם בעלי מניות בכנפיים.

[11] יצוין כי על-פי תקנון ההתאגדות של כנפיים, דירקטוריון כנפיים יכלול לא פחות מ- 3 דירקטורים ולא יותר מ- 14. נכון לתאריך פרסום הדו"ח מכהנים בדירקטוריון כנפיים 9 דירקטורים הכוללים שני דירקטורים חיצוניים.

<u>הסכם בין BMG לתמר מוזס-בורוביץ</u>

למיטב ידיעת החברה, בהסכם שנחתם בין דוד בורוביץ ז"ל וחברת BMG שהיתה בבעלותו מחד, ותמר מוזס- בורוביץ, מאידך, מינוי הדירקטורים בכנפיים שבורוביץ-מוזס זכאים למנות מעת לעת (לפי הסכם בעלי המניות כאמור לעיל), מתבצע על-פי הסדר ביניהם, הכולל גם הוראות לעניין זכות סירוב ראשונה וזכות הצטרפות.

<u>תקנה 22:</u> **<u>עסקאות עם בעלי שליטה</u>**

(א) להלן, למיטב ידיעת החברה, פירוט עסקאות עם בעלי שליטה או שלבעל השליטה יש עניין אישי באישורה, אשר <u>החברה</u> התקשרה בה בשנת הדיווח או עד למועד הגשת הדו"ח או שהיא עדיין בתוקף במועד הדו"ח:

(1) <u>עסקאות המנויות בסעיף 270(4) לחוק החברות, התשנ"ט-1999 (להלן: "חוק החברות") אשר בוצעו על ידי החברה כאמור</u>:

- תשלום גמול לדירקטורים בחברה (לרבות לדירקטורים הנחשבים בעלי שליטה בחברה) - כמפורט בביאור 21ג(1) לדוחות הכספיים. לפרטים נוספים ראו כמו כן תקנה 21 לעיל.
- תשלום מענק ליו"ר הדריקטוריון, הגב' תמר מוזס-בורוביץ, בגין שנת 2025, ראו ביאור 21ב לדוחות הכספיים.
- ביטוח ושיפוי דירקטורים (לרבות דירקטורים הנחשבים בעלי שליטה בחברה) - כמפורט בתקנה 29א' להלן ובביאור 21ה לדוחות הכספיים.

(2) <u>עסקאות אחרות</u>:

- שכירת משרדים מהגב' תמר מוזס בורוביץ - ראו בביאור 21יא לדוחות הכספיים.
- רכישת כרטיסי טיסה מלוקה תיירות - ראו בביאור 21י לדוחות הכספיים.

פרט לאמור לעיל, לא התקשרה החברה בעסקאות נוספות עם בעלי שליטה כאמור לעיל, לרבות עסקאות זניחות או עסקאות שאינן זניחות או עסקאות המנויות בסעיף 270(4) לחוק החברות.

(ב) להלן, למיטב ידיעת החברה, פירוט עסקאות עם בעלי שליטה או שלבעל השליטה יש עניין אישי באישורה, <u>אשר חברות בשליטתה של כנפיים או חברות קשורות</u> התקשרו בה בשנת הדיווח או עד למועד הגשת הדו"ח או שהן עדיין בתוקף במועד הדו"ח:

(1) <u>עסקאות המנויות בסעיף 270(4) לחוק החברות אשר בוצעו על ידי גלובל ליסינג</u>

- ביטוח ושיפוי דירקטורים בגלובל ליסינג (לרבות דירקטורים הנחשבים בעלי שליטה בחברה) - ראו ביאור 21ה לדוחות הכספיים.
- גמול לדירקטורים בגלובל ליסינג ע"י גלובל ליסינג (לרבות לדירקטורים הנחשבים בעלי שליטה בחברה) - ראו ביאור 21ג(2) לדוחות הכספיים.
- תנאי כהונתו של רו"ח נמרוד בורוביץ כיו"ר דירקטוריון גלובל ליסינג - לפרטים ראו ביאור 21ג(2) לדוחות הכספיים.

תקנה 24: החזקות בעלי עניין ונושאי משרה בחברה

לפרטים אודות דוח מצבת אחזקות בעלי עניין ונושאי משרה בכירה בחברה ליום 31 בדצמבר 2025 ראו דיווח מיידי של החברה מיום 6 בינואר 2026 (מס' אסמכתא: 2026-01-002598).

לפרטים בדבר הסכמי בעלי מניות בחברה, ראו תקנה 21א' לעיל.

תקנה 24א': הון רשום, הון מונפק וניירות ערך המירים

ראו ביאור 17 לדוחות הכספיים.

בכל הנוגע להחזקות נושאי משרה ועובדים בכתבי אופציה למניות, ראו ביאור 17ד לדוחות הכספיים.

תקנה 24ב': מרשם בעלי מניות

למרשם בעלי מניות עדכני ראו דיווח מיידי של החברה מיום 7 בספטמבר 2025 (מס' אסמכתא: 2025-01-067265).

תקנה 25א': מען רשום

מענה הרשום של החברה הינו רחוב ראול ולנברג 2, תל אביב, 6971701. טל': 03-6539999, פקס: 03-6539977, דואר אלקטרוני: knafaim@knafaim.co.il.

תקנה 26: הדירקטורים של התאגיד

שם	תמר מוזס בורוביץ - יו"ר הדירקטוריון
מספר זיהוי	056400997
תאריך לידה	11.3.1960
מען להמצאת כתבי בית-דין	אצל החברה - רחוב ראול ולנברג 2, תל אביב, 6971701.
נתינות	אזרחות ישראלית.
חברות בועדות דירקטוריון	לא.
האם עובדת של התאגיד, חברה בת שלו, חברה קשורה שלו או של בעל עניין בו	מנכ"ל תמר מוזס השקעות בע"מ, חברה בבעלותה המלאה של הדירקטורית, המחזיקה במניות כנפיים.
תאריך תחילת כהונה כדירקטורית בחברה	20.2.1994[12].
השכלה	סיום לימודים לתואר שני במנהל עסקים, אוניברסיטת תל אביב; בוגרת מדעי המדינה וסוציולוגיה, אוניברסיטת בר אילן.
עיסוק בחמש השנים האחרונות	מנכ"ל תמר מוזס השקעות בע"מ; יו"ר דירקטוריון מפל תקשורת בע"מ.
תאגידים נוספים בהם מכהנת כדירקטורית	גלובל כנפיים ליסינג בע"מ; דורי מדיה גרופ בע"מ (יו"ר דירקטוריון); מפל תקשורת בע"מ (יו"ר דירקטוריון); תמר מוזס השקעות בע"מ; לומה החזקות בע"מ; נעה מ.ב. תקשורת בע"מ; Communica TV בע"מ; דורי מדיה דרסט בע"מ; דורי מדיה פארן בע"מ; דורי ניו מדיה בע"מ; מפל - ל.ד.י. (ישראל) בע"מ; מפל - עדן טלנובלות בע"מ; מפל מותגים - בי.אם.איי בע"מ; בי.אם.איי. בע"מ; בי.אם.איי. - ברנד מנג'מנט אינטרנשיונל בע"מ; Novebox A.G.; אפולו י.א.ק בע"מ; TMB Real Estate Inc.; MeMeMe Studios Ltd.
האם בת משפחה של בעל עניין אחר בתאגיד	רעייתו של דוד בורוביץ ז"ל (עד לפטירתו מבעלי השליטה בכנפיים ואביו של נמרוד בורוביץ, המכהן כסגן יו"ר דירקטוריון החברה).

[12] מכהנת בתפקיד יו"ר הדירקטוריון החל מיום 25.2.2025.

שם	תמר מוזס בורוביץ - יו"ר הדירקטוריון
האם דירקטורית שהחברה רואה אותה כבעלת מומחיות חשבונאית ופיננסית/ בעלת כשירות מקצועית	בעלת כשירות מקצועית.

שם	נמרוד בורוביץ - סגן יו"ר הדירקטוריון
מספר זיהוי	027788744
תאריך לידה	26.6.1970
מען להמצאת כתבי בית-דין	יוכבד בת מרים 21, תל אביב.
נתינות	אזרחות ישראלית.
חברות בועדות דירקטוריון	לא.
האם עובדת של התאגיד, חברה בת שלו, חברה קשורה שלו או של בעל עניין בו	לא (מעניק לגלובל כנפיים ליסינג שירותי ניהול כיו"ר הדירקטוריון, החל מיום 29.12.2024).
תאריך תחילת כהונה כדירקטור בחברה	29.12.2024[13].
השכלה	רואה חשבון ; בוגר - מנהל עסקים וחשבונאות - המכלל למנהל.
עיסוק בחמש השנים האחרונות	יו"ר דירקטוריון ומנהל עסקים ראשי ב-TUS Airways LTD (עד מרץ 2024) ; סמנכ"ל לאסטרטגיה, הצטיידות מטוסים ופיתוח עסקי באל על נתיבי אויר לישראל בע"מ (עד נובמבר 2020).
תאגידים נוספים בהם הוא מכהן כדירקטור	גלובל כנפיים ליסינג בע"מ - יו"ר הדירקטוריון ; QAS ישראל בע"מ ; בי. אמ. גי (בורוביץ מוזס גרופ) בע"מ ; ד. ת בורוביץ מוזס השקעות בע"מ ; לוקה תיירות בע"מ ; מומנטס תיירות בע"מ ; טייק-אוף החזקות בע"מ.
האם בת משפחה של בעל עניין אחר בתאגיד	כן, בנו של דוד בורוביץ ז"ל (עד לפטירתו היה מבעלי השליטה בחברה, והיה נשוי לגב' תמר מוזס בורוביץ, מבעלי השליטה בחברה).
האם דירקטור שהחברה רואה אותו כבעל מומחיות חשבונאית ופיננסית/ בעל כשירות מקצועית	בעל מומחיות חשבונאית ופיננסית.

שם	שלמה חנאל - דירקטור
מספר זיהוי	064516271
תאריך לידה	10.01.1950
מען להמצאת כתבי בית-דין	אצל החברה - רחוב ראול ולנברג 2, תל אביב, 6971701.
נתינות	אזרחות ישראלית.
חברות בועדות דירקטוריון	ועדה לניהול כספים וסיכוני שוק.
האם עובד של התאגיד, חברה בת שלו, חברה קשורה שלו או של בעל עניין בו	לא. (מעניק שירותי יו"ר לכנפי תחזוקה - שותפות מוגבלת).
תאריך תחילת כהונה כדירקטור בחברה	31.12.2012.
השכלה	בוגר הנדסה אווירונאוטית, טכניון ; מוסמך במנהל עסקים, אוניברסיטת תל-אביב.
עיסוק בחמש השנים האחרונות	יו"ר דירקטוריון גלובל ליסינג (החל מחודש ינואר 2013 ועד לסוף דצמבר 2024).

[13] מכהן בתפקיד סגן יו"ר הדירקטוריון החל מיום 25.2.2025.

שם	שלמה חנאל - דירקטור
	יו"ר כנפי תחזוקה - שותפות מוגבלת.
תאגידים נוספים בהם הוא מכהן כדירקטור	גלובל כנפיים ליסינג בע"מ ; כנפי תחזוקה (2005) בע"מ (יו"ר הדירקטוריון) ; ש. חנאל בע"מ.
האם בן משפחה של בעל עניין אחר בחברה	לא.
האם דירקטור שהחברה רואה אותו כבעל מומחיות חשבונאית ופיננסית/ בעל כשירות מקצועית	בעל כשירות מקצועית.

שם	ערן אילן
מספר זיהוי	052598224
תאריך לידה	17.06.1954
מען להמצאת כתבי בית-דין	רמז 6, תל אביב.
נתינות	אזרחות ישראלית.
חברות בועדות דירקטוריון	לא.
האם עובד של התאגיד, חברה בת שלו, חברה קשורה שלו או של בעל עניין בו	לא.
תאריך תחילת כהונה כדירקטור בחברה	12.7.2007.
השכלה	בוגר הפקולטה למשפטים של האוניברסיטה העברית (1981) ; חבר לשכת עורכי הדין בישראל (1982).
עיסוק בחמש השנים האחרונות	עוסק בהשקעות בחברות שונות בארץ ובעולם.
תאגידים נוספים בהם מכהן כדירקטור	גלובל כנפיים ליסינג בע"מ ; ערן אילן השקעות בע"מ ; פיינל בע"מ.
האם בן משפחה של בעל עניין אחר בתאגיד	בעלה של גב' כרמל אילן וגיס לגב' דפנה ארנון, הנחשבות בעלות שליטה בחברה.
האם דירקטור שהחברה רואה אותו כבעל מומחיות חשבונאית ופיננסית/ בעל כשירות מקצועית	בעל כשירות מקצועית.

שם	סופיה קימרלינג
מספר זיהוי	71511174
תאריך לידה	1.5.1951
מען להמצאת כתבי בית-דין	ת.ד. 3050, הרצליה 46638.
נתינות	אזרחות ישראלית.
חברות בועדות דירקטוריון	לא.
האם עובדת של התאגיד, חברה בת שלו, חברה קשורה שלו או של בעל עניין בו	לא.
תאריך תחילת כהונה כדירקטורית בחברה	20.2.1994.
השכלה	תואר במנהל עסקים, אוניברסיטת דרבי ישראל.
עיסוק בחמש השנים האחרונות	יזמות.
תאגידים נוספים בהם מכהנת כדירקטורית	גלובל כנפיים ליסינג בע"מ.

שם	סופיה קימרלינג
האם בת משפחה של בעל עניין אחר בתאגיד	לא.
האם דירקטורית שהחברה רואה אותה כבעלת מומחיות חשבונאית ופיננסית/ בעלת כשירות מקצועית	בעלת כשירות מקצועית.

שם	נדב פלטי
מספר זיהוי	055667612
תאריך לידה	25.4.1959
מען להמצאת כתבי בית-דין	ראול ולנברג 2, רמת החייל, תל אביב 69719.
נתינות	אזרחות ישראלית.
חברות בועדות דירקטוריון	ועדה לניהול כספים וסיכוני שוק.
האם עובד של התאגיד, חברה בת שלו, חברה קשורה שלו או של בעל עניין בו	מכהן כמנכ"ל ונשיא דורי מדיה גרופ בע"מ, חברה המוחזקת, בין היתר, בעקיפין על ידי הדירקטור ועל ידי תמר מוזס בורוביץ, בעלת שליטה בחברה.
תאריך תחילת כהונה כדירקטור בחברה	1.6.2004.
השכלה	בוגר כלכלה וחשבונאות באוניברסיטת תל אביב; רו"ח מוסמך.
עיסוק בחמש השנים האחרונות	דורי מדיה גרופ - מנכ"ל ונשיא; נכסי שד' ירושלים יפו בע"מ - מנכ"ל; מנכ"ל מפל תקשורת בע"מ; יו"ר Communica TV בע"מ; יו"ר CTV מדיה בע"מ.
תאגידים נוספים בהם מכהן כדירקטור	דורי מדיה גרופ בע"מ; דורי מדיה דרסט בע"מ; דורי מדיה ספייק בע"מ; דורי מדיה פארן בע"מ; דורי ניו מדיה בע"מ; דורי TLV בע"מ; נעה מ.ב. תקשורת בע"מ; ש.ר.ד.ן אחזקות תקשורת (2002) בע"מ; נכסי שדרות ירושלים יפו בע"מ; מפל תקשורת בע"מ; מפל ל.ד.י. (ישראל) בע"מ; מפל מותגים בע"מ; ערוצי תוכן תקשורת בע"מ; מפל - עדן טלנובלות בע"מ; דר מולטימדיה בע"מ; דורי מדיה אינטרנשיונל 2002 בע"מ; Communica TV בע"מ; CTV מדיה בע"מ; BMI בע"מ; Dori Media America Inc.; MeMeMe Studios Ltd; אפולו י.א.ק בע"מ.
האם בן משפחה של בעל עניין אחר בתאגיד	לא.
האם דירקטור שהחברה רואה אותו כבעל מומחיות חשבונאית ופיננסית/ בעל כשירות מקצועית	בעל מומחיות חשבונאית ופיננסית.

שם	אמנון בן עמי - דירקטור בלתי תלוי
מספר זיהוי	056760093
תאריך לידה	10.12.1960
מען להמצאת כתבי בית-דין	אצל החברה - רחוב ראול ולנברג 2, תל אביב, 6971701.
נתינות	ישראלית.
חברות בועדות דירקטוריון	ועדת ביקורת (גם בשבתה כוועדה לבחינת הדוחות הכספיים וכוועדת תגמול); ועדה לניהול כספים וסיכוני שוק.
האם עובד של התאגיד, חברה בת שלו, חברה קשורה שלו או של בעל עניין בו	לא.
תאריך תחילת כהונה כדירקטור בחברה	20.12.2020.

שם	**אמנון בן עמי - דירקטור בלתי תלוי**
השכלה	תואר ראשון ביחסים בינלאומיים וחטיבות משלימות, האוניברסיטה העברית בירושלים; תואר במנהל עסקים, המכללה למנהל בירושלים; תואר שני במנהל ציבורי, האוניברסיטה העברית בירושלים; קורס ניהול עסקי בכיר, האוניברסיטה העברית בירושלים; קורס גישור למנהלים בכירים, מכון גבים.
עיסוק בחמש השנים האחרונות	מנכ"ל הימנותא, חברה בת של קק"ל (6/2023-היום); מנכ"ל קק"ל (2017 - 2023).
תאגידים נוספים בהם מכהן כדירקטור	מכון היהלומים הישראלי; מכון היצוא.
האם בן משפחה של בעל עניין אחר בתאגיד	לא.
האם דירקטור חיצוני או בלתי תלוי	דירקטור בלתי תלוי.
האם בעלת מומחיות חשבונאית ופיננסית/ בעלת כשירות מקצועית	בעל מומחיות חשבונאית ופיננסית.

שם	**דליה איציק - דירקטורית חיצונית**
מספר זיהוי	51166361
תאריך לידה	20.10.1952
מען להמצאת כתבי בית-דין	רחוב הדסה 6, גן העיר תל אביב.
נתינות	אזרחות ישראלית.
חברות בועדות דירקטוריון	ועדת ביקורת (גם בשבתה כועדה לבחינת הדוחות הכספיים וכוועדת תגמול).
האם עובד של התאגיד, חברה בת שלו, חברה קשורה שלו או של בעל עניין בו	לא.
תאריך תחילת כהונה כדירקטור בחברה	27.12.2018.
השכלה	בוגרת בהיסטוריה וספרות, האוניברסיטה העברית; בוגרת במשפטים, המרכז הבינתחומי הרצליה.
עיסוק בחמש השנים האחרונות	יושבת ראש דירקטוריון המרכז הרפואי הדסה; נשיאת "סיסמה לכל תלמיד"; יושבת ראש חבר הנאמנים של "הדסה אינטרנשיונל ישראל" - הנציגות הישראלית של ארגון הדסה הבינלאומי; חברה בוועדת התביעות - The Conference on Jewish Material Claims Against Germany (Claims Conference).
תאגידים נוספים בהם מכהנתן כדירקטור	יושבת ראש דירקטוריון המרכז הרפואי הדסה; דירקטורית ברשת חנויות רמי לוי שיווק השקמה 2006 בע"מ; יו"ר רדיו קול חי; יו"ר הדסית חברה למיסחור טכנולוגיות רפואיות; דירקטורית בהדסה מדיקל בע"מ.
האם בן משפחה של בעל עניין אחר בתאגיד	לא.
האם דירקטור שהחברה רואה אותו כבעל מומחיות חשבונאית ופיננסית/ בעל כשירות מקצועית	בעלת כשירות מקצועית.

שם	אלרועי תורג'מן - דירקטור חיצוני
מספר זיהוי	040620692
תאריך לידה	02.09.1980
מען להמצאת כתבי בית-דין	הנשיא 73 (דירה 15), גבעת שמואל
נתינות	אזרחות ישראלית.
חברות בועדות דירקטוריון	ועדת ביקורת (גם בשבתה כוועדה לבחינת הדוחות הכספיים וכוועדת תגמול) ; ועדה לניהול כספים וסיכוני שוק.
האם עובד של התאגיד, חברה בת שלו, חברה קשורה שלו או של בעל עניין בו	לא.
תאריך תחילת כהונה כדירקטור בחברה	20.2.2025.
השכלה	בעל תואר ראשון (B.A) בחשבונאות וכלכלה ושנת השלמה לחשבונאיים של אוניברסיטת בר אילן - רואה חשבון מוסמך ; בוגר קורס בתקינה בין לאומית (IFRS) של הפקולטה לניהול, אוניברסיטת תל אביב.
עיסוק בחמש השנים האחרונות	2016-כיום : מנכ"ל קבוצת אופטיקנה (אופטיקנה - האופטיסטור הראשון בע"מ).
תאגידים נוספים בהם מכהן כדירקטור	Meson Enterprises Ltd ; אופטינייס בע"מ ; איילנס בע"מ ; סי מור אופטיק בע"מ ; אופטיק מ גרופ בע"מ ; א.י. ע. איי אופטיק בע"מ.
האם בן משפחה של בעל עניין אחר בתאגיד	לא.
האם דירקטור שהחברה רואה אותו כבעל מומחיות חשבונאית ופיננסית/ בעל כשירות מקצועית	בעל מומחיות חשבונאית ופיננסית.

<u>תקנה 26א':</u> **<u>נושאי משרה בכירה</u>**

שם ותפקיד	ערן בן מנחם - מנכ"ל
מספר זיהוי	036479863
תאריך לידה	25.6.1979
תאריך תחילת כהונתו	1.4.2022[14]
השכלה	בוגר חשבונאות וכלכלה, אוניברסיטת תל אביב.
עיסוקו בחמש השנים האחרונות	קודם למינויו לתפקיד מנכ"ל החברה - סמנכ"ל כספים של החברה ושל גלובל ליסינג.
התפקיד שהוא ממלא בתאגיד, בחברת הבת שלו, בחברה קשורה שלו או בבעל עניין בו	דירקטור ב- ג'י.קיי.פי (2011) בע"מ.
האם הוא בן משפחה של בעל ענין אחר בתאגיד	לא.

[14] התאריך בו החל כהונתו כמנכ"ל. החל לכהן בחברה כמנהל כספים ביום 1.1.2012 והחל מיום 28.8.2013 ועד למינויו למנכ"ל כיהן כסמנכ"ל הכספים של החברה.

שם ותפקיד	סידני סלסקי - סמנכ"ל
מספר זיהוי	011958196
תאריך לידה	16.8.1960
תאריך תחילת כהונתו	1.4.2006
השכלה	בוגר מנהל עסקים וחשבונאות, אוניברסיטת וויטווטרסרנד, יוהנסבורג.
עיסוקו בחמש השנים האחרונות	סמנכ"ל בחברה; מנכ"ל גלובל כנפיים ליסינג בע"מ.
התפקיד שהוא ממלא בתאגיד, בחברת הבת שלו, בחברה קשורה שלו או בבעל עניין בו	החברה - סמנכ"ל; גלובל כנפיים ליסינג בע"מ - מנכ"ל; ג'י.קיי.פי (2011) בע"מ.
האם הוא בן משפחה של בעל ענין אחר בתאגיד	לא.

שם ותפקיד	יהונתן שטרק - משנה למנכ"ל, יועץ משפטי ומזכיר החברה
מספר זיהוי	061278172
תאריך לידה	11.6.1982
תאריך תחילת כהונתו	1.4.2022[15]
השכלה	עורך דין; בוגר משפטים וכלכלה, אוניברסיטת חיפה; תואר שני במשפטים, אוניברסיטת חיפה.
עיסוקו בחמש השנים האחרונות	יועץ משפטי ומזכיר החברה (וסמנכ"ל בחברה החל מאפריל 2021); יועץ משפטי ומזכיר גלובל ליסינג; עורך דין במשרד יגאל ארנון ושות'.
התפקיד שהוא ממלא בתאגיד, בחברת הבת שלו, בחברה קשורה שלו או בבעל עניין בו	משנה למנכ"ל, יועץ משפטי ומזכיר החברה; יועץ משפטי ומזכיר גלובל כנפיים ליסינג בע"מ.
האם הוא בן משפחה של בעל ענין אחר בתאגיד	לא.

שם ותפקיד	דב ישועה - מנהל כספים
מספר זיהוי	0314192369
תאריך לידה	31.8.1977
תאריך תחילת כהונתו	3.4.2022
השכלה	בוגר חשבונאות וכלכלה, אוניברסיטת תל אביב; בוגר מנהל עסקים, אוניברסיטת תל אביב.
עיסוקו בחמש השנים האחרונות	סמנכ"ל כספים ומשנה למנכ"ל - קבוצת משלוחה. מנהל כספים בחברה ובגלובל ליסינג החל מאפריל 2022.

[15] התאריך בו כהונתו כמשנה למנכ"ל. החל עבודתו בחברה במרץ 2017 כאשר באפריל 2021 מונה לסמנכ"ל.

שם ותפקיד	דב ישועה - מנהל כספים
התפקיד שהוא ממלא בתאגיד, בחברת הבת שלו, בחברה קשורה שלו או בבעל עניין בו	מנהל כספים בחברה ובגלובל ליסינג.
האם הוא בן משפחה של בעל ענין אחר בתאגיד	לא.

שם ותפקיד	אורטל הבר - סמנכ"ל פיתוח עסקי
מספר זיהוי	302699830
תאריך לידה	13.5.1989
תאריך תחילת כהונתו	8.6.2025
השכלה	בוגרת חשבונאות ומנהל עסקים, אוניברסיטת רייכמן.
עיסוקה בחמש השנים האחרונות	ראש פיתוח עסקי ושותפויות בקרן SIBF ; סמנכ"ל שותפויות אסטרטגיות בחברת BridgerPay.
התפקיד שהוא ממלא בתאגיד, בחברת הבת שלו, בחברה קשורה שלו או בבעל עניין בו	החברה - סמנכ"ל פיתוח עסקי.
האם הוא בן משפחה של בעל ענין אחר בתאגיד	לא.

שם ותפקיד	דניאל שפירא - מבקר החברה
מספר זיהוי	052755998
תאריך לידה	21.7.1954
תאריך תחילת כהונתו	14.2.2012
השכלה	בוגר כלכלה וחשבונאות, אוניברסיטת בר אילן ; רואה חשבון.
עיסוקו בחמש השנים האחרונות	בעל משרד לראיית חשבון (דניאל שפירא - רואה חשבון) ; מבקר פנימי בחברות ציבוריות הנסחרות בארץ ובחו"ל.
התפקיד שהוא ממלא בתאגיד, בחברת הבת שלו, בחברה קשורה שלו או בבעל עניין בו	מבקר פנימי בחברה ובחברת גלובל כנפיים ליסינג בע"מ.
האם הוא בן משפחה של בעל ענין אחר בתאגיד	לא.

<u>תקנה 26ב: מורשה חתימה של התאגיד</u>

אין בתאגיד מורשי חתימה עצמאיים.

<u>תקנה 27: רואה החשבון של התאגיד</u>

בריטמן אלמגור זהר ושות' - מרכז עזריאלי 1, תל אביב 6701101.

תקנה 28: שינוי בתקנון החברה

בשנת הדו"ח לא היו שינויים בתקנון החברה.

תקנה 29: המלצות והחלטות

החלטות דירקטוריון שאינן טעונות אישור אסיפה כללית:

לפרטים אודות חלוקת דיבידנד שבוצעה בחודש אפריל 2025, והחלטת דירקטוריון החברה מיום 5 באפריל 2026 בדבר חלוקת דיבידנד ראו ביאור 17ב(3) לדוחות הכספיים.

החלטות אסיפה כללית מיוחדת:

לפרטים אודות אסיפה כללית מיוחדת של בעלי מניות החברה שנתקיימה ביום 20 בפברואר 2025, אשר אישרה את מינויו של מר אלרועי תורג'מן כדירקטור חיצוני, ראו דוח זימון אסיפה מיום 15 בינואר 2025 (מס' אסמכתא: 2025-01-004618).

לפרטים אודות אסיפה כללית שנתית ומיוחדת של בעלי מניות החברה שנתקיימה ביום 1 בינואר 2026, אשר אישרה, בין היתר, התקשרות עם מר שלמה חנאל לעניין מתן שירותי יו"ר לכנפי תחזוקה, עדכון והארכת תוקף מדיניות תגמול לנושאי משרה בחברה, והארכת כתבי שיפוי לדירקטורים ונושאי משרה בחברה, ראו דוח זימון אסיפה מתוקן מיום 24 בדצמבר 2025 (מס' אסמכתא: 2025-01-103141).

<u>תקנה 29א׳: החלטות החברה</u>

(א) <u>הסדר שיפוי לדירקטורים ולנושאי משרה</u>

ביום 1 בינואר 2026 אישרה אסיפה כללית שנתית ומיוחדת של בעלי המניות של החברה הארכת כתבי שיפוי לדירקטורים ונושאי משרה בחברה (המכהנים כיום או שיכהנו בעתיד), לרבות לדירקטורים ונושאי המשרה שהינם בעלי שליטה בחברה או קרוביהם, כאשר הובהר כי ביחס למי שהנם בעלי שליטה בחברה וקרוביהם, תקופת תוקפו של כתב השיפוי תהיה כפופה להוראות סעיף 275(א1) לחוק החברות. בהתאם לכתבי השיפוי, ולפיהם התחייבה החברה לשפותם בשל כל חבות או הוצאה, בהתאם למפורט בכתבי השיפוי, שתוטל עליהם ו/או שיוציאו, עקב פעולה או פעולות שעשו בתוקף היותם נושאי משרה בחברה (לרבות פעולות לפני תאריך כתב השיפוי), ו/או שיעשו בתוקף היותם נושאי משרה בחברה ו/או נציגיהם של החברה בתאגיד אחר כלשהו שהחברה מחזיקה בו בזכויות, במישרין או בעקיפין, או בעלת עניין בו.

לפרטים נוספים בדבר שיפוי דירקטורים ונושאי משרה ראו ביאור 21ה לדוחות הכספיים. לנוסח כתב השיפוי המעודכן ראו נספח ג׳ לדוח זימון אסיפה מתוקן שפורסם על ידי החברה ביום 24 בדצמבר 2025 (מס׳ אסמכתא: 2025-01-103141).

(ב) <u>ביטוח דירקטורים ונושאי משרה</u>

הדירקטורים ונושאי המשרה בחברה מכוסים כיום במסגרת פוליסה לביטוח קבוצתי שנערכה על-ידי החברה. לפרטים נוספים אודות ביטוח נושאי משרה ראו ביאור 21ה לדוחות הכספיים.

תאריך: 5 באפריל 2026

_____

כנפיים אחזקות בע״מ

<u>שמות החותמים</u>	<u>תפקידם</u>
(1) ערן בן מנחם	מנהל כללי
(2) דב ישועה	מנהל כספים

שאלון ממשל תאגידי[1]

עצמאות הדירקטוריון				
			נכון	לא נכון
1.		בכל שנת הדיווח כיהנו בתאגיד שני דירקטורים חיצוניים או יותר. בשאלה זו ניתן לענות "נכון" אם תקופת הזמן בה לא כיהנו שני דירקטורים חיצוניים אינה עולה על 90 ימים, כאמור בסעיף 363א.(ב)(10) לחוק החברות, ואולם בכל תשובה שהיא (נכון/לא נכון) תצוין תקופת הזמן (בימים) בה לא כיהנו בתאגיד שני דירקטורים חיצוניים או יותר בשנת הדיווח (ובכלל זה גם תקופת כהונה שאושרה בדיעבד, תוך הפרדה בין הדירקטורים החיצונים השונים): דירקטור א': אלרועי תורג'מן. דירקטור ב': דליה איציק.	√	

[1] פורסם במסגרת הצעות חקיקה לשיפור הדוחות ביום 16.3.2014.

עצמאות הדירקטוריון				
			נכון	לא נכון
		מספר הדירקטורים החיצוניים המכהנים בתאגיד נכון למועד פרסום שאלון זה: 2.		
.2		שיעור[2] הדירקטורים הבלתי תלויים[3] המכהנים בתאגיד נכון למועד פרסום שאלון זה: 3/9. שיעור הדירקטורים הבלתי תלויים שנקבע בתקנון[4] התאגיד[5]: _____. √ לא רלוונטי (לא נקבעה הוראה בתקנון).	____	____
.3		בשנת הדיווח נערכה בדיקה עם הדירקטורים החיצוניים (והדירקטורים הבלתי תלויים) ונמצא כי הם קיימו בשנת הדיווח את הוראת סעיף 240(ב) ו-(ו) לחוק החברות לעניין היעדר זיקה של הדירקטורים החיצוניים (והבלתי תלויים) המכהנים בתאגיד וכן מתקיימים בהם התנאים הנדרשים לכהונה כדירקטור חיצוני (או בלתי תלוי).	√	

[2] בשאלון זה, "**שיעור**"- מספר מסוים מתוך הסך הכל. כך לדוגמה 3/8.

[3] לרבות "דירקטורים חיצוניים" כהגדרתם בחוק החברות.

[4] לענין שאלה זו - "תקנון" לרבות על פי הוראת דין ספציפית החלה על התאגיד (לדוגמא בתאגיד בנקאי - הוראות המפקח על הבנקים).

[5] חברת איגרות חוב אינה נדרשת לענות על סעיף זה.

עצמאות הדירקטוריון			
		נכון	לא נכון
4.	כל הדירקטורים אשר כיהנו בתאגיד במהלך שנת הדיווח, אינם כפופים[6] למנהל הכללי, במישרין או בעקיפין (למעט דירקטור שהוא נציג עובדים, אם קיימת בתאגיד נציגות לעובדים). אם תשובתכם הינה "לא נכון" (קרי, הדירקטור כפוף למנהל הכללי כאמור) - יצוין שיעור הדירקטורים שלא עמדו במגבלה האמורה: _____.		√	
5.	כל הדירקטורים שהודיעו על קיומו של ענין אישי שלהם באישור עסקה שעל סדר יומה של הישיבה, לא נכחו בדיון ולא השתתפו בהצבעה כאמור (למעט דיון ו/או הצבעה בנסיבות המתקיימות לפי סעיף 278(ב) לחוק החברות): אם תשובתכם הינה "לא נכון" - האם היה זה לשם הצגת נושא מסוים על ידו בהתאם להוראות סעיף 278(א) סיפה: ☐ כן ☐ לא (יש לסמן x במשבצת המתאימה). יצוין שיעור הישיבות בהם דירקטורים כאמור נכחו בדיון ו/או השתתפו בהצבעה למעט בנסיבות כאמור בס"ק א: _____.		√	

[6] לעניין שאלה זו - עצם כהונה כדירקטור בתאגיד מוחזק הנמצא בשליטת התאגיד, לא ייחשב כ"כפיפות", מאידך, כהונת דירקטור בתאגיד המכהן כנושא משרה (למעט דירקטור) ו/או עובד בתאגיד המוחזק שבשליטת התאגיד ייחשב "ככפיפות" לעניין שאלה זו.

עצמאות הדירקטוריון			
		נכון	**לא נכון**
6.	בעל השליטה (לרבות קרובו ו/או מי מטעמו), שאינו דירקטור או נושא משרה בכירה אחר בתאגיד, לא נכח בישיבות הדירקטוריון שהתקיימו בשנת הדיווח. אם תשובתכם הינה "לא נכון" (קרי, בעל שליטה ו/או קרובו ו/או מי מטעמו שאינו חבר דירקטוריון ו/או נושא משרה בכירה בתאגיד נכח בישיבות הדירקטוריון כאמור) – יצוינו הפרטים הבאים לגבי נוכחות כל אדם נוסף בישיבות הדירקטוריון כאמור: זהות: _____. תפקיד בתאגיד (ככל וקיים): _____. פירוט הזיקה לבעל השליטה (אם מי שנכח אינו בעל השליטה עצמו): _____. האם היה זה לשם הצגת נושא מסוים על ידו: ☐ כן ☐ לא (יש לסמן x במשבצת המתאימה). שיעור נוכחותו[7] בישיבות הדירקטוריון שהתקיימו בשנת הדיווח לשם הצגת נושא מסוים על ידו: _____, נוכחות אחרת: _____ ☐לא רלוונטי (בתאגיד אין בעל שליטה).	√	

[7] תוך הפרדה בין בעל השליטה, קרובו ו/או מי מטעמו.

כשירות וכישורי הדירקטורים				
			נכון	לא נכון
7.		בתקנון התאגיד לא קיימת הוראה המגבילה את האפשרות לסיים מיידית את כהונתם של כלל הדירקטורים בתאגיד, שאינם דירקטורים חיצוניים (לעניין זה – קביעה ברוב רגיל אינה נחשבת מגבלה)[8]. אם תשובתכם הינה "לא נכון" (קרי, קיימת מגבלה כאמור) יצוין –	√	
		א. פרק הזמן שנקבע בתקנון לכהונת דירקטור: _____.		
		ב. הרוב הדרוש שנקבע בתקנון לסיום כהונתם של הדירקטורים: _____.		
		ג. מנין חוקי שנקבע בתקנון באסיפה הכללית לשם סיום כהונתם של הדירקטורים: _____.		
		ד. הרוב הדרוש לשינוי הוראות אלו בתקנון: _____.		
8.		התאגיד דאג לעריכת תוכנית הכשרה לדירקטורים חדשים, בתחום עסקי התאגיד ובתחום הדין החל על התאגיד והדירקטורים, וכן דאג לעריכת תכנית המשך להכשרת דירקטורים מכהנים, המותאמת, בין השאר, לתפקיד שהדירקטור ממלא בתאגיד.		X ראו הערה.

[8] חברת איגרות חוב אינה נדרשת לענות על סעיף זה.

כשירות וכישורי הדירקטורים

		אם תשובתכם הינה "נכון"- יצוין האם התוכנית הופעלה בשנת הדיווח: ☐ כן ☐לא (יש לסמן x במשבצת המתאימה)		
9.	א.	בתאגיד נקבע מספר מזערי נדרש של דירקטורים בדירקטוריון שעליהם להיות בעלי מומחיות חשבונאית ופיננסית. אם תשובתכם הינה "נכון" - יצוין המספר המזערי שנקבע: 3.	√	
	ב.	מספר הדירקטורים שכיהנו בתאגיד במהלך שנת הדיווח - בעלי מומחיות חשבונאית ופיננסית[9]: 3. בעלי כשירות מקצועית[10]: 6. במקרה שהיו שינויים במספר הדירקטורים כאמור בשנת הדיווח, יינתן הנתון של המספר הנמוך ביותר (למעט בתקופת זמן של 60 ימים מקרות השינוי) של דירקטורים מכל סוג שכיהנו בשנת הדיווח.	_____	_____
10.	א.	בכל שנת הדיווח כלל הרכב הדירקטוריון חברים משני המינים. אם תשובתכם הינה "לא נכון" - יצוין פרק הזמן (בימים) בו לא התקיים האמור: _____. בשאלה זו ניתן לענות "נכון" אם תקופת הזמן בה לא כיהנו דירקטורים משני המינים אינה עולה על 60 ימים, ואולם בכל תשובה שהיא (נכון/לא נכון) תצוין תקופת הזמן (בימים) בה לא כיהנו בתאגיד דירקטורים משני המינים: _____.	√	

[9] לאחר הערכת הדירקטוריון, בהתאם להוראות תקנות החברות (תנאים ומבחנים לדירקטור בעל מומחיות חשבונאית ופיננסית ולדירקטור בעל כשירות מקצועית), התשס"ו – 2005.

[10] ר' ה"ש 9.

כשירות וכישורי הדירקטורים

		ב.	מספר הדירקטורים מכל מין המכהנים בדירקטוריון התאגיד נכון למועד פרסום שאלון זה: גברים: 6, נשים: 3.	_____	_____

ישיבות הדירקטוריון (וכינוס אסיפה כללית)

				נכון	לא נכון
11.		א.	מספר ישיבות הדירקטוריון שהתקיימו במהלך כל רבעון בשנת הדיווח (הבהרת החברה - כולל ישיבות ועדות הדירקטוריון): רבעון ראשון (שנת 2025): 6. רבעון שני: 4. רבעון שלישי: 8. רבעון רביעי: 7.	_____	_____
		ב.	לצד כל אחד משמות הדירקטורים שכיהנו בתאגיד במהלך שנת הדיווח, יצוין שיעור[11] השתתפותו בישיבות הדירקטוריון (בס"ק זה - לרבות ישיבות ועדות הדירקטוריון בהן הוא חבר, וכמצוין להלן) שהתקיימו במהלך שנת הדיווח (ובהתייחס לתקופת כהונתו):	_____	_____

שם הדירקטור	שיעור השתתפותו בישיבות ה**דירקטוריון**	שיעור השתתפותו בישיבות **ועדת ביקורת**[12]	שיעור השתתפותו בישיבות **הועדה לבחינת**	שיעור השתתפותו בישיבות	שיעור השתתפותו בישיבות **דירקטוריון נוספות בהן הוא חבר** (תוך ציון שם הועדה)

11 ר' ה"ש 2.

12 לגבי דירקטור החבר בוועדה זו.

ישיבות הדירקטוריון (וכינוס אסיפה כללית)

			תמר מוזס בורוביץ	11/11	-	-	-			
			נמרוד בורוביץ	11/11	-	-	-	-		
			שלמה חנאל	11/11	-	-	-	1/1 (ועדה לניהול כספים וסיכוני שוק)		
			ערן אילן	10/11	-	-	-	-		
			סופיה קימרלינג	10/11	-	-	-	-		
			נדב פלטי	10/11	-	-	-	1/1 (ועדה לניהול כספים וסיכוני שוק)		

13 לגבי דירקטור החבר בוועדה זו.

14 לגבי דירקטור החבר בוועדה זו.

ישיבות הדירקטוריון (וכינוס אסיפה כללית)

		אלרועי תורג'מן	9/9	12/13	ועדת הביקורת משמשת גם כוועדה לבחינת דוחות כספיים.	ועדת הביקורת משמשת גם כוועדת התגמול.	1/1 (ועדה לניהול כספים וסיכוני שוק)		
		דליה איציק	11/11	13/13	ועדת הביקורת משמשת גם כוועדה לבחינת דוחות כספיים.	ועדת הביקורת מכהנת גם כוועדת התגמול.	1/1 (ועדה לניהול כספים וסיכוני שוק)		
		אמנון בן עמי	11/11	13/13	ועדת הביקורת משמשת גם כוועדה לבחינת דוחות כספיים.	ועדת הביקורת משמשת גם כוועדת התגמול.	1/1 (ועדה לניהול כספים וסיכוני שוק)		
12.		בשנת הדיווח קיים הדירקטוריון דיון אחד לפחות לעניין ניהול עסקי התאגיד בידי המנהל הכללי ונושאי המשרה הכפופים לו, בלא נוכחותם וניתנה להם הזדמנות להביע את עמדתם.						√	

			נכון	לא נכון
הפרדה בין תפקידי המנהל הכללי ויושב ראש הדירקטוריון				
13.		בכל שנת הדיווח כיהן בתאגיד יו"ר דירקטוריון. בשאלה זו ניתן לענות "נכון" אם תקופת הזמן בה לא כיהן בתאגיד יו"ר דירקטוריון אינה עולה על 60 ימים כאמור בסעיף 363א.(2) לחוק החברות), ואולם בכל תשובה שהיא (נכון/לא נכון) תצוין תקופת הזמן (בימים) בה לא כיהן בתאגיד יו"ר דירקטוריון כאמור: 2.	√	
14.		בכל שנת הדיווח כיהן בתאגיד מנהל כללי. בשאלה זו ניתן לענות "נכון" אם תקופת הזמן בה לא כיהן בתאגיד מנכ"ל אינה עולה על 90 ימים כאמור בסעיף 363א.(6) לחוק החברות, ואולם בכל תשובה שהיא (נכון/לא נכון) תצוין תקופת הזמן (בימים) בה לא כיהן בתאגיד מנכ"ל כאמור: 0.	√	
15.		בתאגיד בו מכהן יו"ר הדירקטוריון גם כמנכ"ל התאגיד ו/או מפעיל את סמכויותיו, כפל הכהונה אושר בהתאם להוראות סעיף 121(ג) לחוק החברות[15]. ✓ <u>לא רלוונטי</u> (ככל שלא מתקיים בתאגיד כפל כהונה כאמור).	---	---
16.		המנכ"ל <u>אינו</u> קרוב של יו"ר הדירקטוריון. אם תשובתכם הינה "לא נכון" (קרי, המנכ"ל הנו קרוב של יו"ר הדירקטוריון) –	√	
	א.	תצוין הקרבה המשפחתית בין הצדדים: _____.	_____	_____

[15] בחברת איגרות חוב – אישור בהתאם לסעיף 121(ד) לחוק החברות.

הפרדה בין תפקידי המנהל הכללי ויושב ראש הדירקטוריון				
			נכון	**לא נכון**
		ב. הכהונה אושרה בהתאם לסעיף 121(ג) לחוק החברות[16]: ☐ כן ☐ לא *(יש לסמן x במשבצת המתאימה)*	———	———
17.		בעל שליטה או קרובו אינו מכהן כמנכ"ל או כנושא משרה בכירה בתאגיד, למעט כדירקטור. ☐ לא רלוונטי (בתאגיד אין בעל שליטה).	√	

[16] בחברת איגרות חוב – אישור בהתאם לסעיף 121(ד) לחוק החברות.

ועדת הביקורת

			נכון	לא נכון
18.		בועדת הביקורת <u>לא כיהן</u> בשנת הדיווח -	———	———
		א. בעל השליטה או קרובו. ☐ לא רלוונטי (בתאגיד אין בעל שליטה).	√	
		ב. יו"ר הדירקטוריון.	√	
		ג. דירקטור המועסק על ידי התאגיד או על ידי בעל השליטה בתאגיד או בידי תאגיד בשליטתו.	√	
		ד. דירקטור הנותן לתאגיד או לבעל השליטה בתאגיד או תאגיד בשליטתו שירותים דרך קבע.	√	
		ה. דירקטור שעיקר פרנסתו על בעל השליטה. ☐ לא רלוונטי (בתאגיד אין בעל שליטה).	√	
19.		מי שאינו רשאי להיות חבר בוועדת ביקורת, ובכלל זה בעל שליטה או קרובו, לא נכח בשנת הדיווח בישיבות ועדת הביקורת, למעט בהתאם להוראות סעיף 115(ה) לחוק החברות.	√	

ועדת הביקורת				
			נכון	לא נכון
.20		מנין חוקי לדיון ולקבלת החלטות בכל ישיבות ועדת הביקורת שהתקיימו בשנת הדיווח היה רוב של חברי הועדה, כאשר רוב הנוכחים היו דירקטורים בלתי תלויים ואחד מהם לפחות היה דירקטור חיצוני. אם תשובתכם הינה "לא נכון" - יצוין שיעור הישיבות בהן לא התקיימה הדרישה כאמור: _____.	√	
.21		ועדת הביקורת קיימה בשנת הדיווח ישיבה אחת לפחות בנוכחות המבקר הפנימי ורואה החשבון המבקר ובלא נוכחות של נושאי משרה בתאגיד שאינם חברי הוועדה, לעניין ליקויים בניהול העסקי של התאגיד.	√	
.22		בכל ישיבות ועדת הביקורת בה נכח מי שאינו רשאי להיות חבר הועדה, היה זה באישור יו"ר הועדה ו/או לבקשת הועדה (לגבי היועץ המשפטי ומזכיר התאגיד שאינו בעל שליטה או קרובו).	√	
.23		בשנת הדיווח היו בתוקף הסדרים שקבעה ועדת הביקורת לגבי אופן הטיפול בתלונות של עובדי התאגיד בקשר לליקויים בניהול עסקיו ולגבי ההגנה שתינתן לעובדים שהתלוננו כאמור.	√	
.24		ועדת הביקורת (ו/או הועדה לבחינת הדוחות הכספיים) הניחה את דעתה כי היקף עבודתו של רואה החשבון המבקר ושכר טרחתו ביחס לדוחות הכספיים בשנת הדיווח, היו נאותים לשם ביצוע עבודת ביקורת וסקירה ראויים.	√	

תפקידי הועדה לבחינת הדוחות הכספיים (להלן - הועדה) בעבודתה המקדימה לאישור הדוחות הכספיים

			נכון	לא נכון
25.	א.	יצוין פרק הזמן (בימים) אותו קבע הדירקטוריון כזמן סביר להעברת המלצות הועדה לקראת הדיון בדירקטוריון לאישור הדוחות הכספיים: שני ימי עסקים.	_____	_____
	ב.	מספר הימים שחלפו בפועל בין מועד העברת ההמלצות לדירקטוריון למועד הדיון בדירקטוריון לאישור הדוחות הכספיים: דוח רבעון ראשון (שנת 2025): 3 ימי עסקים. דוח רבעון שני: 2 ימי עסקים. דוח רבעון שלישי: 3 ימי עסקים. דוח שנתי: 2 ימי עסקים.	_____	_____
	ג.	מספר הימים שחלפו בין מועד העברת טיוטת הדוחות הכספיים לדירקטורים למועד הדיון בדירקטוריון לאישור הדוחות הכספיים: דוח רבעון ראשון (שנת 2025): 3 ימי עסקים. דוח רבעון שני: 2 ימי עסקים. דוח רבעון שלישי: 3 ימי עסקים. דוח שנתי: 2 ימים עסקים.		

תפקידי הועדה לבחינת הדוחות הכספיים (להלן - הועדה) בעבודתה המקדימה לאישור הדוחות הכספיים				
			נכון	לא נכון
26.		רואה החשבון המבקר של התאגיד השתתף בכל ישיבות הועדה והדירקטוריון, בה נדונו הדוחות הכספיים של התאגיד המתייחסים לתקופות הנכללות בשנת הדיווח. אם תשובתכם הינה "לא נכון", יצוין שיעור השתתפותו: _____	√	
27.		בועדה התקיימו בכל שנת הדיווח ועד לפרסום הדוח השנתי, כל התנאים המפורטים להלן:	_____	_____
	א.	מספר חבריה לא פחת משלושה (במועד הדיון בועדה ואישור הדוחות כאמור).	√	
	ב.	התקיימו בה כל התנאים הקבועים בסעיף 115(ב) ו-(ג) לחוק החברות (לענין כהונת חברי ועדת ביקורת).	√	
	ג.	יו"ר הועדה הוא דירקטור חיצוני.	√	
	ד.	כל חבריה דירקטורים ורוב חבריה דירקטורים בלתי תלויים.	√	
	ה.	לכל חבריה היכולת לקרוא ולהבין דוחות כספיים ולפחות אחד מהדירקטורים הבלתי תלויים הוא בעל מומחיות חשבונאית ופיננסית.	√	
	ו.	חברי הוועדה נתנו הצהרה עובר למינוים.	√	

תפקידי הועדה לבחינת הדוחות הכספיים (להלן - הועדה) בעבודתה המקדימה לאישור הדוחות הכספיים				
			נכון	**לא נכון**
	ז.	המניין החוקי לדיון ולקבלת החלטות בוועדה היה רוב חבריה ובלבד שרוב הנוכחים היו דירקטורים בלתי תלויים ובהם דירקטור חיצוני אחד לפחות.	√	
		אם תשובתכם הנה "לא נכון" לגבי אחד או יותר מסעיפי המשנה של שאלה זו, יצוין ביחס לאיזה דוח (תקופתי/רבעוני) לא התקיים התנאי האמור וכן התנאי שלא התקיים: _____.	____	____

ועדת תגמול				
			נכון	**לא נכון**
28.		הועדה מנתה, בשנת הדיווח, לפחות שלושה חברים והדירקטורים החיצוניים היוו בה רוב (במועד הדיון בועדה). ☐ לא רלוונטי (לא התקיים דיון).	√	
29.		תנאי כהונתם והעסקתם של כל חברי ועדת התגמול בשנת הדיווח הינם בהתאם לתקנות החברות (כללים בדבר גמול והוצאות לדירקטור חיצוני), התש"ס-2000.	√	

ועדת תגמול

			נכון	לא נכון
30.		בועדת התגמול לא כיהן בשנת הדיווח -	_____	_____
		א. בעל השליטה או קרובו. ☐ לא רלוונטי (בתאגיד אין בעל שליטה).	√	
		ב. יו"ר הדירקטוריון.	√	
		ג. דירקטור המועסק על ידי התאגיד או על ידי בעל השליטה בתאגיד או בידי תאגיד בשליטתו.	√	
		ד. דירקטור הנותן לתאגיד או לבעל השליטה בתאגיד או תאגיד בשליטתו שירותים דרך קבע.	√	
		ה. דירקטור שעיקר פרנסתו על בעל השליטה.	√	

ועדת תגמול				
			נכון	לא נכון
		☐ לא רלוונטי (בתאגיד אין בעל שליטה).		
31.		בעל שליטה או קרובו לא נכחו בשנת הדיווח בישיבות ועדת התגמול, למעט אם קבע יו"ר הועדה כי מי מהם נדרש לשם הצגת נושא מסוים.	√	
32.		ועדת התגמול והדירקטוריון לא עשו שימוש בסמכותם לפי סעיפים 267א(ג), 272(ג)(3) ו-272(ג1)(1)(ג) לאישור עסקה או מדיניות תגמול, למרות התנגדותה של האסיפה הכללית. אם תשובתכם הנה "לא נכון" יצוין - סוג העסקה שאושרה כאמור: _____ מספר הפעמים בהן נעשה שימוש בסמכותם בשנת הדיווח: _____	√	

מבקר פנים			
		נכון	**לא נכון**
33.	יו"ר הדירקטוריון או מנכ"ל התאגיד הוא הממונה הארגוני על המבקר הפנימי בתאגיד.	√	
34.	יו"ר הדירקטוריון או ועדת הביקורת אישרו את תכנית העבודה בשנת הדיווח. בנוסף, יפורטו נושאי הביקורת בהם עסק המבקר הפנימי בשנת הדיווח: (1) סקר סיכונים. (יש לסמן x במשבצת המתאימה).	√	
35.	היקף העסקת המבקר הפנימי בתאגיד בשנת הדיווח (בשעות[17]): 185.	——— ראו הערה.	———
	בשנת הדיווח התקיים דיון (בועדת הביקורת או בדירקטוריון) בממצאי המבקר הפנימי.	√	
36.	המבקר הפנימי אינו בעל ענין בתאגיד, קרובו, רו"ח מבקר או מי מטעמו וכן אינו מקיים קשרים עסקיים מהותיים עם התאגיד, בעל השליטה בו, קרובו או תאגידים בשליטתם.	√	

[17] כולל שעות עבודה שהושקעו בתאגידים מוחזקים ובביקורת מחוץ לישראל, ולפי העניין.

עסקאות עם בעלי עניין			
		נכון	**לא נכון**
37.	בעל השליטה או קרובו (לרבות חברה שבשליטתו) אינו מועסק על-ידי התאגיד או נותן לו שירותי ניהול. אם תשובתכם הינה "לא נכון" (קרי, בעל השליטה או קרובו מועסק על ידי התאגיד או נותן לו שירותי ניהול) יצוין – - מספר הקרובים (לרבות בעל השליטה) המועסקים על-ידי התאגיד (לרבות חברות שבשליטתם ו/או באמצעות חברות ניהול): _____. - האם הסכמי העסקה ו/או שירותי הניהול כאמור אושרו בידי האורגים הקבועים בדין: ☐ כן ☐ לא (יש לסמן x במשבצת המתאימה) ☐ לא רלוונטי (בתאגיד אין בעל שליטה). _____.	√ ראו הערה.	
38.	למיטב ידיעת התאגיד, לבעל השליטה אין עסקים נוספים בתחום פעילותו של התאגיד (בתחום אחד או יותר). אם תשובתכם הינה " לא נכון" – יצוין האם נקבע הסדר לתיחום פעילויות בין התאגיד ובעל השליטה בו:		

עסקאות עם בעלי עניין			
		נכון	לא נכון
	☐ כן ☐ לא (יש לסמן x במשבצת המתאימה) ☐ לא רלוונטי (בתאגיד אין בעל שליטה).	√	

יו"ר הדירקטוריון: _____ יו"ר ועדת הביקורת: _____ יו"ר הועדה לבחינת הדוחות הכספיים: _____

תאריך החתימה: 5 באפריל 2026

שאלה מס' 1 - הדירקטור החיצוני יריב לרנר התפטר בחודש ינואר 2025 וסיים כהונתו ביום 31.1.2025. החל מיום 20.2.2025 מכהן מר אלרועי תורג'מן כדירקטור חיצוני בחברה.

שאלה מס' 8 - החברה עורכת מעת לעת הדרכות לדירקטורים בהתאם לתוכנית האכיפה בדיני חברות וניירות ערך שאימצה החברה.

שאלה מס' 35 - לא כולל שעות עבודת מבקר הפנים גם כמבקר הפנים של גלובל כנפיים ליסינג בע"מ שהינה חברה ציבורית המקיימת תוכנית ביקורת עצמאית.

שאלה מס' 37 - לא כולל העסקות בחברות-בנות, אשר אושרו בידי האורגנים הקבועים בדין. בהקשר זה יצוין כי החל מיום 29.12.2024 מעניק רו"ח נמרוד בורוביץ (שהינו בנו של דוד בורוביץ, מבעלי השליטה בחברה ובעלה של הגב' תמר מוזס בורוביץ, גם היא מבעלי השליטה בחברה וכיום יו"ר הדירקטוריון) שירותי יו"ר דירקטוריון לגלובל ליסינג - לפרטים ראו ביאור 21ג(2) לדוחות הכספיים המאוחדים ליום 31 בדצמבר 2025.

חלק ה'

דוח בדבר אפקטיביות הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי

כנפיים אחזקות בע"מ

דוח בדבר הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי

5.1. **כללי**

הנהלת כנפיים אחזקות בע"מ (**"החברה"**), בפיקוח הדירקטוריון של החברה, אחראית לקביעתה והתקיימותה של בקרה פנימית נאותה על הדיווח הכספי ועל הגילוי בחברה.

לעניין זה, חברי ההנהלה הינם:

5.1.1. ערן בן מנחם, מנכ"ל.

5.1.2. סידני סלסקי, סמנכ"ל.

5.1.3. דב ישועה, מנהל כספים.

5.2. **הבקרה הפנימית**

בקרה פנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי כוללת בקרות ונהלים הקיימים בחברה, אשר תוכננו בידי המנהל הכללי ונושא המשרה הבכיר ביותר בתחום הכספים או תחת פיקוחם, או בידי מי שמבצע בפועל את התפקידים האמורים, בפיקוח דירקטוריון החברה, אשר נועדו לספק מידה סבירה של ביטחון בהתייחס למהימנות הדיווח הכספי ולהכנת הדוחות הכספיים בהתאם להוראות הדין, ולהבטיח כי מידע שהחברה נדרשת לגלות בדוחות שהיא מפרסמת על פי הוראות הדין נאסף, מעובד, מסוכם ומדווח במועד ובמתכונת הקבועים בדין.

הבקרה הפנימית כוללת, בין השאר, בקרות ונהלים שתוכננו להבטיח כי מידע שהחברה נדרשת לגלותו כאמור, נצבר ומועבר להנהלת החברה, לרבות למנהל הכללי ולנושא המשרה הבכיר ביותר בתחום הכספים או למי שמבצע בפועל את התפקידים האמורים, וזאת כדי לאפשר קבלת החלטות במועד המתאים, בהתייחס לדרישת הגילוי.

בשל המגבלות המבניות שלה, בקרה פנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי אינה מיועדת לספק ביטחון מוחלט שהצגה מוטעית או השמטת מידע בדוחות תימנע או תתגלה.

ההנהלה, בפיקוח הדירקטוריון, ביצעה בדיקה והערכה של הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי בתאגיד והאפקטיביות שלה. הערכת אפקטיביות הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי שביצעה ההנהלה בפיקוח הדירקטוריון כללה מיפוי וזיהוי החשבונות, היחידות העסקיות והתהליכים העסקיים אשר החברה רואה כמהותיים מאוד לדיווח הכספי והגילוי; בחינת בקרות מפתח ובדיקת אפקטיביות הבקרות; רכיבי הבקרה הפנימית כללו בקרות על תהליכי סגירת תקופה חשבונאית בחברה ובחברת הבת כנפי תחזוקה – שותפות מוגבלת (להלן "כנפי תחזוקה"), עריכה והכנת הדוחות הכספיים והגילויים בחברה ובחברת הבת כנפי תחזוקה, בקרות ברמת הארגון בחברה ובחברת הבת כנפי תחזוקה, בקרות על סביבת המחשוב בחברה ובחברת הבת כנפי תחזוקה וכן בקרות בתהליכים עסקיים שזוהו על ידי חברת הבת גלובל כנפיים ליסינג בע"מ ("גלובל ליסינג") כמפורט להלן.

בקשר לחברת הבת גלובל ליסינג, ביצעה גלובל ליסינג, כתאגיד מדווח, באופן עצמאי תהליך דומה באחריות דירקטוריון והנהלת גלובל ליסינג. בכל הקשור לגלובל ליסינג, דירקטוריון והנהלת החברה, לרבות הצהרות המנהלים בסעיף 5.3 להלן, הסתמכו על הליך בדיקת והערכת אפקטיביות הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי והגילוי שדווח על ידי הנהלת גלובל ליסינג וכפועל יוצא מכך הסתמכו, לצורך הערכתם בדבר אפקטיביות הבקרה הפנימית בגלובל ליסינג, על הדוחות הכספיים של גלובל ליסינג, על הדו"ח בדבר אפקטיביות הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי של גלובל ליסינג, על הצהרות המנהלים של גלובל ליסינג וחוות דעת רואה החשבון המבקר בגלובל ליסינג בדבר אפקטיביות הבקרה הפנימית בגלובל ליסינג. בהתאם לדו"ח בדבר אפקטיביות הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי של גלובל ליסינג, כפי שהדברים מופיעים בפרק ה' לדוח התקופתי לשנת 2025 של גלובל ליסינג, הנהלת גלובל ליסינג, בפיקוח דירקטוריון גלובל ליסינג, ביצעה בדיקה והערכה של הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי בגלובל ליסינג והאפקטיביות שלה.

הערכת אפקטיביות הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי והגילוי שביצעה הנהלת גלובל ליסינג בפיקוח דירקטוריון גלובל ליסינג כללה: מיפוי וזיהוי החשבונות והתהליכים העסקיים אשר גלובל ליסינג רואה כמהותיים מאוד לדיווח הכספי והגילוי, קביעה ועיצוב של בקרות הנותנות מענה לסיכונים אשר זוהו על ידי הנהלת גלובל ליסינג ובחינת אפקטיביות הבקרות כאמור. רכיבי הבקרה הפנימית כללו בקרות על תהליכי סגירת תקופה חשבונאית, עריכה והכנת הדוחות הכספיים והגילויים, בקרות ברמת הארגון, בקרות על סביבת המחשוב ובקרות בתהליך העסקי "רכוש קבוע – מטוסים". בהתבסס על הערכת האפקטיביות שביצעה הנהלת גלובל ליסינג בפיקוח דירקטוריון גלובל ליסינג כמפורט לעיל, דירקטוריון גלובל ליסינג והנהלת גלובל ליסינג הגיעו למסקנה, כי הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי בגלובל ליסינג ליום 31 בדצמבר 2025 היא: **אפקטיבית**.

בהתבסס על הערכת האפקטיביות שביצעה ההנהלה בפיקוח הדירקטוריון כמפורט לעיל, הדירקטוריון והנהלת החברה הגיעו למסקנה כי הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי בחברה ליום 31 בדצמבר 2025 היא **אפקטיבית**.

5.3. **<u>הצהרות מנהלים</u>**[1]

5.3.1. **<u>הצהרת מנכ"ל</u>**

הח"מ, ערן בן מנחם, מצהיר בזה כי:

5.3.1.1. בחנתי את הדוח התקופתי של כנפיים אחזקות בע"מ (**"החברה"**) לשנת 2025 (**"הדוחות"**);

5.3.1.2. לפי ידיעתי, הדוחות אינם כוללים כל מצג לא נכון של עובדה מהותית ולא חסר בהם מצג של עובדה מהותית הנחוץ כדי שהמצגים שנכללו בהם, לאור הנסיבות שבהן נכללו אותם מצגים, לא יהיו מטעים בהתייחס לתקופת הדוחות;

5.3.1.3. לפי ידיעתי, הדוחות הכספיים ומידע כספי אחר הכלול בדוחות משקפים באופן נאות, מכל הבחינות המהותיות, את המצב הכספי, תוצאות הפעולות ותזרימי המזומנים של החברה לתאריכים ולתקופות שאליהם מתייחסים הדוחות;

5.3.1.4. גיליתי לרואה החשבון המבקר של החברה, לדירקטוריון ולועדת הביקורת של דירקטוריון החברה, בהתבסס על הערכתי העדכנית ביותר לגבי הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי:

א. את כל הליקויים המשמעותיים והחולשות המהותיות בקביעתה או בהפעלתה של הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי, העלולים באופן סביר להשפיע לרעה על יכולתו של החברה לאסוף, לעבד, לסכם או לדווח על מידע כספי באופן שיש בו להטיל ספק במהימנות הדיווח הכספי והכנת הדוחות הכספיים בהתאם להוראות הדין; וכן -

ב. כל תרמית, בין מהותית ובין שאינה מהותית, שבה מעורב המנהל הכללי או מי שכפוף לו במישרין או מעורבים עובדים אחרים שיש להם תפקיד משמעותי בבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי;

5.3.1.5. אני, לבד או יחד עם אחרים בחברה:

א. קבעתי בקרות ונהלים, או וידאתי קביעתם וקיומם של בקרות ונהלים תחת פיקוחי, המיועדים להבטיח שמידע מהותי המתייחס לחברה, לרבות חברות מאוחדות שלה כהגדרתן בתקנות ניירות ערך (דוחות כספיים שנתיים), התש"ע-2010, מובא לידיעתי על ידי אחרים בחברה ובחברות המאוחדות, בפרט במהלך תקופת ההכנה של הדוחות; וכן -

[1] בהתאם לאמור בסעיף 5.2 לעיל.

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; וכן -

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.

_____

ערן בן מנחם, מנכ"ל תאריך: 5 באפריל 2026

5.3.2. **<u>הצהרת מנהל כספים</u>**

הח"מ, דב ישועה, מצהיר בזה כי:

5.3.2.1. בחנתי את הדוחות הכספיים ומידע כספי אחר הכלול בדוחות של כנפיים אחזקות בע"מ (להלן: "**החברה**") לשנת 2025 (להלן:"**הדוחות**");

5.3.2.2. לפי ידיעתי, הדוחות הכספיים והמידע הכספי האחר הכלול בדוחות אינם כוללים כל מצג לא נכון של עובדה מהותית ולא חסר בהם מצג של עובדה מהותית הנחוץ כדי שהמצגים שנכללו בהם, לאור הנסיבות שבהן נכללו אותם מצגים, לא יהיו מטעים בהתייחס לתקופת הדוחות;

5.3.2.3. לפי ידיעתי, הדוחות הכספיים ומידע כספי אחר הכלול בדוחות משקפים באופן נאות, מכל הבחינות המהותיות, את המצב הכספי, תוצאות הפעולות ותזרימי המזומנים של החברה לתאריכים ולתקופות שאליהם מתייחסים הדוחות;

5.3.2.4. גיליתי לרואה החשבון המבקר של החברה, לדירקטוריון ולוועדת הביקורת של דירקטוריון החברה, בהתבסס על הערכתי העדכנית ביותר לגבי הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי:

א. את כל הליקויים המשמעותיים והחולשות המהותיות בקביעתה או בהפעלתה של הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי ככל שהיא מתייחסת לדוחות הכספיים ולמידע הכספי האחר הכלול בדוחות, העלולים באופן סביר להשפיע לרעה על יכולתו של החברה לאסוף, לעבד, לסכם או לדווח על מידע כספי באופן שיש בו להטיל ספק במהימנות הדיווח הכספי והכנת הדוחות הכספיים בהתאם להוראות הדין; וכן -

ב. כל תרמית, בין מהותית ובין שאינה מהותית, שבה מעורב המנהל הכללי או מי שכפוף לו במישרין או מעורבים עובדים אחרים שיש להם תפקיד משמעותי בבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי;

5.3.2.5. אני, לבד או יחד עם אחרים בחברה:

א. קבעתי בקרות ונהלים, או וידאתי קביעתם וקיומם של בקרות ונהלים תחת פיקוחי, המיועדים להבטיח שמידע מהותי המתייחס לחברה, לרבות חברות מאוחדות שלו כהגדרתן בתקנות ניירות ערך (דוחות כספיים שנתיים), התש"ע-2010, ככל שהוא רלוונטי לדוחות הכספיים ולמידע כספי אחר הכלול בדוחות, מובא לידיעתי על ידי אחרים בחברה ובחברות המאוחדות, בפרט במהלך תקופת ההכנה של הדוחות; וכן -

ב. קבעתי בקרות ונהלים, או וידאתי קביעתם וקיומם של בקרות ונהלים תחת פיקוחנו, המיועדים להבטיח באופן סביר את מהימנות הדיווח הכספי והכנת הדוחות הכספיים בהתאם להוראות הדין, לרבות בהתאם לכללי חשבונאות מקובלים; וכן -

ג. הערכתי את האפקטיביות של הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי, ככל שהיא מתייחסת לדוחות הכספיים ולמידע הכספי האחר הכלול בדוחות למועד הדוחות; מסקנותיי לגבי הערכתי כאמור הובאו לפני הדירקטוריון וההנהלה ומשולבות בדוח זה.

אין באמור לעיל כדי לגרוע מאחריותי או מאחריות כל אדם אחר, על פי כל דין.

דב ישועה, מנהל כספים

תאריך: 5 באפריל 2026

5.4. **<u>חוות דעת רואה החשבון המבקר בדבר אפקטיביות הבקרה הפנימית</u>**

ראו עמוד ג-1 לדוחות הכספיים.

חלק ו'

מכתב הסכמה

Deloitte.

תאריך: 05 באפריל, 2026

לכבוד
הדירקטוריון של **כנפיים אחזקות בע"מ ("החברה")**

ג.א.נ.,

הנדון: <u>מכתב הסכמה בקשר לתשקיף מדף של כנפיים אחזקות בע"מ מחודש מאי 2025</u>

הננו להודיעכם כי אנו מסכימים להכללה (לרבות בדרך של הפנייה) בתשקיף מדף שבנדון של הדוחות שלנו המפורטים להלן:

(1) דוח רואה החשבון המבקר מיום 05 באפריל, 2026 על הדוחות הכספיים המאוחדים של החברה ליום 31 בדצמבר 2025 ולשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2025.

(2) דוח רואה החשבון המבקר מיום 05 באפריל, 2026 על ביקורת של רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי של החברה ליום 31 בדצמבר 2025.

(3) דוח רואה החשבון המבקר מיום 05 באפריל, 2026 על המידע הכספי הנפרד של החברה בהתאם לתקנה 9ג' לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומיידיים), התש"ל- 1970 ליום 31 בדצמבר 2025 ולשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2025.

בכבוד רב,

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

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

משרד ירושלים
קרית המדע 3
מגדל הר חוצבים
ירושלים, 914510
ת.ח. 45396
טלפון: 8888 501 (2) 972+
פקס: 4173 537 (2) 972+
info-jer@deloitte.co.il

משרד חיפה
מעלה השחרור 5
ת.ד. 5648
חיפה, 3105502
טלפון: 7333 860 (4) 972+
פקס: 2528 867 (2) 972+
info-haifa@deloitte.co.il

משרד אילת
מרכז העירוני
ת.ד. 538
אילת, 88104002
טלפון: 5676 637 (8) 972+
פקס: 1628 637 (2) 972+
info-eilat@deloitte.co.il

משרד נצרת
מרג' אבן עאמר 9
נצרת, 16100
טלפון: 4455 399 (73) 972+
פקס: 4455 637 (73) 972+
info-nazareth@deloitte.co.il

משרד בית שמש
יגאל אלון 1
בית שמש, 9906201

משרד רעננה - מתחם אינפיניטי
הפנינה 8,
רעננה

משרד ראשל"צ - מתחם מילנייה
שדרות ראשונים 23
ראשל"צ