



גלובל כנפיים Global Knafaim

דוח תקופתי לשנת 2023

GLOBAL KNAFAIM LEASING LTD.

2 Raoul Wallenberg Street

Tel Aviv 6971901

Tel: 03-6539999; Fax: 03-6539977

גלובל כנפיים ליסינג בע"מ

ראול ולנברג 2

תל אביב 6971901

טל': 03-6539999; פקס: 03-6539977

גלובל כנפיים ליסינג בע"מ

דוח תקופתי לשנת 2023

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

חלק א'

תיאור עסקי התאגיד

תוכן עניינים

.....פרק 1 - תיאור ההתפתחות הכללית של עסקי התאגיד.....		
1-א	מבוא	1.1
1-א	פעילות החברה ותיאור התפתחות עסקיה	1.2
2-א	הצגת תחומי הפעילות המתוארים בדוח	1.3
3-א	השקעות בהון החברה ועסקאות במניותיה	1.4
3-א	חלוקת דיבידנדים	1.5
3-א	מידע כספי לגבי תחומי הפעילות של החברה	1.6
4-א	סביבה כלכלית והשפעת גורמים חיצוניים על פעילות הקבוצה	1.7
.....פרק 2 - החזרת מטוסים בבעלות (ליסינג).....		
13-א	מידע כללי על תחום הפעילות	2.1
17-א	מוצרים ושירותים	2.2
20-א	לקוחות	2.3
21-א	שיווק והפצה	2.4
21-א	תחרות	2.5
22-א	צבר הזמנות	2.6
23-א	עונתיות	2.7
23-א	כושר ייצור	2.8
23-א	רכוש קבוע	2.9
25-א	הון אנושי	2.10
25-א	ספקים	2.11
26-א	הון חוזר	2.12
26-א	מימון	2.13
29-א	מיסוי	2.14
29-א	איכות הסביבה	2.15
29-א	הסכמים מהותיים	2.16
30-א	יעדים ואסטרטגיה עסקית; צפי להתפתחות בשנה הקרובה	2.17
.....פרק 3 - החזקת החברה ב-TUS Airways.....		
31-א	מידע כללי על תחום הפעילות	3.1
33-א	השירותים בתחום הפעילות	3.2
34-א	פילוח הכנסות רווחיות ושירותים	3.3
34-א	צבר הזמנות	3.4
34-א	עונתיות	3.5
34-א	רכוש קבוע, מקרקעין, מתקנים, צי מטוסים וכושר ייצור	3.6
35-א	הון אנושי	3.7
35-א	חומרי גלם וספקים	3.8
35-א	השקעות	3.9
35-א	מימון	3.10
36-א	מיסוי	3.11
36-א	מגבלות ופיקוח על עסקי TUS	3.12
37-א	הסכמים מהותיים	3.13
37-א	הליכים משפטיים	3.14

37-א	יעדים ואסטרטגיה עסקית ; צפי להתפתחות בשנה הקרובה	3.15
	פרק 4 - גורמי סיכון	
38-א	סיכוני מאקרו	4.1
39-א	סיכונים ענפיים	4.2
41-א	סיכונים ייחודיים לקבוצה	4.3
43-א	טבלת גורמי סיכון	4.4

1. תיאור ההתפתחות הכללית של עסקי התאגיד

מבוא

1.1

גלובל כנפיים ליסינג בע"מ (להלן: "החברה" או "גלובל ליסינג"); יחד עם החברות המוחזקות על ידה, חברות ייעודיות שהיא מאחדת בדוחותיה הכספיים והנאמנויות אשר החברה היא הנהנית על-פיהן: "הקבוצה" או "קבוצת גלובל ליסינג", מתכבדת להגיש בזאת את דו"ח תיאור עסקי החברה ליום 31 בדצמבר 2023 (להלן: "מועד הדו"ח"), הסוקר את תיאור התאגיד והתפתחות עסקיו, כפי שחלו בשנת 2023.

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 26 במרץ 2024 (להלן: "מועד פרסום הדו"ח"). במקרים שכאלו יצוין הדבר במפורש.

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

החברה הינה "תאגיד קטן" כהגדרת מונח זה בתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומיידיים), התש"ל-1970 (להלן: "תקנות הדיווח"), היות ונכון למועד הקובע (1 בינואר 2024) שווי מניות החברה בבורסה לניירות ערך בתל אביב בע"מ (להלן: "הבורסה") נמוך מ-300 מיליון ש"ח והערך הנקוב של תעודות ההתחייבות שבמחזור שהנפיקה החברה הינו נמוך מ-200 מיליון ש"ח. יצוין כי בדוח זה החברה בחרה שלא לעשות שימוש בהקלות לתאגידים קטנים. כן יצוין כי ביום 26 במרץ 2024 החליט דירקטוריון החברה לשנות מהחלטתו מיום 14 במרץ 2023 (לפיה אימץ דירקטוריון החברה 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), ולשוב למתכונת דיווח הקובעת שלא לאמץ אף אחת מההקלות הקבועות בתקנה 5 לתקנות הדיווח.

פעילות החברה ותיאור התפתחות עסקיה

1.2

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

1.2.2 ביום 6 ביולי 2017 השלימה החברה הנפקה של מניותיה לראשונה לציבור ורישומן למסחר בבורסה, והפכה לחברה ציבורית, כהגדרת מונח זה בחוק החברות התשנ"ט-1999 (להלן: "חוק החברות"). נכון למועד פרסום הדו"ח, מחזיקה כנפיים אחזקות בע"מ (אשר החברה הייתה מצויה בבעלותה המלאה עד להנפקה כאמור) (להלן: "כנפיים"), במניות החברה בשיעור של כ-66.97% מהון מניות החברה¹ ומזכויות ההצבעה בה. נכון למועד פרסום הדו"ח מניותיה וכן אגרות החוב (סדרה ב') ואגרות החוב (סדרה ג') של החברה רשומות למסחר בבורסה.

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

1.2.4 בעבר עסקה החברה גם במכירת חלקי חילוף של מספר מטוסים אשר הוחכרו על ידי החברה והגיעו לתום חייהם הכלכליים, כאשר מימוש יתרות המלאי הושלם במהלך שנת 2022.

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

1.2.5

בחדש ספטמבר 2021 נכנסה החברה להשקעה בחברת התעופה הקפריסאית TUS Airways LTD (להלן: "TUS"), כאשר לאחר ההשקעה החזיקה ב-49.9% מהונה המונפק והנפרע של TUS, ויתרת מניותיה של TUS הוחזקו בידי איש העסקים האמריקאי מר Kenneth M. Woolley (להלן: "מר Woolley"). בהקשר זה יצוין כי החל מהדוחות הכספיים לשנת 2021 החזקתה של החברה ב-TUS דווחה כמגזר עסקי בדוחותיה הכספיים. לאחר תאריך הדוח, ביום 26 במרץ 2024, הושלמה עסקת השקעה חיצונית ב-TUS אשר לאחריה חברה בבעלות עמי כהן וארנון אנגלנדר, מקבוצת קווי חופשה (להלן: "המשקיעה החדשה ב-TUS") וכן החברה ומר Woolley, מחזיקים כל אחד בחלקים שווים (33.33%) במניות TUS. כחלק מעסקה זו, ניתנו למשקיעה החדשה ב-TUS אופציות Call ל-4 שנים לקנות את יתרת מניות TUS שבבעלות החברה ו-Woolley, באופן מלא או חלקי (פרו-ראטה בין החברה ו-Woolley). לפרטים אודות TUS לרבות עסקת ההשקעה האמורה ראו בסעיף 3 לחלק א' זה להלן וכן ביאור 7 לדוחות הכספיים.

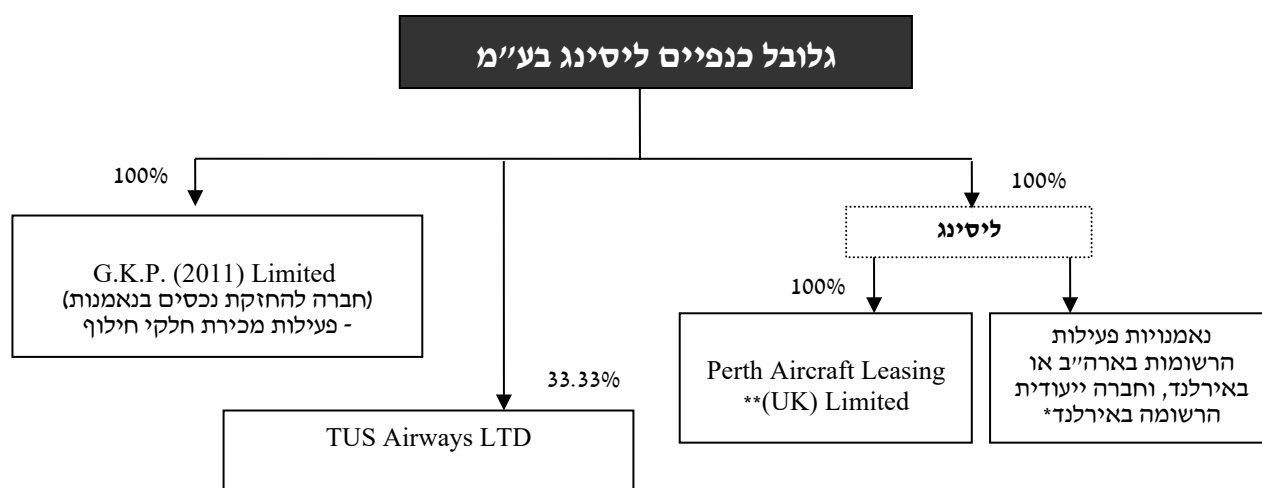
1.2.6

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

1.2.7

מבנה אחזקות החברה

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



* החברה הייעודית הינה חברת Aircraft Wings MSN 322-2014 Limited (ראו ביאור 7 לדוחות הכספיים). החברה פועלת לפירוקה.
* החברה פועלת לפירוקה של Perth.

1.3

הצגת תחומי הפעילות המתוארים בדוח

1.3.1

כאמור בסעיף 1.2.5 לעיל, החל מהדוחות הכספיים לשנת 2021, נוסף על תחום החכרת המטוסים (תחום הליסינג), גם החזקתה של החברה ב-TUS דווחה כמגזר עסקי בדוחותיה הכספיים וכתחום פעילות בפרק תיאור עסקי התאגיד, ושני אלו מדווחים גם בדוחות הכספיים לשנת 2023 כמגזרים עסקיים.

1.3.2

לאחר השלמת העסקה כמפורט בסעיף 1.2.5 לעיל, ולאור, בין היתר, הצפי כי פעילות זו תחדל מלסווג כמגזר עסקי וכתחום פעילות החל מהדוחות הכספיים לרבעון הראשון לשנת 2024, הגילוי בפרק 3 להלן ובדוחות הכספיים יינתן באופן תמציתי.

<u>השקעות בהון החברה ועסקאות במניותיה</u>	1.4
בשנים 2022 ו-2023 לא בוצעו השקעות בהון התאגיד ולמיטב ידיעת החברה לא בוצעו עסקאות מהותיות אחרות במניות החברה על ידי בעל עניין, למעט הנפקת זכויות לבעלי מניות החברה שהושלמה בחודש דצמבר 2022. לפרטים ראו דוח הצעת מדף של החברה מיום 30.11.2022 (מס' אסמכתא: 2022-01-116226), כפי שתוקן ביום 5.12.2022 (מס' אסמכתא: 2022-01-147448), ודיווח מידי אודות תוצאות הנפקה כפי שפורסם ביום 22.12.2022 (מס' אסמכתא: 2022-01-121419).	1.4.1
לפרטים בדבר בעלי עניין והחזקותיהם נכון ליום 31 בדצמבר 2023, ראו תקנה 24 לחלק ד' לדוח (פרטים נוספים על התאגיד).	1.4.2
<u>חלוקת דיבידנדים</u>	1.5
בשנים 2022 ו-2023 לא חילקה החברה דיבידנדים.	1.5.1
יתרת הרווחים הניתנים לחלוקה למועד הדו"ח (31 בדצמבר 2023) הינה 19,458 אלפי דולר.	1.5.2
<u>מגבלות על חלוקת דיבידנדים</u>	1.5.3
לפרטים בדבר מגבלות על חלוקת דיבידנדים, ראו ביאור 11ג לדוחות הכספיים.	
<u>מדיניות חלוקת דיבידנדים</u>	1.5.4
מדיניות חלוקת הדיבידנד שאימצה החברה עם השלמת הנפקת מניותיה של החברה לראשונה לציבור פקעה עם אישור הדוחות הכספיים של החברה לשנת 2022. למועד זה אין לחברה מדיניות חלוקת דיבידנדים.	
<u>מידע כספי לגבי תחומי הפעילות של החברה</u>	1.6
<u>חלוקה למגזרים</u>	1.6.1
החלוקה למגזרים עסקיים שבה בחרה החברה כאמור לעיל, הינה בהתאם לתקן חשבונאי בינלאומי IFRS-8, לפיו הדיווח נעשה על פי הדיווח למנהל העסקים הראשי של התאגיד. לפרטים אודות החלוקה למגזרים ותחומי פעילות ראו סעיף 1.3 לעיל וביאור 19א לדוחות הכספיים.	
למידע כספי אודות הכנסות ותוצאות תחומי הפעילות של החברה, ראו ביאור 19ב לדוחות הכספיים.	
לפרטים נוספים בדבר ההתפתחויות בהכנסות ותוצאות תחומי הפעילות ראו סעיף 3 לדוח הדירקטוריון.	
<u>מהות ההתאמות למאוחד</u>	1.6.2
ראו ביאור 19א לדוחות הכספיים.	

סביבה כלכלית והשפעת גורמים חיצוניים על פעילות הקבוצה

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

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

משבר נגיף ה"קורונה" (Covid-19) ותמורות בולטות בענף התעופה

1.7.1

בכל הנוגע לנגיף הקורונה והשפעתו על ענף התעופה, נכון למועד פרסום הדוח ניכר המשך של המגמה שהחלה בחודש מרץ 2022, של פיחות משמעותי בהשפעת נגיף הקורונה על פעילות התעופה בעולם (כשהוא אינו עוד מרכיב עיקרי בסיכונים הניצבים בפני ענף התעופה בעולם) והסרת המגבלות שהיו קשורות בנגיף, והתאוששות משמעותית בביקושים לתעופה וחזרה לפעילות תעופה בהיקפים משמעותיים במרבית שווקי התעופה בעולם, לרבות בקווים הבין-יבשתיים.

יאת"א², אשר מפרסם כל העת הערכות ונתונים שונים ביחס לפעילות התעופה בעולם, עדכן כי מגמת ההתאוששות המשמעותית נמשכה לכל שנת 2023, כאשר בסיכום שנת 2023 ה-RPK (מספר הנוסעים בתשלום כפול המרחק המוטס) הגלובלי שנרשם הגיע לשיעור הנמוך ב-5.9% בלבד מהשיעור המקביל בשנת 2019 (קודם לפרוץ המגיפה), כאשר בחודש דצמבר 2023 עצמו שיעור ה-RPK שנרשם היה בשיעור הנמוך ב-2.5% מהשיעור המקביל בדצמבר 2019 (קודם לפרוץ המגיפה). מגמה דומה נרשמה גם ביחס להיצע, כאשר ה-ASK (היצע המושבים) הגלובלי הגיע בסיכום שנת 2023 לשיעור הנמוך ב-5.6% בלבד מהשיעור המקביל בשנת 2019 (קודם לפרוץ המגיפה), כאשר בחודש דצמבר עצמו שיעור ה-ASK שנרשם היה בשיעור הנמוך ב-2.5% מהשיעור המקביל בדצמבר 2019 (קודם לפרוץ המגיפה)³.

שנת 2023 הייתה גם שנה של חזרה לפסי רווחיות מצד חברות התעופה, והצפי הינו לרישום רווח גלובלי של חברות התעופה בשנה זו בסך של כ-23.3 מיליארד דולר (לאחר שגם בשנת 2022 נרשם הפסד, אם כי מינימאלי יחסית לשנים 2020 ו-2021). בהסתכלות קדימה לשנת 2024, צפוי המשך גידול בהיקפי הנוסעים, אם כי לאור החזרה בסוף שנת 2023 להיקפי הפעילות שהיו נהוגים קודם למשבר נגיף הקורונה, שיעור הצמיחה בשנת 2024 צפוי להיות איטי יותר בהשוואה לשנה שחלפה, כאשר הרווחיות של חברות התעופה צפויה להיות 'שבירה' כאשר בפני הענף והמגמה החיובית הקיימת עומדים מספר גורמים בעלי השפעה מהותית אשר מביאים עמם אי וודאות. בין גורמים אלו ניתן למצוא את שני הגורמים העיקריים - סביבה מאקרו כלכלית גלובלית חלשה יותר והחששות ממיתון, כמו גם שיעורי אינפלציה וריבית גבוהים, ואי וודאות גיאופוליטית מתמשכת (דוגמת מלחמת רוסיה-אוקראינה והמצב במזרח התיכון). מטבע הדברים מחירי הדלק הסילוני ימשיכו להוות מרכיב חשוב בפעילות, כאשר המלחמה במזרח התיכון שבה והביאה לעלייה במחירי הדלק הסילוני לאחר תקופה מסוימת של ירידה. לאלו יש להוסיף את ההשפעה הגלובלית של בעיות בשרשרת הייצור והאספקה; עלייה בעלויות הרגולציה; העובדה כי

² הארגון הבינלאומי לתובלה אווירית.

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

[market-analysis-december-2023](https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/air-passenger-market-analysis-december-2023)

למועד זה לחברות התעופה עדיין היקפי חוב גבוהים (כאשר נגישותם לכסף ומימון נפגעה לאור השינויים בסביבת הריבית בעולם) וכן את כל הקשור לשינויי האקלים, דבר המאיים על הצמיחה בעולם.⁴

בכל הנוגע לביקוש למטוסים, בדומה להמשכה של מגמת ההתאוששות בפעילות התעופה בעולם, ניכרת בשנת 2023 ועד למועד פרסום דוח זה המשכה של המגמה של העלייה בביקוש למטוסים (כאשר כאמור לעיל נרשמה עלייה גם בהיקפי הקיבולת המוצעת), ובדומה נרשם גם שיפור בתפוקת יצרני המטוסים. לפרטים נוספים אודות התמורות בביקוש למטוסים, ייצור המטוסים ושווי המטוסים ראו בסעיף 1.7.7 להלן.

מלחמת "חברות ברזל"

1.7.2

ביום 7 באוקטובר 2023, החלה מתקפת פתע על מדינת ישראל שהובילה לפתיחת מלחמת "חברות ברזל" אשר עדיין נמשכת בימים אלו. המלחמה והצעדים שננקטו בעקבותיה הביאו לפגיעה בפעילות המשק הישראלי, כאשר אחד הענפים שנפגעו משמעותית הינו ענף התעופה והתיירות בישראל. מגמה זו עשויה להימשך כתלות בתקופת הלחימה, היקפה ומשכה.

בהתאם לפרסום של משרד האוצר (מיום 23 בנובמבר 2023), קבע משרד האוצר, בין היתר, כי השפעתה השלילית של המלחמה על הכלכלה גבוהה מכל אירוע בטחוני שחוותה מדינת ישראל במהלך שני העשורים האחרונים לכל הפחות, והפגיעה נעוצה במידה רבה בהשפעות של גיוס המילואים הנרחב, פינויי תושבים והמגבלות שהושתו על פעילות המשק ומערכות החינוך.⁵

השפעות המלחמה באו לידי ביטוי הן בסעיף הכנסות המדינה והן בסעיף הוצאותיה, וכך גם לגבי שינויים בצמיחה בישראל. בהתאם לפרסומי משרד האוצר, סך הכנסות המדינה בשנת 2023 הסתכמו בכ-438.6 מיליארד ש"ח, לעומת כ-468.5 מיליארד ש"ח בשנת 2022, כאשר הירידה מיוחסת הן למלחמה והן לסיבות נוספות כגון ההתמתנות במשק הישראלי בתקופה שקדמה למלחמה בשל סביבת הריבית הגבוהה. סך ההוצאות בשנת 2023 הסתכמו לכ-516.1 מיליארד ש"ח לעומת כ-458.6 מיליארד ש"ח בשנת 2022, כאשר סך הוצאות המלחמה בשנת 2023 לבדה עמדו על כ-24.7 מיליארד ש"ח. בסיכום שנת 2023 נרשם גירעון מצטבר של כ-77.5 מיליארד ש"ח, וזאת לעומת עודף של כ-9.9 מיליארד ש"ח בשנת 2022.⁶ מגמה זו נמשכה מטבע הדברים גם בחודש ינואר 2024, כאשר בחודש זה נרשמו הכנסות של כ-43.7 מיליארד ש"ח (לעומת כ-44.4 מיליארד ש"ח בינואר 2023), והוצאות בסך של כ-41.2 מיליארד ש"ח (לעומת כ-30.3 מיליארד ש"ח בחודש ינואר 2023) ואומדן הוצאות מלחמה לחודש ינואר 2024 של כ-6.5 מיליארד ש"ח.⁷

תחזית הצמיחה של משרד האוצר, אשר צפויה הייתה להתעדכן לולא המלחמה ל-3.4% על בסיס שנתי לשנת 2023, עודכנה ל-2.0% בסיכום שנת 2023. באשר לתחזיות הצמיחה לשנת 2024, בהתאם לפרסום של משרד האוצר מחודש ינואר 2024, בתרחיש בסיס של חזית דרומית פעילה ותקריות בגבול הצפון עד לתום פברואר 2024, הצמיחה החזויה לשנת 2024 הינה של 1.6% (במקביל לתחזיות של 2.0% מצד בנק ישראל ומצד ה-OECD, בהתאמה), כאשר בתרחיש של מלחמה בצפון (חודשיים לחימה בדרום, לחימה

⁴ ראו בכתובת: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/global-outlook-for-air-transport---december-2023---report>

⁵ ראו בכתובת: <https://www.gov.il/he/Departments/DynamicCollectors/budget-execution-estimate?skip=0>

⁶ ראו בכתובת: https://www.gov.il/BlobFolder/news/press_11012024/he/PressReleases_files_press_11012024-file1.pdf

⁷ ראו בכתובת: https://www.gov.il/BlobFolder/news/press_08022024/he/PressReleases_files_press_08022024-file1.pdf

עצימה בחזבאללה במשך רבעון ושיבושים בתשתיות), הצמיחה החזויה לשנת 2024 הינה שלילית, של 1.5%⁸.

כמו כן, מלחמת חרבות ברזל והמצב הביטחוני בישראל הביאו להשפעה על דירוג האשראי של ישראל על ידי חברות הדירוג הבינ"ל, אשר לאחר פרוץ המלחמה הציבו את דירוג האשראי של ישראל תחת מעקב שלילי. מביניהן, חברת הדירוג Moody's הודיעה, ב-9 לפברואר 2024, על הורדת דירוג האשראי של ישראל מ-A1 ל-A2 ועל שינוי תחזית הדירוג לשלילית⁹. חברת הדירוג S&P, בפרסום מיום 13 בנובמבר 2023, הודיעה על אישור מחדש של דירוג האשראי של ישראל (AA-), לצד הורדת תחזית הדירוג מ-"יציבה" ל-"שלילית"¹⁰, כאשר חברת הדירוג Fitch הודיעה, בחודש אוקטובר 2023, על הצבת דירוג האשראי של ישראל תחת מעקב שלילי¹¹.

כאמור לעיל, אחד הענפים שנפגעו משמעותית הינו ענף התעופה והתיירות בישראל. אם ברבעון השלישי לשנת 2023 ניכר המשך של המגמה שהחלה בחודש מרץ 2022, הכוללת התאוששות משמעותית בביקושים לתעופה וחזרה לפעילות תעופה בהיקפים משמעותיים במרבית שוקי התעופה בעולם כמו גם בנתב"ג, הרי שלאחר פרוץ המלחמה התנועה בנתב"ג הלכה וירדה באופן משמעותי, כאשר מספר החברות הזרות הפועלות בנתב"ג הצטמצם כל העת, כאשר ברבעון הרביעי לשנת 2023 ובתחילת שנת 2024 היה מספר דל בלבד של חברות זרות שפעלו בנתב"ג, לרבות כתוצאה מהיעדר כיסוי ביטוחי הולם לטיסות לישראל וממנה כאשר החברות הישראליות קיבלו כיסוי ביטוחי חלופי בהתאם ממדינת ישראל, ואשר מאז פרוץ המלחמה מהוות את עיקר הפעילות אל/מ נתב"ג.

בהתאם לפרסומי רשות שדות התעופה¹², בסיכום החודשים אוקטובר-דצמבר 2023 הסתכמה תנועת הנוסעים הבינלאומית אל/מ נתב"ג לכ-2.02 מיליון נוסעים (בהשוואה לכ-5.98 מיליון נוסעים בסיכום החודשים אוקטובר-דצמבר 2022), המשקף ירידה כוללת של למעלה מ-63% בתנועת הנוסעים בנתב"ג בהשוואה בין הרבעונים הנ"ל, כאשר נתונים אלו מפרוץ המלחמה שיקפו גם ביטולי טיסות וירידה דרמטית בכמות הנוסעים יחסית לתכנון המקורי ביחס לחודשים אלו. הנ"ל גם בא לידי ביטוי כאמור לעיל בהיקפי הטיסות והפעילות של החברות הזרות בנתב"ג, כאשר בחודשים נובמבר-דצמבר 2023 היה חלקן של החברות הזרות בפעילות הבינלאומית בנתב"ג נמוך מ-10%. נתונים דומים נרשמו גם בחודש ינואר 2024, בו הסתכמה תנועת הנוסעים הבינלאומית אל/מ נתב"ג לכ-598 אלפי נוסעים (בהשוואה לכ-1.63 מיליון נוסעים בחודש ינואר 2023), דבר המשקף ירידה של כ-63% בתנועת הנוסעים בנתב"ג בין חודשי ינואר בתקופות ההשוואה כאמור, כאשר חלקן של החברות הזרות בפעילות בנתב"ג המשיך להיות נמוך ועמד על כ-14% בלבד בחודש האמור. בכל הנוגע לחודש פברואר 2024, בחודש זה הסתכמה תנועת הנוסעים הבינלאומית אל/מ נתב"ג לכ-697 אלפי נוסעים (בהשוואה לכ-1.54 מיליון נוסעים בחודש פברואר 2024), דבר המשקף ירידה של כ-55% בתנועת הנוסעים בנתב"ג בין חודשי פברואר בתקופות ההשוואה כאמור, כאשר חלקן של החברות הזרות בפעילות בנתב"ג המשיך להיות נמוך ועמד על כ-24% בחודש האמור.

במקביל להתאוששות מסוימת בביקושים, בפרט בכל הנוגע לתיירות יוצאת מישראל, לקראת סוף חודש ינואר 2024 החלו חברות זרות לשוב אט אט לפעילות בקווים לישראל וממנה (כאמור לעיל, בחודש פברואר 2024 גדל חלקן של החברות הזרות בפעילות בנתב"ג בהשוואה לחודשים קודמים). עם זאת, למועד זה מספר לא מבוטל של חברות זרות טרם חזר לנתב"ג (וביניהן חברות בולטות ובעלות היקפי

⁸ ראו בכתובת: https://www.gov.il/BlobFolder/reports/macro-review-budget-2024/he/Publishes_Reviews_macro-review-budget-2024.pdf/

⁹ ראו בכתובת: <https://en.globes.co.il/en/article-moodys-cuts-israels-credit-rating-for-first-time-ever-1001470864>

¹⁰ ראו בכתובת: <https://www.maalot.co.il/Publications/SVR20231130150653.PDF>

¹¹ ראו בכתובת: <https://www.fitchratings.com/entity/israel-80442223>

¹² ראו בכתובת: <https://www.iaa.gov.il/about/aeronautical-information/annualreport>

פעילות משמעותיים בדרך כלל, כגון ריינאיר), וגם אלו שכבר שבו לפעילות בישראל או כאלו שהודיעו על כוונתם לעשות כן בחודשים הקרובים ו/או בהמשך שנת 2024, עושות כן (או מתכוונות לפעול), לפחות בשלב זה, במתכונת פעילות ותדירויות טיסה נמוכות ממה שהיה נהוג קודם לפרוץ מלחמת "חרבות ברזל", וזאת מסיבות שונות לרבות היבטי בטיחות והיבטים רחבים וגלובליים יותר של תכנון צי ופעילות מצד החברות הזרות.

באשר לפעילות החברה, בכל הנוגע לפעילות הליסינג זו לא הושפעה מן המלחמה והחברה מעריכה כי המלחמה אינה צפויה להשפיע על פעילות זו גם בהמשך.

בכל הנוגע לפעילות TUS, וכמפורט בהרחבה בפרק 3 להלן, אשר הפעילות בקווים אל ישראל וממנה מהווה את החלק הארי של פעילותה, מטבע הדברים הביאה המלחמה להשפעה לרעה על פעילותה ותוצאותיה של TUS, כאשר תוצאותיה של TUS ברבעונים הבאים, לרבות בכל הנוגע לתקופות חגי ישראל והקיץ, שהינן תקופות משמעותיות בפעילותה של TUS, יושפעו במידה רבה מהיקפי הביקושים קדימה (תיירות יוצאת ו/או נכנסת) מחד, ומשינויים בסביבת התחרות (המושפעים ויושפעו מהיקף ואופי החזרה של החברות הזרות, Legacy ו-Low Cost, לפעול בישראל).

מטבע הדברים, הימשכותה של מלחמת "חרבות ברזל", כמו גם מקרה של שינוי במצב הנוכחי בזירה הצפונית ומעבר למצב מלחמה רחב, צפויים להמשיך להשפיע לרעה על הפעילות בענף התעופה והתיירות בישראל ועל היקף וטיב הפעילות בנתב"ג ובתנועת הנוסעים אל ישראל וממנה, ובהתאם על פעילותה ותוצאותיה של TUS גם ברבעונים הבאים. בשלב זה לא ניתן להעריך במדויק את היקף ההשפעה, ומטבע הדברים המגמה השלילית הקיימת עשויה להימשך כתלות בתקופת המלחמה, היקפה ומשכה.

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

1.7.3 המצב הכלכלי העולמי והשלכותיו

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

לאחר התכווצות בכלכלה העולמית בשנת 2020, בשנת 2021 שבה הכלכלה העולמית לצמיחה, בשיעור של כ-6%. בשנת 2022, בה חלו תמורות משמעותיות - עלייה בשיעורי האינפלציה ורישום שיעורי אינפלציה גבוהים ברחבי העולם (אשר הביאו לתגובה של העלאת ריבית בעולם), הקשחת התנאים הפיננסיים במרבית אזורי העולם, כמו גם המלחמה בין רוסיה לאוקראינה, וזאת בצד התפקיד שעדיין מילא נגיף הקורונה ושינויים בשרשראות האספקה בעולם - נרשמה צמיחה בכלכלה העולמית של קצת יותר מ-3%. בהתאם להערכות של קרן המטבע העולמית - ה-IMF¹³, הצפי לשיעור הצמיחה בסיכום שנת 2023 הינו של 3.1%, כאשר ביחס לשנים 2024-2025 צפי הצמיחה הינו דומה, לשיעורים של 3.1% ו-3.2% בהתאמה¹⁴.

¹³ World Economy Outlook Update של קרן המטבע העולמית, International Monetary Fund.
¹⁴ ראו בכתובת: <https://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2024/01/30/world-economic-outlook-update-january-2024>

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%¹⁵, כאשר בכל הנוגע לציפיות לטווח ארוך נרשמה במשך השנים עלייה עקבית בתעופה בעולם. המגמה האמורה של צמיחה בתנועת הנוסעים בעולם הביאה לכך שבסביבה עסקית שכזו, ועל מנת לעמוד בביקוש לתעופה, חברות תעופה רבות הגדילו את צי המטוסים שלהם לאורך השנים בדרך של הזמנת מטוסים חדשים וכן בדרך של דחיית פרישתם של מטוסים וותיקים.

כאמור לעיל, לאחר שנות משבר נגיף הקורונה, אשר הביא לפגיעה גדולה בשוק התעופה, לרבות פשיטות רגל של חברות, מיזוגים ושינויים מהותיים בפעילות חברות קיימות, השנים 2022-2023 היוו שנות מפתח בעיצוב מחדש של התעשייה בראי קדימה, כאשר החל ממרץ 2022 נרשמו עליות עקביות בביקושים לתעופה עד לחזרה כמעט מוחלט, בסוף של 2023, לרמות הביקושים לתעופה שהיו נהוגים קודם לפרוץ משבר נגיף הקורונה. באשר לשנת 2024, הצפי הינו להמשך הצמיחה, אך באופן איטי יותר, ועם התגברות הסיכונים בענף.

תנודות במחירי הדלק הסילוני

1.7.5

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 החלפת צי המטוסים למטוסים חדשים יותר וחסכוניים יותר בדלק, וניכרת מגמה של התקדמות למטוסים חסכוניים יותר בדלק, כמו גם מתן דגש של רשויות בכל הנוגע להפחתת הזיהום ויצירת סביבה ירוקה יותר, דבר התומך גם הוא במטוסים חדשים יותר ומתקדמים בהיבטי זיהום וצריכת דלק.

לאחר שבמהלך שנת 2021 ותחילת שנת 2022 המשיכו מחירי האנרגיה להאמיר בשל ההתאוששות המהירה בביקוש לנפט, לרבות כתוצאה מהמלחמה בין רוסיה לאוקראינה והסנקציות שהוטלו על רוסיה אשר קודם למלחמה הייתה ספקית של כ-7% מהאספקה העולמית של נפט, כאשר בשלב מסוים אף הגיע מחירי חבית נפט ל-139 דולר, נרשמה לאחר מכן ירידה במחירים כאשר בשנת 2023 עמדה מחיר חבית ממוצע מסוג Brent על 82.41 דולר. בהסתכלות קדימה, בהתאם לפרסום עדכני מתחילת חודש פברואר 2024 של מנהל מידע האנרגיה האמריקאי, הערכתם הינה כי בשנים 2024-2025 רמות המחירים תישארנה דומות, עם ירידה מסוימת לכ-79.5 דולר לחבית בשנת 2025, כתוצאה מחזרה לרמות מלאי נפט סבירות, כתוצאה מעלייה נמוכה יחסית בביקושים לצד הגדלת המלאים באופן עקבי¹⁶.

התנועה בענף התעופה בישראל ובקפריסין

1.7.6

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

1.7.6.1

בכל הנוגע לנתב"ג, מגמת השיפור שהחלה במרץ 2022 נמשכה גם בתשעת החודשים הראשונים לשנת 2023, עד לפרוץ מלחמת "חרבות ברזל", ורמות הביקושים והיקפי הפעילות בנתב"ג שבו לרמתם קודם

¹⁵ ראו בכתובת: [World Economic Outlook Update, January 2021: Policy Support and Vaccines .Expected to Lift Activity \(imf.org\)](https://www.imf.org/Expected-to-Lift-Activity)

¹⁶ ראו בכתובת: https://www.eia.gov/outlooks/steo/report/global_oil.php

לפרוץ משבר נגיף הקורונה ואף מעבר לכך. בהתייחס לכך, בהתאם לנתוני רשות שדות התעופה בישראל, בסיכום תשעת החודשים הראשונים לשנת 2023, עברו כ-19 מיליון נוסעים בנתב"ג בהשוואה לכ-13.7 מיליון נוסעים בנתב"ג בתשעת החודשים הראשונים לשנת 2022, וכ-18.2 מיליון נוסעים בתשעת החודשים הראשונים לשנת 2019 (קודם לפרוץ משבר נגיף הקורונה)¹⁷.

כפי שניכר מאז פרוץ מלחמת "חרבות ברזל", התנועה בענף התעופה בישראל מושפעת גם מהמצב הגיאוגרפי-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 מאז פרוץ מלחמת "חרבות ברזל" ראו בסעיף 1.7.2 לעיל.

1.7.6.2 בכל הנוגע לתנועה בענף התעופה בקפריסין, שנת 2023 הביאה עמה המשכה של מגמה חיובית גם בתעופה בקפריסין, בהמשך ליציאה ממשבר נגיף הקורונה. ביחס לשנת 2023, בדומה למגמה העולמית, בסיכום שנת 2023 עברו בשדות התעופה בקפריסין כ-11.6 מיליון נוסעים (לעומת כ-9.2 מיליון נוסעים בשנת 2022), מספר חסר תקדים ואף גבוה במעט מזה של שנת 2019¹⁸.

1.7.7 תמורות בביקוש למטוסים ובדמי חכירה של מטוסים

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

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

1.7.7.3 בשנים שקדמו למשבר הקורונה ובצד הצמיחה המתמדת בשוק התעופה בשנים אלו, גדל מגוון מקורות מימון חדשים בשוק התעופה העולמי ככלל ובשוק המוכרים בפרט וגדל מספר המתחרים בשוק (לרבות באמצעות חברות סיניות חדשות המעורבות בתעשייה אשר רכשו כמות מטוסים משמעותית בזמן קצר יחסית). גורמים אלה, בשילוב עם סביבת ריבית נמוכה יחסית אשר הייתה נהוגה במשך שנים, הביאו להגברת התחרות בשוק ההחכרה. הגברת התחרות כאמור, בצד תיאבון מוגבר בשוק ההחכרה לחברות תעופה גדולות בעלות סיכון נמוך, השפיעו גם על דמי החכירה של מטוסים והורידו בהתאם את שיעור דמי החכירה ביחס לעלות המטוס. לו זו אף זו, בשנים האמורות, ובעיקר בכל הנוגע למטוסים חדשים, לא נשמרה אף הקורלציה המקובלת של עלייה בדמי חכירה כתוצאה מעלייה בעלויות המימון, ועלייה בעלויות המימון לא הביאה בהכרח לשינוי תואם בדמי החכירה המשולמים.

1.7.7.4 כאמור בסעיף 1.7.1 התפרצות נגיף ה"קורונה" השפיעה מהותית לרעה על ענף התעופה והתיירות ועל חברות התעופה בעולם, כאשר התמורות בקרב חברות התעופה בעולם השליכו באופן ישיר על הביקוש למטוסים ועל תנאי השוק בתחום התעופה העולמית, ולעודף היצע של מטוסים. כתוצאה מכך, מטוסים רבים הועברו לאחסון, חלק מן המטוסים נשלחו לגריטה מוקדם מהצפוי תוך קיצור משך חייהם המקובל, ובעיקר בכל הנוגע למטוסים רחבי הגוף, לאור ההתאוששות האיטית בפעילות בקווים הבין-יבשתיים. בנוסף לכך, כתוצאה מהירידה החדה בביקוש למטוסים כתוצאה ממשבר הקורונה, כמו גם לאור בעיות בשרשרת הייצור והאספקה בעולם, בוצע שינויים בתפוקת יצרני המטוסים וקצב הייצור ירד, כאשר יצרני המטוסים החלו מגבירים תפוקה רק בסמוך להתאוששות בפעילות בעולם. בהתאם, נכון למועד זה, ועל

¹⁷ ראו בכתובת: <https://www.iaa.gov.il/about/aeronautical-information/annualreport>

¹⁸ ראו בכתובת: <https://www.hermesairports.com/corporate/doing-business-with->

[us/statistics/passenger-traffic](https://www.hermesairports.com/corporate/doing-business-with-us/statistics/passenger-traffic)

אף השיפור בקצב הייצור, ההערכה הינה כי איירבוס תחזור לקצב הייצור שהיה נהוג קודם למשבר הקורונה בשנה הבאה (2025), כאשר ביחס לבואינג החזרה להיקפי הייצור שהיו קודם למשבר צפויה לארוך זמן רב יותר¹⁹. המשבר ועודף ההיצע שנוצר כמו גם פשיטות רגל של חברות תעופה הביאו מטבע הדברים להשלכה שלילית על שווי מטוסים דבר שהוביל לרישום ירידות ערך של שווי מטוסים ולרישום הפסדים של חברות החכרת המטוסים. בצד זאת, לאור הירידה בביקוש למטוסים ועודף ההיצע שהיה כמו גם שינויים בתנאי החכירה, חברות רבות ראו במשבר הזדמנות לכניסה לשוק, ובשנים 2021 ו-2022 נרשם גידול משמעותי במספר של חברות תעופה חדשות (startup airlines) שהחלו פעילותן בשנים אלו, במטרה לנצל את השינוי בחסמי הכניסה לשוק, ניצול מחירם הנמוך בשוק של הנכסים ודמי החכירה, כמו גם ניצול מגמת הביקוש בשוק.

1.7.7.5

כפועל יוצא מההתאוששות בענף התעופה ועלייה בהיקפי הפעילות החל ממרץ 2022, החל שיפור משמעותי גם בביקוש למטוסים, אשר נמשך גם בשנת 2023 ועד למועד פרסום דוח זה. בצד הביקוש הגובר למטוסים והעלייה החדה בהיקפי הפעילות בעולם, נרשם קושי הולך ונמשך בצד ההיצע, בין היתר מהסיבות שנמנו לעיל ומהחזרה המהירה יחסית להיקפי פעילות משמעותיים, כאשר היה גם קושי בהחזרת מטוסים רבים לכשירות תוך זמן קצר יחסית אליו התלווה מחסור בשירותי תחזוקה להחזרת מטוסים אלו לכשירות²⁰, ובמקביל נרשמו קשיי 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)²¹.

1.7.7.6

השיפור המשמעותי בביקושים לצד הקושי בצד ההיצע והחסור במטוסים, כמו גם העלייה בשיעורי האינפלציה ובעלויות המימון (אשר גם הביאו לקושי ובזמינות מימונים לחברות התעופה) 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, מתורגמים בהתאם 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, כאשר לעיתים העלייה שנרשמה בדמי החכירה ובשווי המטוסים אף גבוהה יותר ביחס למטוסים רחבי הגוף, וזאת בשל הפגיעה העמוקה יותר שחוה סגמנט זה בשל משבר נגיף ה"קורונה" והעובדה שהיה האחרון להתאושש²².

1.7.7.7

המשך מגמת העלייה בהיקפי הנוסעים, מגמות הביקוש האמורות, העלייה במחירים וכן הדחיות הצפויות בקצב מסירת מטוסים חדשים בשנים הקרובות, הובילו לעלייה בביקוש ובאורך חיי המדף של מטוסים מהדגמים הישנים יותר.

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"²³) - הרי שכיום הולך וגובר הביקוש למטוסים הישנים יותר (בעיקר בגילאי אמצע החיים (mid-life)) - חברות תעופה

¹⁹ ראו בכתובת: <https://flightplan.forecastinternational.com/2024/01/15/airbus-and-boeing-report-december-and-full-year-2023-commercial-aircraft-orders-and-deliveries>

²⁰ ראו בכתובת: <https://maasaviation.com/wp-content/uploads/2024/01/AviTrader-MRO-Dec-2023-pages-22-27.pdf>

²¹ ראו בכתובת: <https://blog.satair.com/next-generation-aircraft-engines>

²² ראו בכתובת: <https://www.iba.aero/insight/aircraft-values-lease-rates-update-february-2024>

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

רבות אינן ממהרות "להפריש" מטוסים, מאריכות הסכמי חכירה למטוסים אשר במקור היו אמורים לצאת משירות אצלם, וכדומה. על פי הערכות כיום, בוודאי בשים לב לבעיות בקצב ייצור המטוסים החדשים, מגמת הביקוש למטוסים הישנים יותר צפויה להימשך לפחות עד לתום העשור הנוכחי (2030)²⁴.

1.7.7.8 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), צפויה להימשך מגמת הביקוש למטוסים - הן למטוסים צרי גוף צעירים ובעלי טכנולוגיה חדישה יותר; הן למטוסים משומשים וישנים יותר, והן, אם כי בצורה פחותה, למטוסים רחבי גוף (אשר נהנים באופן מתמשך כיום משיפור בקווים הבין יבשתיים).

1.7.7.9 בכל הנוגע לביצוע בפועל של עסקאות מכירה והחכרה, החל מהרבעון השלישי לשנת 2020 ואילך עלה מספר העסקאות בשוק - הן ביחס לעסקאות שבוצעו בין מחכירים למכירת עסקאות קיימות; והן ביחס לעסקאות של מכירה וחכירה בחזרה (Sale & Leaseback) מצד חברות התעופה של מטוסים בבעלות, וזאת בעיקר על מנת לשפר את תזרימי המזומנים ויכולת נזילותן של חברות התעופה. מגמה זו נמשכה גם בשנים 2021-2023, כאשר חלק המחכירים בשוק המשיך ועלה, ותפקיד המחכירים בשוק ממשיך להיות משמעותי. כיום, בהתאם להערכות KPMG, חלק המטוסים המוחכרים כיום מתוך כלל המטוסים בעולם גבוה מ-50%, כאשר KPMG אף מעריכים שאחוז זה צפוי לעלות לכיוון 60% בשנים הקרובות²⁵. בעיקר, עסקאות המכירה וחכירה בחזרה, הוכיחו כי למחכירים תפקיד חשוב בענף ובפרט בכל הנוגע להתאוששות ממשבר הקורונה והתמודדות עם גישה למקורות מימון בסביבת עליית ריבית ושינויים בביקושים למטוסים, זאת לאור המוצר המוצע לחברות התעופה, היות חברות ההחכרה מקור נזילות לחברות התעופה לאור העלייה בשיעורי הריבית במשק והפגיעה בגישה של חברות תעופה לבנקים ושוקי ההון. כראייה חשובה לכך הצפי להמשך המגמה הקיימת ביחס לחלק המחכירים במסירת מטוסים חדשים, כאשר לפחות בעתיד הנראה לעין, היקף המסירות של מטוסים חדשים של בואינג ואיירבוס למחכירים צפוי להמשיך להיות גבוה, אם כי בשנה שחלפה נרשמה ירידה מסוימת בשיעור זה לאור יתרות מזומנים משמעותיות שרשמו לפחות חלק מחברות התעופה, ובעיקר המובילות, אשר אפשר להם להגדיל את ההזמנות ישירות מהיצרן. לפרטים נוספים אודות שוק ההחכרה ראו בסעיף 2.1 להלן.

1.7.8 תנודות בשיעורי הריבית

לצורך מימון רכישות מטוסים, נוטלת החברה גם מימון חיצוני, כאשר החברה נטלה מעת לעת גם הלוואות בריבית משתנה המבוססת על ריבית הליבור וה-SOFR, דבר המשפיע על הוצאות המימון בהתאם לתנודות בשיעורי ריבית משתנה אלו. למועד זה, ולאחר מכירת שני מטוסי האיירבוס 320-200 ופירעון ההלוואות שניטלו מבנק ישראלי בגין מטוסים אלו, כלל הלוואות החברה הקיימות הינן בריבית קבועה.

באשר לשיעורי הריבית בעולם, לאחר שנים ארוכות של סביבת ריבית נמוכה ומדיניות מוניטארית מרחיבה שננקטה בפרט כחלק מהתמודדות מדינות העולם עם משבר נגיף ה"קורונה", החל מאמצע שנת 2022 החלה עלייה עקבית בשיעורי הריבית בעולם, כאשר העלאות הריבית היו תכופות וחדות יחסית וקצב העלייה היה מהר מהצפוי. רק במחצית השנייה לשנת 2023, ולאחר התמתנות מגמת האינפלציה בעולם, ניכרה גם התמתנות בשיעורי הריבית. הבנק המרכזי בארה"ב הודיע, בישיבתו מדצמבר 2023, על שמירה על שיעור הריבית בטווח של 5.25%-5.50%, כאשר הודיע באותו מועד, כי אינו ממחר לחתוך את שיעורי הריבית באופן אגרסיבי, והצפי הנוכחי הינו להורדת הריבית על ידו בשיעור של 0.75% עד לתום

²⁴ ראו בכתובת: <https://www.reuters.com/business/aerospace-defense/aircraft-lessor-aercap-sees-engine-issues-persisting-through-decade-2024-02-23>

²⁵ ראו בכתובת: <https://assets.kpmg.com/content/dam/kpmg/ie/pdf/2024/01/ie-aviation-report-2024.pdf>

שנת 2024²⁶. בהמשך לכך, בישיבתו ממרץ 2024, הודיע הבנק המרכזי בארה"ב על הותרת הריבית בטווח האמור (5.25%-5.50%) וכי הוא צופה שלוש הורדות ריבית בשנת 2024²⁷.

בסיכום שנת 2023 עמד שיעור ממוצע של ריבית ה-SOFR לחודש על כ-5.07% וזאת לעומת שיעור ממוצע של ריבית SOFR לחודש של כ-1.85% בשנת 2022. נכון לתום שנת 2023 עמד שיעור ה-SOFR לחודש על שיעור של כ-5.35%, ונכון למועד פרסום הדו"ח עומד שיעור זה על כ-5.33%.

לפרטים על מצבת הלוואות החברה ראו סעיף 2.13.3 להלן.

²⁶ ראו בכתובת: <https://www.cnbc.com/2024/01/03/fed-minutes-december-2023-.html>

²⁷ ראו בכתובת: <https://www.msn.com/en-us/money/markets/federal-reserve-march-meeting-rates-/hold-steady-3-cuts-seen-in-24-despite-inflation/ar-BB1kdTsy>

2. החכרת מטוסים בבעלות (ליסינג)

- 2.1 מידע כללי על תחום הפעילות
- 2.1.1 מבנה תחום הפעילות והשינויים החלים בו
- 2.1.1.1 לאורך שלושת העשורים האחרונים חברות התעופה בעולם חיזקו את נטייתן לגוון את הצטיידותן במטוסים גם באמצעות חכירת מטוסים - בין אם לתקופות זמן בינוניות עד ארוכות ובין אם לתקופות זמן קצרות יותר - זאת נוסף על רכישת מטוסים על ידן.
- 2.1.1.2 חלק מהחוכרים הינם חברות המעדיפות למכור את מטוסייהן ולחזרה (Sale & Lease-back) מטעמים שונים. השיקולים להעדפת חכירת מטוסים על פני רכישתם משתנים מחוכר לחוכר והעיקריים שבהם הינם: (א) מצב הנזילות ואפשרויות המימון של החוכר. כמתואר בסעיף 1.7.7 לעיל, בתקופת הקורונה חברות רבות פנו לאפיק זה על מנת לשפר את נזילותן, כאשר גם העלאת שיעורי הריבית בעולם בשנים 2022-2023 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 הון¹.
- 2.1.1.3 בנוסף, בשנים האחרונות הלך וגדל אחוז המטוסים החדשים (מטוסים סילוניים מתוצרת מערבית) הנרכשים ישירות על-ידי חברות החכרה, בעוד שאחוז המטוסים הנרכשים ישירות על-ידי חברות תעופה הלך וקטן. כאמור בסעיף 1.7.7.9 לעיל, המגמה הנוכחית של חלק המחכירים במסירת מטוסים חדשים ללקוחות צפויה להימשך, ולפחות בעתיד הנראה לעין, היקף המסירות של מטוסים חדשים של בואינג ואיירבוס למחכירים צפוי להמשיך להיות גבוה, אם כי בשנה שחלפה נרשמה ירידה מסוימת בשיעור זה לאור יתרות מזומנים משמעותיות שרשמו לפחות חלק מחברות התעופה, ובעיקר המובילות, אשר אפשר להם להגדיל את ההזמנות ישירות מהיצרן (מנגד, הדבר עשוי לייצר הזדמנויות חדשות לעסקאות Sale & Lease-back בעתיד).
- 2.1.1.4 באשר לחלק המחכירים בשוק, לקראת סוף 2021 כבר חצה שיעור המטוסים המוחכרים בשוק מתוך צי מטוסי הנוסעים העולמי (מטוסי סילון מתוצרת מערבית) את רף ה-50%², וההיקף של עסקאות המכירה וחכירה בחזרה מפרוץ משבר הקורונה הוכיחו כי למחכירים תפקיד חשוב בענף ובפרט בכל הנוגע להתאוששות מהמשבר, כמקור הון חשוב לחברות התעופה. בהתאם להערכות של KPMG, האחוז האמור (הגבוה כיום מ-50%), צפוי אף לעלות לכיוון 60% בשנים הקרובות³.
- 2.1.1.5 בכל הנוגע למספר המחכירים והתחרות בשוק ההחכרה, בשנים שקדמו למשבר הקורונה נרשמה עלייה בהיקף המחכירים בשוק אשר נבעה, בין היתר, מהזמינות שהלכה וגדלה למקורות מימון לפעילות המחכירים. עם זאת, מגמת מיזוג המחכירים ויציאה מהשוק של מחכירים מסוימים שמיקודם היה בפן הפיננסי בלבד של העסקאות נמשכה גם בשנת 2023, כאשר סביבת הריבית המשתנה דחקה החוצה מחכירים שמיקודם היה בפן הפיננסי בלבד של העסקאות כאמור לעיל, ובהקשר זה תצוין גם שינוי המדיניות מסוף 2022 בסין, של מעבר לשימת דגש (בכל הנוגע לפעילות החכרת המטוסים) על לקוחות

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

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

³ ראו בכתובת: <https://assets.kpmg.com/content/dam/kpmg/ie/pdf/2024/01/ie-aviation-report-2024.pdf>

סיניים והקטנת חלקם של המכירים הסיניים בשוק העולמי, וזאת בשונה מהשנים שקדמו לכן בהם מכירים סיניים הגדילו כל העת את חלקם בהחכרה מחוץ לסיין⁴. מנגד, נרשמה בשנים האחרונות מגמה של כניסה של שחקנים חדשים לשוק ההחכרה, אשר ראו בשינויים שאירעו בשוק התעופה כנקודת זמן נכונה לכניסה לתחום, כאשר בין השחקנים החדשים הבולטים ניתן למצוא כאלו המגיעים הן עם צוות הנהלה מנוסה והן עם יכולת כלכלית עצמאית⁵, כאשר חלקם מגויבים בקרנות השקעה פרטיות ובקרנות גידור⁶.

בסיכום המגמות שחלו בשנים האחרונות ביחס לחברות ההחכרה, אפשר לראות כבר כיום ירידה מסוימת במספר המכירים הכולל וכראייה לכך ירידה במספר המכירים הכולל להם למעלה מ-25 מטוסים (הנחשבים מכירים קטנים); ומנגד נרשמה עלייה באחוז המטוסים אותם מחזיקים 15 המכירים הגדולים, וכן עלייה באשר לגודל הצי הממוצע של אותם 15 מכירים גדולים⁷. זאת, לצד עלייה בהיקף המכירים הנסחרים ומכירים שהינם מנהלי נכסים, קרי קרנות השקעה, מנהלי נכסים, קרנות פנסיה וכדומה⁸. בנוסף, קבוצות שונות עוסקות בפיתוח מקורות מימון חדשים ומוצרי מימון והון שיהיו אטרקטיביים גם בעת הנוכחית של סביבת ריבית גבוהה.

לפרטים נוספים אודות שוק התעופה ומגמות בשוק ובביקוש למטוסים, בדמי חכירה ובשווי מטוסים ראו סעיפים 1.7.1 ו-1.7.7 לעיל וסעיף 2.1.6 להלן.

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

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

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

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

⁴ ראו בכתובת: <https://www.airfinancejournal.com/articles/3588702/china-up-for-sale>

⁵ ראו בכתובת: <https://kpmg.com/ie/en/home/insights/2023/01/aviation-leaders-report-2023.html>

⁶ ראו בכתובת: <https://home.kpmg/ie/en/home/insights/2022/01/aviation-industry-leaders-report-2022/airline-leasing-proven-resilience.html>

⁷ ראו בכתובת: https://www.iata.org/contentassets/06c4cf2ba09649008de86be7898af8fa/14.45-15.10--robert-korn---future-of-aircraft-leasing_approved.pdf

⁸ ראו בכתובת: <https://www.airfinancejournal.com/Magazine/Download/214>

2.1.2.3 בשנת 2001 התכנסה ועידת קייפטאון⁹ וגיבשה נוסח של אמנה בנושא רישום שיעבודים וזכויות שונות אשר קיימות בנוגע לכלי תחבורה בינלאומיים בכלל ומטוסים בפרט, אשר נכנסה לתוקפה ביום 1 במרץ 2006.

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

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

2.1.3 שינויים בהיקף הפעילות בתחום וברווחיותו

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

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

לפרטים בדבר צי המטוסים אשר בבעלות קבוצת גלובל ליסינג ולשינויים במצבת צי המטוסים ועלותם, ראו סעיפים 2.8-2.9 להלן. לפרטים אודות לקוחות החברה והתקשרויות בתחום הפעילות בשנת 2023 ועד למועד פרסום הדו"ח ראו סעיף 2.3 להלן.

2.1.4 התפתחויות בשוקים של תחום הפעילות או שינויים במאפייני הלקוחות שלו

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

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

2.1.5 גורמי הצלחה קריטיים בתחום

בין גורמי הצלחה הקריטיים בתחום הפעילות, נמנים: (א) זיהוי נכון של החוכר ויציבותו הכלכלית לאורך כל תקופת החכירה כאשר בדרך כלל קיים מתאם בין רמת סיכון האשראי של החוכר לתשואה המגולמת בתנאי העסקה; (ב) קיומו של שוק טוב למטוסים, או לדגמי מטוסים מסוימים, והחכרתם או מכירתם במועד סיום תקופת החכירה או במקרה של החזרה מוקדמת של המטוס למחכר; (ג) אפשרויות מימון ובתנאים נוחים לצורך רכישת מטוסים, לרבות קיומו של היקף מסוימים 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.

⁹ Convention on International Interests in Mobile Equipment, and the Protocol on Matters Specific to Aircraft Equipment, UNIDROIT 2001.

ככלל, תחום החכרת המטוסים אופיין עד השנים האחרונות בחסמי כניסה גבוהים שעיקרם הצורך בהיקף מסויים של הון עצמי ואפשרויות מימון חיצוני בהיקפים גדולים, כמו גם הצורך בידע וקשרים הנדרשים להפעלת התחום, לרבות עם גורמים מממנים, עם יצרניות המטוסים, עם חברות תעופה בינלאומיות ועם חברות החכרה אחרות בעולם. בהקשר זה יצוין כי בתקופה שקדמה למשבר הקורונה, לאור סביבת הריבית הנמוכה וזמינות מקורות המימון, נכנסו חברות חדשות לתחום זה, והייתה בנוסף התרחבות מהירה בהיקף הפעילות בתחום מצד בנקים ומחכירים שמקורם בסין, אשר רכשו כמות מטוסים משמעותית בזמן קצר יחסית כחלק מאסטרטגיה של כניסה לשוק, לעיתים במחירים המשקפים תשואות נמוכות מהמקובל, ואשר כניסתם לתחום הפכה את הסביבה העסקית ואת היכולת להשיג תשואות גבוהות למאתגרות יותר¹⁰.

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

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

תחליפים למוצרי תחום הפעילות ושינויים החלים בהם

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

מבנה התחרות בתחום הפעילות

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

אין משמעות למיקומה הגיאוגרפי של גלובל ליסינג או של מתחרותיה.

¹⁰ ראו כתבה בעניין מאתר ה-Financial Times, בכתובת: <https://www.ft.com/content/33a53748-bcde-11e7-9836-b25f8adaa111>; ובכתובת: <https://www.flightglobal.com/news/articles/analysis-how-chinas-aircraft-lessors-gained-global-452268>.

מבנה עסקת רכישת מטוס והחכרתו

2.2.1

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

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

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

כל עסקה של רכישת מטוס והחכרתו בנויה משלושה נדבכים עיקריים:

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

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

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

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

- (א) מאז תחילת פעילותה וכן נכון למועד פרסום הדו"ח, כל המטוסים שבבעלות הקבוצה המצויים תחת הסכם חכירה מוכרים בחכירה תפעולית. חכירה תפעולית (להבדיל ממימונית) מתאפיינת בעיקר בכך שלחוכר אין אופציה בסוף תקופת החכירה לרכוש את המטוס במחיר "הזדמנותי" (היינו - נמוך משמעותית ממחיר השוק) וכן תקופת החכירה נקבעת כך שבסופה המטוס עדיין בר שימוש ובר ערך בידי המחכיר. לפיכך, הסיכון מצד אחד והסיכוי מצד שני, ביחס לערך המטוס במהלך ותום תקופת החכירה, משוייכים לבעליו.
- (ב) נכון למועד פרסום הדו"ח, בכל ההסכמים, דמי החכירה הינם קבועים, על בסיס תקופתי והם משולמים מראש באופן חודשי.
- (ג) ככלל, דמי החכירה הקבועים בהסכם החכירה וכל תשלום אחר לפי הסכם החכירה הינם בסכום "נטו"; היינו, מיסים, הוצאות ותשלומים אחרים הנדרשים בגין ביצוע תשלום דמי החכירה לקבוצת גלובל ליסינג מגולמים ואינם מופחתים מדמי החכירה. בהקשר זה, החוכר מתחייב לשפות את קבוצת גלובל ליסינג בגין כל חבות או הוצאת מס אשר תיגרם לקבוצת גלובל ליסינג בגין תשלומים ו/או הוצאות אלו אשר 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 המקובלים¹¹ על-פי התנאים שנקבעים בהסכם החכירה עימו כשהמחכיר ו/או הגוף המממן הינם המוטבים (Loss Payee) בפוליסת הביטוח) וכן לשאת בכל הסיכונים בקשר עם ההפעלה והשימוש במטוס החל ממועד המסירה ועד למועד החזרתו אל קבוצת גלובל ליסינג.
- (ה) החוכר אחראי לתפעל את המטוס בתקופת החכירה בהתאם להוראות כל דין רלוונטי ובאחריות החוכר ועל חשבונו להשיג את כל הרישיונות וההיתרים הנדרשים ולחדשם. כמו-כן, החוכר אחראי לתחזוקה נכונה ומתאימה של המטוס ומנועיו לרבות שיפוצם, ובכלל זה לכל תיקון או נזק שנגרם למטוס בקשר עם הפעלתו וקבוצת גלובל ליסינג אינה אחראית לכל אלו בתקופת החכירה.
- (ו) בדרך כלל, קיים מנגנון של דיווח לקבוצת גלובל ליסינג וכן מנגנון של פיקוח על תחזוקת המטוס והמנועים על-ידי אנשי המקצוע של קבוצת גלובל ליסינג או הנשכרים על-ידה. במידה ובמהלך תקופת החכירה נדרשים במטוס שינויים, תיקונים ושיפורים כתוצאה מהנחיות או נהלים של רשויות התעופה ו/או היצרן, החוכר אחראי על ביצועם. בחלק מן המקרים, משתתפת קבוצת גלובל ליסינג בהוצאות אלו, בהתאם לתחשיב קבוע מראש.
- (ז) החוכר אינו רשאי להעניק ו/או להעביר את זכויותיו בהסכם החכירה והשימוש במטוס, מלבד לחוכרי משנה מורשים אם צוינו בהסכם החכירה או אשר אושרו לאחר מכן על-ידי קבוצת גלובל ליסינג.

¹¹ לאורך שנים, נוסף על הביטוחים שעל החוכר לערוך, הייתה רוכשת קבוצת גלובל ליסינג, בדרך כלל, ביטוח מסוג "רובד מותנה" (Contingent), וזאת כהגנה נוספת לקבוצת גלובל ליסינג במקרים בהם יתברר, כי הביטוחים הנדרשים על-פי הסכם החכירה אותם רכש החוכר, או היה צריך לרכוש, לא מכסים בפועל את קבוצת גלובל ליסינג. בהקשר זה יצוין כי לאור טיבו של רובד זה כהגנה נוספת בלבד, מחד, ובשים לב לשינויים ולעלויות המאמירות בשוק הביטוח כמו גם טיבם וחוזקם הכלכלי של החוכרים הקיימים ואזורי הפעלת המטוסים על ידם, החל מסוף שנת 2023 חדלה קבוצת גלובל ליסינג לרכוש רובד זה ביחס למטוסים שבצי, כאשר היא תמשיך בבחינת הנושא כל העת בהתאם להתפתחויות.

- (ח) החוכר אינו רשאי לקזז מדמי החכירה כל סכום שהוא, לרבות בגין תביעות שכנגד, אי שימוש במטוס וכיו"ב.
- (ט) החוכר אינו רשאי לבצע שינויים ו/או תוספות במטוסים אלא אם אלה אושרו מראש על-ידי קבוצת גלובל ליסינג (למעט מקרים מסוימים בהם מוסכם מראש כי שינויים מסוימים, בדרך כלל בהיקף ובאופן שאינם מהותיים, אינם כרוכים בהסכמת הקבוצה מראש) ובכל מקרה של ביצוע שינויים ו/או תוספות כאלו, הם יותרו בבעלותה של קבוצת גלובל ליסינג יחד עם המטוסים בסוף תקופת החכירה (לעיתים ניתנת לחוכר האפשרות, על חשבונו, להשבת המצב לקדמותו קודם להשבת המטוס לקבוצה).
- (י) לעיתים קיימת בהסכם החכירה אופציה לחוכר, לרכוש את המטוס מהמחכיר בסיום תקופת החכירה או במהלכה, במחיר שוק או במחיר גבוה יותר, כפי שמוסכם מראש בין הצדדים.
- (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.
- (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 שנתרה בהתאם למנגנון הקבוע לכך בהסכם החכירה.
- (יג) במרבית הסכמי החכירה נותן החוכר ייפוי כח בלתי חוזר לקבוצת גלובל ליסינג אשר נועד, במרבית המדינות, לבטל את רישום המטוס במדינה הרשומה ועל-ידי כך להחזיר את החזקה המשפטית במטוס לידי קבוצת גלובל ליסינג במקרה של הפרת ההסכם על-ידי החוכר. יחד עם זאת יצוין כי לעיתים היכולת לאכוף ייפוי כוח זה הינה מוגבלת ויכולת האכיפה משתנה בהתאם לסביבה המשפטית במדינה בה רשום המטוס.
- (יד) המטוס, דמי החכירה ותקבולי הביטוח משועבדים, על-פי רוב, לגוף המממן של עסקת רכישת המטוס. בחלק מהעסקאות ניתנות לקבוצת גלובל ליסינג בטוחות לתשלום דמי החכירה (פיקדון כספי או מכתבי אשראי). כספי רזרבות לשיפוץ (כמפורט בס"ק (טז) להלן), ככל שקיימים כאלו, עשויים לשמש אף הם כבטוחה.
- (טו) החוכר מחוייב להחזיר את המטוס בתום תקופת ההחכרה בתנאי החזרה מינימליים הקבועים בהסכם (למשל במצב של "חצי חיים"¹² או בפוטנציאל חיים שונה מכך). בנוסף, בחלק מן ההסכמים, בתום תקופת ההחכרה ישנה התחשבות כספית ביחס למצב המטוס בתחילת תקופת ההחכרה (מנגנון שכזה קיים כיום בהסכמים להחכרת מטוס האיירבוס 200-330 ושני מטוסי האיירבוס 100-220).
- (טז) בחלק מהסכמי החכירה נדרש החוכר להפקיד בידי קבוצת גלובל ליסינג כספים שישמשו כרזרבות לשיפוץ המטוס, על רכיביו, במהלך תקופת החכירה (לעיתים חלף כספי רזרבות מעמיד החוכר בידי קבוצת גלובל ליסינג מכתבי אשראי). בהתאם לכך, החוכר מפקיד מידי חודש בידי המחכיר כספים (כפונקציה של שעות הטיסה ומספר הנחיתות שביצע המטוס במהלך תקופה קלנדרית מסוימת ובהתאם לתעריף שנקבע בהסכם, ו/או לפי סכום קבוע לחודש שנקבע בהסכם). לאחר ביצוע עבודות השיפוץ ברכיב הרלוונטי, משוחררים הכספים שנצברו אצל המחכיר בגין אותו פריט בגובה עלות השיפוץ ולא יותר מהסכום שנצבר בגין הרכיב הספציפי (כך שהעלות העודפת, אם ישנה, חלה על החוכר). עם זאת, קיימות לעיתים הוראות בהסכם

¹² בהתאם להוראות היצרן ו/או הרגולטורים הרלוונטיים, גוף המטוס ו/או המכלולים העיקריים בו (כדוגמת מנועים וכני הנסע), נדרשים לעמוד בביקורות ו/או שיפוצים תקופתיים מהותיים. המונח "חצי חיים" בהקשר זה, משמעו, 50% מתוך סך הביצוע האפשרי בהתאם להוראות כאמור לעיל של הרכיב הרלוונטי בין הביקורת/השיפוץ המהותיים האחרונים לבין הביקורת/השיפוץ המהותיים הבאים של אותו רכיב.

לפיהן קבוצת גלובל ליסינג משתתפת בחלק מהעלות הנוספת כאמור, אם ישנה. ההפקדות של הרזרבות הנ"ל בידי קבוצת גלובל ליסינג כלולות בדוחות הכספים של החברה בהתחייבויות לזמן ארוך או זמן קצר, בהתאם לעניין (ראו ביאור 13 לדוחות הכספיים). ככל שקיימת בסוף תקופת החכירה יתרת כספי רזרבות בלתי מנוצלת, היא נותרת בידי קבוצת גלובל ליסינג. נכון למועד פרסום הדו"ח, כולל הסכם החכירה של גוף מטוס האיירבוס 330-300 מנגנון של תשלום רזרבות על ידי החוכר. הסכמי ההחכרה של מטוס האיירבוס 330-200 ושני מטוסי האיירבוס 220-100 כוללים מנגנון של התחשבות כספית בתום תקופת ההחכרה ביחס למצב המטוס בתחילת תקופת ההחכרה.

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

2.2.3 סיום הסכמים ומכירת מטוסים

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

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

2.2.4 חלקה של קבוצת גלובל ליסינג בשוק

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

2.3 לקוחות

להלן סטטוס מטוסי החברה ולקוחותיה למועד פרסום הדו"ח:

2.3.1.1 **שני מטוסי איירבוס 220-100:** שני מטוסים, משנת ייצור 2018, המוחכרים לחברת התעופה האמריקאית Delta Air Lines, עד לשנת 2035, אשר החברה השלימה רכישתם (עם הסכמי ההחכרה) בחודשים ספטמבר ואוקטובר 2021. לפרטים אודות מטוסים אלו כמו גם המימון בגינם, ראו ביאורים 15 ו-10(ב2) לדוחות הכספיים.

הכנסות החברה מ Delta Air Lines בשנת 2023 היוו כ-58% מהכנסות החברה מלקוחותיה.

2.3.1.2 **גוף מטוס איירבוס 330-300:** גוף מטוס, משנת ייצור 2000, המוחכר (במסגרת מיזם משותף עם גוף שהינו הבעלים של מנועי המטוס) לחברת התעופה הסקנדינבית Sunclass Airlines, בהסכם עד לרבעון השלישי לשנת 2025, כאשר לאחר תאריך הדוח הגיעו הצדדים להסכמות על הארכת החכירה לשנה נוספת, קרי עד לרבעון השלישי לשנת 2026, אך למועד זה טרם נחתמו הסכמים סופיים ומחייבים בקשר עם ההארכה האמורה. לפרטים נוספים ראו ביאור 9(ג3) לדוחות הכספיים. הכנסות החברה מ-Sunclass Airlines בשנת 2023 היוו כ-11% מהכנסות החברה מלקוחותיה.

2.3.1.3 **מטוס איירבוס 200-330**: מטוס, משנת ייצור 2012, אשר הוחקר מחדש בחודש אוקטובר 2023 לחברת התעופה הספרדית Iberia (חלק מקבוצת IAG), אשר הייתה בעבר לקוח של החברה. הסכם החכירה של מטוס זה הינו עד למחצית השנייה של שנת 2028, כאשר לחוכרת האופציה להאריך את חכירת המטוס עד לרבעון הראשון לשנת 2030. לפרטים נוספים אודות מטוס זה, לרבות עסקת ההחכרה כאמור והמימון שניטל בגין המטוס, ראו ביאור 9(2) לדוחות הכספיים.

2.3.1.4 לפרטים נוספים אודות התקשרויות עם לקוחות (לרבות ביחס להכנסות משני מטוסי האיירבוס 320-200 אשר נמכרו בחודש נובמבר 2023) ראו ביאורים 15, 9 ו-9 לדוחות הכספיים.

2.4 שיווק והפצה

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

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

2.5 תחרות

שוק החכרת המטוסים הינו שוק מבוזר יחסית ובעולם קיימות עשרות חברות העוסקות בהחכרת מטוסים, מהן מספר חברות ענק עתירות הון וכן מוסדות מימון ובנקים. כמפורט בסעיף 2.1.6 לעיל, אם לפני כעשר שנים שלושת המחכירים הגדולים ביותר היוו 70% משוק החכרת המטוסים, הרי שמספר זה ירד עם השנים עד ל-21%, וזאת לאור כניסת שחקנים רבים לשוק. נכון לסוף המחצית השנייה לשנת 2023, ולאחר יציאת וכניסת שחקנים ומיזוגים שהתרחשו בשוק, 10 המחכירים הגדולים ביותר מחזיקים בכ-45% ממספר המטוסים המוחכרים בחכירה תפעולית בעולם ו-20 המחכירים הגדולים ביותר מחזיקים במעט יותר מ-60%. 34 המחכירים הגדולים ביותר מחזיקים ב-100 מטוסים ומעלה ואילו המחכירים המדורגים 50-30 בעולם מבחינת מספרי מטוסים מחזיקים כמה עשרות מטוסים. נוסף לחברות האמורות קיימות בתחום הפעילות חברות רבות אשר מחכירות ומממנות, כל אחת, מספר מצומצם יותר של מטוסים¹³.

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 החלטות. 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.

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

נכון למועד הדו"ח, התקבולים הצפויים מדמי החכרת מטוסים על-פי הסכמי ההחכרה הקיימים (ראו הערה) מסתכמים בסך 83,290 אלפי דולר. להלן פירוט טבלאי לפי תקופות:

רבעון 4 (באלפי דולר)	רבעון 3 (באלפי דולר)	רבעון 2 (באלפי דולר)	רבעון 1 (באלפי דולר)	סה"כ (באלפי דולר)	
2,526	2,527	2,527	2,527	10,107	שנת 2024
				9,685	שנת 2025
				8,952	שנת 2026
				8,952	שנת 2027
				45,594	שנת 2028 עד שנת 2035
				83,290	סה"כ

נכון למועד פרסום הדו"ח, הסתכמו תקבולים אלו בסך של 80,763 אלפי דולר¹⁴. להלן פירוט לפי תקופות:

1/25-3/25 (באלפי דולר)	10/24-12/24 (באלפי דולר)	7/24-9/24 (באלפי דולר)	4/24-6/24 (באלפי דולר)	סה"כ (באלפי דולר)	
2,526	2,527	2,527	2,527	10,107	4/24-3/25
				9,396	4/25-3/26
				8,952	4/26-3/27
				8,952	4/27-3/28
				43,356	4/28 עד 2035
				80,763	סה"כ

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 (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).

¹⁴ הנ"ל אינו מביא בחשבון את ההסכמות, לאחר תאריך הדוח, עם Sunclass Airlines להארכת תקופת החכירה של מטוס האיירבוס 330-300 בשנה נוספת, כאשר למועד זה טרם נחתמו הסכמים סופיים ומחייבים בקשר עם ההארכה האמורה (ראו ביאור פג(3) לדוחות הכספיים).
א - 22

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 2022, ואשר הסתכמו לאותו מועד לסך של 103,513 אלפי דולר:

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

כאמור לעיל, נכון ליום 31 בדצמבר 2022 הסתכמו התקבולים הצפויים מדמי החכירה בסך של 103,513 אלפי דולר. הקיטון הקיים בתקבולים הצפויים לשנים 2024 ואילך (נכון ליום 31 בדצמבר 2023), לעומת היקף התקבולים הנ"ל כפי שהיה צפוי נכון ליום 31 בדצמבר 2022, נובע בעיקרו ממכירת שני מטוסי איירבוס 320-200 יחד עם הסכמי החכרתם, אשר קוּזו בחלקו לאור תקבולים לקבל במסגרת הסכם החכרת מטוס איירבוס 330-200 אשר לא היה מוכר ליום 31 בדצמבר 2022.

עונתיות 2.7

הכנסות קבוצת גלובל ליסינג אינן מושפעות מעונתיות.

כושר ייצור 2.8

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

רכוש קבוע 2.9

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

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

צי המטוסים של קבוצת גלובל ליסינג מנה, נכון למועד הדו"ח ולמועד פרסומו 4 מטוסים, זאת לעומת צי מטוסים של 6 מטוסים ו-8 מטוסים נכון ליום 31 בדצמבר 2022 וליום 31 בדצמבר 2021, בהתאמה.

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

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

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

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

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

בימים 31 במרץ 2023, 30 ביוני 2023 ו-30 בספטמבר 2023 בחנה גלובל ליסינג את סכום בר ההשבה של המטוסים בהם זוהו סימנים לאפשרות של ירידת ערך. יצוין כי ליום 31 בדצמבר 2023 לא זוהו סימנים לאפשרות של ירידת ערך בשווי מטוסי החברה לאותו מועד. לפרטים נוספים ראו ביאור 19 לדוחות הכספיים.

יתרת העלות המופחתת של 4 המטוסים שהיו בבעלות קבוצת גלובל ליסינג ליום 31 בדצמבר 2023 עמדה על סך של כ-103 מיליון דולר. שווי השוק לפי מחירונים מקובלים לערכי מטוסים הפנויים למכירה מיידית, ללא חוזה חכירה - Current Market Value של 4 מטוסים אלו ליום 31 בדצמבר 2023 עמד על 93.4 מיליון דולר. עיקר הפער בין העלות המופחתת ליום 31 בדצמבר 2023 לבין שווי השוק לפי מחירונים מקובלים לערכי מטוסים הפנויים למכירה מיידית ליום 31 בדצמבר 2023, נובע מהעלות המופחתת של שני מטוסי איירבוס 220-100 המוחכרים לחברת Delta Air Lines המבוססת על שווי השימוש של מטוסים אלו (בהתאם להערכת השווי ליום 30 בספטמבר 2023).

פרטים בדבר שינוי בצי המטוסים של הקבוצה בשנת הדו"ח ועד למועד פרסומו:

לפרטים אודות הסכמים, מחודש ינואר 2023, להחכרה מחדש של שני מטוסי האיירבוס 200-320 בהם החזיקה החברה, והסכמים למכירת מטוסים אלו, כפי שהושלמו ברבעון הרביעי לשנת 2023, ראו ביאור 9(1) לדוחות הכספיים.

לפרטים אודות עסקת החכרתו מחדש של מטוס האיירבוס 200-330, אשר נמסר לחוכרת החדשה באוקטובר 2023, ראו ביאור 9(2) לדוחות הכספיים.

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

2019	2020	2021	2022	2023	
393,244	357,251	274,278	349,133	252,610	לתחילת התקופה
-	-	74,855	1,310	* 751	שנרכשו בתקופה
(35,993)	(82,973)	-	(97,833)	(78,722)	שנמכרו בתקופה
357,251	274,278	349,133	252,610	174,639	לתום התקופה
10	9	6	8	6	לתחילת התקופה
-	-	2	-	-	שנרכשו בתקופה
(1)	(3)	-	2	2	שנמכרו בתקופה
<u>9</u>	<u>6</u>	<u>8</u>	<u>6</u>	<u>4</u>	<u>לתום התקופה</u>

(*) לפרטים בדבר היוון עלויות השקעה אגב התאמות במטוס האיירבוס 200-330 לצורך החכרתו, ראו ביאור 9(2) לדוחות הכספיים.

2.10 הון אנושי

2.10.1 גלובל ליסינג אינה מעסיקה עובדים ושירותי ההנהלה והניהול הנדרשים לצורך פעילותה מסופקים לה על-ידי כנפיים במסגרת הסכם למתן שירותי ניהול הקיים ביניהן. לפרטים אודות הסכם הניהול (אשר הוארך מחדש לתקופה של שלוש (3) שנים עד לתום חודש אוקטובר 2026) ראו ביאור 20א לדוחות הכספיים.

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

2.10.3 כמו כן, מקבלת גלובל ליסינג שירותי ייעוץ וטיפול בנושאים טכניים/תחזוקתיים הקשורים לצי המטוסים, לפי הסכם עם נותן שירותים זר. מעת לעת ובמידת הצורך מסתייעת החברה בנותני שירותים חיצוניים, כגון בנושאים טכניים/תחזוקתיים. בנוסף, בין החודשים מרץ-דצמבר 2023 קיבלה החברה שירותים מנותן שירותים זר, בתחום השיווק והפיתוח העסקי, על בסיס מודל תגמול שעיקרו מבוסס הצלחה.

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

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

2.11 ספקים

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

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

ליום 31 בדצמבר 2023, לפי דוחות מאוחדים ונפרדים (סולו), לחברה גירעון בהון חוזר בסך של כ-3.1 מיליון דולר בהשוואה להון חוזר חיובי בסך של כ-15.5 מיליון דולר וגירעון בהון חוזר בסך של כ-5 מיליון דולר, לפי דוחות מאוחדים ונפרדים, בהתאמה, ליום 31 בדצמבר 2022.

תחשיב ההון החוזר ליום 31 בדצמבר 2023 לא כולל יתרות פקדונות בנקאיים לא שוטפים בסך של 10 מיליון דולר (סך של 12 מיליון דולר ליום 31 בדצמבר 2022) אשר משקפת את מחויבות החברה כלפי מממנים לשמור בקופתה יתרת מזומנים מינימאלית, וכן תקבולים נוספים, שאינם כלולים ברכוש השוטף, אשר צפויים להתקבל במהלך 12 החודשים לאחר תאריך הדוח.

לפירוט נוסף לגבי ההון החוזר ראו סעיף 5.4 לדוח הדירקטוריון.

מימון

2.13

כללי

2.13.1

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

עסקאות רכישת המטוסים של קבוצת גלובל ליסינג ממומנות בדרך כלל בהלוואות דולריות לזמן ארוך על-ידי בנקים ישראלים ו/או בנקים בחו"ל. שיעור המימון הבנקאי בתחילת העסקה נע בדרך כלל בין 70%-90% מערך המטוס (כאשר ממוצע שיעור זה לגבי העסקאות הקיימות נכון למועד הדו"ח עומד על כ-58% מערך המטוס בתחילתן), כאשר היתרה ממומנת מאמצעיה העצמיים של קבוצת גלובל ליסינג ובמקרים מסוימים גם מפקדונות שמשולמים על-ידי החוכרים על-פי הסכמי החכירה הקיימים עימם.

כיום לחברה שתי סדרות של אגרות חוב הנסחרות בבורסה - אגרות החוב (סדרה ב') ואגרות החוב (סדרה ג'), אשר אינן מובטחות בבטוחות ו/או בשעבדים כלשהם.

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

למועד הדוח ולמועד פרסומו, לחברה מימון בנקאי משני בנקים: בנק זר אחד, אשר העמיד הלוואות בקשר עם רכישת שני מטוסי האיירבוס 220-100, כאשר הלוואות אלו הינן ללא זכות חזרה לחברה (Non-Recourse) ומוגבלות רק לפירעון מהנכסים המשועבדים; בנק זר אחר, אשר העמיד הלוואה בגין מטוס האיירבוס 330-200, כאשר גם הלוואה זו הינה ללא זכות חזרה לחברה (Non-Recourse) ומוגבלות רק לפירעון מהנכסים המשועבדים.

היתרה הבלתי מסולקת של ההלוואות הבנקאיות אותן נטלה קבוצת גלובל ליסינג נכון ליום 31 בדצמבר 2023 ולמועד פרסום הדוח הסתכמה בסך של כ-57.8 מיליון דולר וכ-57.0 מיליון דולר, בהתאמה (כאשר כלל ההלוואות למועדים אילו הינן הלוואות (Non-Recourse), וזאת בהשוואה לסך של כ-73.6 מיליון דולר, נכון ליום 31 בדצמבר 2022, מתוכן כ-28.2 מיליון דולר הינן הלוואות Recourse).

לחברה תשקיף מדף בתוקף נושא תאריך 12 במאי 2023, אשר תוקפו יפוג ב-11 במאי 2025, אשר מאפשר לחברה הנפקת ניירות ערך נוספים עד למועד האמור.

2.13.2 אגרות חוב; דירוג

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

2.13.3 פרטים בדבר הלוואות

(א) להלן פרטים בדבר ההלוואות אשר הועמדו לקבוצת גלובל ליסינג (לא כולל אגרות חוב (סדרה ב' וסדרה ג') כמפורט לעיל) נכון ליום 31 בדצמבר 2023 (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 2023 (באלפי דולר)	סוג הריבית (1)	תדירות פירעון	מועד פירעון סופי	יתרת "בלון" (באלפי דולר)
הלוואות מבנק זר (2) Non-Recourse	2 x A220-100	42,735	67,230	קבועה	חודשי	2035	-
הלוואות מבנק זר (3) Non-Recourse	A330-200	15,000	30,848	קבועה	חודשי	2028	6,000

(1) שיעור הריבית המשוקלל בהלוואות אלו ליום 31 בדצמבר 2023 הינו כ-6.39% לשנה.

(2) ההלוואות המוצגות בשורה זו הינן שתי הלוואות אשר ניטלו לרכישת שני מטוסים דומים המוכרים לאותו חוכר, וקיים מנגנון Cross Collateral בין הבטחות השונות המשועבדות להבטחת הלוואות אלו. לעניין הלוואות אלו לרבות לעניין ביצוע קיבוע מרכיב הריבית המשתנה בהלוואות בחודש ספטמבר 2022, ראו ביאור 10ב(2) לדוחות הכספיים.

(3) ההלוואה המוצגת בשורה זו הינה הלוואה אשר ניטלה בחודש דצמבר 2023 בגין המטוס המוכר לחברת Iberia עד לתום תקופת החכירה של המטוס. לפרטים נוספים אודות הלוואה זו ראו ביאור 10ב(6) לדוחות הכספיים.

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

(ב) להלן פרטים בדבר תזרים עתידי מהכנסות דמי חכירה מהחכרת המטוסים המוחכרים הקיימים של קבוצת גלובל ליסינג בניכוי פרעון הלוואות אשר הועמדו לקבוצת גלובל ליסינג (באלפי דולר) (כולל אגרות החוב (סדרה ב') ואגרות החוב (סדרה ג'))¹⁵ נכון ליום 31 בדצמבר 2023, לפי התקופות המפורטות להלן:

שנה	תקבולים צפויים מדמי חכירה (1)	פרעון קרן הלוואות, ללא פרעון הלוואות "בלון" (4)	ריבית הלוואות (5)	תזרים נטו לפני פרעון הלוואות "בלון"	פרעון יתרת קרן הלוואות "בלון"	תזרים נטו לאחר פירעון יתרת הלוואות "בלון"	סה"כ פרעון קרן הלוואות
שנת 2024	10,107	6,276	4,748	(917)	20,997	(21,914)	27,273
שנת 2025	9,685	6,733	3,835	(883)	-	(883)	6,733
שנת 2026	8,952	6,996	3,471	(1,515)	-	(1,515)	6,996
שנת 2027	8,952	7,339	3,027	(1,414)	-	(1,414)	7,339
שנת 2028 ואילך	45,594	32,731	8,700	4,523	10,656	(6,133)	43,027
סה"כ	83,290	59,715	23,781	(206)	31,653	(31,859)	91,368

(1) תקבולים צפויים מדמי חכירה בהתאם להסכמים החתומים למועד פרסום הדוח (ללא הבאה בחשבון של מימוש אופציות חוכרים, ככל וישנן)¹⁶.

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

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

- (א) תקבולי רזרבות מהחוכרים השונים (כיום מנגנון תשלום רזרבות קיים בהסכם להחכרת גוף מטוס האיירבוס 330-300).
- (ב) פיצוי נוסף בקשר עם תביעות חוב שהגישה החברה כלפי לקוח קודם כמפורט בביאור 2ד9 לדוחות הכספיים.
- (4) בטבלה זו, המונח "הלוואות" כולל, בין היתר, גם את אגרות החוב (סדרה ב') ואגרות החוב (סדרה ג').
- (5) למועד הדוח, כלל ההלוואות כאמור בסעיף קטן א' לעיל הינן הלוואות בריבית קבועה.

יצוין, כי הנתונים הנוגעים לתקבולים הצפויים מדמי החכירה בתקופות לעיל וכמפורט בטבלה, מבוססים על הסכמי חכירה בין גלובל ליסינג לבין החוכרים. בהתאם, מדובר במידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך התשכ"ח - 1968 (להלן: "חוק ניירות ערך"), ולאור האמור, אין ודאות, כי המידע הנ"ל אכן יתממש בפועל וזאת בין היתר, בשל התרחשותם של אירועים כדוגמת ביטול הסכמי החכירה לפני הגיעם לסיום, הפרת הסכמים אלה על-ידי החוכרים או שינויים בדמי החכירה על-פי הסכמי חכירה אלו (או התקשרות בהסכמי חכירה חלופיים בדמי חכירה נמוכים יותר במקרה של ביטול הסכמים קיימים), וזאת מבלי לגרוע מאפשרות התקיימותם של יתר גורמי הסיכון המפורטים בסעיף 4 להלן. הערכות החברה בדבר יכולתה לפרוע את הלוואות הבלון באמצעות תמורה ממימוש המטוסים וכן קבלת הלוואות חדשות, הינה מידע צופה פני עתיד, כהגדרתו בחוק ניירות ערך, אשר מבוססת על האומדנים המקובלים בשוק למחירים עתידיים של מטוסים וכן יכולת קבוצת גלובל ליסינג לקבל הלוואות בעתיד, בהתאמה.

2.13.4 מגבלות והתחייבויות שנטלה גלובל ליסינג כלפי מחזיקי אגרות החוב

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

¹⁵ לפרטים בדבר יתרת מועדי פירעון (קרן וריבית) אגרות החוב (סדרה ב') ואגרות החוב (סדרה ג') ראו ביאור 11 לדוחות הכספיים. בהקשר זה יצוין כי אגרות החוב (סדרה ב') ואגרות החוב (סדרה ג') אינן מובטחות בבטוחה כלשהי או בעסקה ספציפית.

¹⁶ הנ"ל אינו מביא בחשבון את ההסכמות, לאחר תאריך הדוח, עם Sunclass להארכת תקופת החכירה של מטוס האיירבוס 330-300 בשנה נוספת, כאשר למועד זה טרם נחתמו הסכמים סופיים ומחייבים בקשר עם ההארכה האמורה (ראו ביאור 9ג(3) לדוחות הכספיים).

2.13.5 גיוס ממקורות נוספים

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

2.13.6 מסגרות אשראי

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

לגלובל ליסינג נכסים חופשיים משעבוד הניתנים לשימוש כבטחונות לאשראי נוסף. נכסים אלה כוללים בעיקר גוף מטוס (איירבוס 300-330) המוחכר לחברת תעופה בסקנדינביה, נכס הנדלי"ן שבבעלות החברה בשדה דב, וכן יתרות מזומנים ופקדונות בבנקים. לפירוט לעניין נכסים שאינם משועבדים, ראו ביאור 9 לדוחות הכספיים.

2.14 מיסוי

לפרטים לרבות ביחס לשומות סופיות ראו ביאור 14 לדוחות הכספיים.

2.15 איכות הסביבה

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)¹⁷, ואשר צפויה להשפיע גם על חברות התעופה בצורך להפוך את פעילותן ל"ירוקה" יותר. מגבלות אלה עלולות לפגוע ביכולת למכור ולהחכיר מחדש מטוסים (בעיקר ישנים) הנמצאים ברשות קבוצת גלובל ליסינג או לחייב השקעות נוספות בהתאמתם למגבלות, או להביא להכבדה בעלויות חברות התעופה הפועלות בשוק. עלות השקעות אלו, אם תהיינה, נחלקת ברוב המקרים בין החוכרים לגלובל ליסינג בהתאם להסכמים שביניהן. לפרטים בדבר מגבלות רעש ואיכות הסביבה כסיכון ענפי, ראו סעיף 4.2 (ח) להלן.

2.16 הסכמים מהותיים

2.16.1 הסכמי החכירה של קבוצת 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 ההסכמים בקשר עם ההחזקה ב-TUS.

¹⁷ ראו בכתובת: https://ec.europa.eu/clima/policies/eu-climate-action_en
א - 29

- 2.16.4 הסכם הניהול בין גלובל ליסינג לבין כנפיים. לפרטים ראו ביאור 20 לדוחות הכספיים.
- 2.16.5 התחייבות גלובל ליסינג למתן שיפוי וביטוח לנושאי משרה. לפרטים ראו תקנה 29' לחלק ד' לדו"ח (פרטים נוספים על התאגיד).
- 2.16.6 שטר נאמנות בין גלובל ליסינג לבין הנאמן לאגרות החוב (סדרה ב') מיום 24 בנובמבר 2015.
- 2.16.7 שטר נאמנות בין גלובל ליסינג לבין הנאמן לאגרות החוב (סדרה ג') מיום 11 באוגוסט 2021.

2.17 יעדים ואסטרטגיה עסקית; צפי להתפתחות בשנה הקרובה

במהלך שנת 2023 ועד למועד פרסום דוח זה קידמה והשלימה החברה מספר מהלכים ועסקאות משמעותיים - עסקאות להחכרה מחדש של המטוסים בצי שלא הופעלו ולא הניבו תזרים (לרבות החכרה מחדש של מטוס האיירבוס 200-330 שלא הופעל תקופה ארוכה ותחילת קבלת תקבולי חכירה בגינו החל מהרבעון הרביעי לשנת 2023); עסקה למכירת שני מטוסי האיירבוס 200-320; עסקת מימון בגין מטוס האיירבוס 200-330; פישוט והקטנת מבנה ויתרות החוב של החברה, כאשר כיום המימון הקיים בגין המטוסים הינו מסוג Non-Recourse; יצירת תזרים מזומנים פנוי משמעותי, בשים לב, בין היתר, לצורך תשלום ה"בלון" למחזיקי אגרות החוב (סדרה ב') הקבוע לסוף חודש מאי 2024, כאשר נכון למועד פרסום הדוח בקופת החברה יתרות מזומנים ופיקדונות בסך של כ-34 מיליון דולר; וקידום מהלכים שונים בקשר עם TUS, לרבות עסקת הכנסת משקיע חדש ל-TUS, אשר הושלמה בסמוך למועד פרסום דוח זה. זאת, במקביל למעקב שוטף אחר המגמות בשווקים והשפעתן על לקוחותיה ופעילותה, כמו גם בחינת הזדמנויות עסקיות.

לאחר השלמת המהלכים האמורים אותם קידמה והשלימה החברה בשנתיים האחרונות, נכון למועד זה ממוקדת החברה במספר אפיקים, שעיקרם בבחינת אפשרויות לטיוב וביצוע שינויים בצי המטוסים הקיים בדגש על עסקאות קיימות בהן ההון העצמי המושקע הינו גבוה יחסית לשווי המטוסים, בחינת עסקאות והזדמנויות עסקיות בשוק ליסינג המטוסים המסורתי (מיקוד במטוסים באמצע חייהם) ותחומים משיקים לו, והכל באופן התואם את מגמות השוק, את דרישות ההון (בשים לב, בין היתר למבנה ההון של החברה), את יכולות המימון של החברה (תוך שמירה על עקרונות המימון של החברה ויחסי מינוף הולמים), ותוך בחינת רמות התשואה והסיכון בעסקאות בשים לב לפלח השוק הרלוונטי, ובחינת האפשרות לחבירה לגורמים נוספים לעסקאות משותפות. בנוסף, בכוונת החברה לבחון אפשרות לשינויים מבניים לייעול פעילות החברה ולסינרגיה עם קבוצת כנפיים.

3. החזקת החברה ב-TUS Airways

<u>מידע כללי על תחום הפעילות</u>	3.1
<u>כללי</u>	3.1.1
בחודש ספטמבר 2021 נכנסה החברה להשקעה בחברת התעופה הקפריסאית TUS Airways LTD (להלן: "TUS"), כאשר לאחר ההשקעה החזיקה ב-49.9% מהונה המונפק והנפרע של TUS, כאשר יתרת מניותיה של TUS הוחזקו בידי איש העסקים האמריקאי מר Kenneth M. Woolley (להלן: "מר Woolley"), אשר החזיק במלוא מניות TUS קודם לכניסת החברה להשקעה ב-TUS.	3.1.1.1
לאחר תאריך הדוח, ביום 26 במרץ 2024, הושלמה עסקה להכנסת משקיע חדש ל-TUS אשר לאחריה חברה בבעלות עמי כהן וארנון אנגלנדר, מקבוצת קווי חופשה (להלן: "המשקיעה החדשה ב-TUS"), וכן החברה ומר Woolley, מחזיקים כל אחד בחלקים שווים (33.33%) במניות TUS. כחלק מעסקה זו, ניתנו למשקיעה החדשה ב-TUS אופציות Call ל-4 שנים לקנות את מניות TUS שבבעלות החברה ו-Woolley, באופן מלא או חלקי (פרו-ראטה בין החברה ו-Woolley). כמו כן, עם השלמת עסקה זו נכנסו לתוקף הסדרים חדשים לעניין היחסים בין בעלי מניות TUS כאשר המשקיעה החדשה ב-TUS תיקח חלק מהותי בניהול השוטף ויישום האסטרטגיה של TUS, ובצד זאת נקבעה שורת החלטות בנושאים מהותיים הנוגעים ל-TUS, כמו גם עסקאות בעלי עניין, אשר ידרשו החלטה פה אחד.	3.1.1.2
לפרטים נוספים אודות תוצאותיה הכספיות של TUS, השקעות החברה ב-TUS כמו גם עיקרי העסקה להכנסת משקיע חדש ל-TUS שהושלמה בחודש מרץ 2024 והתחייבויות החברה מכוחה, ראו ביאור ה-7 לדוחות הכספיים.	3.1.1.3
בהקשר זה יצוין כי החל מהדוחות הכספיים לשנת 2021 דווחה TUS כמגזר עסקי בדוחותיה הכספיים. יחד עם זאת, הגילוי בפרק זה להלן ייתן באופן תמציתי בשים לב לכך שלאחר תאריך הדוח הושלמה העסקה להכנסת משקיע חדש ל-TUS כמפורט בסעיף 3.1.1.2 לעיל, החברה ירדה בשיעור החזקותיה ב-TUS וכן עודכנו הרכב בעלי המניות ומערך היחסים ביניהם, והחברה חדלה למעשה מלהיות בעלת השפעה מהותית על TUS. כמו כן, לפרטים אודות הצפי לאופן רישום השקעת החברה ב-TUS החל מדוחותיה הכספיים של החברה לרבעון הראשון לשנת 2024 (בו הושלמה העסקה האמורה) ראו ביאור ה-7 לדוחות הכספיים.	3.1.1.4
<u>מבנה תחום הפעילות והשינויים החלים בו ; שינויים בהיקף הפעילות בתחום וברווחיותו ; התפתחויות בשווקים של תחום הפעילות או שינויים במאפייני הלקוחות שלו</u>	3.1.2
פעילותה של TUS הינה של פעילות הובלת נוסעים וכן של מטען בבטן מטוסי הנוסעים. הסביבה העסקית במסגרתה פועלת TUS, אשר פעילותה ממוקדת בהפעלת טיסות בין ישראל לקפריסין ובין ישראל ליעדים נוספים באירופה בדגש על אגן הים התיכון, מאופיינת בתנודתיות עונתית ובדרך כלל ברמת תחרות גבוהה. הפעילות משתנה מטבע הדברים כתלות בביקושים הנגזרים מטעמי הצרכנים, משינויים גיאופוליטיים דוגמת מלחמת "חרבות ברזל" או אירועים כגון מגיפת הקורונה, ומהתפתחות הסכמי תעופה גלובליים, בילטרליים ואזוריים. היות וקפריסין הינה חלק מהאיחוד האירופי, TUS כפופה להוראות הרגולציה התעופתית באירופה (בכפוף ובנוסף להוראות הרשויות בקפריסין), החלות על חברות תעופה אחרות באירופה, לרבות בכל הנוגע להסכמי התעופה וזכויות הטיסה בתוך האיחוד האירופי ובין האיחוד האירופי למדינת ישראל ולמדינות אחרות בעולם.	3.1.2.1
בשנים האחרונות צומצמו משמעותית מגבלות על כמות מובילים ותדירויות טיסה והוסרו חסמים רגולטוריים ותפעוליים. לאור הסכם השמיים הפתוחים בין ישראל לבין האיחוד האירופי, חברה כגון	3.1.2.2

TUS, שהינה חברה אירופאית, רשאית לפעול בחופשיות בקווים בין ישראל לאירופה. מנגד, היות ו-TUS הינה חברה אירופאית ולאור מבנה האיחוד האירופי, ישנם "שמיים פתוחים" בכל אירופה, דבר המעצים את התחרות באירופה ונותן זכויות דומות לחברות אירופאיות ביחס לפעילות אל ישראל וממנה. בנוסף לכך, בעשור האחרון התגבר מודל ה-Low Cost, אשר הביא גם עמו לגידול עקבי בהיצע המושבים בישראל ובאירופה.

3.1.2.3 בכל הנוגע להשפעות נגיף "הקורונה" והשפעתו על התעופה בעולם, עד למועד זה נמשכה המגמה של פיחות משמעותי בהשפעת נגיף הקורונה על פעילות התעופה בעולם והסרת המגבלות שהיו קשורות בנגיף, וחזרה להיקפי הפעילות שהיו נהוגים קודם לפרוץ משבר זה, כאשר מגמה זו ניכרה, עד לפרוץ מלחמת "חברות ברזל", גם בהיקפי הפעילות בנתב"ג. לפרטים ראו סעיף 1.7.4 לעיל.

3.1.2.4 מלחמת "חברות ברזל" ושינויים בפעילותה של TUS

3.1.2.4.1 כמפורט בסעיף 1.7.6 לעיל, מלחמת "חברות ברזל" הביאה להשפעה לרעה על הפעילות בנתב"ג ובהתאם על פעילותה ותוצאותיה של TUS, אשר הפעילות בקווים אל ישראל וממנה מהווה את החלק הארי של פעילותה. בצד הירידה בביקושים מספר החברות הזרות הפועלות בנתב"ג הלך והצטמצם מפרוץ המלחמה וברבעון הרביעי לשנת 2023 ובתחילת שנת 2024 היה מספר דל בלבד של חברות זרות שפעלו בנתב"ג, לרבות כתוצאה מהיעדר כיסוי ביטוחי הולם לטיסות לישראל וממנה כאשר החברות הישראליות קיבלו כיסוי ביטוחי חלופי בהתאם ממדינת ישראל. במקביל להתאוששות מסוימת בביקושים, בפרט בכל הנוגע לתיירות יוצאת מישראל, לקראת סוף חודש ינואר 2024 החלו חברות זרות לשוב אט אט לפעילות בקווים לישראל וממנה, אך למועד זה חברות רבות טרם חזרו, וגם אלו שכבר שבו לפעילות בישראל וכאלו שהודיעו על כוונתם לעשות כן בחודשים הקרובים ו/או בהמשך שנת 2024, עושות כן במתכונת פעילות ותדירויות טיסה נמוכות ממה שהיה נהוג קודם לפרוץ מלחמת "חברות ברזל".

3.1.2.5 המלחמה השפיעה לרעה על תוצאותיה של TUS ברבעון הרביעי לשנת 2023 וברבעון הראשון לשנת 2024. לאחר שבשבוע הראשון למלחמה TUS אף תגברה את הקווים אל ישראל וממנה, החל מה-14 באוקטובר 2023 ולאור הימשכות המלחמה והמצב הביטחוני, קווי הטיסה אל ישראל וממנה, (אשר מהווים כאמור לעיל את החלק הארי של פעילותה של TUS) הופעלו בצורה לא רציפה ובמרבית תקופה זו בהיקפים נמוכים. בעקבות הודעת חברות הביטוח על התאמת כיסוי סיכוני מלחמה לגבי טיסות לישראל וממנה החל מיום 4 בנובמבר 2023, באופן שהפך המשך רכישת כיסוי ספציפי זה ללא כלכלי, ולאור הירידה בביקושים, החל מהמועד האמור הופסקו הטיסות בקווים אל ישראל וממנה לחלוטין. לאחר הגעה להסכמות עם המבטחים הזרים בדבר קבלת כיסוי הולם בתנאים כלכליים מתאימים, החל מחודש ינואר 2024 שבה TUS לפעול באופן הדרגתי בקווים אל ישראל וממנה, לצד פעילות בטיסות מקפריסין ליוון ולמדינות שאינן קשורות בישראל.

3.1.2.6 לצד האמור, ביצעה TUS מספר פעולות שתכליתן התאמות נדרשות בתוכניותיה וצמצום הוצאות, שעיקרן ביצוע התאמות בהסכמים עם ספקים ונותני שירותים, וצמצום והתאמות שכר של כוח האדם, כאשר בחודשים נובמבר ודצמבר 2023, ובהתאם לשינויים והתאמות זמניות בציי המטוסים הפעילים (5 במקור) כפי שהוסכמו עם מחכירת המטוסים, הפעילה TUS מטוס בודד. שלל הפעולות שבוצעו כאמור הביאו לחיסכון חודשי בעלויות הקבועות של TUS של כ-0.8 מיליון דולר.

3.1.2.7 בהמשך לכך, בהתאם להסכמות עם מחכירת המטוסים בתחילת חודש ינואר 2024 הוחזרו שני מטוסים באופן מיידי למחכירה, כך שמאותו מועד שבה TUS לפעילות עם שלושה מטוסים בלבד (וחזרה לתשלום רגיל בגין שלושת מטוסים אלו החל מחודש ינואר 2024). לאור האמור ביצעה ומבצעת TUS התאמות בכוח האדם ובפעילותה.

3.1.2.8 לצד השקעות נוספות ב-TUS שביצעו החברה ומר Woolley, כמו גם השלמת העסקה להכנסת המשקיעה החדשה ל-TUS, הרי בכל הנוגע לפעילות לעתיד הקרוב, מטוס אחד יפעל החל מחודש אפריל 2024 בהחכרה רטובה לחברת תעופה אחרת (ACMI)¹, לתקופה של שנה, כאשר שני המטוסים הנוספים יופעלו בדרך של הספקת טיסות ללקוחות (משקי בית ומגזר עסקי) באופן ישיר בטיסות סדירות וכן באמצעות מכירת מושבים לסוכנויות תיירות ולקבוצות מאורגנות, וזאת הן בטיסות סדירות והן בטיסות שכר יעודיות, במיקוד של מכירת קיבולת מושבים, הכל בשים לב למצב השוק והרצון להפחית את סיכוני ההפעלה והסיכונים המסחריים לעתיד הקרוב.

3.1.2.9 פעילותה ותוצאותיה של TUS ברבעונים הבאים, לרבות בכל הנוגע לתקופות חגי ישראל והקיץ, שהינן תקופות משמעותיות בפעילותה של TUS, יושפעו במידה רבה מהיקפי הביקושים קדימה (תיירות יוצאת ו/או נכנסת) מחד, ומשינויים בסביבת התחרות (המושפעים ויושפעו מהיקף ואופי החזרה של החברות הזרות, Low Cost ו-Legacy, לפעול בישראל). מטבע הדברים, הימשכותה של המלחמה, כמו גם מקרה של שינוי במצב הנוכחי בזירה הצפונית ומעבר למצב מלחמה רחב, צפויים להמשיך להשפיע לרעה על הפעילות בענף התעופה והתיירות בישראל ובהתאם על פעילותה ותוצאותיה של TUS גם ברבעונים הבאים.

הערכות החברה בדבר ההשלכות וההשפעות של מלחמת "חרבות ברזל" על TUS מהווה מידע צופה פני עתיד, כהגדרתו בסעיף 32א בחוק ניירות ערך, התשכ"ח-1968 (להלן: "חוק ניירות ערך"), המבוססות, בין היתר, על המידע הקיים למועד זה בידי החברה ביחס למלחמה זו 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 - זאת, בשל חוסר הוודאות ביחס לתקופת מלחמת "חרבות ברזל", היקפה, אופייה ומשכה לרבות בכל הנוגע לזירה הצפונית (דברים התלויים, בין היתר, בהתפתחויות גיאופוליטיות, כלכליות, שינויים בהנחיות גורמי המדינה והביטחון, וכדומה, וגורמים וצעדים הקשורים במלחמה וניהולה), וביחס להשפעות בהתאם על המשק הישראלי ובפרט על הפעילות בענף התעופה והתיירות בישראל והחברות הפועלות בענף זה והמושפעות ממנו.

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

3.1.3.1 תחום ההובלה האווירית מאופיין במגבלות רגולטוריות בינלאומיות ומקומיות בתחומים שונים, הקבועות באמנות והסכמים בינלאומיים ובחקיקה מקומית, המסדירה את הפעילות בהיבטים רבים כגון רישוי והפעלה, הסמכה ובטיחות. רישיונות, אישורים וזכויות להפעלת טיסות, סוגי טיסות, מגבלות ותנאים עלולים להשפיע על היקף התחרות בתחום, על אופן ניצול המטוסים, הרווחיות והשקעות נדרשות. להוראות בדבר החקיקה והרגולציה החלה על TUS ראו סעיף 3.12 להלן.

3.1.3.2 בנוסף, נקבעו באותם הסדרים בינלאומיים ומקומיים, תנאים והסדרים הנוגעים לתפעול ולאחריות המוביל האווירי לנזקים ולעיכובי טיסות וביטולן. לפרטים ראו סעיף 3.12 להלן.

3.2 השירותים בתחום הפעילות

3.2.1 השירותים העיקריים ש-TUS מספקת בתחום פעילות זה הינם הטסת נוסעים ומטען ליעדים שונים באמצעות מטוסי נוסעים. במהלך שנת 2023 הפעילה TUS חמישה מטוסי איירבוס 200-320, כולם בקונפיגורציה זהה הכוללת מחלקה אחידה של תיירים בלבד עם 180 מושבים, כאשר בהתאם להסכמות עם מחכירת המטוסים שלה (כל חמשת המטוסים כאמור הינם מאותה מחכירה) שני מטוסים

¹ החכרה זו כוללת החכרת מטוס על צוותו, כאשר TUS מפעילה את הטיסות אך האחריות המסחרית המלאה על

מכירת המושבים חלה על חברת התעופה החוכרת את המטוס.

הושבו למחכירה בתחילת חודש ינואר 2024 וכיום בצי מטוסי TUS שלושה מטוסי איירבוס 200-320 בלבד.

3.2.2 מבחינת שיווק והפצה, עד כה מוקדה פעילות השיווק וההפצה של TUS באפיק המכירה באמצעות סוכני נסיעות (באמצעות חברות ההפצה הגלובליות (GDS)) וסוכנים אינטרנטיים - Online Travel Agents ומנועי חיפוש (Metasearch); שיווק ומכירת מושבים לסוכנויות וסיטונאי תיירות שונים; ובדרך של מכירה ישירה באמצעות אתר האינטרנט של TUS.

3.3 פילוח הכנסות ורווחיות שירותים

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

3.4 צבר הזמנות

נכון למועד הדוח ונכון לסוף פברואר 2024 עמדה יתרת התקבולים מראש בגין כרטיסי טיסה על כ-950 אלפי אירו וכ-2 מיליוני אירו, בהתאמה. כמפורט לעיל, אחד המטוסים צפוי לעבוד במתכונת של ACMI החל מחודש אפריל 2024 (לתקופה של שנה), וההכנסות בגין מטוס זה אינן נכללות בצבר האמור לעיל.

3.5 עונתיות

כמפורט לעיל, בשים לב למתכונת הפעילות עד כה והמתכונת הקיימת של TUS, פעילותה מאופיינת בתנודתיות עונתית ומשתנה בהתאם לעונות השנה, תוך התמקדות בתקופות שיא, של חגים ותקופות הקיץ, לאור המיקוד בפעילות בקווים לישראל ו/או ממנה.

3.6 רכוש קבוע, מקרקעין, מתקנים, צי מטוסים וכושר ייצור

3.6.1 כמפורט לעיל נכון למועד פרסום דוח זה מפעילה TUS שלושה מטוסים מדגם איירבוס 200-320 (המצוידים בסוג מנועים זהה - CFM56-5B4/P), כולם בחכירה יבשה מאותה חברת החכרה אירית, אחד מהם מוחכר עד לרבעון הרביעי לשנת 2024 והשניים האחרים עד למחצית השנייה לשנת 2026. היות והצי כולו הינו מסוג איירבוס קיימת ל-TUS תלות מסוימת ביצרן המטוסים הנ"ל בכל הנוגע לאספקת חלפים, תיקונים וייעוץ הנדסי. כמענה להיבטי התחזוקה ל-TUS הסכמים עם ספק חלפים למטוסיה וכן הסכם עם יצרן המנועים לאספקת חלקי חילוף למנועים על בסיס "אד-הוק" וכן לאספקת שירותי תמיכה טכנית שוטפים.

3.6.2 מלבד אפשרות של החכרת מטוסים נוספים, ישנה בשוק חלופה, במידת הצורך וכתלות בביקושים, של חכירה רטובה של מטוסים, לתקופות משתנות, מצדדים שלישיים.

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

3.6.3 ביטוח:

3.6.3.1 מערך הביטוחים בגין הפעילות האווירית כולל מספר רכיבים, לרבות כיסוי ביטוחי לנזקי צד שלישי (במקרה של TUS הנ"ל מוגבל לתקרה של עד 600-750 מיליון דולר למקרה (Occurrence) עבור מטוסי האיירבוס 200-320 שהיא מפעילה); ביטוח גוף המטוסים מסוג "כל הסיכונים" (Hull All Risk Insurance) על בסיס "ערך מוסכם" של כל מטוס ומטוס וכולל רמות של כיסוי עצמי המקובלות בענף

התעופה; ורכיב ביטוח כנגד סיכוני מלחמה וסיכונים דומים כגון מעשי איבה, מלחמת אזרחים, שביתות, החרמה וכדומה.

3.6.3.2 בהקשר זה יצוין כי בעקבות הודעת חברות הביטוח על התאמת כיסוי סיכוני מלחמה לגבי טיסות לישראל וממנה החל מיום 4 בנובמבר 2023, באופן שהפך המשך רכישת כיסוי ספציפי זה ללא כלכלי, ולאור הירידה בביקושים, החל מהמועד האמור הופסקו הטיסות בקווים אל ישראל וממנה לחלוטין. בחודש ינואר 2024, ולאחר הגעה להסכמות עם חברות הביטוח על קבלת כיסוי ביטוחי בתנאים כלכליים מתאימים, שבה TUS לטוס אל ישראל וממנה באופן מדורג, כאשר למועד זה חלק הביטוח הנוגע לסיכוני מלחמה מחודש על בסיס חודשי.

הון אנושי 3.7

3.7.1 נכון ליום 31.12.2023 העסיקה TUS 174 עובדים, כאשר למועד הדוח מועסקים ב-TUS 161 עובדים, ולאור הירידה במספר המטוסים המופעלים, השינויים בשוק והשלמת עסקת ההשקעה מעריכה החברה כי TUS תבצע התאמות מסוימות נוספות בנושא זה.

חומרי גלם וספקים 3.8

דלק סילוני 3.8.1

3.8.1.1 חומר הגלם העיקרי המשמש את TUS בפעילותה הינו דלק סילוני למטוסים (דס"ל), שהינו אחד ממרכיבי ההוצאה העיקריים של TUS. בשנת 2023 היוו הוצאות הדס"ל שלה כ-23% מהוצאות ההפעלה שלה. ל-TUS אין מדיניות גידור בקשר עם תצרוכת הדס"ל שלה. בהסכמים עם סוכנויות וסיטונאי תיירות נכללים בדרך כלל מנגנונים של התאמת מחיר בהתאם למחירי הדס"ל במועדי ביצוע הטיסות.

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

תחזוקה 3.8.2

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

שירותי קרקע 3.8.3

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

השקעות 3.9

3.9.1 ל-TUS אין חברות בנות.

מימון 3.10

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

	<u>מיסוי</u>	3.11
לפרטים בדבר דיני המס החלים על TUS וכן יתרת הפסדים צבורים למועד הדוח ראו ביאור 14 לדוחות הכספיים.		3.11.1

	<u>מגבלות ופיקוח על עסקי TUS</u>	3.12
--	---	------

	<u>כללי</u>	3.12.1
--	--------------------	--------

כחברת תעופה קפריסאית והיות וקפריסין הינה חלק מהאיחוד האירופי, TUS מורשית לספק שירותים לנוסעים ללא מגבלה בקווים בין קפריסין למדינות האיחוד האירופי כמו גם בקווים בין מדינות אחרות באיחוד האירופי, בכפוף להוראות המתאימות של האיחוד האירופי כמו גם הוראות הרשויות המקומיות במדינה הרלוונטית (במקרה דן קפריסין), וכן הוראות הסוכנות האירופית לבטיחות בטיסה של איגוד מדינות אירופה (EASA), וכן בכפוף לפיקוח מצד הארגון האירופאי לבטיחות בנתיבים באירופה (the European Organization for the Safety of Air Navigation (Eurocontrol)). הסביבה הרגולטורית באירופה מאופיינת ברגישות גבוהה לענייני ביטחון ובטיחות. בהקשר זה יצוין כי TUS קיבלה לאחרונה תקן IOSA אשר מעניק לה דירוג בטיחות תעופתי (תקן IOSA הוא תקן בינלאומי בתחומי התפעול, בטיחות ואיכות בחברות תעופה, כאשר עמידה בביקורת IOSA הינה תנאי לחברות בארגון יאט"א).

בנוסף על האמור נקבעו מספר דברי חקיקה שונים על ידי האיחוד האירופי החלים על פעילות התעופה באירופה.

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

	<u>הרשויות המקומיות ורישיונות נדרשים</u>	3.12.2
--	---	--------

	3.12.2.1
--	----------

נוסף על הכפיפות לרשויות האירופאיות, כפופה החברה למנהל התעופה האזרחי בקפריסין (Department of Civil Aviation (DCA)) ולרשויות התחבורה בקפריסין, אשר אחראיות, בין היתר, גם על יישום הוראות הרגולציה האירופאית. נוסף לרישיון ההפעלה האווירית, הנוגע להיבטי בטיחות, ביטחון, כשירות אווירית, היבטים טכניים ותחזוקתיים וכדומה, ל-TUS רישיון להפעלה מסחרית, אשר מוענק בהתאם להוראות הרגולציה האירופאית והדין הקפריסאי הקובעות, בין היתר, כי מתן רישיון הפעלה מסחרי לחברת תעופה באירופה כפוף לכך שבעל השליטה בחברת התעופה הינו אזרח האיחוד האירופאי.

	<u>הסדרים רגולטוריים עיקריים נוספים</u>	3.12.3
--	--	--------

	3.12.3.1
--	----------

כאמור בסעיף 3.1.3.1 לעיל ובהמשך לאמור בסעיף 3.12.1 לעיל, תחום ההובלה האווירית מאופיין במגבלות רגולטוריות בינלאומיות ומקומיות בתחומים שונים, הקבועות באמנות והסכמים בינלאומיים ובחקיקה ותקינה מקומית. אלו נוגעים לרוב ההיבטים התפעוליים של חברת תעופה ובמיוחד בנושא זכויות טיס, קיבולת מותרת, אחריות מוביל אווירי לנזקים (נזקי גוף ורכוש) ועיכובי טיסה, וכל הנוגע לסטנדרטים של בטיחות וביטחון בטיסות כמו גם היבטי רעש. כמו כן חלות על חברות אירופאיות תקנות הגנת פרטיות הקובעות חובות נוקשות בכל הנוגע להגנה על פרטיות בקשר עם מידע פרטי של צדדים שלישיים באיחוד האירופי והסדרים חדשים בנושא השימוש במידע זה.

	<u>איכות הסביבה</u>	3.12.4
בעולם, לרבות בישראל, קיימות מגבלות שונות על הפעילות התעופתית שמטרתן לצמצם ולהגביל את מפגעי הרעש ופליטת גזים מפעילות תעופה.		3.12.5
בהקשר זה יצוין כי ביום 1 בינואר 2012, נכנסה לתוקף תקנת האיחוד האירופי (EU) הקובעת תנאים לפיקוח, דיווח ווידוא פליטת גזים (Emissions Trading Scheme-ETS) בטיסות הנכנסות ויוצאות ממדינות האיחוד האירופי (להלן: "תכנית ה-ETS").		3.12.6
כחברת תעופה אירופאית TUS מחויבת לתוכנית ה-ETS ובמסגרתה מבוצע מעקב ודיווח על כמות ה-CO ₂ (פחמן דו חמצני) שנפלטת מהמטוסים, במטרה להקטין את רמת זיהום האוויר לאורך זמן. משנת 2019 מקדם האיחוד האירופי ביתר שאת תוכנית שמטרתה הפיכת אירופה לירוקה יותר.		
TUS אינה צופה השקעות מהותיות בקשר עם היבטים אלו בעתיד הנראה לעין.		3.12.7
	<u>הסכמים מהותיים</u>	3.13
	<u>הסכמי החכירה של TUS להחכרת המטוסים המופעלים על ידה :</u>	3.13.1
כלל המטוסים המופעלים על ידי TUS הינם בחכירה תפעולית, מאותה חברת החכרה אירית, בהתאם להסכמים שונים בהם התקשרה TUS, מאז ההחלטה על החזרה לפעילות. כיום התשלום מכוח הסכמים אלו הינו על בסיס תשלום דמי חכירה קבועים ותשלום דמי שימוש (רזרבות) מצד TUS בגין השימוש במטוסים, על בסיס חודשי. כן כוללים ההסכמים הנ"ל הוראות בדבר שעבוד זכויות הביטוח, פיקודן מצד TUS בקשר עם כל הסכם חכירה, והוראות נוספות כמקובל בהסכמים מסוג זה.		3.13.1.1
	<u>הסכם ההשקעה החדש ב-TUS והיחסים בין בעלי מניות TUS :</u>	3.13.2
ראו ביחס לכך בביאור 7 לדוחות הכספיים.		3.13.2.1
	<u>פוליסות הביטוח :</u>	3.13.2.2
ראו סעיף 3.6.3 לעיל.		3.13.2.2.1
	<u>הליכים משפטיים</u>	3.14
לפרטים אודות בקשה לאישור תובענה כייצוגית אשר הוגשה כנגד TUS ראו בביאור 7(ה12) לדוחות הכספיים.		3.14.1
	<u>יעדים ואסטרטגיה עסקית ; צפי להתפתחות בשנה הקרובה</u>	3.15
כאמור בסעיף 3.1.1 לעיל, לאחר השלמת שורת פעולות הנוגעת לצי המטוסים, השקעות בעלים והכנסת משקיע חדש, ממוקדת TUS בתהליך שעיקרו העתיד הקרוב, כאשר מטוס אחד יפעל החל מחודש אפריל 2024 בהחכרה רטובה לחברת תעופה אחרת (ACMI), לתקופה של שנה, וביחס לשני המטוסים הנוספים ממוקדת TUS בהפעלתם באופן המיטבי, הן בטיסות סדירות והן בטיסות שכר יעודיות, במיקוד של מכירת קיבולת מושבים ו/או הרחבת פעילות ההחכרה הרטובה, הכל בשים לב למצב השוק והרצון להפחית את סיכוני ההפעלה והסיכונים המסחריים לעתיד הקרוב, ובבניית תוכניות עדכניות לעתיד הרחוק יותר בהתאם להתפתחויות.		3.15.1

4. דיון בגורמי סיכון

להלן סקירה של גורמי הסיכון איתם מתמודדת הקבוצה במסגרת פעילותה:

סיכוני מאקרו

4.1

- (א) **חוסר יציבות בכלכלה העולמית ובשווקים הפיננסיים** - פעילות הקבוצה חשופה להשפעות של הכלכלה העולמית ושל השווקים הפיננסיים. חוסר יציבות בכלכלה העולמית ובשווקים הפיננסיים, דוגמת החששות שעדיין קיימים בעולם כיום ממיתון, עשוי להשפיע לרעה על פעילות הקבוצה, בין היתר, להביא ל: (א) הקשחת מדיניות העמדת האשראי על-ידי הגורמים המממנים, אשר עשויה להביא לפגיעה בזמינותם של מקורות מימון לביצוע עסקאות ולצמצום היכולת לבצע מימון עסקאות החכרת מטוסים; (ב) קיטון בביקוש הלקוחות. בכל הנוגע לפעילות החכרת המטוסים, הדבר עשוי להביא לירידה בדמי החכירה, להחזרת מטוסים או לפשיטת רגל של לקוחות, לעליה בעלויות המימון ולדרישה גדולה יותר לביטחונות בהלוואות חדשות. בכל הנוגע לפעילות TUS, ירידה בביקושים לתעופה תוביל לירידה בהכנסות ולעודף קיבולת, עובדים וציוד שאינם מנוצלים כראוי, כאשר יכולת ההתאמה לשינויים בביקושים בטווח קצר הינה מוגבלת. בכל אחד מהאירועים האמורים יש כדי להשפיע לרעה על הכנסות הקבוצה והתחייבויותיה, וכפועל יוצא גם על תוצאותיה הכספיות.
- (ב) **פעילות טרור, אירועים מדיניים או ביטחוניים** - לפעולות טרור בין לאומיות, לאיומי טרור על התעופה הבינלאומית וכן למשברים מדיניים ואירועי לחימה דוגמת המלחמה בין רוסיה לאוקראינה (לרבות כאלה המשפיעים על עלייה קיצונית במחירי הנפט) ודוגמת מלחמת "חרבות ברזל" תיתכן השפעה מיידית לרעה על הביקוש לתובלת נוסעים ומטען, בין אם באזורים מסוימים ובין אם באופן רחב וגלובלי יותר, דבר אשר משפיע בסופו של דבר גם על ענף החכרת המטוסים בהתאם, תוצאות TUS מושפעות ישירות מהתנאים הפוליטיים, הכלכליים והביטחוניים ביעדים בהן היא פועלת, כאשר כמפורט לעיל, מלחמת "חרבות ברזל" הביאה להשפעה מהותית לרעה על פעילות TUS (לפרטים נוספים ראו בסעיף 1.7.2 לעיל).
- (ג) **התפרצות מגיפות ואסונות טבע** - גורמים חיצוניים כגון פגעי טבע (למשל, התפרצות הרי געש; רעידות אדמה; צונאמי) וכן להתפתחות מגיפות (דוגמת מגפת הקורונה ומגיפות קודמות כגון שפעת החזירים, הסארס והאבולה), השפעה שלילית על תנועת נוסעים לאזורי האסון ועל תנועת הנוסעים בעולם ככלל, דבר העלול לפגוע בפעילות חברות התעופה בעולם, ביניהן גם חברות התעופה הנמנות על לקוחות הקבוצה, דבר אשר עלול לגרום ללקוחות החברה החוכרים ממנה מטוסים שלא לעמוד בהתחייבויותיהם כלפיה. פגיעה כאמור עלולה לגרום לירידה בהיקפי הפעילות של TUS, וכן היא עלולה להביא לשינויים דרסטיים בשוק התעופה ככלל, דבר אשר ישפיע על ההיצע והביקוש בשוק זה.
- (ד) **חשיפה לסיכוני מטבע** - בקשר עם התמורה מהנפקת אגרות החוב (סדרה ג'), ביצעה החברה עסקאות גידור מטבע מסוג אופציה דולר/שקל בגובה ההתחייבות הכוללת של אג"ח (סדרה ג') שהונפקו (היות והתמורה הומרו לדולרים ומנגד ההתחייבות כלפי מחזיקי אגרות החוב (סדרה ג') הינה בשקלים). לשינויים בשער השקל אל מול הדולר השפעה על ההתחשבות בגין עסקאות הגידור הנ"ל.

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

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

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

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

(ד) **תחרות** - ענף התעופה מאופיין ברמת תחרות גבוהה, המחריפה בתקופות של עודף קיבולת. כניסתן של חברות נוספות לשוק כמו גם שינויים והתאמות מצד חברות קיימות עשויה להחריף את התחרות בשווקים בהם TUS פועלת ולפגוע בחלקה וכן ביכולת החזירה שלה לשווקים אליהם היא מכוונת, כמו גם להביא לירידות מחירים העשויות להשפיע על תוצאות TUS. גם תחום פעילות הליסינג מאופיין לאורך שנים בתחרות, המשתנה בהתאם לסגמנט המתאים. לפרטים אודות התחרות ראו סעיפים 2.5 ו-3.1.2 לעיל.

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

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

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

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

(ח) **מגבלות רעש ואיכות הסביבה** - לשינוי במגבלות על פעילות חברות תעופה בנמלי תעופה, לרבות בשל איסור על הפעלת מטוסים בשל גורמי זיהום, רעש ואחרים, עלולה להיות השפעה מהותית על התוצאות הכספיות של הקבוצה. מטבע הדברים, המגמה העולמית של מעבר למטוסים "ירוקים" וחדשים יותר באה באזורים רבים על חשבון מטוסים ותיקים יותר ומטכנולוגיות ישנות, כאשר החזקת מטוסים שכאלו עשויה לייקר את העלויות הכרוכות בעסקת החכרת מטוסים מסוג זה ולהקטין את מרווח הרווח בעסקאות אלו ואף לפגוע בכדאיותן במקרים מסוימים. חברות תעופה עצמם, דוגמת TUS השייכת לאיחוד האירופי, נדרשות בתשלומים עיתיים בקשר עם כך במקרה של הפעלת מטוסים ישנים יותר ומזהמים יותר.

(ט) **רגולציה תעופתית והסכמים בין מדינות; אישורים ורישיונות** - הפעלת טיסות בינלאומיות כרוכה בין היתר, באישורים רגולטוריים ורישיונות הניתנים על ידי רשויות שונות. כמו כן, ענף התעופה פועל מכוח הסכמי תעופה גלובליים, בילטרליים ואזוריים, דוגמת הסכם "השמייים הפתוחים". שינויים והתפתחויות ברגולציה בנוגע למתן הרישיונות כאמור וכן שינויים בהסכמים בין מדינות עשויים להיות בעלי השפעה על יכולת הרישוי ופעילות TUS כמו גם על היקף התדירויות, רמת התחרות וכושר הייצור של TUS. כמו כן, כאמור בסעיף 3.12.2 לעיל, TUS פועלת מכוח רישיון להפעלה מסחרית ורישיון להפעלה אווירית שקיבלה מהרשויות המתאימות, ובהתאם שינויים ברגולציה או הקשחת התנאים הנדרשים בקשר עם הרישיונות כאמור עשויים לפגוע ביכולתה לעמוד בתנאים הנדרשים לצורך המשך תוקפם של רישיונות אלו.

(י) **תלות ביצרני מטוסים** - כאמור בסעיף 2.9.1 לעיל, המטוסים שבעלות החברה בפעילות הליסינג הינם מתוצרת חברת "אייירבוס" כאשר בשוק יצרנית משמעותית נוספת - חברת "בואינג". הפסקת פעילותה של בואינג או איירבוס, או דחייה במסירת מטוסים עשויה לגרום לחברות החוכרות את מטוסי הקבוצה קשיי תפעול. מנגד, העיכובים מצד היצרניות בייצור מטוסים חדשים הביאו, עם החזרה המשמעותית לפעילות התעופה בעולם, לעלייה בביקוש למטוסים ישנים יותר, וללחץ להעלאת דמי חכירה ומחירים. כמו כן, וכמפורט בסעיף 2.9.1 לעיל, בעולם יש מספר מצומצם של יצרני מנועים למטוסי סילון, ביניהם Rolls Royce ו-Pratt & Whitney, החולשים על נתח שוק גדול ואשר להם לרוב החזקות גם בבתי המלאכה המורשים

לתיקון ושיפוץ מנועים, וקשיים בפעילותם של היצרנים או בתי המלאכה עשויים לגרום גם כן לקשיי תפעול מסוימים.

סיכונים ייחודיים לקבוצה

4.3

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

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

(ב) **ירידה בערכי מטוסים** - לערך המטוס בעת מימושו השפעה רבה על התוצאות הכספיות של הקבוצה. ירידה מהותית בערכי מטוסים עלולה לגרום לירידה בהון החברה (כפי שקרה בשנים 2020-2021). הון החברה מהווה כמו כן אמת מידה פיננסית כלפי מחזיקי אגרות החוב. בנוסף, ערכו של המטוס משמש, בין היתר, כמרכיב לצורך בטחונות לבנקים המממנים את רכישת המטוסים על-ידי הקבוצה.

(ג) **עמידה באמות מידה פיננסיות** - בהתאם להתחייבויות אשר נטלה על עצמה החברה כלפי מחזיקי אגרות החוב שהנפיקה, נדרשת הקבוצה לעמוד באמות מידה פיננסיות שונות, אשר חלקן אינן בשליטתה (למשל, ירידה בהון העצמי, אשר נובעת למשל עקב חדלות פירעון של חוכר או רישום הפרשה לירידת ערך מטוסים). אי עמידתה של החברה באמות המידה הפיננסיות מקנה זכות להעמיד לפירעון מיידי את המימון שניתן. לחילופין, עשויים הגורמים המממנים לדרוש תוספות מצד הקבוצה לביטחונות הקיימים כבר בידיהם. יצוין כי אמות מידה פיננסיות שכאלו היו בהסכמים מול הבנקים הישראליים, אך למועד הדוח לחברה הלוואות בנקאיות מבנקים זרים בלבד.

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

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

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

(ז) **התקפות סייבר, אבטחת מידע והגנת הפרטיות** - פעילות החברה כמו גם פעילות TUS מבוססת על מערכות מידע וזרימת המידע על בסיס אלקטרוני. משכך, איומי סייבר מהווים גורם סיכון בפעילות החיונית של החברה ושל TUS. החברה ו-TUS חשופות לאיומי והתקפות סייבר (כגון חדירה של גורמים בלתי מורשים למערכות, ניסיונות הונאה וסחיטה, וכדומה), דבר אשר מהווה סיכון לתקלות ושיבושים במערכות המידע והתפעול אשר ככל ויצליחו עשויים להביא לנזקים ישירים ועקיפים כגון השבתת מערכות ופגיעה ביכולת תפעול ותקשורת אל מול הגורמים השונים הקשורים בפעילות, וכן אובדן הכנסות ופגיעה במוניטין. ביחס לחברה, בשים לב לטיב פעילותה, סוג וטיב המידע שבידה, ובשים לב להיקף הפעילות הנוכחי, כמו גם צעדים שנקטו לגיבוי מערכות המידע של החברה, מעריכה החברה כי סיכון הסייבר אינו משמעותי מאוד בעת הנוכחית. החברה מבצעת בחינה וחיזוק מתמידים של נושא אבטחת המידע והמערכות כמענה לגידול בסיכון הנובע ממתקפות סייבר, באמצעות מומחים חיצוניים לרבות באמצעות נותן השירותים החיצוני בתחום מערכות המידע וכן פועלות ליישום נהלים והוראות שונות בתקשורת אל מול הלקוחות והגורמים השונים. נושא זה אף נידון ונבחן על ידי מבקר הפנים של החברה, והחברה אימצה נהלים וצעדים נוספים לשם חיזוק אבטחת המידע בחברה. ביחס ל-TUS, סיכון הפגיעה ביכולת התפעול השוטף והפעילות המסחרית הינו מהותי, לאור ההשלכות הישירות על התפעול השוטף והסדיר, שהינו נשמת אפה של חברת תעופה, אשר שינויים בתפעול כאמור הינם בעלי השלכה ונזק ישירים ועקיפים - שיבוש בפעילות לפרקי זמן מסוימים, אובדן הכנסות ישיר, תשלומי פיצויים, פגיעה במוניטין וכדומה. כחלק בלתי נפרד מהאסטרטגיה ופעילותה, עוסקת TUS באופן שוטף, בהובלת סמנכ"ל האסטרטגיה והטכנולוגיה שלה, בפיתוח ועדכון המערך להתמודדות ומתן מענה לסיכונים הסייבר, מערך המבוסס על סטנדרטים בינלאומיים בעל מספר שכבות הגנה, כאשר שדרוגים ושיפורים נעשים בשים לב לתועלת הצפויה מחד, וההשקעה הכספית הכרוכה בכך, מאידך. לאור היקף הפעילות הנוכחי (כאשר כמפורט לעיל בדוח זה, בחודש ינואר 2024 הקטינה TUS את צי המטוסים ומאותו מועד בצי שלושה מטוסים בלבד), במקרה של חדירה למערכות, תגובה לאירוע שכזה מצד TUS יכולה להתבצע בדרך של תפעול הטיסות באופן ידני עוקף מערכות. כמו כן, בכל הנוגע ל-TUS, כחברת תעופה אשר עליה חובות נוקשות בכל הנוגע להגנה על הפרטיות של המידע האישי הנוגע ללקוחותיה בהתאם להוראות ה-GDPR, ל-TUS חשיפה לקנסות ותביעות במקרה של הפרת החובה לשמירת המידע האישי של לקוחותיה. לצורך כך מקפידה TUS על בחינה וחיזוק מתמידים של נושא אבטחת המידע, הבקורות והמערכות כמענה לגידול בסיכון הנובע ממתקפות סייבר וכן פועלות ליישום נהלים והוראות שונות בתקשורת אל מול הלקוחות והגורמים השונים, כאשר ל-TUS נהלים מוסדרים לפעילות גיבוי במקרה של תקלות כאמור. כמו כן אימצה TUS תוכניות ונהלים מתאימים לעמידה בהוראות ה-GDPR, המעודכנים כל העת ובמידת הצורך מתווספות בקורות מתאימות, כאשר שדרוגים ושיפורים כמו גם בקורות נוספות מתווספים בשים לב לתועלת הצפויה מחד, וההשקעה הכספית הכרוכה בכך, מאידך.

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

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

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

חלק ב'

דוח הדירקטוריון

על מצב ענייני התאגיד

הננו מתכבדים בזאת להגיש את דוח הדירקטוריון על מצב ענייני חברת גלובל כנפיים ליסינג בע"מ (להלן: "החברה") והחברות המוחזקות על ידה, חברות ייעודיות שהיא מאחדת בדוחותיה הכספיים והנאמנויות אשר היא הנהיגה על פיהן (להלן: "הקבוצה" או "התאגיד") לשנה הסתיימה ביום 31 בדצמבר 2023. הנתונים להלן מוצגים בדולרים של ארה"ב ומתייחסים לדוחות הכספיים המאוחדים.

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

1. נתונים עיקריים מתוך תיאור עסקי התאגיד

1.1 כללי

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

הסביבה העסקית במסגרתה פועלת הקבוצה הינה שוק התעופה הבינלאומי, כאשר פעילות הקבוצה משתייכת לתחום של בעלות על ציוד תעופתי והחכרתו. תחום זה מאופיין ביציבות רבה יותר בהשוואה לתחום הובלת הנוסעים והמטען עליו נמנות חברות התעופה, שהן לקוחות החברה. כמו כן בחודש ספטמבר 2021 נכנסה החברה להשקעה בחברת התעופה הקפריסאית TUS Airways LTD (להלן: "TUS"). בהקשר זה יצוין כי השקעה זו ב-TUS דווחה (החל מהדוחות הכספיים לשנת 2021) גם כן כמגזר פעילות, נוסף על מגזר החכרת המטוסים, כאשר בעקבות השלמת העסקה להכנסת משקיע חדש ל-TUS, עסקה אשר הושלמה ביום 26 במרץ 2024, והירידה בהתאם בשיעור ההחזקה ב-TUS, צפויה החברה, החל מהדוחות הכספיים ליום 31 במרץ 2024, למדוד את השקעתה ב-TUS לפי שווי הוגן (חלף המדידה כיום לפי שיטת השווי המאזני), ולהפסיק להציג את TUS כמגזר בר דיווח בדוחותיה. לפרטים נוספים אודות TUS לרבות העסקה להכנסת משקיע חדש ל-TUS כאמור ראו ביאור ה7 לדוחות הכספיים.

מתחילת פעילות הקבוצה ועד למועד פרסום הדוח נרכשו והוחכרו 58 מטוסים, מתוכם מומשו 54 מטוסים. במועד פרסום דו"ח זה לקבוצה צי מטוסים קיים של 4 מטוסים, לפרטים אודות סטטוס מטוסי החברה ולקוחותיה ראו סעיף 2 להלן וסעיף 2.3 לחלק א' לדוח (תיאור עסקי התאגיד).

מלחמת "חרבות ברזל"

ביום 7 באוקטובר 2023, החלה מתקפת פתע על מדינת ישראל שהובילה לפתיחת מלחמת "חרבות ברזל" אשר עדיין נמשכת בימים אלו. המלחמה והצעדים שננקטו בעקבותיה הביאו לפגיעה בפעילות המשק הישראלי, כאשר אחד הענפים שנפגעו משמעותית הינו ענף התעופה והתיירות בישראל. מגמה זו עשויה להימשך כתלות בתקופת הלחימה, היקפה ומשכה. לפרטים נוספים אודות מלחמת "חרבות ברזל", השפעות על המשק הישראלי והשינויים בפעילות בנתב"ג ראו בסעיף 1.7.2 לחלק א' לדוח (תיאור עסקי התאגיד).

בכל הנוגע לפעילות הליסינג, זו לא הושפעה מן המלחמה והחברה מעריכה כי המלחמה אינה צפויה להשפיע על פעילות זו גם בהמשך. בכל הנוגע לפעילות TUS, אשר הפעילות בקווים אל ישראל וממנה מהווה את החלק הארי של פעילותה, מטבע הדברים הביאה המלחמה להשפעה לרעה על פעילותה ותוצאותיה של TUS, ולמועד זה השפיעה לרעה על תוצאותיה של TUS ברבעון הרביעי לשנת 2023 וברבעון הראשון לשנת 2024. למועד זה, פעילותה ותוצאותיה של TUS ברבעונים הבאים, לרבות בכל הנוגע לתקופות חגי ישראל והקיץ, שהינן תקופות משמעותיות בפעילותה של TUS, אשר כיום הינה עונתית ובהתאם לתקופות חגי ישראל והקיץ, שהינן משמעותיות לפעילותה, יושפעו במידה רבה מהיקפי הביקושים קדימה (תיירות יוצאת ו/או נכנסת) מחד, ומשינויים בסביבת התחרות (המושפעים ויושפעו מהיקף ואופי החזרה של החברות הזרות, לפעול בישראל). מטבע הדברים, הימשכותה של המלחמה, כמו גם מקרה של שינוי במצב הנוכחי בזירה הצפונית ומעבר למצב מלחמה רחב, צפויים להמשיך להשפיע לרעה על הפעילות בענף התעופה והתיירות בישראל ובהתאם על פעילותה ותוצאותיה של TUS גם ברבעונים הבאים. לפרטים נוספים אודות TUS לרבות פעולות שונות שבוצעו, השקעות החברה ומהלך להכנסת משקיע חדש ל-TUS ראו בסעיף 2.3 להלן וביאור ה7 לדוחות הכספיים.

הערכות החברה בדבר ההשלכות וההשפעות של מלחמת "חרבות ברזל" על החברה ועל TUS מהווה מידע צופה פני עתיד, כהגדרתו בסעיף 32א בחוק ניירות ערך, התשכ"ח-1968 (להלן: "חוק ניירות ערך"), המבוססות, בין היתר, על המידע הקיים למועד זה בידי החברה ביחס למלחמה זו והשפעותיה על המשק הישראלי ועל ענף התעופה והתיירות בישראל והחברות הפועלות בו. בהתאם, הערכות אלו עשויות שלא להתמש, כולן או חלקן, או להתמש באופן שונה, לרבות באופן שונה מהותית מההערכות הקיימות, שכן מטבע הדברים התממשות האמור אינה וודאית ואינה בשליטת החברה - זאת, בשל חוסר הוודאות ביחס לתקופת מלחמת "חרבות ברזל", היקפה, אופייה ומשכה ולרבות בכל הנוגע לחזית הצפונית (דברים התלויים, בין היתר, בהתפתחויות גיאופוליטיות, כלכליות, שינויים בהנחיות גורמי המדינה והביטחון, וכדומה, וגורמים וצעדים הקשורים במלחמה וניהולה), וביחס להשפעות בהתאם על המשק הישראלי ובפרט על הפעילות בענף התעופה והתיירות בישראל והחברות הפועלות בענף זה והמושפעות ממנו.

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

2.1. החכרה מחדש ומכירה לאחר מכן של שני מטוסי האיירבוס 320-200

2.1.1. בחודשים פברואר ומרץ 2023 השלימה החברה את עסקאות החכירה החדשות של שני מטוסי האיירבוס 320-200 (משנת ייצור 2015 ו-2016) שבבעלותה (להלן בסעיף 2.1 זה: "המטוסים") והמטוסים נמסרו ללקוח חדש, חברת Avion Express Malta, אשר מקום מושבה במלטה והינה חלק מקבוצת התעופה Avia Solutions Group (להלן בסעיף 2.1 זה: "החוכרת"). תקופת חכירת המטוסים על ידי החוכרת הינה עד לרבעון הרביעי לשנת 2029 והרבעון השני לשנת 2030, בהתאמה, והחוכרת החלה, החל מתחילת הרבעון השני לשנת 2023, בתשלום דמי החכירה הקבועים מכוח הסכמי החכירה של המטוסים.

2.1.2. ביום 14 בנובמבר 2023 התקשרה החברה בהסכמים עם צד שלישי שאינו קשור לחברה, לו מכרה החברה בעבר מטוסים למכירת הזכויות בנאמנויות המחזיקות במטוסים (להלן בסעיף 2.1 זה - "הסכמי המכירה" ו"עסקאות המכירה", בהתאמה). תמורת המכירה שהוסכמה בגין שתי הנאמנויות יחדיו הינה בסך של 43 מיליון דולר (21.7 ו-21.3 מיליון דולר, בהתאמה), זאת כפוף להתאמות במועד השלמת העסקה של הנאמנות הרלוונטיות כפי שהוסכמו בין הצדדים.

עסקאות המכירה הושלמו בימים 14 בנובמבר 2023 ו-29 בנובמבר 2023, בהתאמה. בד בבד עם השלמת מכירת הזכויות בכל אחת מהנאמנויות כאמור לעיל, פרעה החברה בפירעון מוקדם מלא את יתרת שתי ההלוואות שניטלו מבנק ישראלי בקשר למטוסים ואשר יתרתן (קרן) למועד הפירעון המוקדם עמדה על כ-23 מיליון דולר. כתוצאה מקבלת התמורה נטו כמפורט לעיל, פירעון ההלוואות ותשלום עלויות נלוות בקשר עם המכירה, נוצר לחברה תזרים פנוי בסך של כ-15 מיליון דולר.

2.1.3. לפרטים נוספים אודות המטוסים ועסקאות המכירה ראו ביאור 9ג(1) לדוחות הכספיים.

2.1.4. לאור עסקאות המכירה הנ"ל, רשמה החברה בדוחותיה הכספיים ליום 30 ביוני 2023 וליום 30 בספטמבר 2023 הפרשה כוללת לירידת ערך בסך של כ-7.1 מיליון דולר (לפרטים אודות בחינת ערך המטוסים למועדים האמורים ראו סעיפים 17 ו-18 להלן וביאור 9 לדוחות הכספיים).

2.2. ביטול עסקת מכירתו של מטוס האיירבוס 330-200, החכרתו מחדש לאחר מכן וקבלת מימון בגינו

2.2.1. בכל הנוגע למטוס האיירבוס 330-200 שבבעלות החברה שהוחכר בעבר ל-Virgin Australia (להלן בסעיף 2.2 זה: "המטוס"), לאחר הודעת הרוכשת המיועדת (בחוודש מרץ 2023) על ביטול (בשלביה הסופיים) של עסקה למכירת המטוס שנחתמה בחודש דצמבר 2022, ביום 25 באוגוסט 2023 הגיעו החברה והרוכשת המיועדת להסכמות על סיום מוסכם של עסקת המכירה האמורה והסכמות אלו הוצאו אל הפועל, בתנאים העיקריים הבאים: (א) עסקת המכירה בוטלה באופן סופי; (ב) מתוך המקדמה בסך של 2 מיליון דולר שהעמידה הרוכשת המיועדת לחברה בקשר עם עסקת המכירה, סך של 700 אלף דולר נשאר בידי החברה ואילו יתרת המקדמה, בסך של 1.3 מיליון דולר, הושבה לרוכשת המיועדת; (ג) בהתאם להסכמות כאמור, כל אחד מהצדדים וויתר באופן בלתי חוזר על טענות ו/או דרישות כלשהן בקשר עם עסקה זו וסיומה; (ד) לאור ההסכמות לעיל, בדוחות הכספיים ליום 30 בספטמבר 2023 נרשמה הכנסה בסך של 700 אלף דולר אשר כלולה בסעיף הכנסות אחרות.

2.2.2. בכל הנוגע למציאת חלופה למטוס זה, בימים 19 ו-20 באוקטובר 2023, בהתאמה (בהמשך להתקשרות במכתב כוונות בתחילת חודש יולי 2023), נחתם והושלם הסכם להחכרת המטוס לחברת התעופה הספרדית, Iberia, אשר הייתה בעבר לקוח של החברה (להלן בסעיף 2.2 זה: "החוכרת") והמטוס נמסר לחוכרת. הסכם החכירה הינו עד למחצית השנייה של שנת 2028, כאשר לחוכרת האופציה להאריך את חכירת המטוס עד לרבעון הראשון 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. לפרטים נוספים בגין הסכם החכירה, ראו ביאור 9ג(2) לדוחות הכספיים.

2.2.3. לעניין שווי המטוס בספרים, לאור עסקת החכירה האמורה ועל בסיס מכתב הכוונות שנחתם בין הצדדים, ביטלה החברה בדוחות הכספיים ליום 30 ביוני 2023 הפרשה קודמת לירידת ערך בסך של כ-12.5 מיליון דולר. לאור ההסכמות הסופיות בין הצדדים כאמור בביאור 9ג(2) לדוחות הכספיים עם יצרן המנועים, כמו גם צפי ניצולת מנועים עדכני שנמסר לחברה על ידי החוכרת, עדכון שיעור ההיוון של התקבולים השונים ועדכוני מחירונים (הרלוונטיים לערך השייר) ליום 30 בספטמבר 2023, רשמה החברה בדוחות הכספיים ליום 30 בספטמבר 2023 הפרשה לירידת ערך בסך של כ-3.7 מיליון דולר (לפרטים אודות בחינת ערך המטוס למועדים האמורים ראו סעיפים 17 ו-18 להלן וביאור 9 לדוחות הכספיים). בהתאם למדיניות החשבונאית של החברה, החל מתחילת הפעלת המטוס שבה החברה לרשום הוצאות פחת בגין המטוס.

2.2.4. ביום 20 בדצמבר 2023 התקשרה החברה בהסכם עם בנק זר לקבלת הלוואה מסוג Non-Recourse בגין מטוס זה, בהיקף של 15 מיליון דולר, אשר 9 מיליון דולר מתוכה ייפרעו לאורך תקופת החכרת המטוס לחוכרת ו-6 מיליון דולר מתוכה ייפרעו כהלוואת בלון עד כ-90 ימי עסקים לאחר תום תקופת החכירה של המטוס. ההלוואה נקובה בדולרים ונושאת ריבית קבועה שהינה בטווח של 6.5%-7.5%. ההלוואה הועמדה לחברה בפועל ביום 21 בדצמבר 2023. לפרטים נוספים אודות הלוואה זו ראו ביאור 10ב(6) לדוחות הכספיים.

2.2.5. לפרטים נוספים בגין מטוס זה, ראו ביאור 9ג(2) לדוחות הכספיים.

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

2.3 TUS

כמפורט בסעיף 1.1 לעיל, מלחמת "חרבות ברזל" הביאה להשפעה לרעה על פעילותה ותוצאותיה של TUS ברבען הרביעי לשנת 2023 וברבעון הראשון לשנת 2024, כאשר ככל ומלחמה זו תימשך הדבר צפוי להמשיך להשפיע לרעה על הפעילות בענף התעופה והתיירות בישראל ובהתאם על פעילותה ותוצאותיה של TUS גם ברבעונים הבאים, לרבות בכל הנוגע לתקופות חגי ישראל והקיץ, שהינן תקופות משמעותיות בפעילותה של TUS אשר כיום הינה עונתית ובהתאם לתקופות האמורות הינן משמעותיות לפעילותה. בהקשר זה יצוין כי למועד פרסום הדוח, ומטבע הדברים, הביקושים לתקופות השיא בשנת 2024 נמוכים משמעותית מהצפי שהיה לולא המלחמה.

לפרטים אודות פעילות TUS, לרבות השינויים שחלו והתאמות שבוצעו בתוכניתיה בשל המלחמה וכן החזרת שני מטוסים מתוך החמישה שהופעלו על ידה למחכירה, בחודש ינואר 2024, ראו בביאור 7 לדוחות הכספיים. בהקשר זה יצוין כי החל מסוף ינואר 2024, שבה TUS לפעול באופן הדרגתי בקווים אל ישראל וממנה, לצד פעילות בטיסות מקפריסין ליוון ולמדינות שאינן קשורות בישראל. למועד זה TUS ממוקדת בתכנון פעילותה לעתיד הקרוב במיקוד של פעילות בתחומי החכרה רטובה ומכירת קיבולת מושבים לחברות שכר לרבות חברות שאינן קשורות לישראל, וזאת על מנת להפחית את סיכוני ההפעלה והסיכונים המסחריים לעתיד הקרוב. בהתאם, מתוך שלושת המטוסים האמורים, לגבי מטוס אחד התקשרה TUS בהסכם להפעלתו בדרך של חכירה רטובה בעבור חברת תעופה אחרת, לתקופה של שנה החל מתחילת אפריל 2024.

בצד השינויים בתפעול ובתוכניות העסקיות והפעולות שבוצעו בקשר עם כך, ולשם מימון המשך פעילות TUS כאמור, העמידה החברה במהלך חודש נובמבר 2023, שתי הלוואות נוספות ל-TUS, לתקופה של שנה, בסך של 1.5 מיליון דולר כל אחת, כאשר במקביל העמיד השותף ב-TUS, איש העסקים האמריקאי מר Kenneth M. Woolley (להלן: "Woolley"), הלוואות זהות ל-TUS. כמו כן, בתחילת חודש ינואר 2024 נחתם הסכם השקעה להכנסת משקיע חדש ל-TUS (חברה בבעלות עמי כהן וארנון אנגלנדר, מקבוצת קווי חופשה), כאשר כחלק מהמתווה בקשר עם פעילות TUS והכנסת המשקיע החדש ל-TUS, העמידו ל-TUS כל אחד מבין החברה ו-Woolley, הלוואות נוספות ל-TUS, לתקופה של שנה, בינואר ובפברואר 2024, בסך של 2 מיליון דולר על ידי כל אחד מהם. כמו כן, בחודש מרץ 2024 העמידו החברה ו-Woolley, הלוואות נוספות בסך של 0.5 מיליון דולר כל אחד כגישור עד להשלמת העסקה מול המשקיע החדש. ביום 26 במרץ 2024 הושלמה העסקה להכנסת המשקיע החדש ל-TUS כאמור, ולאחריה מחזיקים כל אחד מבין המשקיע החדש, החברה ו-Woolley, בחלקים שווים (33.33%) במניות TUS. במסגרת השלמת העסקה ובהתאם להסכם ההשקעה, הומר להון TUS החלק הארי של הלוואות שהעמידו החברה ו-Woolley ל-TUS עד ליום 31 בדצמבר 2023, וכן הומר להון TUS חלק קטן מההלוואות שהועמדו לאחר תאריך הדוח. לפרטים נוספים אודות העסקה האמורה, לרבות ביחס לאופציה שניתנה למשקיע החדש לרכוש את חלקם של החברה ו-Woolley, ראו ביאור 7ה(9) לדוחות הכספיים.

לפרטים בדבר השפעת התאמה לא מהותית בגין טעות שנגלתה בדוחותיה של TUS, ראו ביאור 7ה(11) לדוחות הכספיים.

לעניין הגשת בקשה לאישור תובענה כייצוגית כנגד TUS מיום 3 באוגוסט 2023, ראו ביאור 7ה(12) לדוחות הכספיים.

2.4 דירוג

לפרטים בדבר פרסום דוח דירוג עדכני של החברה ואגרות החוב שהנפיקה לפיו אושרר דירוג החברה ב- ilBBB עם תחזית דירוג יציבה וכן אושרר דירוג אגרות החוב (סדרות ב' ו-ג') ב- ilBBB(+) ראו סעיף 22 להלן.

2.5 יתרות מזומנים

נכון למועד פרסום הדוח, ברשות החברה יתרות מזומנים ופקדונות בסך של כ-34 מיליון דולר.

במהלך שנת 2023 ועד למועד פרסום דוח זה קידמה והשלימה החברה מספר מהלכים ועסקאות משמעותיים - עסקאות להחכרה מחדש של המטוסים בצי שלא הופעלו ולא הניבו תזרים (לרבות החכרה מחדש של מטוס האיירבוס 330-200 שלא הופעל תקופה ארוכה ותחילת קבלת תקבולי חכירה בגינו החל מהרבעון הרביעי לשנת 2023); עסקה למכירת שני מטוסי האיירבוס 320-200; עסקת מימון בגין מטוס האיירבוס 330-200; פישוט והקטנת מבנה ויתרות החוב של החברה, כאשר כיום המימון הקיים בגין המטוסים הינו מסוג Non-Recourse; יצירת תזרים מזומנים פנוי משמעותי, בשים לב, בין היתר, לצורך תשלום ה"בלון" למחזיקי אגרות החוב (סדרה ב') הקבוע לסוף חודש מאי 2024, כאשר כמפורט לעיל נכון למועד פרסום הדוח בקופת החברה יתרות מזומנים ופקדונות בסך של כ-34 מיליון דולר; וקידום מהלכים שונים בקשר עם TUS, לרבות עסקת הכנסת משקיע חדש ל-TUS, אשר הושלמה בסמוך למועד פרסום הדוח. זאת, במקביל למעקב שוטף אחר המגמות בשווקים והשפעתן על לקוחותיה ופעילותה, כמו גם בחינת הזדמנויות עסקיות. לפרטים נוספים לעניין יעדים ואסטרטגיית עסקית וצפי להתפתחות בשנה הקרובה ראו בסעיף 2.17 לחלק א' לדוח (תיאור עסקי התאגיד).

3. המצב הכספי

הסבר	שינוי אלפי דולר	ליום 31 בדצמבר		נכסים	
		2022	2023		
	%	אלפי דולר	אלפי דולר		
הגידול של כ-14.6 מיליון דולר ביתרת המזומנים ופקדונות בנקאיים שוטפים נובע בעיקר מתקבולים בקשר עם מכירת מטוסים בסך של כ-38.3 מיליון דולר, קבלת הלוואה לזמן ארוך (בניכוי עלויות גיוס) בסך של כ-14.6 מיליון דולר, קבלה נטו (בניכוי שימושים) של פקדונות חוכרים בסך 3.6 מיליון דולר ושינוי סיווג של 2 מיליון דולר מפקדונות לזמן ארוך בניכוי פירעונות של הלוואות ואגרות חוב בסך של כ-34.7 מיליון דולר (לרבות פרעון מוקדם של הלוואות בסך של כ-23.1 מיליון דולר), מזומנים ששימשו לפעילות שוטפת בסך של כ-2.8 מיליון דולר, השקעה בחברת TUS בסך של כ-4.3 מיליון דולר והשקעה בסך של כ-1.7 מיליון דולר בשני מטוסי איירבוס 320-200 ומטוס איירבוס 330-200 לצורך החכרתם.	131%	14,607	11,170	25,777	מזומנים ופקדונות בנקאיים שוטפים
בעיקר רישום נכס מכשירים פיננסיים נגזרים בניכוי קיטון ביתרות חייבים אחרים.	14%	101	735	836	לקוחות, חייבים ויתרות חובה
היתרה ליום 31 בדצמבר 2022 נובעת מסיווג מטוס איירבוס 330-200 כנכס המוחזק למכירה לאור עסקת למכירתו אשר נחתמה בחודש דצמבר 2022. עסקת המכירה כאמור בוטלה כאשר ברבעון הרביעי לשנת 2023 התקשרה		(21,500)	21,500	-	נכסים לא שוטפים המוחזקים למכירה

גלובל כנפיים ליסינג בע"מ

דוח הדירקטוריון על מצב ענייני התאגיד לשנה הסתיימה ביום 31 בדצמבר 2023

הסבר	שינוי אלפי דולר	ליום 31 בדצמבר		
		2022	2023	
	%	אלפי דולר	אלפי דולר	
החברה בהסכם להחכרת המטוס, אשר גם נמסר ללקוח החדש, ובהתאם לכך בדוחות כספיים אלו מסווג המטוס כחלק מסעיף רכוש קבוע. לפרטים ראו ביאור 9ג(2) לדוחות הכספיים.	(17%)	(2,000)	12,000	פקדונות בנקאיים לא שוטפים 10,000
לאחר פירעון יתרת ההלוואות מבנק ישראלי בנובמבר 2023, לחברה נותרה מחויבות אל מול מחזיקי אגרות החוב (סדרות ב' ו-ג') לעמידה באמות מידה פיננסית לשמירת יתרת מזומנים מינימאלית בסך של 10 מיליון דולר. לפרטים נוספים ראו ביאורים 10ג ו-11ג לדוחות הכספיים.	(91%)	(2,740)	3,000	מזומנים מוגבלים בשימוש לא שוטפים 260
השינוי נובע משימוש בפקדונות המשועבדים בסך של 3 מיליון דולר, בחודש פברואר 2023, לפירעון מוקדם, בהתאם להסכמות עם הבנק המממן, של חלק מיתרת הבלון בהלוואות שניטלו לצורך מימון מטוסי איירבוס 200-320, כאשר הסך של 260 אלף דולר למועד הדוח מהווה פיקדון שניתן על ידי חוכרת מטוס האיירבוס 200-330 במסגרת החכרת המטוס מחדש, כאשר סך זה הופקד בחשבון ייעודי ושועבד לטובת הבנק הזר אשר העמיד לחברה מימון בגין מטוס זה בחודש דצמבר 2023.	-	-	-	השקעה בחברות מוחזקות -
השקעה בחברת TUS: הפסדי TUS נרשמים עד לגובה ההשקעה של החברה. לפרטים נוספים אודות תוצאות TUS ראו סעיף 4.2 להלן. לפרטים אודות השקעת החברה ב-TUS ראו ביאור 7 לדוחות הכספיים.	(6%)	(238)	4,274	נדל"ן להשקעה 4,036
הקיסון נובע משינוי בשווי ההוגן והפרשי שער.	(15%)	(17,799)	120,804	רכוש קבוע, נטו 103,005
הקיסון נובע בעיקר מגריעת עלות מופחתת בסך 41.7 מיליון דולר של שני מטוסי איירבוס 200-320 שנמכרו במהלך תקופת הדוח ורישום הוצאות פחת בסך כ-4.5 מיליון דולר בתקופת הדוח, כאשר מנגד סווג סך של כ-21.5 מיליון דולר בגין מטוס איירבוס 200-330 מנכס זמין למכירה (כפי שהיה ליום 31 בדצמבר 2022) לרכוש קבוע, ובוצע ביטול הפרשות לירידות ערך מטוסים, נטו בסך כ-6.2 מיליון דולר וכמו כן נרשמה השקעה בסך של כ-0.7 מיליון דולר שבוצעה במטוס האיירבוס 330-200 אגב התאמות במטוס לצורך החכרתו.	(17%)	(29,569)	173,483	סה"כ נכסים 143,914

גלובל כנפיים ליסינג בע"מ

דוח הדירקטוריון על מצב ענייני התאגיד לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2023

הסבר	ליום 31 בדצמבר				התחייבויות והון
	שינוי	2022		2023	
		%	אלפי דולר	אלפי דולר	
הקיטון נובע בעיקר מפירעונות שוטפים של הלוואות בסך של כ-4.7 מיליון דולר ופירעון מוקדם בסך של כ-26.1 מיליון דולר בניכוי קבלת הלוואה לזמן ארוך בגין מטוס איירבוס מסוג 200-330 (בניכוי עלויות גיוס) בסך של כ-14.6 מיליון דולר.	(22%)	(16,088)	72,660	56,572	הלוואות מתאגידים בנקאיים (לרבות חלויות שוטפות)
עיקר השינוי נובע מפירעונות שוטפים בסך של כ-6.6 מיליון דולר ומשחיקה בגין הפרשי שער בסך של כ-0.5 מיליון דולר.	(18%)	(7,190)	40,255	33,065	אגרות חוב (לרבות חלויות שוטפות)
עיקר השינוי נובע מהקטנת התחייבות הוצאות לשלם בסך כ-2.2 מיליון דולר כתוצאה מפירעון התחייבויות פתוחות שהיו לתום שנת 2022, אשר עיקרן תשלומים בגין תיקון מנועים של מטוס איירבוס 200-330 ושדרוג שני מטוסי איירבוס 200-320. כמו כן, היתרה לתום שנת 2022 כוללת סך של 1 מיליון דולר, שניתן לחברה כחלק ממקדמה בקשר עם עסקה למכירת מטוס איירבוס 200-330, כאשר במהלך תקופת הדוח התקבל החלק השני של המקדמה בסך של 1 מיליון דולר, ובסופו של דבר ובהתאם להסכמות ההיפרדות בין הצדדים הוחזר סך של 1.3 מיליון דולר ונותר סך של 0.7 מיליון דולר בידי החברה, אשר נכלל בהכנסות אחרות בשנת 2023. לפרטים אודות עסקת מכירת מטוס זה שבוטלה ראו ביאור 9(2)ג לדוחות הכספיים.	(64%)	(3,097)	4,843	1,746	זכאים ויתרת זכות (בנטרול חלויות שוטפות הפקדות של חוכרי מטוסים)
הגידול בסעיף זה נובע מקבלת פקדונות והפקדות חוכרים (החל מחודש אפריל 2023 החלה החברה בקבלת הפקדות שוטפות מהחוכרת של שני מטוסי האיירבוס 200-320) בניכוי שימוש בהפקדות חוכרים בתקופה וכמו כן העברת יתרת הפקדונות שנצברו בגין שני מטוסי האיירבוס 200-320 אל הרוכשת כחלק מעסקת מכירתם.	3%	80	2,703	2,783	הפקדות של חוכרי מטוסים (לרבות חלויות שוטפות)
בעיקר בגין שינוי במסים נדחים הנובע מהפסדים מועברים משנים קודמות שהוכרו השנה עד לגובה ההפרשה נטו למסים נדחים. לפרטים נוספים ראו ביאור 14 לדוחות הכספיים.	(100%)	(1,158)	1,158	-	מסים נדחים
הקיטון בהון נובע בעיקרו מההפסד בתקופה.	(4%)	(2,116)	51,864	49,748	הון
	(17%)	(29,569)	173,483	143,914	סה"כ התחייבויות והון

גלובל כנפיים ליסינג בע"מ
דוח הדירקטוריון על מצב ענייני התאגיד לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2023

4. ניתוח תוצאות הפעילות העסקית

4.1 גלובל ליסינג

4.1.1 ניתוח תוצאות הפעילות העסקית של גלובל ליסינג בשנת 2023 לעומת שנת 2022

הסבר	שינוי	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר				הכנסות	
		2022		2023			
		אלפי דולר	%	אלפי דולר	%		
הקלטון בהכנסות לשנת 2023 לעומת שנת 2022 נובע בעיקרו משינוי בתמהיל החכירה של המטוסים בצי וההכנסות בגינם: שני מטוסי האיירבוס 320-200 אשר היו תחת חכירה לחברת התעופה Vistara במהלך חלק משנת 2022 הניבו הכנסות מדמי חכירה בשנת 2023 רק החל מתחילת הרבעון השני לשנת 2023 (במסגרת החכרתם מחדש לחברת התעופה Avion Express Malta) ועד למכירתם ברבעון הרביעי לשנת 2023; מטוס האיירבוס 319-100, שהוחקר לחברת התעופה American Airlines Inc., נמכר בסוף חודש יוני 2022 ובהתאם הניב הכנסות רק בשנת 2022; בכל הנוגע למטוס האיירבוס 330-200 אשר הוחקר מחדש, זה החל בהנבט הכנסות מדמי חכירה רק במהלך הרבעון הרביעי לשנת 2023, ובהתאם היקף ההכנסות מדמי חכירה בגינו בתקופת הדוח לא היה מהותי.	(13%)	(1,497)	100%	11,570	100%	10,073	הכנסות
הקלטון בהוצאות הפעלה לשנת 2023 לעומת שנת 2022 נובע בעיקר מקלטון בעלויות הקשורות בטיפול, תחזוקה והכנה למסירה של מטוסים שלא היו מוכרים בתקופת הדוח.	(21%)	1,656	(68%)	(7,877)	(62%)	(6,221)	הוצאות הפעלה
	4%	159	32%	3,693	38%	3,852	רווח גולמי
	(1%)	50	(29%)	(3,388)	(33%)	(3,338)	הוצאות הנהלה וכלליות
הכנסות אחרות, נטו בתקופת הדוח כוללות בעיקר הכנסות בגין ביטול הפרשה לירידת ערך בגין מטוס איירבוס 330-200 בסך של כ-8.8 מיליון דולר, ביטול הפרשה לירידת ערך בגין שני מטוסי איירבוס 220-100 המוכרים לחברת Delta בסך של כ-4.1 מיליון דולר, רישום הכנסות בסך כ-0.5 מיליון דולר בגין פיצוי מתביעת חוב כנגד Virgin Australia, הכנסות בסך 0.7 מיליון דולר הנובעות מיתרת המקדמה שלא הוחזרה בגין ביטול הסכם למכירת מטוס איירבוס 330-200 כחלק מהסכמות ההיפרדות עם הרוכש המיועד בניכוי הפרשה לירידת ערך בגין 2 מטוסי איירבוס 320-200 בסך של כ-6.7 מיליון דולר, הוצאות בסך של כ-0.5 מיליון דולר בגין ביטול יתרת חוב של TUS לחברה בגין דמי ניהול שלא צפויים להתקבל והוצאות בגין התאמת שווי הוגן נדל"ן להשקעה בסך של כ-0.2 מיליון דולר.		6,975	(2%)	(238)	67%	6,737	הכנסות (הוצאות) אחרות, נטו
בשנת 2022 הוצאות אחרות, נטו כוללות בעיקר הוצאות (נטו מביטול הפרשות לירידת ערך ומהכנסות בסך של כ-13.2 מיליון דולר בגין פיצוי בעבור ההתחשבות							

גלובל כנפיים ליסינג בע"מ

דוח הדירקטוריון על מצב ענייני התאגיד לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2023

הסבר	שינוי %	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר					
		2022		2023			
		אלפי דולר	אחוז מהמחזור	אלפי דולר	אחוז מהמחזור		
לגבי מצבם התחזוקתי של שני מטוסי איירבוס 320-200 עם השבתם בתום תקופת החכרתם) בגין ירידת ערך מטוסים בסך כ-4.1 מיליון דולר והוצאות בסך של כ-0.7 מיליון דולר בגין התאמת שווי הוגן נדל"ן להשקעה, בקיזוז הכנסות בסך כ-2.5 מיליון דולר בגין פיצוי מתביעת חוב כנגד Virgin Australia ורווח הון בסך של כ-1.8 מיליון דולר ממכירת מטוס איירבוס 319-100 המוחכר לחברת התעופה American Airlines.		7,184	1%	67	72%	7,251	רווח מפעולות רגילות
הגידול המסוים בהוצאות המימון, נטו בשנת 2023 לעומת שנת 2022 נובע בעיקר מגידול בהוצאות הריבית על הלוואות שנשאו ריבית משתנה, כתוצאה מעליית שיעור LIBOR ו-SOFR בהלוואות אלו בהשוואה בין התקופות, אשר קוזז כמעט במלואו כתוצאה מהקטנת מצבת ההלוואות ואג"ח (לאור פירעון שוטף ומוקדם) וגידול בהכנסות ריבית על פקדונות.	(14%) (54%)	1,238 (1,483)	(76%) 23%	(8,757) 2,727	(75%) 13%	(7,519) 1,244	הוצאות מימון הכנסות מימון הוצאות מימון, נטו
ההפסד הינו בגין חלק החברה בהפסד TUS בתקופת הדוח, עד לגובה יתרת ההשקעה.	4%	(245)	(52%)	(6,030)	(62%)	(6,275)	חלק החברה בהפסדי חברות המטופלות לפי שיטת השווי המאזני, נטו ממס
הטבת המס בשנת 2023 נובעת בעיקרה בגין הקיטון בהתחייבויות מסים נדחים, הנובע בעיקר מהפסדים מועברים משנים קודמות שהוכרו לראשונה השנה עד לגובה ההפרשה נטו למסים נדחים. הטבת המס בשנת 2022 נבעה בעיקרה מההפסד לפני מס (לפני חלק החברה בהפסדי חברות שמטופלות לפי שיטת השווי המאזני, נטו ממס).	(41%)	2,989	(63%)	(7,241)	(42%)	(4,252)	הפסד לפני מסים על הכנסה הטבת מס
	(75%)	9,928	(114%)	(13,204)	(33%)	(3,276)	
	(15%)	(208)	12%	1,366	12%	1,158	
	(82%)	9,720	(102%)	(11,838)	(21%)	(2,118)	הפסד לשנה EBITDA
הקיטון ב-EBITDA נובע בעיקר מכך שבשנת 2022 נכללו הכנסות בסך של כ-13.2 מיליון דולר בגין פיצוי בעבור ההתחשבנות לגבי מצבם התחזוקתי של שני מטוסי איירבוס 320-200 עם השבתם בתום תקופת החכרתם, הכנסות בסך כ-2.5 מיליון דולר בגין פיצוי מתביעת חוב ורווח הון בסך של כ-1.8 מיליון דולר ממכירת מטוס איירבוס 319-100 אשר הוחכר לחברת התעופה American Airlines.		(16,632)	194%	22,413	57%	5,781	

4.1.2. ניתוח תוצאות הפעילות העסקית של גלובל ליסינג לרבעון הרביעי לשנת 2023 לעומת הרבעון הרביעי לשנת 2022

הסבר	לתקופה של שלושה חודשים שהסתיימה ביום 31 בדצמבר						הכנסות	
	שינוי	2022			2023			
		אלפי דולר	אחוז מהמחזור	אלפי דולר	אחוז מהמחזור	אלפי דולר		אחוז מהמחזור
הגידול בהכנסות הרבעון הרביעי לשנת 2023 לעומת הרבעון המקביל אשתקד נובע בעיקרו משינוי בתמהיל החכירה של המטוסים בצי וההכנסות בגינם: שני מטוסי האיירבוס 320-200 אשר הניבו הכנסות מדמי חכירה בשנת 2023 החל מתחילת הרבעון השני לשנת 2023 (במסגרתם החכרתם מחדש לחברת התעופה Avion Express Malta) ועד למכירתם ברבעון הרביעי בשנת 2023 (בגין מטוסים אילו, אשר סיימו את תקופת החכרתם ל-Vistara בחודשים פברואר וספטמבר 2022, בהתאמה, לא נרשמו הכנסות ברבעון המקביל אשתקד). בכל הנוגע למטוסי האיירבוס 330-200 אשר הוחזר מחדש, זה החל בהנבט הכנסות מדמי חכירה במהלך הרבעון הרביעי לשנת 2023 (בגין מטוס זה לא נרשמו הכנסות ברבעון המקביל אשתקד).	44%	807	100%	1,842	100%	2,649	הכנסות	
הקטיון בהוצאות ההפעלה ברבעון הרביעי לשנת 2023 לעומת הרבעון המקביל אשתקד נובע בעיקר מקטיון בעלויות הקשורות בטיפול, תחזוקה והכנה למסירה של מטוסים שלא היו מוכרים בתקופת הדוח בניכוי רישום הוצאות פחת בגין מטוסי איירבוס 330-200 אשר הוחזר במהלך הרבעון הנוכחי (לפרטים נוספים ראו סעיף 2.2 לעיל וביאור ג9(2) לדוחות הכספיים).	(57%)	1,048	(101%)	(1,866)	(31%)	(818)	הוצאות הפעלה	
הקטיון בהוצאות הרבעון הרביעי לשנת 2023 לעומת הרבעון המקביל אשתקד נובע בעיקר מפיצוי מתביעת חוב כנגד Virgin Australia, והכנסות בגין התאמת שווי הוגן נדל"ן להשקעה בסך של כ-0.2 מיליון דולר בניכוי הוצאות בסך של כ-0.5 מיליון דולר בגין ביטול יתרת חוב של TUS לחברה בגין דמי ניהול שלא צפויים להתקבל. ברבעון הרביעי לשנת 2022 עיקר ההכנסות נבעו מביטול הפרשה לירידת ערך בגין מטוסי איירבוס 330-200.		1,855	(1%)	(24)	69%	1,831	רווח (הפסד) גולמי	
הקטיון בהוצאות הרבעון הרביעי לשנת 2023 לעומת הרבעון המקביל נובע בעיקרו מקטיון בהוצאות ייעוץ שוטפות בקשר עם הטיפול במטוסים שלא היו מוכרים בתקופת הדוח.	(24%)	185	(42%)	(764)	(22%)	(579)	הוצאות הנהלה וכלליות	
ברבעון הרביעי לשנת 2023 עיקר ההכנסות נבעו מרישום הכנסות בסך כ-0.5 מיליון דולר בגין פיצוי מתביעת חוב כנגד Virgin Australia, והכנסות בגין התאמת שווי הוגן נדל"ן להשקעה בסך של כ-0.2 מיליון דולר בניכוי הוצאות בסך של כ-0.5 מיליון דולר בגין ביטול יתרת חוב של TUS לחברה בגין דמי ניהול שלא צפויים להתקבל. ברבעון הרביעי לשנת 2022 עיקר ההכנסות נבעו מביטול הפרשה לירידת ערך בגין מטוסי איירבוס 330-200.		(754)	58%	1,064	12%	310	הכנסות אחרות, נטו	
		1,286	15%	276	59%	1,562	רווח מפעולות רגילות	

גלובל כנפיים ליסינג בע"מ

דוח הדירקטוריון על מצב ענייני התאגיד לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2023

הסבר	שינוי	לתקופה של שלושה חודשים שהסתיימה ביום 31 בדצמבר					
		2022		2023			
		אלפי דולר	אחוז מהמחזור	אלפי דולר	אחוז מהמחזור		
הקיטון בסעיף הוצאות מימון, נטו ברבעון הרביעי לשנת 2023 לעומת הרבעון המקביל אשתקד נובע בעיקר מהקטנת מצבת ההלוואות ואג"ח (לאור פירעון שוטף ומוקדם).	(6%)	126	(115%)	(2,129)	(85%)	(2,255)	הוצאות מימון
	190%	500	14%	263	29%	763	הכנסות מימון
	(20%)	374	(101%)	(1,866)	(56%)	(1,492)	הוצאות מימון, נטו
ההפסד הינו בגין חלק החברה בהפסד TUS בתקופת הדוח, עד לגובה יתרת ההשקעה.	(24%)	934	(214%)	(3,934)	(113%)	(3,000)	חלק החברה בהפסדי חברות המטופלות לפי שיטת השווי המאזני, נטו ממס
הטבת המס ברבעון הרביעי לשנת 2023 נובעת בעיקרה מקיטון בהתייבויות מסים נדחים הנובע בעיקר מהפסדים מועברים משנים קודמות שהוכרו לראשונה השנה עד לגובה הפרשה נטו למסים נדחים. הטבת המס ברבעון הרביעי לשנת 2022 נבעה בעיקרה מההפסד לפני מס (לפני חלק החברה בהפסדי חברות שמטופלות לפי שיטת השווי המאזני, נטו ממס).		2,594	(300%)	(5,524)	(111%)	(2,930)	הפסד לפני מסים על הכנסה הטבת מס
		543	23%	428	37%	971	
		3,137	(277%)	(5,096)	(74%)	(1,959)	הפסד לתקופה
הגידול ב-EBITDA נובע בעיקרו מגידול בהכנסות וקיטון בהוצאות ההפעלה ברבעון הרביעי לשנת 2023 לעומת הרבעון המקביל אשתקד, כמפורט לעיל.		2,789	(32%)	(479)	87%	2,310	EBITDA

גלובל כנפיים ליסינג בע"מ
דוח הדירקטוריון על מצב ענייני התאגיד לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2023

TUS .4.2

.4.2.1 ניתוח תוצאות הפעילות העסקית של TUS לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2023 לעומת שנת 2022:

הסבר	שינוי	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר				הכנסות	
		2022		2023			
		אלפי דולר	אחוז מהמחזור	אלפי דולר	אחוז מהמחזור		
הגידול בהכנסות בשנת 2023 לעומת שנת 2022 נובע מעלייה בהיקפי הפעילות ובהתאם במספר הנוסעים של TUS, אשר ניתן לייחסו בין היתר גם לשיפור בפעילות התעופה בעולם ככלל. כמו כן, נרשמה עלייה בהכנסה למושב וכן גידול בהכנסות מהחכרה רטובה שביצעה TUS.	19%	8,115	100%	43,420	100%	51,535	
הגידול בהוצאות ההפעלה לעומת התקופה המקבילה אשתקד נובע מהגידול בהיקפי הפעילות בהתאם לאמור לעיל בקיזוז ירידה בהוצאות דלק סילוני.	7%	(3,521)	(120%)	(52,230)	(108%)	(55,751)	הוצאות הפעלה
	(52%)	4,594	(20%)	(8,810)	(8%)	(4,216)	הפסד גולמי
הגידול אל מול התקופה המקבילה אשתקד נובע מהגידול בהיקפי הפעילות והגדלת היצע המושבים והמכירות בהתאם לאמור לעיל.	62%	(380)	(1%)	(611)	(2%)	(991)	הוצאות מכירה
	1%	(40)	(9%)	(3,521)	(7%)	(3,561)	הוצאות הנהלה וכלליות
	(32%)	4,174	(30%)	(12,942)	(17%)	(8,768)	הפסד מפעולות רגילות
ירידה בהוצאות מימון, מהפרשי שער בין התקופות.	(63%)	1,595	(6%)	(2,515)	(2%)	(920)	הוצאות מימון, נטו
	(37%)	5,769	(36%)	(15,457)	(19%)	(9,688)	הפסד לשנה
	(71%)	5,801	(19%)	(8,122)	(5%)	(2,321)	EBITDAR

גלובל כנפיים ליסינג בע"מ
דוח הדירקטוריון על מצב ענייני התאגיד לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2023

4.2.2. ניתוח תוצאות הפעילות העסקית של TUS לרבעון הרביעי לשנת 2023 לעומת הרבעון הרביעי לשנת 2022:

הסבר	לתקופה של שלושה חודשים שהסתיימה ביום 31 בדצמבר						
	שינוי	2022		2023			
		אלפי דולר	אחוז מהמחזור	אלפי דולר	אחוז מהמחזור		
קניטון בהכנסות ברבעון הרביעי לשנת 2023 לעומת התקופה המקבילה אשתקד נובע בעיקר בירידה בפעילות כתוצאה מהקטנת הפעילות לישראל וממנה אשר נובעת ממלחמת חרבות ברזל.	(23%)	(1,903)	100%	8,356	100%	6,453	הכנסות
קניטון בהוצאות ההפעלה ברבעון הרביעי לשנת 2023 לעומת התקופה המקבילה אשתקד נובע בעיקר בירידה בהיקפי הפעילות בהתאם לאמור לעיל.	(31%)	3,617	(140%)	(11,663)	(125%)	(8,046)	הוצאות הפעלה
	(52%)	1,714	(40%)	(3,307)	(25%)	(1,593)	הפסד גולמי
קניטון בהוצאות המכירה ברבעון הרביעי לשנת 2023 לעומת התקופה המקבילה אשתקד נובע בעיקר בירידה בהיקפי הפעילות בהתאם לאמור לעיל.	(63%)	151	(3%)	(241)	(1%)	(90)	הוצאות מכירה
קניטון בהוצאות הנהלה וכלליות ברבעון הרביעי לשנת 2023 לעומת התקופה המקבילה אשתקד נובע בעיקר בירידה בהיקפי הפעילות בהתאם לאמור לעיל.	(30%)	305	(12%)	(1,029)	(11%)	(724)	הוצאות הנהלה וכלליות
	(47%)	2,170	(55%)	(4,577)	(37%)	(2,407)	הפסד מפעולות רגילות
רישום הכנסות מימון נטו ברבעון הרביעי לשנת 2023 לעומת הוצאות מימון נטו בתקופה המקבילה אשתקד נובע בעיקר מהכנסות הפרשי שער ברבעון המדווח לעומת הוצאות הפרשי שער ברבעון המקביל אשתקד.	(146%)	1,811	(15%)	(1,239)	9%	572	הכנסות (הוצאות) מימון, נטו
	(68%)	3,981	(70%)	(5,816)	(28%)	(1,835)	הפסד לתקופה
	(80%)	2,640	(39%)	(3,281)	(10%)	(641)	EBITDAR

5. תזרימי מזומנים, נזילות ומקורות המימון

5.1. התנועות בתזרימי המזומנים בשנת 2023 לעומת שנת 2022

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר			
שינוי	2022	2023	
אלפי דולר			
(13,383)	10,557	(2,826)	תזרימי מזומנים מפעילות (לפעילות) שוטפת
(5,246)	22,731	17,485	תזרימי מזומנים מפעילות השקעה
9,143	(28,561)	(19,418)	תזרימי מזומנים לפעילות מימון
(9,486)	4,727	(4,759)	עליה (ירידה) במזומנים ושווי מזומנים

5.1.1. תזרימי מזומנים - פעילות שוטפת

הקיטון במזומנים מפעילות שוטפת בשנת 2023 לעומת שנת 2022 נובע בעיקר מכך שבשנת 2022 התקבל פיצוי בעבור התחשבנות לגבי מצבם התחזוקתי של שני מטוסי האיירבוס 320-200 אגב סיום החכרתם, בסך של כ-13.2 מיליון דולר.

5.1.2. תזרימי מזומנים - פעילות השקעה

המזומנים שנבעו מפעילות השקעה בשנת 2023 כללו בעיקר תקבולים בקשר למכירת מטוסים בסך של כ-38.3 מיליון דולר, מימוש מזומנים מוגבלים בשימוש בסך של 3 מיליון דולר לצורך פירעון מוקדם של חלק מיתרת הבלון בהלוואות שניטלו לצורך מימון מטוסי איירבוס 320-200, בניכוי השקעה בפקדונות בנקאיים בסך של כ-17.6 מיליון דולר (לרבות השקעה בפקדונות משועבדים בסך של 0.3 מיליון דולר במסגרת הסכם ההחכרה של מטוס איירבוס 330-200, כמפורט בביאור 10ב(6) לדוחות הכספיים), השקעה ב-TUS בסך של כ-4.3 מיליון דולר, השקעה בסך של כ-1.7 מיליון דולר בהשבחת שני מטוסי איירבוס 320-200 ומטוס איירבוס 330-200 אגב התאמות במטוסים לצורך החכרתם והחזר בסך של 0.3 מיליון דולר מתוך מקדמה בקשר עם הסכם למכירת מטוס האיירבוס 330-200 (לפרטים אודות עסקה זו וביטולה, ראו ביאור 9ג(2) לדוחות הכספיים).

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

5.1.3. תזרימי מזומנים - פעילות מימון

המזומנים ששימשו לפעילות מימון בשנת 2023 כללו בעיקר פירעון של הלוואות בנקאיות ואגרות חוב בסך של כ-37.7 מיליון דולר, לרבות פרעון מוקדם של הלוואות בסך של כ-26.1 מיליון דולר בניכוי קבלת הלוואה לזמן ארוך (בניכוי עלויות גיוס) בסך של כ-14.6 מיליון דולר וקבלת הפקדות חוכרים נטו (בניכוי שימוש) בסך של כ-3.6 מיליון דולר.

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

5.2. התנועות בתזרימי המזומנים ברבעון הרביעי לשנת 2023 לעומת הרבעון הרביעי לשנת 2022

לתקופה של שלושה חודשים שהסתיימה ביום 31 בדצמבר			
שינוי	2022	2023	
אלפי דולר			
1,250	(1,923)	(673)	תזרימי מזומנים לפעילות שוטפת
(1,836)	15,932	14,096	תזרימי מזומנים מפעילות השקעה
76	(11,991)	(11,915)	תזרימי מזומנים לפעילות מימון
(510)	2,018	1,508	ירידה במזומנים ושווי מזומנים

5.2.1 תזרימי מזומנים - פעילות שוטפת

הגידול במזומנים ששימשו לפעילות שוטפת ברבעון הרביעי לשנת 2023 לעומת הרבעון המקביל אשתקד נבע בעיקר מגידול בתקבולי דמי החכירה וקיטון בהוצאות הפעלה בתוספת שינוי ביתרת חייבים וזכאים שונים.

5.2.2 תזרימי מזומנים - פעילות השקעה

המזומנים שנבעו מפעילות השקעה ברבעון הרביעי לשנת 2023 כללו בעיקר תקבולים בקשר למכירת מטוסים בסך כ-38.3 מיליון דולר בניכוי השקעה בפקדונות בנקאיים בסך כ-20.5 מיליון דולר (לרבות השקעה בפקדונות משועבדים בסך 0.3 מיליון דולר במסגרת הסכם ההחכרה של מטוס איירבוס-330-200, כמפורט בביאור 10ב(6) לדוחות הכספיים), השקעה ב-TUS בסך של כ-3 מיליון דולר והשקעה בסך של כ-0.7 מיליון דולר במטוס איירבוס 200-330 כחלק מהתאמות לבקשת החוכר בעסקת ההחכרה של המטוס.

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

5.2.3 תזרימי מזומנים - פעילות מימון

המזומנים ששימשו לפעילות מימון ברבעון הרביעי לשנת 2023 כללו בעיקר פירעון של הלוואות בנקאיות ואגרות חוב בסך של כ-27.3 מיליון דולר, לרבות פרעון מוקדם של הלוואות בסך של כ-23.1 מיליון דולר בניכוי קבלת הלוואה לזמן ארוך (בניכוי עלויות גיוס) בסך של כ-14.6 מיליון דולר וקבלת הפקדות חוכרים נטו (בניכוי שימוש) בסך כ-0.8 מיליון דולר.

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

5.3 אשראי, יתרות מזומנים, ופקדונות

ליום 31 בדצמבר		
2022	2023	
אלפי דולר		
8,311	3,552	מזומנים ושווי מזומנים
2,859	22,225	פקדונות בנקאיים שוטפים
12,000	10,000	פקדונות בנקאיים לא שוטפים
3,000	260	פקדונות בנקאיים מוגבלים בשימוש
26,170	36,037	

ההיקף הממוצע של הלוואות הקבוצה במהלך שנת 2023 עמד על כ-66 מיליון דולר בהשוואה לכ-78 מיליון דולר בשנת 2022. לפרטים בדבר היקף אגרות החוב של החברה ראו סעיף 21 להלן.

5.4. הון חוזר

ליום 31 בדצמבר 2023, לפי דוחות מאוחדים ונפרדים, לחברה גירעון בהון חוזר בסך של כ-3.1 מיליון דולר בהשוואה להון חוזר חיובי בסך של כ-15.5 מיליון דולר וגירעון בהון חוזר בסך של כ-5 מיליון דולר, לפי דוחות מאוחדים ונפרדים, בהתאמה, ליום 31 בדצמבר 2022.

הקיטון בהון החוזר לפי דוחות מאוחדים נכון ליום 31 בדצמבר 2023 לעומת ההון החוזר ליום 31 בדצמבר 2022 נובע בעיקרו מסיווג סך של 21.5 מיליון דולר בגין מטוס איירבוס 200-330 מסעיף נכסים שוטפים המוחזקים למכירה לרכוש קבוע (לפרטים אודות עסקה זו וביטולה, ראו ביאור 9ג(2) לדוחות הכספיים) וגידול בחלויות השוטפות בגין אגרות חוב של החברה בסך של כ-16.2 מיליון דולר (לאור תשלום ה"בלון" למחזיקי אגרות החוב (סדרה ב') הקבוע לסוף חודש מאי 2024), בניכוי גידול ביתרת המזומנים והפקדונות הבנקאיים בסך של כ-14.6 מיליון דולר וקיטון ביתרת זכאים ויתרות זכות בסך של כ-3.6 מיליון דולר.

הגידול בהון החוזר לפי דוחות נפרדים נכון ליום 31 בדצמבר 2023 לעומת ההון החוזר ליום 31 בדצמבר 2022 נובע בעיקרו מגידול ביתרת המזומנים והפקדונות הבנקאיים בסך של כ-14.6 מיליון דולר וקיטון ביתרת זכאים ויתרות זכות בסך של כ-2.6 מיליון דולר בניכוי גידול בחלויות השוטפות בגין אגרות חוב של החברה בסך של כ-16.2 מיליון דולר (לאור תשלום ה"בלון" למחזיקי אגרות החוב (סדרה ב') הקבוע לסוף חודש מאי 2024).

ביחס לגירעון בהון החוזר יצויין כי הוא כולל מצד אחד את החלויות השוטפות של הלוואות ואגרות חוב, אך מאידך אינו כולל את התקבולים אשר צפויים להתקבל במהלך 12 החודשים לאחר תאריך הדוח. בהתאם, פעילות החברה מאופיינת בדרך כלל בגירעון בהון החוזר, ולפיכך הוא אינהרנטי לפעילות הקבוצה. למועד הדוח, צפוי להתקבל במהלך 12 החודשים לאחר מועד זה, על פי הסכמי חכירה קיימים למועד הדוח ולמועד פרסומו סך של כ-10.1 מיליון דולר, כאשר ליום 31 בדצמבר 2022, היה צפוי להתקבל (לאחר הבאה בחשבון של הסכמים שנחתמו בינואר 2023) סך של כ-10 מיליון דולר. תקבולים אלו, שאינם כלולים ברכוש השוטף, מיועדים בין השאר למימון תשלום חלויות שוטפות ליום 31 בדצמבר 2023 בסך של כ-27 מיליון דולר (וליום 31 בדצמבר 2022 כ-11.6 מיליון דולר) של הלוואות ואגרות חוב.

בנוסף לכך, תחשיב ההון החוזר אינו כולל את יתרת הפקדונות בבנקים בסך 10 מיליון דולר (ליום 31 בדצמבר 2022 בסך 12 מיליון דולר) אשר מסווגת בדוח על המצב הכספי תחת הנכסים הלא שוטפים - יתרה זו הינה יתרת מזומנים ופקדונות בנקאיים אשר משקפת את מחויבות החברה כלפי מחזיקי אגרות החוב לשמור בקופתה יתרת מזומנים בסך זה.

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

יצוין כי הנתונים בדבר התקבולים הצפויים מדמי חכירה למועד הדוח מבוססים על הסכמי חכירה בין החברה לבין החוכרים, למועד הדוח ולמועד פרסומו. בהתאם, מדובר במידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך. לאור האמור, אין ודאות, כי המידע וההנחות הנ"ל אכן יתממש בפועל וזאת בין היתר, בשל התרחשותם של אירועים כדוגמת ביטול הסכמי חכירה קיימים לפני הגיעם לסיום, הפרת הסכמים אלה על-ידי חוכרים או שינויים בדמי החכירה על-פי הסכמי חכירה אלו (או התקשרות בהסכמי חכירה חלופיים בדמי חכירה נמוכים יותר במקרה של ביטול הסכמים קיימים), וזאת מבלי לגרוע מאפשרות התקיימותם של יתר גורמי הסיכון המפורטים בסעיף 4 בחלק א' לדוח (תיאור עסקי התאגיד). לפיכך המידע האמור הינו מידע צופה פני עתיד, כהגדרתו בחוק ניירות ערך, אשר עשוי שלא להתממש בחלקו או במלואו בהתקיימם של אחד או יותר מהאירועים המתוארים לעיל.

ב. חשיפה לסיכוני שוק ודרכי ניהולם

6. תיאור סיכוני השוק

6.1. חשיפה לשינויים בשערי החליפין של הדולר מול השקל

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

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

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

6.2. חשיפה לשינויים בשיעורי הריבית

במהלך תקופת הדוח פרעה החברה את יתרת ההלוואות לבנק ישראלי אשר היוו הלוואות בריבית משתנה. בהתאם, למועד הדוח ולמועד פרסום הדוח 100% מתיק האשראי הינו בריבית קבועה.

6.3. חשיפה במסגרת הלוואות לרכישת מטוסים

במהלך תקופת הדוח פרעה החברה את יתרת ההלוואות לבנק ישראלי אשר היוו הלוואות בהן נדרשה החברה לעמידה ביחס מינימאלי בין יתרת ההלוואות לשווי השוק של המטוסים המובטחים במסגרת הלוואות אלו. בהתאם, בהלוואות הקיימות למועד הדוח ולמועד פרסומו (אשר אינן בעלת זכות חזרה לחברה), לא קיימת דרישה מסוג זה.

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

מדיניות החברה בניהול סיכוני השוק נקבעת על ידי דירקטוריון החברה והפיקוח על ביצועה מבוצע אף הוא על ידיו.

דירקטוריון החברה מתייחס בפועל לסוגיות של ניהול סיכוני שוק אחת לרבעון, בעת הדיון בדוחות הכספיים, וכן באופן נקודתי בעת דיון בעסקת מימון ו/או החכרה חדשה ו/או גיוס אגרות חוב.

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

7.1. מדיניות גידור שער חליפין שקל/דולר

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

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

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

7.2. מדיניות גידור ריבית

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

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

8. דיווח בדבר ניתוח רגישות

8.1. רגישות לשינויים בשערי החליפין

רווח (הפסד) מהשינויים		שווי הוגן אלפי דולר	רווח (הפסד) מהשינויים		סעיף
ירידה ב-10%	ירידה ב-5%		עליה ב-5%	עליה ב-10%	
8	4	69	(3)	(6)	מזומנים ופקדונות בנקאיים שוטפים
1	-	5	-	-	חייבים ויתרות חובה
(7)	(3)	(63)	3	6	זכאים ויתרות זכות
(1,310)	(621)	(11,791)	561	1,072	אגרות חוב (סדרה ג')
(1,308)	(620)	(11,780)	561	1,072	סך הכל מכשירים שלא למטרות הגנה
679	426	235	(489)	(955)	אופציות CALL ו-PUT שלא מוכרות
(629)	(194)	(11,545)	72	117	חשבונאית סך הכל

8.2. רגישות לשינויים בריבית

כאמור בסעיף 7.2 לעיל, למועד הדוח ולמועד פרסום הדוח 100% מתיק האשראי הינו בריבית קבועה.

ג. הוראות גילוי בהיבטים שונים של ממשל תאגידי

9. גילוי בדבר המבקר הפנימי

פרטי המבקר הפנימי ועמידה בתנאים

שם המבקר: דניאל שפירא, רו"ח.

תחילת כהונתו: 28 בפברואר 2012.

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

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

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

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

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

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

ביקורת של תאגידים מוחזקים: תוכנית ביקורת הפנים עד כה לא התייחסה לתאגידים מוחזקים של החברה מחוץ לישראל, שכן בכל הנוגע לפעילות הליסינג המדובר בנאמנויות או חברות בשליטת החברה וכחלק מביצוע ביקורות פנים בנושאים מסוימים הבדיקה מתייחסת גם לחברות המוחזקות.

היקף העסקה: היקף ואופי תוכנית העבודה של המבקר הפנימי הנם סבירים בנסיבות העניין ויש בהם כדי ליישם את מטרות הביקורת הפנימית. תוכנית העבודה לשנת 2023 הסתכמה להיקף של 205 שעות.

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

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

דין וחשבון המבקר הפנימי: מועדי הגשת דוחות הביקורת - תוכנית ביקורת הפנים לשנת 2023 כללה שני דוחות ביקורת. דוחות הביקורת הוגשו בכתב בסמוך לאחר סיום עריכתם (בימים 30 באוגוסט 2023 ו-22 בפברואר 2024) לידי יו"ר דירקטוריון החברה, המנהל הכללי, ליו"ר ועדת ביקורת וחברי הוועדה. ועדת הביקורת דנה בדוחות אלו בימים 15 בנובמבר 2023 ו-21 במרץ 2024, בהתאמה.

הערכת הדירקטוריון: לדעת הדירקטוריון, היקף, אופי ורציפות פעילות המבקר הפנימי ותוכנית 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 2023, הסתכם לסך השווה לכ-46 אלפי ש"ח (בתוספת מע"מ), בהתאם לשעות שהושקעו על ידי המבקר הפנימי. לדעת הדירקטוריון, תגמול המבקר הפנימי לא משפיע על הפעלת שיקול דעתו המקצועי, וזאת, בין היתר, בשים לב להתרשמות הדירקטוריון מהאופן בו הוא מבצע את מלאכת ביקורת הפנים בחברה.

10. גילוי בדבר שכר רואה החשבון המבקר

רואה החשבון המבקר של החברה הינו בריטמן אלמגור זהר ושות'. בשנים 2023 ו-2022, הוצאות שכר הטרחה של החברה לרואה החשבון בגין ביקורת ושירותי מס היו כ-69 וכ-64 אלפי דולר, בהתאמה. בכל הנוגע לשכר הטרחה של רואי החשבון לשנים 2023 ו-2022 כאמור לעיל, הנ"ל כולל שירותים אחרים למתן יעוץ וליווי בנושאים מיסויים ובגין תשקיף המדף של החברה (בסך של כ-18 אלפי דולר ו-24 אלפי דולר, בהתאמה).

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

ד. הוראות גילוי בקשר עם הדיווח הפיננסי של התאגיד

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

כאמור לעיל, הסביבה העסקית במסגרתה פועלת הקבוצה הינה שוק התעופה הבינלאומי, כאשר פעילות הקבוצה משתייכת בעיקרה לתחום של בעלות על ציוד תעופתי והחכרתו, כאשר כאמור בסעיף 2.2 לעיל החל מחודש ספטמבר 2021 נכללת גם פעילותה של חברת התעופה הקפריסאית TUS.

לפרטים נוספים אודות הסביבה בה פועלת הקבוצה ראו בסעיף 1.7 לחלק א' לדוח תקופתי זה לעיל (תיאור עסקי התאגיד).

12. הלוואות ומסגרות אשראי מהותיות של החברה

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

13. אמות מידה פיננסיות

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

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

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

15. אירועים עיקריים נוספים לאחר תאריך הדוח על המצב הכספי

15.1. שינויים שחלו בשער חליפין שקל/דולר

בשער חליפין שקל/דולר חלה ירידה מכ-3.627 למועד הדוח, לכ-3.622 במועד הסמוך לאישור הדוח. עיקר חשיפת החברה לשינויים שחלים בשער חליפין שקל/דולר הינה בגין אגרות חוב סדרה ג' אשר נקובות בש"ח. לצורך הקטנת החשיפה, ביצעה החברה עסקאות גידור מטבע מסוג אופציה דולר/שקל בגובה ההתחייבות הכוללת של אג"ח (סדרה ג') שהונפקו כאמור בסעיף 6.1 לעיל. שווין ההוגן של עסקאות הגידור למועד הדוח הינו נכס בסך כ-235 אלפי דולר.

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

ה. גילוי בדבר הערכות שווי

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

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

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

16. הערכת שווי ליום 31 במרץ 2023

ליום 31 במרץ 2023, לא נמצאו סימנים לירידת ערך בצי המטוסים של הקבוצה למעט 3 מטוסים אשר לא היו מופעלים למועד הבחינה האמור ובהתאם לא נרשמו הוצאות פחת בגינם (שני מטוסי איירבוס 320-200 אשר הוחכרו ל-Avion Express Malta ברבעון הראשון לשנת 2023 והחלו לטוס ברבעון השני לשנת 2023, ומטוס איירבוס 330-200 שלא היה מוכר למועד הבחינה).

לעניין מטוס איירבוס 330-200, אשר ערכו בספרים ליום 31 בדצמבר 2022 נקבע לסך של 21.5 מיליון דולר, אשר היווה את התמורה (נטו) שנקבעה בהסכם למכירת המטוס מחודש דצמבר 2022 (כאמור בביאור 9ג(2) לדוחות הכספיים, הסכם זה לא הושלם בסופו של דבר), בבחינת שווי מטוס זה ליום 31 במרץ 2023, בחנה החברה אינדקציות שוק שונות (לרבות ערכי CMV (Current Market Value) של השמאים השונים), ובהתאם לאינדקציות כאמור לשיטת החברה התמורה (נטו) בעסקת המכירה האמורה משקפת את השווי ההוגן למועד האמור.

לצורך חישוב השווי של שני מטוסי האיירבוס 320-200, נערך שימוש בערכי CMV (Current Market Value) אשר משקפים את מצב השוק. בדומה להערכות שווי אשר בוצעו בגין מטוסים אלו החל מהערכת השווי מיום 30 בספטמבר 2021, ובשל קיומה של שונות גבוהה בין השמאים השונים, בוצע מיצוע בין ערכי CMV של השמאים השונים אשר החברה עורכת שימוש בהערכותיהם (AVAC ו-Ascend, IBA). בהתאם לבחינת ערכי CMV אל מול עלות המופחתת של המטוסים ליום 31 במרץ 2023, נמצא כי ערכי CMV של מטוסים אלו גבוהים מעלותם המופחתת.

כמו כן, בהתאם למדיניות החשבונאית של החברה, כאשר הפסד מירידת ערך שהוכר בתקופות קודמות מתבטל, הערך בספרים של הנכס (או של היחידה מניבה-מזומנים) מוגדל בחזרה לאומדן סכום בר-השבה מעודכן, אך לא יותר מערכו בספרים של הנכס (או של היחידה מניבה-מזומנים) שהיה קיים אילו לא הוכר בגינו בתקופות קודמות הפסד מירידת ערך. ביטול הפרשות לירידות הערך נזקף לסעיף הכנסות אחרות. בהתאם להערכת השווי ליום 31 במרץ 2023 ביחס למטוסי האיירבוס 320-200 אשר מוכרים לחברת Avion Express Malta, ביטלה החברה בדוחות הכספיים ליום 31 במרץ 2023 חלק מתוך ירידות הערך אשר נרשמו במסגרת הערכות שווי קודמות בגין מטוסים אילו, כדלקמן:

גובה ביטול הפרשה לירידת ערך ליום 31 במרץ 2023	גובה הפרשה לירידת ערך ליום 31 במרץ 2023	סכום בר-השבה	שווי בספרים לפני הפרשה לירידת ערך	מספר המטוסים	סוג המטוסים	חברה
350	*(14,109)	49,935	63,694	2	A320-200	Avion Express Malta

(*) ירידות הערך שנרשמו בשנת 2022 נבעו בעיקרן בשל התאמת המצב התחזוקתי של מטוסים אלו ממצב של חיים מלאים למצב התחזוקתי של המטוסים בתום תקופות החכרתם ל-Vistara, כאשר מנגד קיבלה החברה סכום של כ-13 מיליון דולר בקשר עם התחשבות לגבי מצבם התחזוקתי של מטוסים אילו בתום תקופות ההחכרה כאמור, אשר נרשמו כהכנסות אחרות בשנת 2022.

הערכת שווי הנדל"ן להשקעה ליום 31 במרץ 2023 שבוצעה ע"י מעריך שווי חיצוני (האושנר מלול - הנדסה ושמות מקרקעין בע"מ)

בהתאם לשומה שנערכה על ידי מעריך השווי אומדן שווי הוגן של זכויות החברה במגרש ליום 31 במרץ 2023 הינו בסך של 19,510 אלפי ש"ח (כ-5,397 אלפי דולר) לפני ניכוי היטל השבחה המוערך בסך של 4,510 אלפי ש"ח (כ-1,248 אלפי דולר) אותו יש לשלם בעת מימוש, מה שמשקף שווי נטו למועד הקובע לשומה של 15,000 אלפי ש"ח (כ-4,149 אלפי דולר). האומדן שנקבע על ידי מעריך השווי כאמור מבוסס, בהתאם לתוכנית העדכנית שאושרה ובהתאם לחלוקה למתחמים הרלוונטיים, על זכאות ל-8.62 יחידות דיור מכוח הקרקע שבבעלות החברה.

לפרטים בדבר השווי ההוגן של הנדל"ן להשקעה בבעלות הקבוצה נכון ליום 31 במרץ 2023 ראו ביאור 6 בדוחות הכספיים. לפרטים נוספים בדבר מודל הערכת השווי של הנדל"ן להשקעה ליום 31 במרץ 2023, ראו הערכת השווי שצורפה כנספח לדוח הרבעוני של החברה ליום 31 במרץ 2023 כפי שפורסם ביום 27 במאי 2023 (מס' אסמכתא: 2023-01-056301) הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

17. הערכת שווי ליום 30 ביוני 2023

ליום 30 ביוני 2023, לא נמצאו סימנים לירידת ערך בציי המטוסים של הקבוצה לגבי שני מטוסי איירבוס 220-100 אשר מוכרים לחברת Delta Air Lines ומטוס איירבוס 330-300 אשר מוכר לחברת Sunclass Airlines. כן זוהו סימנים לירידת ערך לגבי שני מטוסי איירבוס 320-200 אשר מוכרים לחברת Avion Express Malta, וכן נבחן הסכום בר השבה של מטוס האיירבוס 330-200 אשר לא היה מוכר למועד הבחינה.

הערכת שווי ליום 30 ביוני 2023 שבוצעה ע"י מעריך שווי חיצוני (PricewaterhouseCoopers)

לעניין שני מטוסי האיירבוס 320-200 אשר מוכרים לחברת Avion Express Malta, וכאמור בסעיף 2.2.1 לעיל, לאור התקשרות החברה במכתב כוונות למכירת המטוסים (עסקה אשר הושלמה בחודש נובמבר 2023), שני מטוסים אלו הוצגו בדוחות הכספיים ליום 30 ביוני 2023 בהתאם לסכום המכירה שהוסכם בין הצדדים בניכוי עלויות המכירה, אשר היה נכון למועד הבחינה כ-42,700 אלפי דולר ובהתאם נרשמה הפרשה לירידת ערך בסך כ-6,653 אלפי דולר.

לעניין מטוס איירבוס 330-200 אשר לא היה מוכר למועד הבחינה וכאמור בסעיף 2.2.2 לעיל ובביאור 9ג(2) לדוחות הכספיים לעניין הסכם להחכרתו לחברת התעופה הספרדית Iberia, העריכה החברה (על ידי מעריך השווי החיצוני (קסלמן וקסלמן PricewaterhouseCoopers)) שווי שימוש על בסיס ההתקשרות כאמור. בתמצית, שווי השימוש שחושב מורכב מ-(א) היוון תזרימי המזומנים מדמי חכירה, לגביהם השתמש מעריך השווי החיצוני בשיעורי ניכיון, לפני מס, בשיעור של 7.20%; (ב) היוון ערך השייר הצפוי של המטוס לתום תקופת השימוש, לגביו השתמש מעריך השווי החיצוני בשיעורי ניכיון, לפני מס בשיעור של 8.08%; ו-(ג) היוון התקבול המוערך לו תהיה זכאית החברה בתום תקופת החכירה, בקשר עם ההתחשבות בין הצדדים באשר למצבו התחזוקתי של המטוס, היוון לגביו השתמש מעריך השווי החיצוני בשיעורי ניכיון, לפני מס, בשיעור של 7.20%. בהקשר זה יצוין כי בהתאם להסכמות הידועות ביחס להחכרת המטוס כאמור לעיל לחוכרת, בתום תקופת ההחכרה תיערך בין הצדדים התחשבות בהתאם למצב חיי המטוס ורכיביו המשמעותיים בתום תקופת החכירה בהשוואה למצב האמור במועד מסירת המטוס לחוכרת. חישוב התקבול הצפוי לחברה בגין ההתחשבות האמורה בתום תקופת החכירה נערך על בסיס הערכת החברה באשר לניצולת רכיביו השונים של המטוס במהלך תקופת החכירה, וזאת בהתאם לצפי ולמידע ביחס לאופן ההפעלה של המטוס על ידי החוכרת (בהקשר זה יצוין כי בהתאם להערכת החברה, המנועים לא ידרשו שיפוץ מקיף בתום תקופת החכירה או במהלכה), והערכה ביחס

לתעריפים להם תהיה זכאית החברה בקשר עם כך. כמו כן, מצב החיים של המטוס בתום תקופת החכירה נגזר בהתאם לצפי של ניצולת הפוטנציאל התחזוקתי של המטוס.

עבודה שבוצעה	מועד ההערכה	תקינה רלוונטית	שיטת עבודה	סכום בר-השבה	שווי בפנים לפני בחינת ירידת ערך	שיעור היוון דמי חכירה	שיעור היוון ערך שייר
בחינת ירידת ערך השקעה של מטוס איירבוס 330-200	30.06.23	תקן חשבונאות מספר 36, ירידת ערך נכסים	שווי שימוש בנכס	33,974	21,500	7.20%	8.08%

בהתאם למדיניות החשבונאית של החברה, כאשר הפסד מירידת ערך שהוכר בתקופות קודמות מתבטל, הערך בספרים של הנכס (או של היחידה מניבה-מזומנים) מוגדל בחזרה לאומדן סכום בר-השבה מעודכן, אך לא יותר מערכו בספרים של הנכס (או של היחידה מניבה-מזומנים) שהיה קיים אילו לא הוכר בגינו בתקופות קודמות הפסד מירידת ערך. ביטול הפרשות לירידות הערך נזקף לסעיף הכנסות אחרות. בהתאם להערכת השווי ליום 30 ביוני 2023 ביחס למטוס איירבוס 330-200 החברה ביטלה בדוחות הכספיים ליום 30 ביוני 2023 חלק מתוך ירידות הערך אשר נרשמו במסגרת הערכות שווי קודמות בגין מטוס זה כדלקמן:

חברה	סוג המטוס	מספר המטוסים	שווי בפנים לפני הפרשה לירידת ערך	סכום בר-השבה	גובה הפרשה לירידת ערך ליום 30 ביוני 2023 (*)	גובה ביטול הפרשה לירידת ערך ליום 30 ביוני 2023
Iberia	A330-200	1	60,318	33,974	(38,818)	12,474

(*) לפני ביטול הפרשה לירידת ערך ליום 30 ביוני 2023.

הערכת שווי לנדל"ן להשקעה ליום 30 ביוני 2023 שבוצעה ע"י מעריך שווי חיצוני (האושנר מלול - הנדסה ושמאות מקרקעין בע"מ)

בהתאם לשומה שנערכה על ידי מעריך השווי, אומדן שווי הוגן של זכויות החברה במגרש הינו בסך 18,470 אלפי ש"ח (כ-4,992 אלפי דולר) לפני ניכוי היטל השבחה המוערך בסך 3,810 אלפי ש"ח (כ-1,030 אלפי דולר) אותו יש לשלם בעת מימוש, מה שמשקף שווי נטו למועד הקובע לשומה של 14,660 אלפי ש"ח (כ-3,962 אלפי דולר). האומדן שנקבע על ידי מעריך השווי כאמור מבוסס, בהתאם לתוכנית העדכנית שאושרה ובהתאם לחלוקה למתחמים הרלוונטיים, על זכאות ל-8.62 יחידות דיור מכוח הקרקע שבבעלות החברה.

להערכות השווי המלאות מיום 30 ביוני 2023 ראו דוח רבעוני של החברה ליום 30 ביוני 2023 כפי שפורסם ביום 31 באוגוסט 2023 (מס' אסמכתא: 2023-01-101187) הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

18. הערכת שווי ליום 30 בספטמבר 2023

ליום 30 בספטמבר 2023, בחנה הקבוצה את סכום בר ההשבה של כלל המטוסים בצי לאור קיומם של סימנים לאפשרות של ירידת ערך עבור 6 מטוסים למועד הדוח האמור.

הערכת שווי ליום 30 בספטמבר 2023 שבוצעה ע"י מעריך שווי חיצוני (PricewaterhouseCoopers)

לעניין שני מטוסי האיירבוס 320-200 אשר מוכרים לחברת Avion Express Malta, וכאמור בסעיף 2.2.1 לעיל, לאור התקשרות החברה במכתב כוונות למכירת המטוסים (עסקה אשר הושלמה לאחר מועד הבחינה) המטוסים מוצגים בספרים בהתאם לסכום המכירה שהוסכם בין הצדדים בניכוי עלויות המכירה, המשקף לשיטת החברה אינדיקציה לשווי ההוגן למועד הבחינה. כמפורט להלן, בדוחות הכספיים ליום 30 בספטמבר 2023 ביצעה החברה הפרשה לירידת ערך של כ-0.4 מיליון דולר, לאור המועדים הסופיים להשלמת עסקאות המכירה.

לצורך חישוב השווי במקרים רלוונטיים בהם קיימת יתרת תקופת חכירה, השתמש מעריך השווי החיצוני (קסלמן וקסלמן PricewaterhouseCoopers) בשיעורי ניכיון, לפני מס, עבור היוון תזרימי המזומנים מדמי חכירה בטווח של 8.05%-9.7% ובשיעורי ניכיון, לפני מס, עבור היוון ערך השייר של המטוסים לתום תקופת השימוש בטווח של 8.54%-9.64%.

לעניין מטוס איירבוס 200-330 אשר לא היה מוכר למועד הבחינה וכאמור בסעיף 2.2.2 לעיל ובביאור ג9(2) לדוחות הכספיים לעניין הסכם להחכרתו לחברת התעופה הספרדית Iberia אשר הייתה בעבר לקוח של החברה העריכה החברה (על ידי מעריך השווי החיצוני (קסלמן וקסלמן מ-א) היוון תזרימי המזומנים מדמי חכירה, לגביהם השתמש מעריך השווי החיצוני בשיעורי ניכיון, לפני מס, בשיעור של 7.62%; (ב) היוון ערך השייר של המטוס לתום תקופת השימוש, לגביו השתמש מעריך השווי החיצוני בשיעורי ניכיון, לפני מס בשיעור של 8.45%; ו-ג) היוון התקבול המוערך לו תהיה זכאית החברה בתום תקופת החכירה, בקשר עם ההתחשבנות בין הצדדים באשר למצבו התחזקותי של המטוס, היוון לגביו השתמש מעריך השווי החיצוני בשיעורי ניכיון, לפני מס, בשיעור של 7.62%. בהקשר זה יצוין בכל הנוגע למנועי המטוס, ולאחר משא ומתן שכלל את החברה, החוכרת ויצרן המנועים, הוסכם שהחוכרת תכניס את המנועים לתוכנית תמיכה שוטפת אותה מציע יצרן המנועים לחברות תעופה, כנגד תשלומים חודשיים ליצרן המנועים, והצדדים הגיעו להסכמות בקשר עם התקבולים להם תהיה זכאית החברה, כבעלת המנועים, והכל בכפוף לניצול בפועל של המנועים במהלך תקופת החכירה. בהתאם, זכאות החברה, כמחכירה ובעלת המנועים, לתקבולים כאמור (אשר יביאו בחשבון גם את יתרת התקבולים ששולמה בעבר על ידי המפעילה הקודמת של מטוס זה בגין השימוש על ידה במנועי המטוס מאז השיפוץ האחרון שעברו) תהיה בין כזיכוי לצורך שיפוץ עתידי של המנועים, ובין כפדיון במזומן בתום תקופת החכירה. כפי שהוסכם, 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 בסופו של דבר בין הצדדים, ותוספת מסוימת שיהיה על החוכרת להשלים ישירות לחברה בתום תקופת החכירה במקרה זה (בהקשר זה יצוין כי בהתאם להערכת החברה, למעט במקרה של אירוע בלתי צפוי, בהתאם לניצול הצפוי של המנועים על ידי החוכרת, המנועים אינם צפויים לעבור שיפוץ במהלך תקופת החכירה). כמו כן, מצב החיים של המטוס בתום תקופת החכירה נגזר בהתאם לצפי של ניצולת הפוטנציאל התחזוקתי של המטוס.

עבודה שבוצעה	מועד ההערכה	תקינה רלוונטית	שיטת עבודה	סכום בר-השבה	שווי בספרים לפני בחינת ירידת ערך	שיעור היוון דמי חכירה	שיעור היוון ערך שייר
בחינת ירידת ערך השקעה של צי המטוסים (6 מטוסים)	30.09.23	תקן חשבונאות מספר 36, ירידת ערך נכסים	שווי שימוש בנכס	145,014	144,965	7.62%-9.70%	8.45%-9.68%

חברה	סוג המטוסים	מספר המטוסים	סכום בר-השבה	שווי הפרשה לפני הירידת ערך	הפרש	שווי בספרים לאחר בחינת ירידת ערך
Iberia	A330-200	1	30,314	33,974	(3,660)	30,314
Sunclass Airlines*	A330-300	1	5,166	5,117	49	5,117
Delta	A220-100	2	67,820	63,759	4,061	67,820
Avion Express Malta**	A320-200	2	41,714	42,115	(401)	41,714
סה"כ		6	145,014	144,965		144,965

* החכרת המטוס ללא מנועיו.

** לפרטים אודות הסכם למכירת המטוסים, ראו ביאור ג9(1) לדוחות הכספיים.

מבחינת סכום בר ההשבה של ציי המטוסים, בהם זהו סימנים לאפשרות של ירידת ערך כאמור, וכאמור בטבלה לעיל, נמצא כי ביחס למטוס האיירבוס 200-330 אשר בגינו התקשרה החברה בהסכם להחכרתו לחברת התעופה הספרדית Iberia וביחס לשני מטוסי האיירבוס 200-320 אשר היו מוכרים לחברת Avion Express Malta, סכום בר ההשבה של המטוסים הינו נמוך מעלותם המופחתת לאותו מועד,

ובגינם נרשמה הפרשה לירידת ערך כוללת בסך 4,061 אלפי דולר. סך ההפרשה לירידת הערך נזקפה לסעיף הוצאות אחרות.

בהתאם למדיניות החשבונאית של החברה, כאשר הפסד מירידת ערך שהוכר בתקופות קודמות מתבטל, הערך בספרים של הנכס (או של היחידה מניבה-מזומנים) מוגדל בחזרה לאומדן סכום בר-השבה מעודכן, אך לא יותר מערכו בספרים של הנכס (או של היחידה מניבה-מזומנים) שהיה קיים אילו לא הוכר בגינו בתקופות קודמות הפסד מירידת ערך. ביטול הפרשות לירידות הערך נזקף לסעיף הכנסות אחרות. בהתאם להערכת השווי ליום 30 בספטמבר 2023 ביחס לשני מטוסי האיירבוס 220-100 אשר מוכרים לחברת Delta, ביטלה החברה בדוחות הכספיים ליום 30 בספטמבר 2023 חלק מתוך ירידות הערך אשר נרשמו במסגרת הערכות שווי קודמות בגין מטוס זה, כדלקמן:

גובה ביטול הפרשה לירידת ערך ליום 30 בספטמבר 2023	גובה הפרשה לירידת ערך ליום 30 בספטמבר 2023 (*)	סכום בר-השבה	שווי בספרים לפני הפרשה לירידת ערך	מספר המטוסים	סוג המטוסים	חברה
4,061	(4,375)	67,820	63,759	2	A220-100	Delta

.19

(*) לפני ביטול הפרשה לירידת ערך ליום 30 בספטמבר 2023.

הערכת שווי לנדל"ן להשקעה ליום 30 בספטמבר 2023 שבוצעה ע"י מעריך שווי חיצוני (האושנר מלול - הנדסה ושמאות מקרקעין בע"מ)

בהתאם לשומה שנערכה על ידי מעריך השווי, אומדן שווי הוגן של זכויות החברה במגרש הינו בסך 18,470 אלפי ש"ח (כ-4,830 אלפי דולר) לפני ניכוי היטל השבחה המוערך בסך 3,830 אלפי ש"ח (כ-1,030 אלפי דולר) אותו יש לשלם בעת מימוש, מה שמשקף שווי נטו למועד הקובע לשומה של 14,640 אלפי ש"ח (כ-3,828 אלפי דולר). האומדן שנקבע על ידי מעריך השווי כאמור מבוסס, בהתאם לתוכנית העדכנית שאושרה ובהתאם לחלוקה למתחמים הרלוונטיים, על זכאות ל-8.62 יחידות דיור מכוח הקרקע שבבעלות החברה.

להערכות השווי המלאות מיום 30 בספטמבר 2023 ראו דוח רבעוני של החברה ליום 30 בספטמבר 2023 כפי שפורסם ביום 28 בדצמבר 2023 (מס' אסמכתא: 2023-01-117877) הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

20. הערכת שווי ליום 31 בדצמבר 2023

ליום 31 בדצמבר 2023, לא נמצאו סימנים לירידת ערך בציי המטוסים של הקבוצה.

ליום 31 בדצמבר 2023, לא בוצעה הערכת שווי מעודכנת לנדל"ן להשקעה כאשר החברה קיבלה ממעריך השווי (האושנר מלול - הנדסה ושמאות מקרקעין בע"מ) נספח אשר לפיו, לשיטת מעריך השווי, השווי ההוגן של המגרש נשאר ללא שינוי מהותי ביחס ליום 30 בספטמבר 2023 (להערכת השווי למועד האמור ראו לעיל).

גלובל כנפיים ליסינג בע"מ

דוח הדירקטוריון על מצב ענייני התאגיד לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2023

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

2.1 ריכוז נתוני אגרות החוב שהנפיקה החברה^{(1),(2)}, באלפי ש"ח

פרטי חברת הנאמנות	תנאי הצמדה	מועדי תשלום יתרת קרן ⁽³⁾ וריבית ⁽⁴⁾ סמוך למועד פרסום הדוח		נתונים סמוך למועד פרסום הדוח ⁽²⁾			נתונים ליום 31 בדצמבר 2023								
		עד	החל מ-	שיעור הריבית (קבוע)	יתרת ע.נ.		שווי בורסאי	שווי בורסאי	ערך בספרים של יתרת האג"ח	סכום הריבית שנצברה בספרים	יתרת ע.נ. שבמחזור	יתרת ע.נ. שבמחזור	מועד הנפקה	סדרה	
					שבו	צמוד									ע.נ. שבמחזור
הרמטיק בע"מ (1975) נאמנות אחראי: דן אבנון. דרך ששת הימים 30, בני ברק. טל': 03-5544553, פקס: 03-5271451	צמוד דולר	31.5.24	31.5.24	5.5% ⁽⁵⁾	76,653	76,051	81,321	75,637	76,156	355	76,156	81,321	119,262	נובמבר 2015	ב' ^{(5),(6)}
													141,100	דצמבר 2017 ⁽⁶⁾	
	-	10.4.28	10.4.24	5.05% ⁽⁵⁾	44,907	45,833	45,833	42,766	43,942	519	45,833	45,833	41,306	אוגוסט 2021	ג' ^{(5),(6)}
													19,000	אוקטובר 2021 ⁽⁶⁾	

הערות:

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

22. פרטים אודות דירוג אגרות החוב והחברה

דירוג	תאריך	תאריך מועד ההנפקה המקורי לבין הדירוג העדכני ליום פרסום הדוח	תאריך מתן דירוג העדכני ליום פרסום הדוח	דירוג שנקבע במועד הנפקת הסדרה	דירוג ליום פרסום הדוח	דירוג ליום 31 בדצמבר 2023	שם חברה מדרגת	סדרה
ilBBB+	09/2020, 04/2020 10/2022, 09/2021							
ilA	10/2019, 9/2018 03/2020		09/2023	ilA-	ilBBB+	ilBBB+	מעלות	ב'
ilA-	,11/2015 ,11/2016 12/2017, 10/2017							
ilBBB+	,09/2021 10/2022, 10/2021		09/2023	ilBBB+	ilBBB+	ilBBB+	מעלות	ג'

ביום 28 בספטמבר 2023, פרסמה מעלות S&P דירוג עדכני של החברה ואגרות החוב שהנפיקה לפיו אושרר דירוג החברה ב- ilBBB עם תחזית דירוג יציבה וכן אושרר דירוג אגרות החוב (סדרות ב' ו-ג') ב- ilBBB(+). לדוח הדירוג המלא, ראו דיווח מידי של החברה מיום 28 בספטמבר 2023 (מספר אסמכתא: 2023-01-090469) הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

סידני סלסקי

מנהל כללי

שלמה חנאל

יו"ר הדירקטוריון

טז' באדר ב' תשפ"ד

26 במרץ 2024

חלק ג'

דוחות כספיים

גלובל כנפיים ליסינג בע"מ

דוחות כספיים מאוחדים לשנת 2023

גלובל כנפיים ליסינג בע"מ

דוחות כספיים מאוחדים לשנת 2023

תוכן העניינים

עמוד

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

דוח רואי החשבון המבקרים לבעלי המניות של גלובל כנפיים ליסינג בע"מ בדבר ביקורת של רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי בהתאם לסעיף 99 (ג) בתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומידיים), התש"ל-1970

ביקרנו רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי של גלובל כנפיים ליסינג בע"מ וחברות בנות (להלן ביחד "החברה") ליום 31 בדצמבר 2023. רכיבי בקרה אלה נקבעו כמוסבר בפסקה הבאה. הדירקטוריון וההנהלה של החברה אחראים לקיום בקרה פנימית אפקטיבית על דיווח כספי ולהערכתם את האפקטיביות של רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי המצורפת לדוח התקופתי לתאריך הנ"ל. אחריותנו היא לחוות דעה על רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי של החברה בהתבסס על ביקורתנו.

רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי שבוקרו נקבעו בהתאם לתקן ביקורת (ישראל) 911 של לשכת רואי חשבון בישראל "ביקורת של רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי", (להלן "תקן ביקורת (ישראל) 911"). רכיבים אלה הינם: (1) בקורות ברמת הארגון, לרבות בקורות על תהליך העריכה והסגירה של דיווח כספי ובקורות כלליות של מערכות מידע; (2) בקורות על רכוש קבוע - מטוסים (כל אלה יחד מכונים להלן "רכיבי הבקרה המבוקרים").

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

בשל מגבלות מובנות, בקרה פנימית על דיווח כספי בכלל, ורכיבים מתוכה בפרט, עשויים שלא למנוע או לגלות הצגה מוטעית. כמו כן, הסקת מסקנות לגבי העתיד על בסיס הערכת אפקטיביות נוכחית כלשהי חשופה לסיכון שבקורות 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 2023.

ביקרנו גם, בהתאם לתקני ביקורת מקובלים בישראל, את הדוחות הכספיים המאוחדים של החברה לימים 31 בדצמבר 2023 ו-2022 ולכל אחת משלוש השנים שהאחרונה שבהן הסתיימה ביום 31 בדצמבר 2023 והדוח שלנו, מיום 26 במרץ 2024, כלל חוות דעת בלתי מסויגת על אותם דוחות כספיים.

בריטמן אלמגור זרה ושות'
רואי חשבון

A Firm in the Deloitte Global Network

תל אביב, 26 במרץ, 2024

תל אביב - משרד ראשי

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

בית שמש
יגאל אלון 1
בית שמש 9906201

משרד נצרת
מרג' אבן עאמר 9
נצרת, 16100

משרד אילת
המרכז העירוני
ת.ד. 583
אילת, 8810402

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

משרד ירושלים
קרית המדע 3
מגדל הר חוצבים
ירושלים, 914510

טלפון: 073-3994455
פקס: 073-399445
info-nazareth@deloitte.co.il

טלפון: 08-6375676
פקס: 08-6371628
info-eilat@deloitte.co.il

טלפון: 04-8607333
פקס: 04-8672528
info-haifa@deloitte.co.il

טלפון: 02-5018888
פקס: 02-5374173
info-jer@deloitte.co.il

דוח רואי החשבון המבקרים לבעלי המניות של גלובל כנפיים ליסינג בע"מ

ביקרנו את הדוחות המאוחדים על המצב הכספי המוצגים של **גלובל כנפיים ליסינג בע"מ** (להלן - החברה) לימים 31 בדצמבר 2023 ו-2022 ואת הדוחות המאוחדים על הרווח או הפסד ועל הרווח הכולל, השינויים בהון ותזרימי המזומנים לכל אחת משלוש השנים בתקופה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2023. דוחות כספיים אלה הינם באחריות הדירקטוריון והנהלה של החברה. אחריותנו היא לחוות דעה על דוחות כספיים אלה בהתבסס על ביקורתנו.

לא ביקרנו את הדוחות הכספיים של ההשקעה המטופלת לפי שיטת השווי המאזני, אשר ההשקעה בה לימים 31 בדצמבר 2023 ו-2022 הסתכמה לסך של אפס, וחלקה של החברה בהפסד לשנים שהסתיימו בימים 31 בדצמבר 2023, 2022 ו-2021 הסתכם לסך של כ-4,252 אלפי דולר, כ-7,241 אלפי דולר וכ-1,784 אלפי דולר, בהתאמה. הדוחות הכספיים של אותה חברה בוקרו על ידי רואי חשבון אחרים שדוחותיהם הומצאו לנו וחוות דעתנו, ככל שהיא מתייחסת לסכומים שנכללו בגין אותה חברה, מבוססת על דוחות רואי החשבון האחרים.

ערכנו את ביקורתנו בהתאם לתקני ביקורת מקובלים בישראל, לרבות תקנים שנקבעו בתקנות רואי חשבון (דרך פעולתו של רואה חשבון), התשל"ג-1973. על-פי תקנים אלה נדרש מאתנו לתכנן את הביקורת ולבצע במטרה להשיג מידה סבירה של ביטחון שאין בדוחות הכספיים הצגה מוטעית מהותית. ביקורת כוללת בדיקה מדגמית של ראיות התומכות בסכומים ובמידע שבדוחות הכספיים. ביקורת כוללת גם בחינה של כללי החשבונאות שישמשו ושל האומדנים המשמעותיים שנעשו על ידי הדירקטוריון והנהלה של החברה וכן הערכת נאותות ההצגה בדוחות הכספיים בכללותה. אנו סבורים שביקורתנו ודוחות רואי החשבון האחרים מספקים בסיס נאות לחוות דעתנו.

לדעתנו, בהתבסס על ביקורתנו ועל הדוחות של רואי חשבון אחרים, הדוחות הכספיים הנ"ל משקפים באופן נאות, מכל הבחינות המהותיות, את המצב הכספי של החברה והחברות המאוחדות שלה לימים 31 בדצמבר 2023 ו-2022 ואת תוצאות פעולותיהן, השינויים בהון, ותזרימי המזומנים שלהן לכל אחת משלוש השנים בתקופה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2023, בהתאם לתקני דיווח כספי בינלאומיים (IFRS) והוראות תקנות ניירות ערך (דוחות כספיים שנתיים), התש"ע-2010.

ביקרנו גם, בהתאם לתקן ביקורת (ישראל) 911 של לשכת רואי חשבון בישראל "ביקורת של רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי", רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי של החברה ליום 31 בדצמבר 2023 והדוח שלנו מיום 26 במרץ 2024, כלל חוות דעת בלתי מסויגת על קיומם של אותם רכיבים באופן אפקטיבי.

ענייני מפתח בביקורת

ענייני מפתח בביקורת המפורטים להלן הם העניינים אשר תוקשרו, או שנדרש היה לתקשרם, לדירקטוריון החברה ואשר, לפי שיקול דעתנו המקצועי, היו משמעותיים ביותר בביקורת הדוחות הכספיים המאוחדים לשנת 2023. עניינים אלה כוללים, בין היתר, כל עניין אשר (1) מתייחס, או עשוי להתייחס, לסעיפים או לגילויים מהותיים בדוחות הכספיים וכן (2) שיקול דעתנו לגביו היה מאתגר, סובייקטיבי או מורכב במיוחד. לעניינים אלה ניתן מענה במסגרת ביקורתנו וגיבוש חוות דעתנו על הדוחות הכספיים המאוחדים בכללותם. התקשור של עניינים אלה להלן אינו משנה את חוות דעתנו על הדוחות הכספיים המאוחדים בכללותם ואין אנו נותנים באמצעות חוות דעת נפרדת על עניינים אלה או על הסעיפים או הגילויים שאליהם הם מתייחסים.

להלן עניינים אותם קבענו כענייני מפתח בביקורת הדוחות הכספיים המאוחדים של החברה לשנת 2023.

בחינת ירידת ערך מטוסים

כאמור בבאורים 2, י', 4 ב' (1) ו-9, לדוחות הכספיים המאוחדים, ליום 31 בדצמבר 2023 לחברה ציי מטוסים, המוצגים בעלות בניכוי הפחתות לירידות ערך בהתאם למדיניות החשבונאית המתוארת בבאור 2. העלות המופחתת בניכוי הפחתות לירידות ערך של צי המטוסים

תל אביב - משרד ראשי

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

בית שמש
יגאל אלון 1
בית שמש 9906201

משרד נצרת
מרג' אבן עאמר 9
נצרת, 16100

משרד אילת
המרכז העירוני
ת.ד. 583
אילת, 8810402

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

משרד ירושלים
קרית המדע 3
מגדל הר חוצבים
ירושלים, 914510

טלפון: 073-3994455
פקס: 073-399445
info-nazareth@deloitte.co.il

טלפון: 08-6375676
פקס: 08-6371628
info-eilat@deloitte.co.il

טלפון: 04-8607333
פקס: 04-8672528
info-haifa@deloitte.co.il

טלפון: 02-5018888
פקס: 02-5374173
info-jer@deloitte.co.il

של החברה ליום 31 בדצמבר 2023 מסתכם לסך של כ- 103,005 אלפי USD, ובשנת 2023 החברה הכירה בביטול הפרשה לירידת ערך בסך של כ- 6,171 אלפי USD.

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

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

כמפורט בביאור 2' (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 2023. 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 2023 ועל תוצאות פעולותיה לאותה שנה, כמפורט בביאור 9.

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

נהלי הביקורת שבצעו כמענה לעניין המפתח בביקורת

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

בריטמן אלמגור זרה ושות'

רואי חשבון

A Firm in the Deloitte Global Network

תל אביב, 26 במרץ, 2024

תל אביב - משרד ראשי

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

בית שמש
יגאל אלון 1
בית שמש 9906201

משרד נצרת
מרג' אבן עאמר 9
נצרת, 16100

משרד אילת
המרכז העירוני
ת.ד. 583
אילת, 8810402

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

משרד ירושלים
קרית המדע 3
מגדל הר חוצבים
ירושלים, 914510

טלפון: 073-3994455
פקס: 073-399445
info-nazareth@deloitte.co.il

טלפון: 08-6375676
פקס: 08-6371628
info-eilat@deloitte.co.il

טלפון: 04-8607333
פקס: 04-8672528
info-haifa@deloitte.co.il

טלפון: 02-5018888
פקס: 02-5374173
info-jer@deloitte.co.il

גלובל כנפיים ליסינג בע"מ
דוחות מאוחדים על המצב הכספי

ליום 31 בדצמבר		ביאור	
2022	2023		
אלפי דולר	אלפי דולר		
8,311	3,552	5	נכסים שוטפים
2,859	22,225		מזומנים ושווי מזומנים
346	159		פקדונות בבנקים
389	442	6	לקוחות
-	235	17	חייבים ויתרות חובה
11,905	26,613		מכשירים פיננסיים נגזרים
21,500	-	9	נכסים לא שוטפים המוחזקים למכירה
33,405	26,613		סה"כ נכסים שוטפים
12,000	10,000	11ג	נכסים לא שוטפים
3,000	260	10ב(6)	פקדונות בבנקים
* -	-	7ה	מזומנים מוגבלים בשימוש
4,274	4,036	8	השקעה בחברות מוחזקות
120,804	103,005	9	נדל"ן להשקעה
140,078	117,301		רכוש קבוע, נטו
173,483	143,914		סה"כ נכסים לא שוטפים
4,968	4,136	10	סה"כ נכסים
6,620	22,836	11	התחייבויות והון
6,279	2,733	12	התחייבויות שוטפות
37	-	17	חלויות שוטפות של הלוואות מתאגידים בנקאיים
17,904	29,705		חלויות שוטפות של אגרות חוב
67,692	52,436	10	זכאים ויתרות זכות
33,635	10,229	11	מכשירים פיננסיים נגזרים
1,230	1,796	13	סה"כ התחייבויות שוטפות
1,158	-	14	התחייבויות לא שוטפות
103,715	64,461		הלוואות מתאגידים בנקאיים
46	46	16	אגרות חוב
30,514	30,514		הפקדות של חוכרי מטוסים
(182)	(182)		מסים נדחים
(90)	(88)		סה"כ התחייבויות לא שוטפות
* 21,576	19,458		הון
51,864	49,748		הון מניות
173,483	143,914		פרמיה על מניות וקרנות הון אחרות
			מניות החברה המוחזקות על ידי החברה
			קרן הון הפרשי תרגום
			עודפים
			הון המיוחס לבעלי מניות החברה
			סה"כ התחייבויות והון

(*) הצגה מחדש בגין התאמה לא מהותית של מספרי השוואה, ראו ביאור 7ה(11).

דב ישועה - מנהל כספים

סידיני סלסקי - מנהל כללי

שלמה חנאל - יו"ר הדירקטוריון

תאריך אישור הדוחות הכספיים: 26 במרץ, 2024

הביאורים לדוחות הכספיים מהווים חלק בלתי נפרד מהם.

גלובל כנפיים ליסינג בע"מ

דוחות מאוחדים על רווח והפסד

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר				
2021	2022	2023	ביאור	
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר		
11,323	11,570	10,073	<u>א18</u>	הכנסות מהפעלה
(8,764)	(7,877)	(6,221)	<u>ב18</u>	הוצאות הפעלה
2,559	3,693	3,852		רווח גולמי
(3,722)	(3,388)	(3,338)	<u>ג18</u>	הוצאות הנהלה וכלליות
(25,712)	(238)	6,737	<u>ד18</u>	הכנסות (הוצאות) אחרות, נטו
(29,434)	(3,626)	3,399		
(26,875)	67	7,251		רווח (הפסד) מפעולות רגילות
(4,833)	(8,757)	(7,519)	<u>ה18</u>	הוצאות מימון
555	2,727	1,244	<u>ו18</u>	הכנסות מימון
(4,278)	(6,030)	(6,275)		הוצאות מימון, נטו
(1,784)	* (7,241)	(4,252)	<u>ז7</u>	חלק החברה בהפסדי חברות המטופלות לפי שיטת השווי המאזני, נטו ממס
(32,937)	(13,204)	(3,276)		הפסד לפני מסים על הכנסה
6,358	1,366	1,158	<u>ח14</u>	הטבת מס
(26,579)	(11,838)	(2,118)		סה"כ הפסד נקי לשנה
(167)	77	2		רווח (הפסד) כולל אחר:
(167)	77	2		קרן הון בגין הפרשי תרגום, נטו ממס
(26,746)	(11,761)	(2,116)		רווח (הפסד) כולל לשנה
(0.220)	* (0.097)	(0.013)		סך הפסד כולל לשנה
120,668	121,805	162,060		הפסד למניה רגילה אחת (בדולר) בת 0.001 ש"ח ע.ג. המיוחס לבעלי מניות החברה
				הפסד למניה, בסיסי ומדולל
				הממוצע המשוקלל של מספר המניות (באלפים)
				שימוש בחישוב הפסד למניה
				בסיסי ומדולל

(*) הצגה מחדש בגין התאמה לא מהותית של מספרי השוואה, ראו ביאור 7ה(11).

גלובל כנפיים ליסינג בע"מ
דוחות מאוחדים על השינויים בהון

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2023

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

(*) הצגה מחדש בגין התאמה לא מהותית של מספרי השוואה, ראו ביאור 7ה(11).

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2022

סה"כ	עודפים	קרן הון בגין הפרשי תרגום	מניות החברה המוחזקות על ידי החברה	פרמיה על מניות וקרנות אחרות	הון מניות	
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	
57,844	33,414	(167)	(182)	24,745	34	יתרה ליום 1 בינואר 2022
(11,838)	* (11,838)	-	-	-	-	הפסד לשנה
77	-	77	-	-	-	רווח כולל אחר לשנה
278	-	-	-	278	-	חלק החברה ברכיב ההטבה בגין הלוואה מצד קשור בחברה כלולה
(203)	-	-	-	(203)	-	החזר הלוואה שניתנה לחברה כלולה על ידי צד קשור
5,706	-	-	-	5,694	12	הנפקת מניות של החברה
<u>51,864</u>	<u>21,576</u>	<u>(90)</u>	<u>(182)</u>	<u>30,514</u>	<u>46</u>	יתרה ליום 31 בדצמבר 2022

(*) הצגה מחדש בגין התאמה לא מהותית של מספרי השוואה, ראו ביאור 7ה(11).

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2021

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

הביאורים לדוחות הכספיים מהווים חלק בלתי נפרד מהם.

גלובל כנפיים ליסינג בע"מ
דוחות מאוחדים על תזרימי המזומנים

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר			
2021	2022	2023	ביאור
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	
(26,579)	* (11,838)	(2,118)	תזרימי מזומנים - פעילות שוטפת הפסד נקי לשנה
28,024	* 22,395	(708)	התאמות הדרושות כדי להציג את תזרימי המזומנים מפעילות שוטפת - נספח א'
1,445	10,557	(2,826)	מזומנים נטו מפעילות (לפעילות) שוטפת
(74,825)	(390)	(1,671)	תזרימי מזומנים - פעילות השקעה רכישת מטוסים והשקעות במטוסים בצי
-	-	3,000	מימוש מזומנים המוגבלים בשימוש
-	(3,000)	(260)	השקעה במזומנים המוגבלים בשימוש
-	32,022	39,332	תמורה ממימוש מטוסים (בניכוי עלויות מימוש מטוסים)
-	1,000	(1,300)	תקבולים (החזר תקבולים) על חשבון מימוש מטוסים
(5,000)	(4,042)	(4,250)	השקעה בחברה המוצגת לפי שווי מאזני מימוש (השקעה) פקדונות בבנקים
8,739	(2,859)	(17,366)	מזומנים נטו מפעילות (לפעילות) השקעה
(71,086)	22,731	17,485	
47,709	-	14,632	תזרימי מזומנים - פעילות מימון קבלת הלוואות לזמן ארוך מתאגידים בנקאיים**
(19,642)	(21,400)	(30,850)	פרעון הלוואות לזמן ארוך מתאגידים בנקאיים
17,759	-	-	הנפקת אגרות חוב
(5,462)	(11,665)	(6,823)	פרעון אגרות חוב
-	5,706	-	הנפקת מניות (בניכוי הוצאות הנפקה)
1,130	1,118	4,677	קבלת הפקדות של חוכרי מטוסים
-	(2,320)	(1,054)	שימוש בהפקדות של חוכרי מטוסים
41,494	(28,561)	(19,418)	מזומנים נטו מפעילות (לפעילות) מימון
(28,147)	4,727	(4,759)	עליה (ירידה) במזומנים ושווי מזומנים
31,731	3,584	8,311	מזומנים ושווי מזומנים לתחילת השנה
3,584	8,311	3,552	מזומנים ושווי מזומנים לסוף השנה

* הצגה מחדש בגין התאמה לא מהותית של מספרי השוואה, ראו ביאור 7(11).
 ** בניכוי עלויות גיוס הלוואות.

גלובל כנפיים ליסינג בע"מ
דוחות מאוחדים על תזרימי המזומנים

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר

2021	2022	2023	ביאור
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	
31,569	21,778	(1,518)	9
(6,515)	(1,366)	(1,158)	
(283)	320	(272)	
511	(2,181)	(511)	
1,784	* 7,241	4,252	7ה
-	(1,819)	(161)	
(3,033)	716	238	8
-	(92)	(2)	
24,033	24,597	868	
(71)	(272)	187	
209	68	78	
3,853	(1,998)	(1,841)	
3,991	(2,202)	(1,576)	
28,024	22,395	(708)	

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

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

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

(*) הצגה מחדש בגין התאמה לא מהותית של מספרי השוואה, ראו ביאור 7ה(11).

נספח ב' - תקבולי / תשלומי ריבית ומסים המסווגים בתזרימי מפעילות שוטפת

3,866	5,694	6,789
226	237	912
-	144	-
-	-	3,393

תשלומי ריבית
 תקבולי ריבית
 תשלומי מס

נספח ג' - פעילויות מהותיות שלא במזומן

מימוש מטוסים כנגד שחרור הפקדות חוכרים

גלובל כנפיים ליסינג בע"מ ביאורים לדוחות הכספיים

ביאור 1 - כללי

- א.** חברת גלובל כנפיים ליסינג בע"מ ("החברה") התאגדה בישראל בחודש דצמבר 2002, החברה עוסקת מאז היווסדה בתחום ההחכרה התפעולית של מטוסים. בחודש ספטמבר 2021 נכנסה החברה להשקעה בחברת התעופה הקפריסאית TUS Airways LTD (להלן - "TUS"). בעלת השליטה בחברה הינה כנפיים אחזקות בע"מ ("להלן - "כנפיים"). ביום 6 ביולי 2017 השלימה החברה הנפקה של מניותיה לראשונה לציבור ורישומן למסחר בבורסה לניירות ערך בתל אביב בע"מ ("להלן - "הבורסה") והפכה לחברה ציבורית. למועד הדוח ולמועד פרסומו מחזיקה כנפיים בכ-66.97% מהון המניות המונפק והנפרע של החברה. החברה, חברות המוחזקות על ידה והנאמניות אשר החברה היא הנהנית על פיהן יוגדרו להלן "הקבוצה".
- ב.** ביום 7 באוקטובר 2023, החלה מתקפת פתע על מדינת ישראל שהובילה לפתיחת מלחמת "חרבות ברזל" אשר עדיין נמשכת בימים אלו. בכל הנוגע לפעילות הליסינג, זו לא הושפעה מן המלחמה והחברה מעריכה כי המלחמה אינה צפויה להשפיע על פעילות זו גם בהמשך. בכל הנוגע לפעילות TUS, אשר הפעילות בקווים אל ישראל וממנה מהווה את החלק הארי של פעילותה, מטבע הדברים הביאה המלחמה להשפעה לרעה על פעילותה ותוצאותיה של TUS. לפרטים נוספים אודות TUS ראו בביאור 7 להלן.

ביאור 2 - עיקרי המדיניות החשבונאית

- א. הגדרות**
- חברות מאוחדות - חברות אשר לחברה שליטה (כהגדרתה ב-IFRS 10) בהן, במישרין או בעקיפין, שדוחותיהן הכספיים מאוחדים באופן מלא עם דוחות החברה.
- הקבוצה - החברה, חברות המוחזקות על ידה והנאמניות אשר החברה היא הנהנית על פיהן.
- ב. הצהרה לגבי יישום תקני דיווח כספי בינלאומיים (IFRS)**
- הדוחות הכספיים המאוחדים של הקבוצה ("הדוחות הכספיים") נערכו בהתאם לתקני דיווח כספי בינלאומיים (להלן - "תקני IFRS") ופרשנויות להם שפורסמו על ידי הוועדה לתקני חשבונאות בינלאומיים (IASB). עיקרי המדיניות החשבונאית המפורטים בהמשך יושמו באופן עקבי לגבי כל תקופות הדיווח המוצגות בדוחות כספיים מאוחדים אלה.
- ג. יישום תקנות ניירות ערך**
- הדוחות הכספיים ערוכים בהתאם לתקנות ניירות ערך (דוחות כספיים שנתיים), התש"ע-2010 (להלן - "תקנות דוחות כספיים").
- ד. תקופת המחזור התפעולי**
- תקופת המחזור התפעולי של החברה הינו 12 חודשים.
- ה. מטבע חוץ**
- (1) מטבע הפעילות ומטבע ההצגה**
- הדוחות הכספיים של כל אחת מחברות הקבוצה ערוכים במטבע של הסביבה הכלכלית העיקרית בה הקבוצה פועלת - שהינו דולר ארה"ב ("להלן - "מטבע הפעילות").
- (2) תרגום דוחות כספיים של חברות מוחזקות שמטבע הפעילות שלהן שונה מדולר**
- לצורך הצגת הדוחות הכספיים המאוחדים לרבות הכללת התוצאות, הנכסים וההתחייבויות של חברות כלולות ועסקאות משותפות, הנכסים וההתחייבויות של פעילויות חוץ, מוצגים עפ"י שערי החליפין שבתוקף לתום תקופת הדיווח. פריטי הכנסות והוצאות מתורגמים לפי ממוצע שערי החליפין בתקופת הדיווח. הפרשי התרגום המתייחסים, מוכרים ברווח הכולל האחר במסגרת "קרן הון הפרשי תרגום", ויסווגו לרווח או הפסד במועד מימוש פעילות החוץ בגינה נוצרו הפרשי התרגום וכן בעת מימוש חלקי של פעילות החוץ הכרוך באיבוד שליטה או במעבר מהשקעה המטופלת לפי שיטת השווי המאזני לנכס פיננסי.
- ו. השקעות בחברות כלולות**
- חברה כלולה הינה ישות בה לקבוצה קיימת השפעה מהותית, אך אינה שולטת בה. השפעה מהותית היא הכוח להשתתף בקבלת ההחלטות הנוגעות למדיניות הפיננסית והתפעולית של החברה הכלולה. בבחינת קיומה של השפעה מהותית, מובאים בחשבון זכויות הצבעה פוטנציאליות, הניתנות למימוש או להמרה באופן מיידי למניות הישות המוחזקות.

גלובל כנפיים ליסינג בע"מ ביאורים לדוחות הכספיים

ביאור 2 - עיקרי המדיניות החשבונאית (המשך)

1. השקעות בחברות כלולות (המשך)

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

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

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

2. מזומנים ושווי מזומנים

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

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

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

3. רכוש קבוע

(1) כללי

הרכוש הקבוע של הקבוצה כולל מטוסים המוחכרים לאחרים.

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

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

(2) הפחתת רכוש קבוע

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

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

גלובל כנפיים ליסינג בע"מ ביאורים לדוחות הכספיים

ביאור 2 - עיקרי המדיניות החשבונאית (המשך)

ח. רכוש קבוע (המשך)

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

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

ט. נדל"ן להשקעה

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

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

י. ירידת ערך מטוסים

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

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

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

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

יא. נכסים פיננסיים (שאינם מכשירים פיננסיים נגזרים)

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

גלובל כנפיים ליסינג בע"מ ביאורים לדוחות הכספיים

ביאור 2 - עיקרי המדיניות החשבונאית (המשך)

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

(1) מכשירים הוניים

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

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

התחייבויות פיננסיות בעלות מופחתת

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

(2) גריעה של התחייבויות פיננסיות

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

(3) שינוי תנאים של התחייבויות פיננסיות

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

לאחר הבחינה כאמור, אם שינוי התנאים זוהה כשינוי לא מהותי תמדוד הקבוצה מחדש את ההתחייבות לפי תזרימי המזומנים החדשים כשהם מהווים בשיעור הריבית האפקטיבית המקורי. השינוי בסכום החוב ייזקף לרווח והפסד במועד שינוי התנאים. אם שינוי התנאים הוכר כשינוי תנאים מהותי, הוא יטופל כנטילת חוב חדש באמצעותו תפרע יתרת החוב של הקבוצה למועד השינוי. בהתאם לכך, באותו מועד, תגרע הקבוצה את ההתחייבות הפיננסית בהתאם לתנאים 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.

י.ג. מכשירים פיננסיים נגזרים

הקבוצה עושה שימוש במגוון מכשירים פיננסיים נגזרים על מנת לנהל את החשיפות לשינוי 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.

י.ד. הפקדות של חוכרי מטוסים

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

הפקדות חוכרים לשיפוח מטוסים מוכרות בספרי הקבוצה בעת קבלתן בפועל ומוצגות במסגרת ההתחייבויות השוטפות והלא שוטפות. סיווגן המאזני נקבע בהתאם למשך העיתוי הצפוי לביצוע עבודות השיפוח שבגינן הופקדו ההפקדות. אם יתרת הזמן לביצוע השיפוח 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 לשיפוח מטוס, משוחררות לאחר ביצוע עבודות השיפוח ברכיב הרלוונטי בגובה עלות השיפוח 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 בשיפוחים העתידיים (השלמת פוטנציאל המטוס טרם תחילת ההסכם העתידי), ובמקרה זה הקבוצה תגרע את יתרת ההפקדות מהדוח על המצב הכספי ותקטין את ערך המטוס בהתאם. כלל ויווצר פער בין הסכומים הנ"ל, סכום זה ייזקף לרווח והפסד.

גלובל כנפיים ליסינג בע"מ ביאורים לדוחות הכספיים

ביאור 2 - עיקרי המדיניות החשבונאית (המשך)

י.ד. הפקדות של חוכרי מטוסים (המשך)

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

טו. מסים על הכנסה

מסים נדחים

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

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

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

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

טז. חכירות

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

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

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

ז. בסיס ההכרה בהכנסות

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

(1) הכנסות מחכירה - הכנסות מהחכרה של מטוסים נזקפות בקו ישר על בסיס תקופת החכירה ובהתאם לתנאיה.

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

גלובל כנפיים ליסינג בע"מ ביאורים לדוחות הכספיים

ביאור 2 - עיקרי המדיניות החשבונאית (המשך)

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

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

יט. נכסים בלתי שוטפים המוחזקים למכירה

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

החל מהתקופה שבה נכס מוגדר כמיועד למימוש הוא מוצג בדוח על המצב הכספי, ביחד עם נכסים אחרים הקשורים אליו ישירות והצפויים להתממש אף הם עם מימוש, בסעיף "נכסים לא שוטפים המוחזקים למכירה". זקיפת פחת בגין נכס לא שוטף המסווג כמוחזק למכירה מופסקת במועד שבו הוא מסווג כמוחזק למכירה. נתוני 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 החלטת העוקבת שלא למכור. סכום התיאום ייזקף ככלל לרווח או הפסד.

ביאור 3 - תקני דיווח כספי חדשים ופרשנויות שפורסמו

א. תיקון IAS 1 "הצגת דוחות כספיים" (בדבר גילוי לגבי מדיניות חשבונאית)

התיקון מחליף את המונח "מדיניות חשבונאית משמעותית" ב"מידע מהותי לגבי מדיניות חשבונאית". מידע לגבי מדיניות חשבונאית הוא מהותי אם, כאשר הוא נחשב יחד עם מידע אחר הכלול בדוחות הכספיים של ישות, ניתן לצפות כי ישפיע באופן סביר על החלטות שהמשתמשים העיקריים בדוחות כספיים למטרות כלליות מקבלים על בסיס אותם דוחות כספיים.

בנוסף, התיקון מבהיר שמידע לגבי מדיניות חשבונאית המתייחס לעסקאות, אירועים או תנאים אחרים שאינם מהותיים, אינו מהותי ואין צורך לתת לגביו גילוי. מידע לגבי מדיניות חשבונאית עשוי להיות מהותי בגלל אופי העסקאות, האירועים או התנאים האחרים הקשורים אליו, גם אם הסכומים אינם מהותיים. עם זאת, לא כל מידע לגבי המדיניות החשבונאית הנוגע לעסקאות מהותיות, אירועים או תנאים אחרים הוא כשלעצמו מהותי.

התיקון יושם לתקופות שנתיות המתחילות ביום 1 בינואר 2023.

לתיקון לעיל הייתה השפעה מהותית על גילויי המדיניות החשבונאית, אך לא היתה השפעה על המדידה, ההכרה או ההצגה של פריטים כלשהם בדוחות הכספיים המאוחדים של החברה.

ב. תיקון IAS 8 "מדיניות חשבונאית, שינויים באומדנים חשבונאיים וטעויות" (בדבר הגדרת אומדנים חשבונאיים)

הגדרת "שינוי באומדן חשבונאי" הוחלפה בהגדרת "אומדנים חשבונאיים". אומדנים חשבונאיים לפי ההגדרה החדשה הם "סכומים כספיים בדוחות הכספיים הכפופים לאי ודאות במדידה".

התיקון מבהיר כי שינוי באומדן חשבונאי הנובע ממידע חדש או התפתחויות חדשות אינו תיקון של טעות. בנוסף, ההשפעות של שינוי בנתון או בטכניקת מדידה המשמשת לפיתוח אומדן חשבונאי מהוות שינוי באומדנים חשבונאיים אם אותם שינויים אינם נובעים מתיקון טעויות בתקופה קודמת.

התיקון יושם לתקופות שנתיות המתחילות ביום 1 בינואר 2023.

לתיקון לעיל לא הייתה השפעה מהותית על הדוחות הכספיים של החברה.

גלובל כנפיים ליסינג בע"מ ביאורים לדוחות הכספיים

ביאור 3 - תקני דיווח כספי חדשים ופרשנויות שפורסמו (המשך)

ג. תיקון IAS 12 "מסים על ההכנסה" (בדבר מסים נדחים בגין נכסים והתחייבויות הנובעים מאותה עסקה)

התיקון מבהיר כי חריג ההכרה לראשונה במסים נדחים לא חל על עסקאות אשר במועד ההכרה לראשונה בנכס ובהתחייבות הנובעים מהן, גורמות הן להפרש זמני ניתן לניכוי והן להפרש זמני חייב במס בסכומים שווים. לפיכך, יש להכיר במסים נדחים בגין הפרשים זמניים אלו.

התיקון מיושם למפרע לתקופות דיווח שנתיות המתחילות ביום 1 בינואר 2023 או לאחריו, לגבי עסקאות שהתרחשו החל מתחילת תקופת השוואה המוקדמת ביותר המוצגת בדוחות הכספיים.

בנוסף, בתחילת תקופת השוואה המוקדמת ביותר המוצגת בדוחות הכספיים, ישות תכיר בנכס מס נדחה ובהתחייבות מסים נדחים הנובעים מ:
(1) נכסי זכות שימוש והתחייבות בגין חכירה.
(2) התחייבות בגין פירוק ושיקום והתחייבויות דומות והסכומים המקבילים להן שהוכרו כחלק מעלות הנכס הקשור.

לתיקון לעיל לא הייתה השפעה מהותית על הדוחות הכספיים של החברה.

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

א. כללי

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

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

ב. גורמי מפתח לחוסר וודאות באומדן

(1) בחינת ירידת ערך מטוסים

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

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

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

שינויים מהותיים באומדנים עבור הסכמי החכירה, תחזיות לערך השייר של המטוסים בתום תקופת החכירה ושיעורי הניכיון, עלולים להשפיע על שווי הסכום בר השבה של מטוסים אלו. לעניין בדיקות ירידת ערך מטוסים אשר הקבוצה ערכה בשנת 2023, ראו ביאור 19'.

גלובל כנפיים ליסינג בע"מ
ביאורים לדוחות הכספיים

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

ב. גורמי מפתח לחוסר וודאות באומדן (המשך)

(2) ערכי שייר צפויים של מטוסים

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

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

יתרת ערכי שייר המטוסים

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

שינוי בהוצאות הפחת:

1,051	526	263	3,341	(263)	(526)	(1,051)
733	366	183	3,123	(183)	(366)	(733)

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2023
לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2022

ביאור 5 - מזומנים ושווי מזומנים

ליום 31 בדצמבר	
2022	2023
אלפי דולר	אלפי דולר
5,710	1,552
2,506	2,000
95	-
8,311	3,552

מזומנים ויתרות בבנקים
פקדונות לזמן קצר בדולרים
פקדונות לזמן קצר בשקלים חדשים

ביאור 6 - חייבים ויתרות חובה

ליום 31 בדצמבר	
2022	2023
אלפי דולר	אלפי דולר
382	328
7	114
389	442

הכנסות ריבית לקבל
חייבים אחרים

גלובל כנפיים ליסינג בע"מ
ביאורים לדוחות הכספיים

ביאור 7 - השקעה בחברות מוחזקות

היקף ההלוואות לחברה מוחזקת		היקף ההשקעה בחברה מוחזקת		מדינת התאגדות	פרטים נוספים	שם החברה המוחזקת
ליום 31 בדצמבר 2022	ליום 31 בדצמבר 2023	ליום 31 בדצמבר 2022	ליום 31 בדצמבר 2023			
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר			
-	-	(6,049)	-	אנגליה	(ב)	Perth
31,437	-	49,357	9	אירלנד	(ג)	Aircraft Wings
-	-	35	1	ישראל	(ד)	ג'י.קיי.פי. חברה כלולה
-	-	(*) -	-	קפריסין	(ה)	TUS

(*) לפרטים בדבר התאמה שאינה מהותית ראו ביאור 7ה(11).

א. כללי

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

ב. Perth Aircraft Leasing

ביום 24 במרץ 2016 השלימה הקבוצה רכישה של מטוס איירבוס 330-200 (להלן בביאור 7 ב זה - "המטוס") יחד עם הסכם ההחכרה של מטוס זה לחברת התעופה Virgin Australia. לצורך ביצוע העסקה רכשה החברה באותו המועד, בסכום זניח, 100% ממניות חברת Perth Aircraft Leasing (UK) Limited (להלן - "Perth"), חברה פרטית הרשומה באנגליה אשר החכירה את המטוס ל-Virgin Australia והיתה הבעלים של המטוס. עם השלמת רכישת מניות Perth, הנפיקה Perth לחברה מניה נוספת בתמורה לסכום של 10 מיליון דולר. Perth אינה נישומה למס עם החברה, אלא נישומה בנפרד באנגליה.

כמפורט בביאור 9ג(2) להלן להלן לעניין המטוס, במהלך הרבעון השני לשנת 2020, הודיעו הנאמנים המיוחדים שמונו ל-Virgin Australia על ביטולו המוקדם והחד צדדי של הסכם חכירת המטוס, אשר הושב לאחר מכן לחזקת החברה, כאשר בחודש אוקטובר 2023 הושלמה עסקת החכרה מחדש של המטוס והוא נמסר לחברת התעופה הספרדית Iberia. לאחר חתימת הסכם החכירה עם Iberia וקודם להשלמת עסקת החכירה ומסירת המטוס לחוכרת, ובמסגרת פישוט מבנה הבעלות במטוס (אגב ההחלטה בדבר היעדר הצורך בהמשך פעילותה של Perth), התבצעה העברת זכויות ההנאה בבעלות במטוס מ-Perth לחברה, כאשר לאחריה החברה מחזיקה בזכויות ההנאה בנאמנות אירית שהינה הבעלים של המטוס והמחכירה מכוח הסכם החכירה. בד בבד וכחלק מהעברת הבעלות במטוס כאמור וסגירת התחייבויותיה של Perth כלפי החברה, נפרעה בפירעון מוקדם יתרת ההלוואה שהייתה ל-Perth מהחברה (הלוואה שהומחנת לחברה, ואשר יתרתה עמדה קודם למועד הפירעון על כ-31.4 מיליון דולר, כמפורט בביאור 7ג להלן).

לאור השלמת הצעדים כאמור לעיל, החברה פועלת לפירוקה של Perth.

ג. Aircraft Wings

Aircraft Wings MSN 322-2014 Limited (להלן - "Aircraft Wings") - הינה חברה פרטית הרשומה באירלנד, כאשר מניות Aircraft Wings אינן מוחזקות בידי החברה (ל-Aircraft Wings מניה אחת שהונפקה והמוחזקת בנאמנות למטרות צדקה באירלנד על ידי חברה אירית נוספת, הרשומה כחברת צדקה באירלנד). החברה אינה בעלת זכויות הצבעה, אך לחברה ניתנה שליטה על Aircraft Wings מתוקף השקעה בדרך של מתן הלוואות משתתפות ברווחים (להלן - "הלוואות משתתפות ברווחים") שהועמדו ל-Aircraft Wings לצורך רכישת מטוסים, ועל כן היא מאחדת את דוחות Aircraft Wings בדוחותיה הכספיים. כוח ההשפעה של החברה על Aircraft Wings מתקיים עקב מספר זכויות חוזיות מתוקף מתן הלוואות המשתתפות ברווחים כאמור, כאשר זכויות אלו קובעות, בין היתר, כי רובם המכריע של פירות ורווחי Aircraft Wings ישמשו לצורך פרעון הלוואות המשתתפות ברווחים ותשלומי הריבית בגין באופן כזה שבתום תקופות החכרות המטוסים ומימושם יותר לבעל המניות של Aircraft Wings רווח זניח אשר ישמש לצורך מתן צדקה בלבד. בנוסף קיימות מגבלות מהותיות על Aircraft Wings ובעלת מניותיה האוסרות ביצוע שינוי מבני ב-Aircraft Wings, שעבוד נכסיה, מכירת או העברת נכסיה ושינוי הסכמים מהותיים לרבות החכירה ללא אישור החברה. Aircraft Wings אינה נישומה למס עם החברה, אלא נישומה בנפרד באירלנד.

גלובל כנפיים ליסינג בע"מ ביאורים לדוחות הכספיים

ביאור 7 - השקעה בחברות מוחזקות (המשך)

ג. Aircraft Wings (המשך)

שני מטוסי האיירבוס 200-320 משנת ייצור 2015 ו-2016, בהתאמה (להלן בביאור זה - "המטוסים") שהוחכרו במקור לחברת התעופה ההודית Vistara, היו שני המטוסים האחרונים שנרכשו באמצעות Aircraft Wings (בדרך של החזקה בזכויות בנאמנות שהינה הבעלים של המטוסים) בשנת 2017, ובמסגרת זאת העמידה החברה ל-Aircraft Wings הלוואות משתתפות ברווחים במבנה האמור לעיל (יתרת הלוואות כאמור עמדה על כ-49.3 מיליון דולר נכון ליום 31 בדצמבר 2022). בחודשים מרץ ואפריל 2023, ולאחר השלמת מסירת המטוסים ללקוח חדש (כאמור בביאור 9ג(1) (להלן)), השלימה החברה את מהלך פישוט מבנה ההחזקות במטוסים, ובהתאם הועברו זכויות ההנאה בנאמנות אשר הינה הבעלים של שני המטוסים מ-Aircraft Wings לחברה, כאשר במקביל להעברה האמורה, נפרעו באופן מלא וסופי הלוואות המשתתפות ברווחים שהעניקה החברה ל-Aircraft Wings לצורך רכישת המטוסים במקור, ובהתאם אופסה השקעת החברה ב-Aircraft Wings למועד הדוח.

בכל הנוגע להלוואה שהעמידה החברה ל-Aircraft Wings בקשר לעסקה לרכישת מטוס איירבוס 200-330 בחודש מרץ 2016 (להלן בביאור זה - "הלוואת החברה ל-Aircraft Wings"), והלוואה שהעניקה Aircraft Wings במקביל, ובסכום זהה של 38 מיליון דולר, ל-Perth (להלן בביאור זה - "הלוואת Perth ל-Aircraft Wings"), הלוואה אשר מועד פירעונה הסופי היה קבוע במקור למרץ 2024, הגיעו הצדדים להסכמות, שנכנסו לתוקף החל מיום 31 במרץ 2023, בדבר שינוי מערך הלוואות שהיה ויישוב מערכת היחסים הבין חברתית בהקשר זה, כדלקמן: (א) המחאה וכניסת החברה בנעלי Aircraft Wings כמלווה ישירה ל-Perth בהסכם של הלוואת Perth ל-Aircraft Wings, וביטול במקביל של הערבות שנתנה החברה ל-Aircraft Wings בקשר להחזר הלוואה הנ"ל; (ב) פירעון במקביל (לאור ההמחאה לחברה כאמור לעיל של הלוואת Perth ל-Aircraft Wings), של יתרת הלוואת החברה ל-Aircraft Wings. יתרת כל אחת מההלוואות הנ"ל עמדה על כ-31.4 מיליון דולר. כמפורט בסעיף ב' לעיל, במהלך הרבעון הרביעי לשנת 2023, הלוואה זו נפרעה באופן מוחלט אגב רכישתה של החברה את מטוס האיירבוס 200-330 מידי Perth.

לאור השלמת הצעדים כאמור לעיל והיעדר הצורך בהמשך פעילותה של Aircraft Wings החברה פועלת לפירוקה.

ד. GKP

במסגרת פעילות הקבוצה לפירוק ומכירת חלקי חילוף של מטוסים, הוקמה בישראל בחודש יוני 2011 חברה להחזקת נכסי נאמנות בשם ג'י.קיי.פי. (2011 בע"מ (להלן - "ג'י.קיי.פי.")). חברת ג'י.קיי.פי. נישומה למס במשולב עם החברה.

במסגרת פעילות הקבוצה לפירוק שני מטוסי בואינג 400-747 (ללא מנועיהם), הוקמה על ידי ג'י.קיי.פי חברה בבעלותה המלאה בשם GKP USA (2012), INC (להלן - "GKP US") אשר התאגדה בדלוור, ארצות הברית ורכזה את פעילות מכירת חלקי החילוף של שני המטוסים הנ"ל. מקום פעילותה העיקרי של GKP US הינו בארה"ב. GKP US אינה נישומה למס עם החברה, אלא נישומה בנפרד בארה"ב.

במהלך שנת 2022 השלימה החברה את מימוש יתרות מלאי חלקי החילוף. החברה פועלת בימים אלו לפירוקן של GKP US ושל ג'י.קיי.פי..

ה. TUS Airways

(1) ביום 13 בספטמבר 2021 נחתמו והושלמו הסכמים בין החברה לבין חברת התעופה הקפריסאית TUS ולבין איש העסקים האמריקאי מר Kenneth M. Woolley ("Woolley"), בקשר עם כניסתה של החברה להשקעה ב-TUS, כאשר עם השלמת העסקה שילמה החברה סך של 5 מיליון דולר אשר הושקעו ב-TUS ו-Woolley השקיע ב-TUS סך נוסף של 4 מיליון דולר. עם השלמת העסקה כאמור החזיקה החברה ב-49.9% מההון המונפק של TUS ו-Woolley ב-50.1%. כמו כן, במועד השלמת העסקה נכנס לתוקף הסכם בעלי מניות בין הצדדים, אשר הסדיר את היחסים בין הצדדים, לרבות לעניין מינוי דירקטורים, מנגנוני קבלת החלטות, העברת מניות ומימון, השקעות נוספות ב-TUS על ידי הצדדים, ומנגנונים להבטחת שימור התנאי כי בעל השליטה ב-TUS יהיה אזרח האיחוד האירופאי (דבר שהינו תנאי על פי הרגולציה האירופאית למתן רישיון הפעלה מסחרי לחברת תעופה באירופה).

(2) TUS עצמה שבה לפעילות מסחרית בתחילת חודש יולי 2021, עם שני (2) מטוסי איירבוס 200-320 חכורים, כאשר במהלך שנת 2022, השלימה TUS חכירתם של שלושה (3) מטוסי איירבוס 200-320 נוספים (כך שהחל מסוף שנת 2022 ובמהלך רוב שנת 2023 הפעילה TUS חמישה (5) מטוסי איירבוס 200-320 חכורים, כולם מאותו סוג (לרבות סוגי המנועים) ובקונפיגורציה זהה, במטרה להגדיל את כושר הייצור שלה ואת חדירתה לשווקים, כאשר מיקודה של פעילות TUS הינה בקווים אל ישראל וממנה, פעילות אשר מהווה את החלק הארי של פעילותה.

גלובל כנפיים ליסינג בע"מ ביאורים לדוחות הכספיים

ביאור 7 - השקעה בחברות מוחזקות (המשך)

ה. TUS Airways (המשך)

(3) בכל הנוגע לרישום ההשקעה בספרי החברה ובהתאם למדיניות החשבונאית של החברה, היות וממועד כניסתה של החברה להשקעה ב-TUS כאמור לעיל לחברה השפעה מהותית ב-TUS, השקעתה ב-TUS מהווה השקעה בחברה כלולה. בהתאם, התוצאות, הנכסים וההתחייבויות של TUS נכללים בדוחות כספיים אלה תוך שימוש בשיטת השווי המאזני. על פי שיטת השווי המאזני, השקעות בחברות כלולות נכללות בדוח על המצב הכספי המאוחד בעלות המותאמת לשינויים שאירעו לאחר הרכישה בחלקה של החברה בנכסים נטו, לרבות קרנות הון, בניכוי ירידת ערך, במידה וחלה, בערכה של החברה הכלולה ובכל מקרה רק עד לגובה יתרת ההשקעה המקורית של החברה ב-TUS. כמו כן, החל מהדוחות הכספיים שהסתיימו ביום 31 בדצמבר 2021 וכמפורט בביאור 19 להלן, נוסף על מגזר החכרת המטוסים של החברה, פעילות TUS מדווחת גם כן כמגזר פעילות. בנוסף יצוין כי מכיוון שדוחותיה הכספיים של TUS נמדדים באירו, לצורך הצגת הדוחות הכספיים המאוחדים, הנכסים וההתחייבויות שלה, מוצגים עפ"י שערי החליפין שבתוקף לתום תקופת הדיווח. פריטי הכנסות והוצאות מתורגמים לפי ממוצע שערי החליפין בתקופת הדיווח. הפרשי התרגום המתייחסים, מוכרים ברווח הכולל האחר במסגרת "קרן הון בגין הפרשי תרגום".

(4) במהלך שנת 2022 השקיעה החברה סך נוסף של 4 מיליון דולר ב-TUS (כאשר Woolley שקיע במקביל סך של 4 מיליון דולר גם כן, כאשר הצדדים שומרים על שיעורי ההחזקה ב-TUS), מתוכו סך של 2 מיליון דולר במסגרת הלוואה שהומרה להון TUS לאחר שההלוואה המקורית בסך האמור הועמדה בתחילה ישירות ל-TUS על ידי כנפיים (ההלוואה מכנפיים נפרעה עם השלמת הנפקת מניות לבעלי מניותיה של החברה בדרך של זכויות בחודש דצמבר 2022, כמפורט בביאור 16 להלן); וסך נוסף של 2 מיליון דולר (בהתאם להחלטת הדיירקטוריון מיום 30 בנובמבר 2022) כנגד הקצאה ישירה של מניות ב-TUS שבוצעה גם כן בחודש דצמבר 2022. סכומים אלו הועמדו ל-TUS על ידי בעלי מניותיה לפעילותה שוטפת וכחלק מהמשך יישום האסטרטגיה העסקית והתהליכים השונים של הבנייה והצמיחה מחדש בהם TUS הייתה ממוקדת מאז חזרתה לפעילות בשנת 2021, כאשר ל-TUS עצמה, stand alone, וכחברה בתחילת דרכה, אין הלוואות מתאגידים בנקאיים ו/או מגורמים חיצוניים אחרים, או יכולת משמעותית, למועד האמור, לקבל מימון חיצוני מהותי ללא תמיכת בעלים, והיא ממומנת עד כה מפעילות שוטפת והשקעות בעלים בלבד.

(5) כן יצוין כי במסגרת החלטתו מיום 30 בנובמבר 2022, אישר הדיירקטוריון מסגרת השקעה נוספת ב-TUS בסך של עד 1.5 מיליון דולר, וזאת עד לתום הרבעון השני לשנת 2023, ובכפוף לכך שכל השקעה מצד החברה תהיה במקביל להשקעה זהה של Woolley כפי שנעשה עד כה. במסגרת זאת, ביום 1 בפברואר 2023, ניתנה הלוואה על ידי החברה ל-TUS בסך של 750 אלף דולר, לתקופה של כחצי שנה (כאשר מועד הפירעון של ההלוואות הנ"ל הוארך לאחר מכן עד ליום 30 ביוני 2024), כאשר בסמוך למועד מתן ההלוואה על ידי החברה הועמדה ל-TUS הלוואה בסכום ובתנאים זהים על ידי Woolley. בהמשך לכך, ביום 26 בספטמבר 2023 ניתנה הלוואה נוספת על ידי החברה ל-TUS בסך של 500 אלף דולר (מתוך מסגרת של 750 אלף דולר אשר חודשה על ידי דירקטוריון החברה ביום 30 באוגוסט 2023) כאשר בסמוך למועד מתן ההלוואה על ידי החברה הועמדה ל-TUS הלוואה בסכום ובתנאים זהים על ידי Woolley, מועד פירעון ההלוואות הנ"ל נקבע ליום 30 ביוני 2024.

(6) כאמור בביאור 1 לעיל, מלחמת "חרבות ברזל" הביאה להשפעה לרעה על פעילותה ותוצאותיה של TUS אשר הפעילות בקווים אל ישראל וממנה מהווה את החלק הארי של פעילותה, והשפעה לרעה זו באה לידי ביטוי ברבעון הרביעי לשנת 2023 וברבעון הראשון לשנת 2024.

בכל הנוגע לפעילות עצמה, לאחר שבשבוע הראשון למלחמה TUS אף תגברה את הקווים אל ישראל וממנה, החל מה-14 באוקטובר 2023 ולאור הימשכות המלחמה והמצב הביטחוני, קווי הטיסה אל ישראל וממנה (אשר מהווים כאמור לעיל את החלק הארי של פעילותה של TUS) הופעלו בצורה לא רציפה ובמרבית תקופה זו בהיקפים נמוכים. בעקבות הודעת חברות הביטוח על התאמת כיסוי ספציפי זה ללא כלכלי, ולאור הירידה וממנה החל מיום 4 בנובמבר 2023, באופן שהפך המשך רכישת כיסוי ספציפי זה ללא כלכלי, ולאור הירידה בביקושים, החל מהמועד האמור הופסקו הטיסות בקווים אל ישראל וממנה לחלוטין, כאשר TUS המשיכה לפעול באופן מצומצם בטיסות מקפריסין ליוון ולמדינות שאינן קשורות בישראל.

לאור האמור ביצעה TUS מספר פעולות שתכליתן התאמת נדרשות בתוכניתה וצמצום הוצאות לאור הפסקת הפעילות בקווים אל ישראל וממנה, שעיקרן ביצוע התאמות בהסכמים עם ספקים ונותני שירותים, וצמצום והתאמות שכר של כוח האדם, כאשר בחודשים נובמבר ודצמבר 2023, ובהתאם לשינויים והתאמות זמניות בצי המטוסים הפעילים (5 במקור) כפי שהוסכמו עם מחירת המטוסים (כל חמשת המטוסים ש-TUS חוכרת, הינם מאותה מחכירה), הפעילה TUS מטוס בודד. שלל הפעולות שבוצעו כאמור הביאו לחיסכון חודשי בעלויות הקבועות של TUS של כ-0.8 מיליון דולר.

גלובל כנפיים ליסינג בע"מ ביאורים לדוחות הכספיים

ביאור 7 - השקעה בחברות מוחזקות (המשך)

ה. TUS Airways (המשך)

בתחילת חודש ינואר 2024, הגיעה TUS להסכמות עם מחכירת מטוסים להקטנת צי המטוסים המוכרים ל-TUS, באופן מיידי (כאשר שני מטוסים הוחזרו למכירה), ולהמשך החכרת שלושה מטוסים מתוך החמישה, אחד מהם מוכר עד לרבעון הרביעי לשנת 2024 והשניים האחרים עד למחצית השנייה לשנת 2026, וחזרה לתשלום רגיל בגין שלושת מטוסים אלו החל מחודש ינואר 2024. לאור האמור ביצעה ומבצעת TUS התאמות בכוח האדם ובפעילותה. החל מסוף ינואר 2024, ולאחר הגעה להסכמות עם המבטחים הזרים בדבר קבלת כיסוי הולם בתנאים כלכליים מתאימים, שבה TUS לפעול באופן הדרגתי בקווים אל ישראל וממנה, לצד פעילות בטיסות מקפריסין ליוון ולמדינות שאינן קשורות בישראל.

למועד זה, פעילותה ותוצאותיה של TUS ברבעונים הבאים, לרבות בכל הנוגע לתקופות חגי ישראל והקיץ, שהינן תקופות משמעותיות בפעילותה של TUS, אשר כיום הינה עונתית ובהתאם התקופות האמורות הינן משמעותיות לפעילותה, יושפעו במידה רבה מהיקפי הביקושים קדימה (תיירות יוצאת ו/או נכנסת) מחד, ומשינויים בסביבת התחרות (המושפעים ויושפעו מהיקף ואופי החזרה של החברות הזרות, לפעול בישראל). מטבע הדברים, הימשכותה של המלחמה, כמו גם מקרה של שינוי במצב הנוכחי בזירה הצפונית ומעבר למצב מלחמה רחבה, צפויים להמשיך להשפיע לרעה על הפעילות בענף התעופה והתיירות בישראל ובהתאם על פעילותה ותוצאותיה של TUS גם ברבעונים הבאים. בהקשר זה יצוין כי למועד פרסום הדוח, ומטבע הדברים, הביקושים לתקופות השיא בשנת 2024 נמוכים משמעותית מהצפי שהיה לולא המלחמה.

(7) לצד השקעות נוספות ב-TUS שביצעו החברה ו-Woolley מאז פרוץ המלחמה, כמו גם העסקה להכנסת המשקיעה החדשה ל-TUS, הכל כמפורט להלן, הרי בכל הנוגע לפעילות לעתיד הקרוב, מטוס אחד יפעל החל מחודש אפריל 2024 בהחכרה רטובה לחברת תעופה אחרת (ACMI), לתקופה של שנה, כאשר שני המטוסים הנוספים יופעלו בדרך של הספקת טיסות ללקוחות (משקי בית ומגזר עסקי) באופן ישיר בטיסות סדירות וכן באמצעות מכירת מושבים לסוכנויות תיירות ולקבוצות מאורגנות, וזאת הן בטיסות סדירות והן בטיסות שכר יעודיות, במיקוד של מכירת קיבולת מושבים, הכל בשים לב למצב השוק והרצון להפחית את סיכויי ההפעלה והסיכונים המסחריים לעתיד הקרוב. נכון למועד הדוח ונכון למועד הסמוך לאישור הדוח עמדה יתרת ההכנסות מראש של TUS בגין כרטיסי טיסה על כ-1 מיליון אירו וכ-2 מיליון אירו, בהתאמה.

(8) בצד הפעולות כאמור ולשם מימון המשך פעילות TUS כאמור, העמידה החברה במהלך חודש נובמבר 2023, שתי הלוואות נוספות ל-TUS, לתקופה של שנה, בסך של 1.5 מיליון דולר כל אחת, כאשר במקביל העמיד Woolley הלוואות זהות ל-TUS. כמו כן, כחלק מהמתווה בקשר עם פעילות TUS והכנסת משקיע חדש ל-TUS כמפורט להלן, העמידו ל-TUS, כל אחד מבין החברה ו-Woolley, הלוואות נוספות, בינואר ובפברואר 2024, לתקופה של שנה, בסך של 2 מיליון דולר על ידי כל אחד מהם. כמו כן, וכמפורט להלן, בחודש מרץ 2024 העמידו החברה ו-Woolley, הלוואות נוספות בסך של 0.5 מיליון דולר כל אחד כגישור עד להשלמת העסקה עם המשקיע החדש.

(9) בכל הנוגע להכנסת משקיע חדש ל-TUS, לאחר תאריך הדוח הכספי, ביום 9 בינואר 2024, התקשרה החברה בהסכם השקעה מותנה (אשר נחתם לאחר קבלת אישור הדירקטוריון) בין TUS, החברה ו-Woolley, לבין חברה בבעלות עמי כהן וארנון אנגלנדר, מקבוצת קווי חופשה (להלן בביאור 7(9) זה - "המשקיעה"), שעניינה כניסת המשקיעה להשקעה ב-TUS, כאשר עסקה זו הושלמה ביום 26 במרץ 2024 (להלן בביאור 7(9) זה - "הסכם ההשקעה" ו"עסקת ההשקעה", בהתאמה). להלן עיקרי הסכם ההשקעה ועסקת ההשקעה:

- א. כנגד השקעת המשקיעה של סך של 3 מיליון דולר, אשר הוזרמו כהשקעה ל-TUS במועד השלמת העסקה, קיבלה המשקיעה מניות ב-TUS אשר מהוות 33.33% ממניותיה, כך שלאחר ביצוע ההשקעה מחזיקים כל אחד מבין החברה, Woolley והמשקיעה בחלקים שווים ב-TUS.
 - ב. בהתאם להוראת הסכם ההשקעה, נקבע כי כניסת המשקיעה להשקעה כפופה לכך שסך הונה החוזר (כמפורט בהסכם ההשקעה) של TUS נכון לסוף דצמבר 2023, בניטרול הלוואות הבעלים שיומרו כמפורט להלן ובתוספת השקעת המשקיעה כאמור לעיל, יהא שווה או גבוה מאפס. בהתאם, במועד השלמת העסקה, ובמסגרת התחשבנות הצדדים במועד ההשלמה, הומרו מלוא הלוואות הבעלים שהעמידו החברה ו-Woolley עד ליום 31 בדצמבר 2023, למעט יתרה בסך של כ-1.3 מיליון דולר (מחצית לכל צד) אשר מועד הפירעון הסופי שלה הינו עד לתום שנת 2026.
- כמו כן, הוסכם כי החברה ו-Woolley ישלימו את צרכיה התזרימיים של TUS לרבעון הראשון לשנת 2024. בהתאם לכך, במהלך החודשים ינואר ופברואר 2024 העמידה החברה ל-TUS הלוואות בעלים, לתקופה של שנה, בסך של 2 מיליון דולר, כאשר Woolley העמיד במקביל סך זהה של 2 מיליון דולר גם כן. בהקשר זה, בהתאם להתחשבנות הצדדים במועד ההשלמה, מתוך הסך האמור סך של כ-0.3 מיליון דולר הומר גם כן להון מניות TUS במועד ההשלמה, ואילו יתרת ההלוואות (כ-1.7 מיליון דולר) תמשיך לעמוד ל-TUS כהלוואות לשנה ממועד העמדתן (הנ"ל הוחל במקביל על ההלוואות הזרות שהעמיד Woolley).

גלובל כנפיים ליסינג בע"מ ביאורים לדוחות הכספיים

ביאור 7 - השקעה בחברות מוחזקות (המשך)

ה. TUS Airways (המשך)

כן יצויין כי בחודש מרץ 2024 העמידו כל אחד מבין החברה ו-Woolley, הלוואות נוספות ל-TUS בסך של 0.5 מיליון דולר כל אחד כגישור עד להשלמת העסקה מול המשקיע החדש, ואלו יוחזרו לחברה ול-Woolley לאור השלמת עסקת ההשקעה.

החל מהרבעון השני לשנת 2024 צרכי המימון ל-TUS, ככל ויידרשו, יהיו בהתאם לחלקי כלל בעלי המניות ב-TUS לאחר השלמת עסקת ההשקעה, כאשר בין הצדדים לעסקת ההשקעה נקבע מנגנון דילול במקרה של אי השקעה, כמקובל בעסקאות מסוג זה.

ג. במסגרת עסקה ההשקעה ניתנו למשקיעה תינתנה אופציות Call ל-4 שנים לקנות את מניות TUS שבבעלות החברה ו-Woolley, באופן מלא או חלקי (פרו-ראטה בין החברה ו-Woolley), לפי שווי משתנה אשר בכל מקרה לא יפחת משווי TUS בעסקת ההשקעה (לאחר הכסף), ובמנגנון הכולל אפסייד מסוים במקרה של רווחים ל-TUS בתקופה שקדמה למימוש האופציות, כולן או חלקן ("האופציה למשקיעה").

ד. החברה ו-Woolley לא יהיו רשאים להעביר את החזקותיהם ב-TUS (למעט לנעברים מורשים, כגון חברות קשורות) בתקופה של 18 חודשים ממועד השלמת עסקת ההשקעה, ולאחר מכן תחולנה הוראות מקובלות בדבר העברת מניות ובכלל זאת זכות סירוב וזכות הצטרפות.

ה. עם השלמת עסקת ההשקעה יבוטלו ההסדרים הקיימים בין בעלי מניות TUS כיום, ונכנס לתוקף תקנון חדש ל-TUS, אשר מסדיר את היחסים בין בעלי מניותיה לרבות בהתאם לאמור לעיל, כאשר המשקיעה תיקח חלק מהותי בניהול השוטף ויישום האסטרטגיה של TUS. כמו כן קובע התקנון החדש, כי החלטות בשורה של נושאים מהותיים הנוגעים ל-TUS, כמו גם עסקאות בעלי עניין, ידרשו החלטה פה אחד, בין אם בדירקטוריון TUS ובין אם על ידי כלל בעלי מניותיה, לפי העניין.

ו. עסקת ההשקעה הינה על בסיס מצגים, כאשר הסכם ההשקעה כולל בהתאם גם הוראות בדבר שיפוי המשקיעה על ידי החברה ו-Woolley, לתקופות ותקורות משתנות בהתאם לסוג העניין, כמקובל בעסקאות מסוג זה.

ז. השלמת עסקת ההשקעה הייתה כפופה לתנאים מתלים, שעיקרם התחייבות למספר מינימאלי של מטוסים ושל צוותי טיסה ב-TUS למועד ההשלמה (בהקשר זה ראו ביאור 7ה(6) לעיל בעניין ההסכמות עם המחכירה של מטוסי TUS), וכן קבלת אישור הממונה על התחרות בישראל ובקפריסין, ללא הגבלה בתנאים, וכן קבלת אישור רשות התחבורה בקפריסין, אשר נתקבלו עד למועד ההשלמה.

יצויין כי לאור השלמת עסקת ההשקעה, בחנה החברה את קיומה של השפעה מהותית ב-TUS, תוך כדי הבאה בחשבון של אופציות ה-CALL שניתנה למשקיעה לרכישת יתרת מניות החברה ב-TUS (אופציית המשקיעה כאמור בס"ק (ג) לעיל), ובהתאם החל מדוחותיה הכספיים ליום 31 במרץ 2024, החברה לא תהא בעלת השפעה מהותית ב-TUS ובהתאם לא תמדוד את השקעתה ב-TUS לפי שיטת השווי המאזני אלא לפי שווי הוגן. בהתאם לאומדן ראשוני שביצעה החברה למועד זה, שוויין ההוגן של יתרת מניות TUS אשר בבעלות החברה לאחר השלמת עסקת ההשקעה צפוי לעמוד על כ-1.8 מיליון דולר ושווייה ההוגן של אופציית המשקיעה צפוי להרשם כהתחייבות בסך כ-0.6 מיליון דולר. כמו כן, יתרת הלוואות הבעלים שנתרה לאחר השלמת עסקת ההשקעה, בסך כולל של כ-2.3 מיליון דולר כאמור לעיל, תוצג כנכס פיננסי בגובה קרן ההלוואות. יצוין כי המדובר באומדן ראשוני ובחינה ראשונית בלבד, ובחינה מלאה בהתאם למדיניות החשבונאית של החברה תבוצע ותובא לאישור האורגנים המוסמכים של החברה, כמו גם לבחינת רואי החשבון המבקרים של החברה, כחלק מהליך עריכת ואישור הדוחות הכספיים של החברה לתקופה הרלוונטית. עוד יצויין כי בהתאם להפסקת ההשפעה המהותית ב-TUS, החל מדוחותיה הכספיים ליום 31 במרץ 2024, תפסיק החברה להציג את TUS כמגזר בר דיווח בדוחותיה.

(10) יצוין כי היות והשקעתה של החברה ב-TUS מוצגת בספרי החברה (במועד הדוח) לפי שיטת השווי המאזני, בהתאם לכללי החשבונאות החברה רושמת בדוחותיה את חלקה בהפסדי TUS (ורושמת ירידת השקעה בהתאם) רק עד לגובה יתרת ההשקעה המקורית ב-TUS. למועד הדוח יתרת ההשקעה ב-TUS עומדת על אפס ויתרת חלקה של החברה בהפסדי TUS בסכום העולה על גובה ההשקעה המקורית, נכון ליום 31 בדצמבר 2023 הינו כ-1.5 מיליון דולר.

(11) לאחר מועד פרסום הדוחות הכספיים ליום 30 ביוני 2023, נתגלתה טעות בדוחות הכספיים של TUS. הטעות נבעה בעיקרה ממדידה והצגה לא נכונה של התחייבות בגין תחזוקה למטוסים החכורים על ידי TUS. בהתאם למדידה הקודמת בדוחותיה של TUS, רישום הוצאה בגין תחזוקת מטוסים היה אמור להתבצע במועד אירוע התחזוקה בפועל, זאת לעומת ההצגה המעודכנת לפיה, TUS תכיר בהתחייבות בגין עלויות תחזוקת המטוסים אשר יבוצעו בעתיד באופן שוטף בהתאם לניצולת השוטפת של המטוסים. להערכת החברה, לאחר בחינת מכלול השיקולים הכמותיים והאיכותיים, לא מדובר בטעות שעולה לכדי טעות מהותית. החברה תיקנה את הטעות בדוחות הכספיים בדרך של תיקון מספרי ההשוואה בדוחות כספיים אלו. כאמור לעיל, יתרת ההשקעה ב-TUS למועד דוחות אלו הינה אפס.

גלובל כנפיים ליסינג בע"מ
ביאורים לדוחות הכספיים

ביאור 7 - השקעה בחברות מוחזקות (המשך)

ה. TUS Airways (המשך)

א. השפעת הצגה מחדש בגין התאמה לא מהותית של מספרי השוואה על סעיפי הדוח על המצב הכספי:

ליום 31 בדצמבר 2022			
כמדוח בדוחות כספיים אלה	הצגה מחדש בגין התאמה לא מהותית של מספרי השוואה	כפי שדווח בעבר	
	אלפי דולר		
-	(2,273)	2,273	השקעה בחברות מוחזקות
21,576	(2,273)	23,849	עודפים

ב. השפעת הצגה מחדש בגין התאמה לא מהותית של מספרי השוואה על סעיפי רווח או הפסד:

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2022			
כמדוח בדוחות כספיים אלה	הצגה מחדש בגין התאמה לא מהותית של מספרי השוואה	כפי שדווח בעבר	
	אלפי דולר		
(7,241)	(2,273)	(4,968)	חלק החברה בהפסדי חברות המטופלות לפי שיטת השווי המאזני, נטו ממס
(11,838)	(2,273)	(9,565)	סה"כ הפסד לשנה
(0.097)	(0.018)	(0.079)	הפסד למניה בסיסי ומדולל

(12) ביום 3 באוגוסט 2023, הוגשה כנגד TUS בבית המשפט המחוזי תל אביב בקשה לאישור תובענה כייצוגית (להלן בביאור זה - "הבקשה"). הבקשה הומצאה למשרד ב"כ TUS ביום 10 באוגוסט 2023. בבקשה נטען, בתמצית, כי TUS לא יידעה את נוסעיה באשר לזכויות המגיעות להן מכוח חוק שירותי תעופה (פיצוי וסיוע בשל ביטול טיסה או שינוי בתנאיה), תשע"ב-2012 (להלן: "חוק שירותי תעופה"), וכי לא סיפקה לנוסעיה את הסיוע והשירותים הנדרשים מכוח חוק שירותי תעופה, ובפרט נטען כי TUS לא הציעה לנוסעים שטיסתם בוטלה כרטיס טיסה חלופי ליעד, אלא השבת תמורה בלבד (בגין הכרטיסים שנרכשו מ-TUS). הקבוצה הוגדרה בבקשה ככוללת את כל הנוסעים בטיסות TUS משטח מדינת ישראל או אליה החל מ-4 השנים שקדמו למועד הגשת הבקשה ועד למועד בו TUS תתקן את התנהלותה, אשר להם קיימת "עילה מזכה" כהגדרתה בסעיף 1 לחוק שירותי תעופה (להלן בביאור זה - "הקבוצה"), ובתוכה, בפרט, תת קבוצה הכוללת את כלל הנוסעים שטיסתם על ידי TUS בוטלה על ידי TUS מבלי שהוצע להם כרטיס טיסה חלופי ליעדם, ב-4 השנים שקדמו למועד הגשת הבקשה (למעט בתקופה שבה, עקב משבר הקורונה, חוק שירותי תעופה לא חייב את מפעיל הטיסה/מארגן להציע לנוסע שטיסתו בוטלה כרטיס טיסה חלופי) ועד למועד בו TUS תתקן את התנהלותה. לטענת המבקש, הנזק שנגרם לו עומד על 2,023 ש"ח, והמבקש טען בבקשה כי סכום התביעה הייצוגית אינו ניתן להערכה בשלב זה אך הינו למעלה מ-2.5 מיליון ש"ח. על TUS להגיש תשובתה לבקשה לאישור עד ליום 1 באפריל 2024. בשלב זה לא נכללה הפרשה בדוחותיה הכספיים של TUS בקשר עם הליך זה.

גלובל כנפיים ליסינג בע"מ
ביאורים לדוחות הכספיים

ביאור 7 - השקעה בחברות מוחזקות (המשך)

ה. TUS Airways (המשך)

(13) מידע כספי תמציתי בגין TUS:

ליום 31 בדצמבר		
* 2022	2023	
אלפי דולר	אלפי דולר	
7,379	4,220	נכסים שוטפים
28,323	28,867	נכסים לא שוטפים
16,814	20,833	התחייבויות שוטפות
21,493	16,399	התחייבויות בלתי שוטפות
2,605	4,145	התחייבויות נטו
-	-	ערכה בספרים של TUS (מוצג עד לגובה ההשקעה)
-	-	
לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
2022	2023	
אלפי דולר	אלפי דולר	
43,420	51,535	הכנסות
* 15,457	9,688	הפסד לשנה

(*) לפרטים בדבר הצגה מחדש בגין התאמה לא מהותית של מספרי השוואה, ראו ביאור 7(ה11).

ביאור 8 - נדל"ן להשקעה

א. הרכב

נדל"ן להשקעה	
אלפי דולר	
4,990	יתרה ליום 1 בינואר 2022
(716)	הפסד מהתאמה לשווי הוגן, נטו
4,274	יתרה ליום 31 בדצמבר 2022
(238)	הפסד מהתאמה לשווי הוגן, נטו
4,036	יתרה ליום 31 בדצמבר 2023

ב. מידע נוסף

החברה הינה הבעלים של מחצית מגרש בן 1,034 מ"ר ברובע שדה דב (הממוקם צפונית לנמל התעופה שדה דב שנסגר) (להלן בביאור זה "המגרש"). המגרש מוצג בדוחות הכספיים על פי שווי הוגן בהתאם להערכות אומדן השווי הוגן אשר בוצעו על ידי מעריך שווי חיצוני (האושנר מלול - הנדסה ושמות מקרקעין בע"מ). בהערכות אומדן השווי הוגן, השתמש מעריך השווי החיצוני בגישה ההשוואה כגישה מועדפת לקרקע ריקה ע"י השוואה לעסקאות, התייעצות עם גורמי נדל"ן, מחירי ביקוש ושמאויות נוספות שנעשו. להלן ריכוז הערכות השווי אשר בוצעו במהלך שנת 2023:

שווי הוגן (אלפי ש"ח)	שווי הוגן (אלפי דולר)	
15,000	4,149	הערכת שווי ליום 31 במרץ 2023
14,660	3,962	הערכת שווי ליום 30 ביוני 2023
14,640	3,828	הערכת שווי ליום 30 בספטמבר 2023
14,640	4,036	הערכת שווי ליום 31 בדצמבר 2023

גלובל כנפיים ליסינג בע"מ
ביאורים לדוחות הכספיים

ביאור 8 - נדל"ן להשקעה (המשך)

ב. מידע נוסף (המשך)

ליום 31 בדצמבר 2023, בהתבסס על היעדר שינוי ביחס להערכת השווי האחרונה שבוצעה ביום 30 בספטמבר 2023, אומדן שווי הוגן של זכויות החברה במגרש הינו בסך של 18,470 אלפי ש"ח (כ-5,092 אלפי דולר) לפני ניכוי היטל השבחה המוערך בסך של 3,830 אלפי ש"ח (כ-1,056 אלפי דולר) אותו יש לשלם בעת מימוש, מה שמסקף שווי נטו למועד הקובע לשומה של 14,640 אלפי ש"ח (כ-4,036 אלפי דולר). האומדן שנקבע על ידי מעריך השווי כאמור מבוסס, בהתאם לתוכנית העדכנית שאושרה ובהתאם לחלוקה למתחמים הרלוונטיים, על זכאות ל-8.62 יחידות דיור מכוח הקרקע שבבעלות החברה. יצוין כי ביחס לאחד המתחמים, בו לחברה זכאות ל-2.82 יחידות דיור ואשר הינו מקודם יותר מבחינה תכנונית, בחודש דצמבר 2022 הגיש הגורם אשר רכש מרשות מקרקעי ישראל במכרז כ-72% מהזכויות במתחם (ולמיטב ידיעת החברה לאחר מכן רכש זכויות נוספות ממחזיקים נוספים), תביעה לפירוק השיתוף במתחם זה. ביחס לכך, בחודש דצמבר 2023, הגיש אותו גורם הצעה להסדר פשרה, יחד עם עיריית תל אביב-יפו ובעלי זכויות נוספים במתחם, לפיו, בתמצית, הליך הפירוק-שיתוף ייעשה בדרך של מכרז פומבי כאשר ימונה להליך כונס נכסים, ושומה שתניתן על ידי מעריך חיצוני תשמש כבסיס להליך המכרז האמור. דיון מקדמי בהצעת הסדר הפשרה האמור התקיים בחודש מרץ 2024, כאשר בסיומו ניתנה על ידי בית המשפט ארכה מסוימת לצדדים שלא נתנו הסכמתם להצעת הסדר הפשרה, להגיש עמדתם ביחס לכך.

ביאור 9 - רכוש קבוע

א. הרכב

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
2022	2023	
אלפי דולר		
		עלות
349,133	163,719	ליום 1 בינואר
1,310	751	תוספות (ראו ביאור 9ג להלן)
(97,833)	(78,722)	גריעות
(88,891)	88,891	מיון ממוחזק למכירה - ראו ביאור 9ג(2)
163,719	174,639	ליום 31 בדצמבר
		פחת שנצבר
156,279	42,915	ליום 1 בינואר
21,630	(1,664)	תוספות*
(67,603)	(37,008)	גריעות
(67,391)	67,391	מיון ממוחזק למכירה - ראו ביאור 9ג(2)
42,915	71,634	ליום 31 בדצמבר
120,804	103,005	עלות מופחתת ליום 31 בדצמבר

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

ב. פירוט המטוסים

סעיף	ליום 31 בדצמבר 2023				צי המטוסים ודגם
	יתרה	פחת נצבר*	עלות	כמות	
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר		
ג(3)	4,927	7,249	12,176	1	איירבוס 330-300**
ג(2)	30,848	58,794	89,642	1	איירבוס 330-200
	67,230	5,591	72,821	2	איירבוס 220-100
	103,005	71,634	174,639	4	סה"כ מטוסים

* לרבות הפרשות לירידת ערך.

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

גלובל כנפיים ליסינג בע"מ
ביאורים לדוחות הכספיים

ביאור 9 - רכוש קבוע (המשך)

ב. פירוט המטוסים (המשך)

סעיף	ליום 31 בדצמבר 2022				צי המטוסים ודגם**
	יתרה	פחת נצבר*	עלות	כמות	
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר		
ג(3)	5,689	6,487	12,176	1	אירבוס 330-300***
ג(1)	49,585	29,137	78,722	2	אירבוס 320-200
	65,530	7,291	72,821	2	אירבוס 220-100
	120,804	42,915	163,719	5	סה"כ מטוסים

* לרבות הפרשות לירידת ערך.

** לא כולל מטוס אירבוס 330-200 אשר היה מסווג כמחזק למכירה נכון ליום 31 בדצמבר 2022 (ראו ביאור 9ג(2)).

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

ג. הסכמים להחכרת ומכירת מטוסים

(1) שני מטוסי אירבוס 320-200

החכרת המטוסים:

בכל הנוגע לשני מטוסי האירבוס 320-200 שבבעלות הקבוצה שהוחזרו לחברת התעופה ההודית Vistara, משנת ייצור 2015 ו-2016 (להלן בביאור זה - "המטוסים"), המטוסים הושבו לחזקת החברה בחודשים פברואר וספטמבר 2022, בהתאמה, כאשר במסגרת סיום הסכמי החכירה קיבלה החברה פיצוי בסך של כ-13.1 מיליון דולר בקשר עם ההתחשבות לגבי מצבם התחזוקתי בתום תקופת ההחכרה (במקביל השיבה החברה ל-Vistara סך של כ-1.8 מיליון דולר שניתנו כפיקדון להבטחת הסכמי החכירה).

ביום 13 בינואר 2023, התקשרה החברה (באמצעות הנאמנות שהינה הבעלים והמחזיקה בזכויות בכל אחד מהמטוסים), בהסכמים (על בסיס מכתבי כוונות שנחתמו בין הצדדים בחודש נובמבר 2022) להחכרת המטוסים ללקוח חדש, חברת Avion Express Malta, אשר מקום מושבה במלטה והינה חלק מקבוצת התעופה Avia Solutions Group (להלן בביאור זה - "החוכרת"), כאשר בימים 21 בפברואר 2023 ו-24 במרץ 2023, בהתאמה, הושלמו עסקאות החכירה של המטוס הראשון והשני, והם נמסרו לחוכרת לחכירה בהתאם לתנאי הסכם החכירה. להלן עיקר תנאי הסכמי החכירה:

- א. תקופת חכירת המטוסים הינה עד לרבעון הרביעי לשנת 2029 והרבעון השני לשנת 2030, בהתאמה.
- ב. בתקופת ההפעלה שעד תום הרבעון הראשון לשנת 2023 ישולמו לחברה דמי חכירה על בסיס שימוש בלבד בהתאם לתעריף לשעת טיסה כמקובל בשוק (בפועל לא התבצעו שעות טיסה במהלך תקופה זו ובהתאם לא התקבלו דמי חכירה במהלך תקופה זו), ולאחר מכן ישולמו דמי חכירה (בתשלום קבוע מדי חודש מראש), כאשר התקבולים בתקופת החכירה מדמי החכירה אשר ישולמו על ידי החוכרת בגין כל אחד מהמטוסים, צפויים להסתכם לסך של כ-13.5 מיליון דולר וכ-14.5 מיליון דולר, בהתאמה.
- ג. כמו כן מחויבת החוכרת בתשלום חודשי של רזרבות לשיפוץ בגין השימוש במטוסים, על רכיביהם, כאשר בכל מקרה החוכרת מחויבת להחזיר את כל אחד מהמטוסים בתום תקופת החכירה המתאימה בתנאי החזר מינימליים כפי שהוסכמו בין הצדדים. החברה מצידה מחויבת להשתתפות מוגבלת בעלויות של עבודות התחזוקה המשמעותיות הראשונות (לאחר מועד מסירת המטוס) שיחולו ביחס לרכיבים המשמעותיים של כל אחד מהמטוסים, בהתאם ובשים לב למצב החיים של רכיבים אלו במועד מסירת כל אחד מהמטוסים, לפי העניין (יצוין כי נכון למועד המסירה של המטוסים, לא היו צפויים אירועי תחזוקה משמעותיים בשנים שלאחר מכן).
- ד. כמו כן התחייבה החברה לכסות עלויות הכרוכות בהגדלת משקל הטיסה המרבי של המטוסים בעת המראה ושינוי קונפיגורציית המטוסים ל-180 מושבים, עלויות אשר הסתכמו בסך של כ-1.6 מיליון דולר לשני המטוסים יחדיו (עיקר עלויות אלו (בסך של כ-1.3 מיליון דולר) הונו לעלות המטוסים) (להלן בביאור זה - "עלויות השדרוג"). לאחר מסירת המטוסים הושלם התהליך של שינוי קונפיגורציית המטוסים ל-180 מושבים וכן מסרה החברה לחוכרת את כל הנדרש בקשר עם הגדלת משקל הטיסה המרבי של המטוסים בעת המראה.
- ה. החוכרת העמידה פיקדון בסך של כחצי מיליון דולר למטוס לשם הבטחת עמידתה בהתחייבויותיה בהסכמים. פיקדון זה יוחזר לחוכרת בתום תקופת החכירה של כל אחד מהמטוסים בכפוף לעמידת החוכרת בכל תנאי ההסכם הרלוונטי להחכרת כל אחד מהמטוסים. היקף הבטחות האמור יקטן חלקית לאחר השלמת מספר שנות חכירה.

גלובל כנפיים ליסינג בע"מ ביאורים לדוחות הכספיים

ביאור 9 - רכוש קבוע (המשך)

ג. הסכמים להחכרת ומכירת מטוסים (המשך)

(1) שני מטוסי איירבוס 320-200 (המשך)

1. בכל הנוגע להלוואות שניטלו על ידי החברה מבנק ישראלי למימון רכישת המטוסים, ראו ביאור 10ב(3) להלן. בהקשר זה יצוין כי לאור עסקאות החכירה הועמד לטובת הבנק שעבוד גם על זכויות המחכירה מכוח כל אחד מהסכמי החכירה ובביטוח החוכרת בקשר עם המטוסים.
2. בהתאם למדיניות החשבונאית של החברה, החל מתחילת הפעלת המטוסים שבה החברה לרשום הוצאות פחת בגין המטוסים, החל מתחילת הרבעון השני לשנת 2023.

מכירת המטוסים:

ביום 14 בנובמבר 2023, התקשרה החברה בהסכמים עם צד שלישי שאינו קשור לחברה, לו מכרה החברה בעבר מטוסים (להלן "ביאור זה - "הרוכשת") למכירת הזכויות בנאמנויות המחזיקות במטוסים (להלן "ביאור זה - "הסכמי המכירה" ו"עסקאות המכירה", בהתאמה). תמורת המכירה שהוסכמה בגין שתי הנאמנויות יחדיו הינה בסך של 43 מיליון דולר (21.7 ו-21.3 מיליון דולר, בהתאמה), זאת כפוף להתאמות במועד השלמת העסקה של הנאמנות הרלוונטיות כפי שהוסכמו בין הצדדים. בהתאם להסכמי המכירה, התמורה בגין כל אחת מהנאמנויות עם השלמת העסקה תשולם לחברה כתשלום נטו, בניכוי (א) פיקדונות בידי החברה שהועמדו על ידי החוכרת; (ב) דמי חכירה ששולמו לאחר המועד הכלכלי לעסקה עליו הסכימו הצדדים (תחילת יולי 2023); ו-(ג) רזרבות לשיפוץ ששולמו על ידי החוכרת לחברה עד למועד ההשלמה של עסקת המכירה של הנאמנות הרלוונטיות.

עסקאות מכירת הזכויות בנאמנויות המוחזקות במטוסים הושלמו בימים 14 בנובמבר 2023 ו-29 בנובמבר 2023, בהתאמה. בד בבד עם השלמת מכירת הזכויות בכל אחת מהנאמנויות כאמור לעיל, פרעה החברה בפירעון מוקדם מלא את יתרת שתי ההלוואות שניטלו מבנק ישראלי בקשר למטוסים ואשר יתרתן (קרן) למועד הפירעון המוקדם עמדה על כ-23 מיליון דולר. כתוצאה מקבלת התמורה נטו כמפורט לעיל, פירעון ההלוואות ותשלום עלויות נלוות בקשר עם המכירה, נוצר לחברה תזרים פנוי בסך של כ-15 מיליון דולר.

לאור עסקאות המכירה הנ"ל, רשמה החברה בדוחות הכספיים ליום 30 ביוני 2023 הפרשה לירידת ערך בסך של כ-6.7 מיליון דולר ובדוחות הכספיים ליום 30 בספטמבר 2023 הפרשה לירידת ערך בסך של כ-0.4 מיליון דולר (לפרטים אודות בחינת ערך המטוסים למועד הדוח ראו ביאור 9 להלן).

(2) מטוס איירבוס 330-200

א. בכל הנוגע למטוס האיירבוס 330-200 שבבעלות החברה, אשר הוכר בעבר ל-Virgin Australia (להלן "ביאור זה - "המטוס"), בחודש ינואר 2022 נחתם הסכם להחכרת המטוס ל-TUS, ואולם בסוף חודש מאי 2022, לאור ממצא שנתגלה במנועי המטוס קודם למסירתו, ובשים לב להחלטת הסוכנות האירופאית לבטיחות בתעופה (EASA) שלא להאריך את תוקף האישור הכללי שניתן להפעלת מטוסים בפעילות הטסת מטען קל בגוף המטוס מעבר לתום יולי 2022 (בהתאם לתכנית המקוריות של TUS, המטוס יועד לשימוש, לפחות בתקופת הפעלה הראשונה, לפעילות הטסת מטען קל בגוף המטוס), החליטו הצדדים לדחות את המועד המתוכנן למסירת המטוס ל-TUS עד לתום חודש ספטמבר 2022 כאשר במקביל החלה החברה גם בבחינת חלופות אחרות להחכרת מטוס זה וזאת לאחר שבחודש ספטמבר 2022 נסתיים תהליך תיקונם של המנועים והתקנתם על המטוס.

ב. בהמשך לכך, בחודש אוגוסט 2022 התקשרה החברה עם חברת תעופה שאינה קשורה לחברה ושאינה לקוח קיים של החברה (להלן "בסעיף זה - "החוכרת"), במכתב כוונות להחכרתו של המטוס, שעיקריו החכרת המטוס על ידי החוכרת לתקופה המסתיימת ברבעון הראשון לשנת 2030, כאשר החוכרת התחייבה להעמיד בטוחות (במזומן ובמכתבי אשראי בנקאיים) בסך השווה ל-12 חודשי חכירה לערך. יחד עם זאת, ביום 13 באוקטובר 2022, הודיעה החוכרת לחברה כי לאור התפתחויות שונות בקשר עם החוכרת ופעילותה אין ביכולתה לעמוד בתנאים שנקבעו במכתב הכוונות (לרבות בכל הנוגע לבטוחות בעסקה), וכי אינה יכולה להמשיך בעסקה נשוא מכתב הכוונות, והודיעה לחברה על סיום ההתקשרות בין הצדדים. במהלך חודש אוקטובר 2023 ולאחר דין ודברים בין הצדדים הגיעו הצדדים להסכמות ביחס לפיקדון שהוחזק על ידי החברה, בסך של 300 אלפי דולר, מתוכו השיבה החברה לחוכרת האמורה סך של 160 אלפי דולר ואילו היתרה בסך של 140 אלפי דולר נותרה בידי החברה. לאור ההסכמות לעיל, בדוחות כספיים אלו נרשמה הכנסה בסך של 140 אלף דולר אשר כלולה בסעיף הכנסות אחרות.

ג. לאור האמור לעיל המשיכה החברה בקידום חלופות להחכרת המטוס או למכירתו, וביום 23 בדצמבר 2022, התקשרה החברה עם חברת תעופה בהקמה ("הרוכשת"), בהסכם מחייב (על בסיס מכתב כוונות שנחתם בין הצדדים ביום 30 בנובמבר 2022) (להלן "בסעיף זה - "הסכם המכירה") למכירת המטוס לרוכשת, כאשר התמורה לחברה שנקבע בהתאם להסכם (בניכוי עלויות מכירה), הינה בסך של כ-21.5 מיליון דולר.

גלובל כנפיים ליסינג בע"מ ביאורים לדוחות הכספיים

ביאור 9 - רכוש קבוע (המשך)

ג. הסכמים להחכרת ומכירת מטוסים (המשך)

(2) מטוס איירבוס 330-200 (המשך)

בהמשך לחתימת הסכם המכירה, העבירה הרוכשת לחברה את דמי הרצינות שהוסכמו (בסך של 2 מיליון דולר) כתשלום מקדמה על חשבון עסקת המכירה. לאור עסקת המכירה, בדוחותיה הכספיים ליום 31 בדצמבר 2022 סיווגה החברה את המטוס בסעיף נכסים לא שוטפים המוחזקים למכירה, ורשמה גם הכנסות אחרות בסך של כ- 1.8 מיליון דולר בדרך של ביטול הפרשה לירידות ערך קודמות.

ביום 9 במרץ 2023, מסרה הרוכשת לחברה הודעה בדבר ביטול ההסכם תוך שהיא טוענת, בתמצית, כי הודעת הביטול מבוססת בעיקרה על אי התאמת המטוס לתנאים הנדרשים בהסכם, על היעדר הסכמה בדבר הממצאים הדורשים תיקון במטוס עד למועד שנקבע לכך בהסכם, ועל כך שהממצאים שהועלו על ידה לא תוקנו עד למועד שנקבע בהסכם המכירה להשלמת העסקה, והעסקה לא נסגרה עד למועד האמור. כן הודיעה הרוכשת לחברה על דרישתה לקבל בחזרה את המקדמה שניתנה לחברה בסך של 2 מיליון דולר. בהמשך להודעת הביטול האמורה של הרוכשת, הודיעה החברה לרוכשת כי היא דוחה את טענות הרוכשת כאמור לעיל, כי לשיטתה המטוס מוכן למסירה והרוכשת נסוגה מהעסקה והודיעה על סיום ההתקשרות שלא כדין ושלא בתום לב. לאור הודעת הרוכשת המיועדת כאמור על ביטול עסקת המכירה, החל מהדוחות הכספיים ליום 31 במרץ 2023 מוצג שוב מטוס זה כחלק מיתרת הרכוש הקבוע.

בהמשך לאמור לעיל, ביום 25 באוגוסט 2023 הגיעו החברה והרוכשת המיועדת להסכמות על סיום מוסכם של עסקת המכירה והסכמות אלו הוצאו אל הפועל, בתנאים העיקריים הבאים: (א) עסקת המכירה בוטלה באופן סופי; (ב) מתוך המקדמה בסך של 2 מיליון דולר שהעמידה הרוכשת המיועדת לחברה בקשר עם עסקת המכירה, סך של 700 אלף דולר נשאר בידי החברה ואילו יתרת המקדמה, בסך של 1.3 מיליון דולר, הושבה לרוכשת המיועדת; (ג) בהתאם להסכמות כאמור כל אחד מהצדדים וויתר באופן בלתי חוזר על טענות ו/או דרישות כלשהן בקשר עם עסקה זו וסיומה. לאור ההסכמות לעיל, בדוחות הכספיים ליום 30 בספטמבר 2023 נרשמה הכנסה בסך של 700 אלף דולר אשר כלולה בסעיף הכנסות אחרות.

ד. לאור האמור לעיל המשיכה החברה בקידום חלופות להחכרת המטוס או למכירתו. בימים 19 ו-20 באוקטובר 2023, בהתאמה, נחתם והושלם הסכם (זאת בהמשך להתקשרות במכתב כוונות בתחילת חודש יולי 2023) להחכרת המטוס לחברת התעופה הספרדית, Iberia, אשר הייתה בעבר לקוח של החברה (להלן בסעיף זה - "החוכרת"), והמטוס נמסר לחוכרת לחכירה בהתאם לתנאי ההסכם (להלן בסעיף זה - "ההסכם" או "הסכם החכירה" ו"עסקת החכירה"), בתנאים כמפורט להלן:

1. תקופת חכירת המטוס הינה עד למחצית השנייה של שנת 2028 ("תקופת החכירה המקורית"), כאשר לחוכרת האופציה להאריך את חכירת המטוס עד לרבעון הראשון לשנת 2030 ("תקופת האופציה").
2. 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 ישולמו בתשלום קבוע מדי חודש מראש.
3. בהתאם להסכמות הצדדים, לא תשלם החוכרת תשלום חודשי של רזרבות לשיפוץ בגין השימוש במטוס, והחברה מצידה לא תהיה מחויבת בהשתתפות בעלויות של עבודות התחזוקה של המטוס לאחר מסירתו, כאשר בתום תקופת החכירה של המטוס תערך התחשבות בין הצדדים על-פי מצב חיי המטוס ורכיביו המשמעותיים בתום תקופת החכירה בהשוואה למועד מסירת המטוס לחוכרת, כאשר בנוסף על האמור, על החוכרת להשיב את המטוס בתנאי החזר מינימליים מוגדרים. בהקשר זה יציין, בכל הנוגע למנועי המטוס, ולאחר משא ומתן שכלל את החברה, החוכרת ויצרן המנועים, הוסכם שהחוכרת תכניס את המנועים לתוכנית תמיכה שוטפת אותה מציע יצרן המנועים לחברות תעופה, כנגד תשלומים חודשיים ליצרן המנועים, והצדדים הגיעו להסכמות בקשר עם התקבולים להם תהיה זכאית החברה, כבעלת המנועים, והכל בכפוף לניצול בפועל של המנועים במהלך תקופת החכירה. בהתאם, זכאות החברה, כמחכירה ובעלת המנועים, לתקבולים כאמור (אשר יביאו בחשבון גם את יתרת התקבולים ששולמה בעבר על ידי המפעילה הקודמת של מטוס זה בגין השימוש על ידה במנועי המטוס מאז השיפוץ האחרון שעברו) תהיה בין כזיכוי לצורך שיפוץ המנועים, ובין כפדיון במזומן בתום תקופת החכירה. כפי שהוסכם, 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 בסופו של דבר בין הצדדים, ותוספת מסוימת שיהיה על החוכרת להשלים ישירות לחברה בתום תקופת החכירה במקרה זה. להערכת החברה, למעט במקרה של אירוע בלתי צפוי, בהתאם לניצול הצפוי של המנועים על ידי החוכרת, המנועים אינם צפויים לעבור שיפוץ במהלך תקופת החכירה.
4. בכל הנוגע לביקורת גוף המטוס אשר מועד ביצועה הקלנדארי הינו ברבעון הראשון לשנת 2024 (ביקורת 12 שנים), בהתאם להסכמות הצדדים ביצוע הביקורת הינו באחריות החוכרת.

גלובל כנפיים ליסינג בע"מ ביאורים לדוחות הכספיים

ביאור 9 - רכוש קבוע (המשך)

ג. הסכמים להחכרת ומכירת מטוסים (המשך)

(2) מטוס איירבוס 200-330 (המשך)

5. לצורך השלמת העסקה בוצעו התאמות במטוס לצורך החכרתו וסכום של כ-0.8 מיליון דולר הונן לעלות המטוס בספרי החברה.

ה. לפרטים בדבר הסכם הלוואה בו התקשרה החברה ביום 20 בדצמבר 2023 עם בנק זר לצורך קבלת הלוואה בגין מטוס זה, בהיקף של 15 מיליון דולר, ראו ביאור 10ב(6) להלן.

(3) גוף מטוס איירבוס 300-330

בכל הנוגע להסכם החכירה למטוס איירבוס 300-330 משנת ייצור 2000 (להלן בביאור זה - "המטוס"), המוחכר בחכירה משותפת לחברת התעופה הסקנדינבית Sunclass Airlines (להלן בביאור זה - "החוכרת"), כאשר החברה הינה בעלת הזכויות בגוף המטוס ואילו השותף הינו בעל הזכויות במנועי המטוס, וזאת בהתאם להסכם חכירה מיום 30 באוקטובר 2019 (להלן בביאור זה - "הסכם החכירה"), כפי שתוקן בחודש יולי 2020, בחודש נובמבר 2022 חתמו הצדדים, לאור החלטת החוכרת על הקדמת המועד לביצוע ביקורת הגוף הגדולה למטוס והכנסת המטוס לעבודה ולביצוע הביקורת בחודש אוגוסט 2022, על מכתב נלווה להסכם החכירה שעיקריו כדלקמן: (א) החברה לא תפעיל את הזכות לסיום מוקדם של הסכם החכירה שהוקנתה לה במקור ותקופת החכירה תהא עד לרבעון השלישי לשנת 2025; (ב) לעניין החזר יתרת הרזרבות לשיפוץ שנתקבלו עד למועד תחילת הביקורת כאמור לעיל בקשר עם ביקורת גוף המטוס (כ-1.3 מיליון דולר), יתרה אשר החברה אמורה להשיב לחוכרת בסיום עבודת הביקורת, סך של כ-0.3 מיליון דולר הוחזר במהלך תקופת הדוח והיתרה בסך של כ-1 מיליון דולר תוחזר במהלך שנת 2024, לאחר השלמת בדיקות מצד החברה בקשר עם כך; (ג) בכל הנוגע לסך של עד 360 אלפי דולר, שמהווים השתתפות מקסימלית של החברה בעלות ביקורת גוף המטוס בנוסף על השבת הרזרבות כאמור לעיל, הוסכם כי סכום זה ישולם לחוכרת רק בתום תקופת החכירה, ככל שיידרש.

כמו כן, לאחר תאריך הדוח, הגיעה החברה להסכמות עם החוכרת והשותף, בדבר הארכת הסכם החכירה בשנה נוספת (עד לרבעון השלישי לשנת 2026 חלף הרבעון השלישי לשנת 2025), כאשר תקבולי דמי החכירה להם תהיה זכאית החברה, כבעלת גוף המטוס, בתקופת ההארכה האמורה, מסתכמים לסך של כ-1.7 מיליון דולר, כאשר בהתאם להסכמות בין הצדדים תינתן לחוכרת האופציה לקצר את תקופת ההארכה ולסיים את הסכם החכירה בכל שלב החל מתחילת הרבעון השני לשנת 2026 ואולם בכפוף לתשלום פיצוי מוקדם באופן שאינו משנה מהותית מהיקף תקבולי דמי החכירה להם תהיה זכאית החברה בתקופת ההארכה כמפורט לעיל. יחד עם זאת, למועד זה טרם נחתמו הסכמים סופיים ומחייבים בקשר עם ההארכה האמורה.

כן יצוין כי לחברה אין חוב כנגד גוף מטוס זה.

ד. מידע נוסף

(1) מטוס איירבוס 200-330

בכל הנוגע לתביעת החוב שהגישה החברה לנאמנים שמונו ל-Virgin Australia, החוכרת הקודמת של מטוס האיירבוס 200-330 שבבעלות החברה (להלן בביאור זה - "המטוס"), בגין ביטולו החד צדדי של הסכם החכירה בין הצדדים, בחודש ספטמבר 2022 הגיעו לסיימם תהליכי ניהול תביעות החוב השונים שנוהלו על ידי הנאמנים. לאור האמור, בחודש ספטמבר 2022 הודיעו הנאמנים על חלוקת ביניים של תקבולים לנושים השונים מתוך הסך שהוקצה, ובהתאם, שולם לחברה, בחודש אוקטובר 2022, סך של כ-2.5 מיליון דולר (לאחר ניכוי הוצאות הנאמנים). בחודש דצמבר 2023 בוצע על ידי הנאמנים תשלום נוסף ואחרון לנושים בגין תביעות החוב, ובמסגרת זאת שולם לחברה סך נוסף של כ-0.5 מיליון דולר.

(2) מטוס איירבוס 300-330

בכל הנוגע לתביעת החוב שהגישה החברה לכונוס הנכסים של TransAsia Airways, מי שחכרה מהחברה מטוס איירבוס 300-330 משנת ייצור 2010 אשר עסקת מכירתו הושלמה בחודש נובמבר 2022 (להלן בסעיף זה - "המטוס"), וזאת עד לכניסתה להליכי פשיטת רגל בחודש דצמבר 2016, בחודש אוגוסט 2022 הגיעו החברה וכונוס הנכסים של TransAsia להסכמה בדבר הסכום שיוכר על ידי כונוס הנכסים כתביעת החוב של החברה, ואשר ישמש לצורך חישוב חלוקת פיצוי לנושים במועד ביצוע החלוקה על ידי כונוס הנכסים, והסכמות אלו הוכרו גם על ידי בית המשפט המוסמך בטייואן. לאור ההסכמות האמורות הופסקו לאחר מכן הליכי תביעת החוב בהם החלה החברה באנגליה בחודש אוקטובר 2021. כפי שנמסר לחברה, בסוף חודש דצמבר 2023, ולאחר שכונסי הנכסים הגיעו להסכמות עם כלל הנושים ביחס לתביעות החוב שהוגשו, אישר בית המשפט המקומי לכונוס הנכסים לקדם, בכפוף להיעדר התנגדויות, ביצוע חלוקה ראשונה לנושים השונים (וביניהם החברה), כפי שאושרה שוב על ידי בית המשפט המקומי בחודש ינואר 2024. בהתאם, החברה צפויה לקבל בתקופה הקרובה, לאחר השלמת התהליכים על ידי כונוס הנכסים, סך של כ-800 אלפי דולר, אשר יהווה את החלק הארי של התקבולים הצפויים בגין תביעת החוב הנ"ל.

גלובל כנפיים ליסינג בע"מ
ביאורים לדוחות הכספיים

ביאור 9 - רכוש קבוע (המשך)

ה. שיעורי הפחת

שיעור הפחת השנתי של כל מטוס מצי המטוסים, נקבע בהתחשב בערך השייר שלו, כפי שמופיע במחירוני המטוסים המקובלים, האומדים את ערך המטוס לתאריך בו מסתיימת תקופת ההכרה המינימלית (ללא תקופות אופציה להארכה) או לתום תקופת השימוש המשוערת. בכל תקופת דיווח בוחנת הקבוצה את ערכי השייר של צי 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 צי המטוסים המוכרים:

ליום 31 בדצמבר 2022		ליום 31 בדצמבר 2023		צי המטוסים
שיעור פחת שנתית	שיעור ערך השייר	שיעור פחת שנתית	שיעור ערך השייר	
3.24%	49.5%	3.24%	49.5%	איירבוס 220-100
6.26%	30.0%	6.26%	30.0%	איירבוס 330-300 (1)
(2)	(2)	1.23%	28.5%	איירבוס 330-200 (2)
4.32%	81.5%	(3)	(3)	איירבוס 320-200 (3)

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

(2) מטוס זה הוכר לחברת התעופה Virgin Australia ולאחר כניסתה להליכים תחת ניהול מיוחד, הפסיקה החברה לרשום הוצאות פחת בגין מטוס זה החל מהרבעון השלישי לשנת 2020. החברה שבה לרשום הוצאות פחת בגין מטוס זה החל מחודש אוקטובר 2023 לאור הסכם החכרתו לחברת התעופה הספרדית Iberia כמפורט בביאור 9ג(2) לעיל. שיעור הפחת ושיעור ערך השייר המצויינים הינם ביחס לעלות הרכישה המקורית של המטוס משנת 2016 בתוספת עלויות שהווננו למועד תחילת החכירה ל-Iberia.

(3) בשנת 2022 הנתונים לעניין תקופת ההכרה ל-Vistara. מטוסים אלו נמכרו בחודש נובמבר 2023.

ו. ירידת ערך מטוסים

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

(1) ליום 31 במרץ 2023, לא נמצאו סימנים לירידת ערך בצי המטוסים של הקבוצה למעט 3 מטוסים אשר לא היו מופעלים למועד הבחינה ובהתאם לא נרשמו הוצאות פחת בגינם (שני מטוסי איירבוס 320-200 אשר הוחזרו ל-Avion Express Malta ברבעון הראשון לשנת 2023 והחלו לטוס ברבעון השני לשנת 2023 ומטוס איירבוס 330-200 שלא היה מוכר למועד הבחינה).

לעניין מטוס איירבוס 330-200, אשר ערכו בספרים ליום 31 בדצמבר 2022 נקבע לסך של 21.5 מיליון דולר, אשר היווה את התמורה (נטו) שנקבעה בהסכם למכירת המטוס מחודש דצמבר 2022 (כאמור בביאור 9ג(2) לעיל, הסכם זה לא הושלם בסופו של דבר), בבחינת שווי מטוס זה ליום 31 במרץ 2023, בחנה החברה אינדיקציות שוק שונות (לרבות ערכי CMV (Current Market Value) של השמאים השונים), ובהתאם לאינדיקציות כאמור לשיטת החברה התמורה (נטו) בעסקת המכירה האמורה משקפת את השווי ההוגן למועד האמור.

לצורך חישוב השווי של שני מטוסי האיירבוס 320-200, נערך שימוש בערכי CMV (Current Market Value) אשר משקפים את מצב השוק. בדומה להערכות שווי אשר בוצעו בגין מטוסים אלו החל מהערכת השווי מיום 30 בספטמבר 2021, ובשל קיומה של שונות גבוהה בין השמאים השונים, בוצע מיצוע בין ערכי CMV של השמאים השונים אשר החברה עורכת שימוש בהערכותיהם (AVAC-Ascend, IBA). בהתאם לבחינת ערכי CMV אל מול עלות המופחתת של המטוסים ליום 31 במרץ 2023, נמצא כי ערכי CMV של מטוסים אלו גבוהים מעלותם המופחתת.

כמו כן, בהתאם למדיניות החשבונאית של החברה, כאשר הפסד מירידת ערך שהוכר בתקופות קודמות מתבטל, הערך בספרים של הנכס (או של היחידה מניבה-מזומנים) מוגדל בחזרה לאומדן סכום בר-השבה מעודכן, אך לא יותר מערכו בספרים של הנכס (או של היחידה מניבה-מזומנים) שהיה קיים אילו לא הוכר בגינו בתקופות קודמות הפסד מירידת ערך. ביטול הפרשות לירידות הערך נזקף לסעיף הכנסות אחרות. בהתאם להערכת השווי ליום 31 במרץ 2023 ביחס למטוסי האיירבוס 320-200 אשר מוכרים לחברת Avion Express Malta, ביטלה החברה בדוחות הכספיים ליום 31 במרץ 2023 חלק מתוך ירידות הערך אשר נרשמו במסגרת הערכות שווי קודמות בגין מטוסים אילו, כדלקמן:

גלובל כנפיים ליסינג בע"מ
ביאורים לדוחות הכספיים

ביאור 9 - רכוש קבוע (המשך)

1. ירידת ערך מטוסים (המשך)

גובה הפרשה לירידת ערך ליום 31 במרץ 2023	גובה הפרשה לירידת ערך ליום 31 במרץ 2023	סכום בר-השבה	שווי בספרים לפני בחינת ירידת ערך	מספר המטוסים	סוג המטוסים	חברה
350	*(14,109)	49,935	63,694	2	A320-200	Avion Express Malta

(*) ירידות הערך שנרשמו בשנת 2022 נבעו בעיקרן בשל התאמת המצב התחזוקתי של מטוסים אלו ממצב של חיים מלאים למצב התחזוקתי של המטוסים בתום תקופות החכרתם ל-Vistara, כאשר מנגד קיבלה החברה סכום של כ- 13 מיליון דולר בקשר עם התחשבות לגבי מצבם התחזוקתי של מטוסים אילו בתום תקופות ההחכרה כאמור, אשר נרשמו כהכנסות אחרות בשנת 2022.

(2) ליום 30 ביוני 2023, לא נמצאו סימנים לירידת ערך בציי המטוסים של הקבוצה לגבי שני מטוסי איירבוס 220-100 אשר מוחכרים לחברת Delta Air Lines ומטוס איירבוס 330-300 אשר מוחכר לחברת Sunclass Airlines. כן זוהו סימנים לירידת ערך לגבי שני מטוסי איירבוס 320-200 אשר מוחכרים לחברת Avion Express Malta, וכן נבחן הסכום בר השבה של מטוס האיירבוס 330-200 אשר לא היה מוחכר למועד הבחינה.

לעניין שני מטוסי האיירבוס 320-200 אשר היו מוחכרים לחברת Avion Express Malta, וכאמור בביאור 9(1) לעיל, לאור התקשרות החברה במכתב כוונות למכירת המטוסים (עסקה אשר הושלמה לאחר מועד הבחינה), הוצגו המטוסים בדוחות הכספיים ליום 30 ביוני 2023 בהתאם לסכום המכירה שהוסכם בין הצדדים בניכוי עלויות המכירה, המשקף לשיטת החברה אינדיקציה לשווי ההוגן למועד הבחינה.

לעניין מטוס איירבוס 330-200 אשר לא היה מוחכר למועד הבחינה וכאמור בביאור 9(2) לעיל, בהתאם למכתב כוונות להחכרת המטוס לחברת התעופה הספרדית Iberia אשר הייתה בעבר לקוח של החברה (להלן בביאור זה - "החוכרת") (עסקה אשר הושלמה לאחר מועד הדוח האמור), העריכה החברה (על ידי מעריך השווי החיצוני (קסלמן וקסלמן PricewaterhouseCoopers)) בדוחות הכספיים ליום 30 ביוני 2023 שווי שימוש על בסיס עיקרי ההתקשרות מבוססי מכתב הכוונות כאמור. שווי השימוש שחושב מורכב מ-(א) היוון תזרימי המזומנים מדמי חכירה, לגביהם השתמש מעריך השווי החיצוני בשיעורי ניכיון, לפני מס, בשיעור של 7.20%; (ב) היוון ערך השייר של המטוס לתום תקופת השימוש, לגביו השתמש מעריך השווי החיצוני בשיעורי ניכיון, לפני מס בשיעור של 8.08%; ו-(ג) היוון התקבול המוערך לו תהיה זכאית החברה בתום תקופת החכירה, בקשר עם ההתחשבות בין הצדדים באשר למצבו התחזוקתי של המטוס, היוון לגביו השתמש מעריך השווי החיצוני בשיעורי ניכיון, לפני מס, בשיעור של 7.20%. בהקשר זה יצוין כי בהתאם להסכמות ביחס להחכרת המטוס כאמור לעיל לחוכרת, בתום תקופת החכירה תיערך בין הצדדים התחשבות בהתאם למצב חיי המטוס ורכיביו המשמעותיים בתום תקופת החכירה בהשוואה למצב האמור במועד מסירת המטוס לחוכרת. חישוב התקבול הצפוי לחברה בגין ההתחשבות האמורה בתום תקופת החכירה נערך לאותו מועד על בסיס הערכת החברה באשר לניצולת רכיביו השונים של המטוס במהלך תקופת החכירה, וזאת בהתאם לצפי ולמידע ביחס לאופן ההפעלה של המטוס על ידי החוכרת (בהקשר זה יצוין כי בהתאם להערכת החברה, המנועים לא ידרשו שיפוץ מקיף בתום תקופת החכירה או במהלכה), והערכה ביחס לתעריפים להם תהיה זכאית החברה בקשר עם כך. כמו כן, מצב החיים של המטוס בתום תקופת החכירה נגזר בהתאם לצפי של ניצולת הפוטנציאל התחזוקתי של המטוס.

להלן ריכוז תוצאות הערכות השווי ליום 30 ביוני 2023:

שווי בספרים לאחר בחינת ירידת ערך	הפרש	שווי בספרים לפני בחינת ירידת ערך	סכום בר-השבה	מספר המטוסים	סוג המטוסים	חברה
33,974	12,474	21,500	33,974	1	A330-200	Iberia
42,700	(6,653)	49,353	42,700	2	A320-200	Avion Express Malta
76,674	5,821	70,853	76,674	3		סה"כ

בהתאם לתוצאות הערכת השווי בטבלה לעיל, נמצא כי ביחס לשני מטוסי איירבוס 320-200 אשר היו מוחכרים ל-Avion Express Malta השווי ההוגן של המטוסים נמוך מעלותם המופחתת לאותו מועד ובגינם נרשמה הפרשה לירידת ערך בסך 6,653 אלפי דולר. סך הפרשה לירידת הערך נזקפה לסעיף הוצאות אחרות.

גלובל כנפיים ליסינג בע"מ
ביאורים לדוחות הכספיים

ביאור 9 - רכוש קבוע (המשך)

1. ירידת ערך מטוסים (המשך)

כמו כן, בהתאם למדיניות החשבונאית של החברה, כאשר הפסד מירידת ערך שהוכר בתקופות קודמות מתבטל, הערך בספרים של הנכס (או של היחידה מניבה-מזומנים) מוגדל בחזרה לאומדן סכום בר-השבה מעודכן, אך לא יותר מערכו בספרים של הנכס (או של היחידה מניבה-מזומנים) שהיה קיים אילו לא הוכר בגינו בתקופות קודמות הפסד מירידת ערך. ביטול הפרשות לירידות הערך נזקק לסעיף הכנסות אחרות. בהתאם להערכת השווי ליום 30 ביוני 2023 ביחס למטוס האיירבוס 200-330, ביטלה החברה בדוחות הכספיים ליום 30 ביוני 2023 חלק מתוך ירידות הערך אשר נרשמו במסגרת הערכות שווי קודמות בגין מטוס זה, כדלקמן:

חברה	סוג המטוסים	מספר המטוסים	שווי בספרים לפני בחינת ירידת ערך	סכום בר-השבה	גובה הפרשה לירידת ערך ליום 30 ביוני 2023 (*)	גובה ביטול הפרשה לירידת ערך ליום 30 ביוני 2023
Iberia	A330-200	1	60,318	33,974	(38,818)	12,474

(*) לפני ביטול הפרשה לירידת ערך ליום 30 ביוני 2023.

(3) ליום 30 בספטמבר 2023, בחנה הקבוצה את סכום בר ההשבה של כלל המטוסים בצי לאור קיומם של סימנים לאפשרות של ירידת ערך עבור 6 מטוסים לאותו מועד, כדלקמן:

לעניין שני מטוסי האיירבוס 200-320 אשר היו מוכרים לחברת Avion Express Malta, וכאמור בביאור 9ג(1) לעיל, לאור התקשרות החברה במכתב כוונות למכירת המטוסים (עסקה אשר הושלמה לאחר מועד הבחינה), המטוסים מוצגים בדוחות הכספיים ליום 30 בספטמבר 2023 בהתאם לסכום המכירה שהוסכם בין הצדדים בניכוי עלויות המכירה, המשקף לשיטת החברה אינדיקציה לשווי ההוגן למועד הבחינה. כמפורט להלן, בדוחות ליום 30 בספטמבר 2023 ביצעה החברה הפרשה לירידת ערך של כ-0.4 מיליון דולר, לאור המועדים הסופיים להשלמת עסקאות המכירה.

לצורך חישוב השווי במקרים רלוונטיים בהם קיימת יתרת תקופת חכירה, השתמש מעריך השווי החיצוני (קסלמן וקסלמן PricewaterhouseCoopers) בשיעורי ניכיון, לפני מס, עבור היוון תזרימי המזומנים מדמי חכירה בטווח של 8.05%-9.7% ובשיעורי ניכיון, לפני מס, עבור היוון ערך השייר של המטוסים לתום תקופת השימוש בטווח של 8.54%-9.64%.

לעניין מטוס איירבוס 200-330 אשר לא היה מוכר למועד הבחינה וכאמור בביאור 9ג(2) לעיל החברה התקשרה והשלימה ההסכם להחכרתו לחברת התעופה הספרדית Iberia אשר הייתה בעבר לקוח של החברה (להלן בביאור זה - "החוכרת"), העריכה החברה (על ידי מעריך השווי החיצוני (קסלמן וקסלמן PricewaterhouseCoopers)) שווי שימוש על בסיס ההסכמות הסופיות של ההתקשרות, בהתאם למערך ההסכמים הסופי. שווי השימוש שחושב מורכב מ-(א) היוון תזרימי המזומנים מדמי חכירה, לגביהם השתמש מעריך השווי החיצוני בשיעורי ניכיון, לפני מס, בשיעור של 7.62%; (ב) היוון ערך השייר של המטוס לתום תקופת השימוש, לגביו השתמש מעריך השווי החיצוני בשיעורי ניכיון, לפני מס בשיעור של 8.45%; ו-(ג) היוון התקבול המוערך לו תהיה זכאית החברה בתום תקופת החכירה, בקשר עם ההתחשבנות בין הצדדים באשר למצבו התחזוקתי של המטוס, היוון לגביו השתמש מעריך השווי החיצוני בשיעורי ניכיון, לפני מס, בשיעור של 7.62%. בהקשר זה יצוין בכל הנוגע למנועי המטוס, ולאחר משא ומתן שכלל את החברה, החוכרת ויצרן המנועים, הוסכם שהחוכרת תכניס את המנועים לתוכנית תמיכה שוטפת אותה מציע יצרן המנועים לחברות תעופה, כנגד תשלומים חודשיים ליצרן המנועים, והצדדים הגיעו להסכמות בקשר עם התקבולים להם תהיה זכאית החברה, כבעלת המנועים, והכל בכפוף לניצול בפועל של המנועים במהלך תקופת החכירה. בהתאם, זכאות החברה, כמחכירה ובעלת המנועים, לתקבולים כאמור (אשר יביאו בחשבון גם את יתרת התקבולים ששולמה בעבר על ידי המפעילה הקודמת של מטוס זה בגין השימוש על ידה במנועי המטוס מאז השיפוץ האחרון שעברו) תהיה בין כזיכוי לצורך שיפוץ עתידי של המנועים, ובין כפדיון במזומן בתום תקופת החכירה. כפי שהוסכם, 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 בסופו של דבר בין הצדדים, ותוספת מסוימת שיהיה על החוכרת להשלים ישירות לחברה בתום תקופת החכירה במקרה זה (בהקשר זה יצוין כי בהתאם להערכת החברה, למעט במקרה של אירוע בלתי צפוי בהתאם לניצול הצפוי של המנועים על ידי החוכרת, המנועים אינם צפויים לעבור שיפוץ במהלך תקופת החכירה). כמו כן, מצב החיים של המטוס בתום תקופת החכירה נגזר בהתאם לצפי של ניצולת הפוטנציאל התחזוקתי של המטוס.

גלובל כנפיים ליסינג בע"מ
ביאורים לדוחות הכספיים

ביאור 9 - רכוש קבוע (המשך)

ו. ירידת ערך מטוסים (המשך)

להלן ריכוז תוצאות הערכות השווי ליום 30 בספטמבר 2023:

שוי בספרים לאחר בחינת ירידת ערך	הפרש	שוי בספרים לפני בחינת ירידת ערך	סכום בר- השבה	מספר המטוסים	סוג המטוסים	חברה
30,314	(3,660)	33,974	30,314	1	A330-200	Iberia
5,117	49	5,117	5,166	1	A330-300	Sunclass Airlines
67,820	4,061	63,759	67,820	2	A220-100	Delta
41,714	(401)	42,115	41,714	2	A320-200	Avion Express Malta
144,965	49	144,965	145,014	6		סה"כ

מבחינת סכום בר ההשבה של ציי המטוסים, בהם זוהו סימנים לאפשרות של ירידת ערך כאמור, וכאמור בטבלה לעיל, נמצא כי ביחס למטוס האיירבוס 330-200 אשר בגינו התקשרה החברה בהסכם להחכרתו לחברת התעופה הספרדית Iberia וביחס לשני מטוסי האיירבוס 320-200 אשר מוחכרים לחברת Avion Express Malta, סכום בר ההשבה של המטוסים הינו נמוך מעלותם המופחתת לאותו מועד, ובגינם נרשמה הפרשה כוללת לירידת ערך בסך 4,061 אלפי דולר. סך ההפרשה לירידת הערך נזקפה לסעיף הוצאות אחרות.

כמו כן, בהתאם למדיניות החשבונאית של החברה, כאשר הפסד מירידת ערך שהוכר בתקופות קודמות מתבטל, הערך בספרים של הנכס (או של היחידה מניבה-מזומנים) מוגדל בחזרה לאומדן סכום בר-השבה מעודכן, אך לא יותר מערכו בספרים של הנכס (או של היחידה מניבה-מזומנים) שהיה קיים אילו לא הוכר בגינו בתקופות קודמות הפסד מירידת ערך. ביטול הפרשות לירידות הערך נזקף לסעיף הכנסות אחרות. בהתאם להערכת השווי ליום 30 בספטמבר 2023 ביחס לשני מטוסי האיירבוס 220-100 אשר מוחכרים לחברת Delta, ביטלה החברה בדוחות הכספיים ליום 30 בספטמבר 2023 חלק מתוך ירידות הערך אשר נרשמו במסגרת הערכות שווי קודמות בגין מטוס זה, כדלקמן:

גובה הפרשה לירידת ערך ליום 30 בספטמבר 2023	גובה הפרשה לירידת ערך ליום 30 בספטמבר (*) 2023	סכום בר- השבה	שוי בספרים לפני בחינת ירידת ערך	מספר המטוסים	סוג המטוסים	חברה
4,061	(4,375)	67,820	63,759	2	A220-100	Delta

(*) לפני ביטול הפרשה לירידת ערך ליום 30 בספטמבר 2023.

(4) ליום 31 בדצמבר 2023, לא נמצאו סימנים לירידת ערך בצי המטוסים של הקבוצה.

ז. מטוסים המשועבדים כבטוחה

להבטחת התחייבויות הקבוצה לגופים מממנים, שעבדה הקבוצה בשעבודים קבועים ובשעבודים ראשוניים בדרגה ללא הגבלה נכסים הכוללים, בין היתר, מטוסים, זכויות במטוסים, מנועים ודמי הכירה שיגיעו מחוכרים.

ליום 31 בדצמבר	
2022	2023
אלפי דולר	אלפי דולר
73,583	57,735
115,115	98,078
3,000	260
27,189	4,927
27,444	39,813

נכסים משועבדים
יתרת ההלוואות אשר מובטחות בשעבוד של מטוסים נשוא ההלוואות
העלות המופחתת של אותם המטוסים
פקדונות

נכסים לא משועבדים
עלות מופחתת של מטוסים שאינם משועבדים
נכסים נוספים (בעיקר מזומנים ופקדונות) שאינם משועבדים

גלובל כנפיים ליסינג בע"מ
ביאורים לדוחות הכספיים

ביאור 10 - הלוואות לזמן ארוך מתאגידים בנקאיים

א. הרכב ותנועה

סה"כ אלפי דולר	הלוואות בריבית קבועה ** אלפי דולר	הלוואות בריבית משתנה * אלפי דולר
4,968	2,553	2,415
67,692	41,940	25,752
<u>72,660</u>	<u>44,493</u>	<u>28,167</u>
15,000	15,000	-
(369)	(369)	-
(26,112)	-	(26,112)
(4,737)	(2,624)	(2,113)
130	72	58
<u>56,572</u>	<u>56,572</u>	-
4,136	4,136	-
<u>52,436</u>	<u>52,436</u>	-

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2023:
ליום 1 בינואר 2023:

חלויות שוטפות
הלוואות זמן ארוך
סה"כ הלוואות

תנועות במהלך שנת 2023:

נטילת הלוואה לזמן ארוך (ראו ביאור 10 ב(6) להלן)
עלויות גיוס הלוואות
פירעון מוקדם של הלוואות (ראו ביאור 10 ב(3) להלן)
פירעונות שוטפים
הפחתת הוצאות גיוס הלוואות

סה"כ הלוואות ליום 31 בדצמבר 2023

מזה: חלויות שוטפות

סה"כ הלוואות לזמן ארוך

* שיעור הריבית בהלוואות בריבית משתנה עמדו על מרווח בשיעור כ-3.55% בתוספת ליבור/SOFR חודשי.
** שיעור הריבית המשוקלל בהלוואות בריבית קבועה ליום 31 בדצמבר 2023 הינו כ-6.39% לשנה.

סה"כ אלפי דולר	הלוואות בריבית קבועה אלפי דולר	הלוואות בריבית משתנה אלפי דולר
13,393	-	13,393
80,589	-	80,589
<u>93,982</u>	-	<u>93,982</u>
-	45,140	(45,140)
(8,917)	-	(8,917)
(12,482)	(664)	(11,818)
77	17	60
<u>72,660</u>	<u>44,493</u>	<u>28,167</u>
4,968	2,553	2,415
<u>67,692</u>	<u>41,940</u>	<u>25,752</u>

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2022:
ליום 1 בינואר 2022:

חלויות שוטפות
הלוואות זמן ארוך
סה"כ הלוואות

תנועות במהלך שנת 2022:

הלוואות לגביהן נערך קיבוע מרכיב ריבית משתנה - ראו
ביאור 10 ב(2) להלן
פירעון מוקדם של הלוואות (ראו ביאורים 10 ב(4) ו-(5)
להלן)
פירעונות שוטפים
הפחתת הוצאות גיוס הלוואות

סה"כ הלוואות ליום 31 בדצמבר 2022

מזה: חלויות שוטפות

סה"כ הלוואות לזמן ארוך

ב. מידע נוסף

(1) למועד הדוח על המצב הכספי כלל תיק האשראי של הקבוצה הינו בריבית קבועה כאשר הלוואות הבנקאיות הינן הלוואות ללא זכות חזרה לחברה (Non-Recourse).

גלובל כנפיים ליסינג בע"מ ביאורים לדוחות הכספיים

ביאור 10 - הלוואות לזמן ארוך מתאימים בנקאיים (המשך)

ב. מידע נוסף (המשך)

- (2) בכל הנוגע למימון רכישת שני מטוסי איירבוס 100-220 אשר נרכשו בחודשים ספטמבר ואוקטובר 2021 יחד עם הסכמי החכירה לחברת Delta Air Lines, במועד ביצוע הרכישה החברה התקשרה בהסכם עם בנק זר שהעמיד מימון מסוג Non-recourse בהיקף כולל של כ-49 מיליון דולר המחולק לשתי הלוואות שוות בגין כל אחד מהמטוסים. יתרת העסקה מומנה מאמצעיה העצמאיים של החברה. ההלוואות נקובות בדולרים ונשאו ריבית משתנה (על בסיס LIBOR לחודש בתוספת מרווח בטווח 2%-3%). פירעון כל אחת מההלוואות (קרן) יבוצע בתשלומים חודשיים (לא שווים) עד לתום תקופת החכירה של המטוס הרלוונטי. עמלת פירעון מוקדם תחול ביחס לפירעונות מוקדמים, במידה ויהיו, במשך 36 החודשים הראשונים ממועד העמדת המימון הרלוונטי. דמי החכירה המתקבלים ישמשו לפירעון קרן וריבית של ההלוואות וכן להחזרים על חשבון ההשקעה העצמית במטוסים ולתזרים השוטף של הקבוצה. המטוסים, הסכמי החכירה, זכויות המחכירה בביטוח וזכויות החברה בהסכמי הנאמנות עם המחכירה שועבדו לבנק המממן. הסכמי הלוואות אינם כוללים התחייבות לעמידה באמות מידה פיננסיות כלשהן.
- בחודש ספטמבר 2022, בשים לב לעליה בשיעורי הריבית בשוק ובשים לב לטריגר הקבוע בהלוואה לקיבוע מרכיב ריבית ה-LIBOR עם הגיע בסיס ה-LIBOR לחודש לרף מסוים, הגיעו החברה והבנק להסכמות כי החל מהמועד האמור, יקובע חלק הריבית המשתנה (כאמור לעיל שיעור ריבית ה-LIBOR לחודש) בשיעור שנתי קבוע של 3.688%. לעניין תוספת המרווח לא חל כל שינוי. בהקשר זה יצוין כי ביתר תנאי הלוואות לא חל כל שינוי, לרבות לעניין עמלת פירעון מוקדם (לחברה אפשרות לפירעון מוקדם ללא קנס לאחר שלוש שנים ממועד העמדת המימון), כאשר החברה לא נדרשת בתשלום עלויות שבירת קיבוע ההלוואה (swap break costs) במקרה של בחירה בפירעון מוקדם כאמור.
- (3) לעניין הסכם מחודש נובמבר 2017 לנטילת מימון מבנק ישראלי (להלן בס"ק זה "הבנק") לצורך רכישת שני מטוסי איירבוס 200-320 אשר הוחכרו לחברת התעופה Vistara, סך של 3 מיליון דולר נפרע בפירעון מוקדם בחודש פברואר 2023, כאשר בחודש נובמבר 2023, עם השלמת מכירת שני מטוסי איירבוס 200-320 כמפורט בביאור 9ג(1) לעיל, יתרת ההלוואות לאותו מועד, בסך (קרן) של כ-23 מיליון דולר, נפרעו בפירעון מוקדם מלא.
- (4) לעניין הלוואה שמימנה את רכישת מטוס איירבוס 200-330 שבבעלות החברה (ואשר הועמדה במקור בחודש מרץ 2016), בחודש דצמבר 2022 ביצעה החברה פירעון מוקדם מלא של יתרת ההלוואה האמורה (אשר מועד פירעונה המקורי היה בחציון הראשון לשנת 2024), בסך (קרן) של כ-7.5 מיליון דולר.
- (5) לעניין הלוואה שמימנה את מטוס איירבוס 100-319, בחודש יוני 2022, אגב מכירת המטוס יחד עם הסכם החכרתו, ביצעה החברה פירעון מלא של יתרת ההלוואה בסך כ-1.4 מיליון דולר.
- (6) ביום 20 בדצמבר 2023, התקשרה החברה בהסכם הלוואה עם בנק זר לצורך קבלת הלוואה בגין מטוס איירבוס 200-330 שבבעלות החברה אשר מוחכר ל-Iberia, בהיקף של 15 מיליון דולר, בתנאים כמפורט להלן (להלן בביאור זה - "הסכם הלוואה" ו"ההלוואה", בהתאמה):
- א. ההלוואה הינה מסוג Non-Recourse וכאמור לעיל בהיקף של 15 מיליון דולר.
- ב. 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 (מתוך האמור, תשלום upfront fee של כ-1% מהקרן בוצע במועד העמדת הלוואה); 6 מיליון דולר ייפרעו כהלוואות בלון אשר החברה תידרש בפירעונם עד כ-90 ימי עסקים לאחר תום תקופת החכירה של המטוס. היות ול-Iberia אופציה להאריך את חכירת המטוס עד לרבעון הראשון לשנת 2030 (ראו בביאור 9ג(2) לעיל), הוסכם בין החברה לבנק כי ככל ו-Iberia תממש את תקופת האופציה הנ"ל, ינהלו החברה והבנק מו"מ בתום לב לפריסת תשלום יתרת הבלון האמורה בהתאם לתקופת האופציה.
- ג. ההלוואה נקובה בדולר ארה"ב ונושאת ריבית שנתית קבועה שהינה בטווח של 6.5%-7.5%.

גלובל כנפיים ליסינג בע"מ ביאורים לדוחות הכספיים

ביאור 10 - הלוואות לזמן ארוך מתאגידים בנקאיים (המשך)

ב. מידע נוסף (המשך)

ד. לחברה תהא זכות לפירעון מוקדם מלא או חלקי (כפוף לסכום מינימאלי) של יתרת ההלוואה כאשר עמלת פירעון מוקדם (prepayment fee) תחול רק ביחס לפירעונות מוקדמים, במידה ויהיו, במשך 24 החודשים הראשונים ממועד העמדת ההלוואה. כמו כן, במועד פירעון מוקדם, ככל יבוצע (בכל עת), תידרש החברה בתשלום (ככל ורלוונטי) של קנס בגין סיום ההלוואה, כתלות בשיעור הריבית בשוק באותו מועד (breakage costs).

ה. דמי החכירה המתקבלים ישמשו לפירעון קרן וריבית של ההלוואה וכן לתזרים השוטף של החברה.

ו. להבטחת פירעון ההלוואה שועבדו לבנק הזר המטוס, זכויות ההנאה של החברה בנאמנות הארית שהינה הבעלים של המטוס, הסכם החכירה וזכויות החברה מכוחו (כן שועבד פיקדון בסך 260 אלף דולר שהעמידה Iberia מכוח הסכם החכירה עמה), זכויות המחכירה (החברה מחזיקה בזכויות במטוס באמצעות נאמנות שהינה המחכירה) בביטוח החוכרת וזכויות החברה בהסכם עם יצרן המנועים כאמור בביאור 9(2)ד לעיל.

ז. הסכם ההלוואה אינו כולל התחייבות לעמידה באמות מידה פיננסיות כלשהן אך החברה והמחכירה תהיינה מחויבות לעמידה בהוראות שונות ומקובלות בקשר עם ניהולה השוטף של עסקת החכירה והסכם ההלוואה כולל שורה של אירועים המהווים הפרה ועילה להעמדה לפירעון מיידי, כמקובל בעסקאות מסוג זה.

ביום 21 בדצמבר 2023 הושלם הסכם ההלוואה והמימון הועמד לחברה.

(7) לפירוט סכומי ומועדי הפרעון הנתרים של הקבוצה בגין הלוואות מתאגידים בנקאיים ראו ביאור 17(1).

(8) לעניין שעבודים ובטחונות, ראו ביאור 9 לעיל.

ג. מגבלות ואמות מידה פיננסיות (covenants) של הלוואות

לחברה הייתה מחויבות כלפי הבנק בארץ אשר מימן את רכישת שני מטוסי האיירבוס 200-320 לעמידה ביחס יתרת הלוואות לביטחונות הנדרשים ובעמידה באמות מידה פיננסיות (covenants) מסוימות כלפי בנק זה. כאמור בביאור 10(3) לעיל, בחודש נובמבר 2023 פרעה החברה בפירעון מוקדם את יתרת ההלוואות. בכל הנוגע להלוואות הקיימות, שהינן מבנקים זרים, אלו לא כוללות מחויבות לעמידה באמות מידה פיננסיות (covenants), כאשר נכון למועד הדוח ופרסומו החברה עומדת בכל ההסכמות והתניות אחרות כלפי הבנקים הזרים ולא התקיימו תנאים המקימים עילה להעמדת ההלוואות לפירעון מיידי.

גלובל כנפיים ליסינג בע"מ
ביאורים לדוחות הכספיים

ביאור 11 - אגרות חוב

א. ההרכב

ליום 31 בדצמבר		ריבית מידע אפקטיבית נוסף	ריבית אפקטיבית %	תנאי פרעון	ריבית נקובה %	בסיס הצמדה	יתרת ערך נקוב ליום 31 בדצמבר 2023		תעודת התחייבות
2022	2023						ש"ח	ש"ח	
25,889	20,997	ב, ג, ד	5.22%	פרעון קרן ב-17 תשלומים חצי שנתיים עוקבים ורצופים, אשר ישולמו כדלקמן: 16 תשלומים בשיעור 4% מהקרן כל אחד, יפרעו ביום 31 במאי ו-30 בנובמבר של כל אחת מהשנים 2016 עד 2023 (כולל) ותשלום 1 בשיעור של 36% מהקרן יפרע ביום 31 במאי 2024. הריבית על אגרות החוב משולמת כל חצי שנה החל מיום 31 במאי 2016.	5.5%	צמוד לדולר	81,321,314	סדרה ב'	
15,081	12,636	ב, ג, ד	6.69%	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.	5.05%	שקלי	45,832,560	סדרה ג'	
40,970	33,633			בניכוי - חלויות שוטפות*					
(6,764)	(22,992)								
(571)	(412)			בניכוי ניכיון					
33,635	10,229								

* לפני תוספת יתרת ניכיון לזמן קצר נטו, אשר יתרתה ליום 31 בדצמבר 2023 ו-2022 הינה 156 אלפי דולר ו-143 אלפי דולר, בהתאמה.

ב. מידע נוסף

(1) אגרות חוב - סדרה ב'

ביום 25 בנובמבר 2015 השלימה החברה הנפקת אגרות חוב (סדרה ב') לציבור על פי דוח הצעת מדף שפרסמה החברה ביום 25 בנובמבר 2015 בהתאם לתשקיף. על פי דוח הצעת המדף הנפיקה החברה לציבור 119,262 אלפי ש"ח (30,793 אלפי דולר) ע.ג. אגרות חוב בנות 1 ש"ח ע.ג. כל אחת. אגרות החוב רשומות למסחר בבורסה.

ביום 11 בדצמבר 2017 הנפיקה החברה 140,100 אלפי ש"ח ע.ג. אגרות חוב נוספות בדרך של הרחבת סדרת אגרות החוב הקיימת של החברה (להלן בסעיף זה - "ההרחבה"). מחיר היחידה (1,000 ש"ח ע.ג.) שנקבע במכרז לציבור היה 945 ש"ח. תמורת ההנפקה (ברוטו, לפני ניכוי הוצאות הנפקה) הסתכמה לסך של 132,395 אלפי ש"ח (37,623 אלפי דולר). אגרות החוב הונפקו במחיר הגבוה בכ-4% מן הערך המתואם (פארי), קרי ללא ניכיון.

אגרות החוב, צמודות (קרן וריבית) לשער הדולר למועד ההנפקה אשר הינו 3.873. אגרות החוב (סדרה ב') אינן מובטחות בבטוחות כלשהן או בכל אופן אחר.

גלובל כנפיים ליסינג בע"מ ביאורים לדוחות הכספיים

ביאור 11 - אגרות חוב (המשך)

ב. מידע נוסף (המשך)

החברה רשאית להעמיד את אגרות החוב לפדיון מוקדם, מלא או חלקי, בהודעה מוקדמת שמועדיה נקובים בשטר הנאמנות, לפי הגבוה מבין (1) שווי שוק של יתרת אגרות החוב שבמחזור, אשר ייקבע על-פי מחיר הנעילה הממוצע של אגרות החוב בשלושים (30) ימי המסחר שקדמו למועד קבלת החלטת הדירקטוריון בדבר ביצוע הפדיון המוקדם; (2) הערך ההתחייבתי של אגרות החוב העומדות לפדיון מוקדם שבמחזור, דהיינו קרן בתוספת ריבית והפרשי הצמדה (ככל שישנם), עד למועד הפדיון המוקדם בפועל; (3) יתרת תזרים המזומנים של אגרות העומדות לפדיון מוקדם (קרן בתוספת ריבית) כשהיא מהוונת לפי תשואת האג"ח הממשלתי בתוספת ריבית בשיעור של 1.5%.

ביום 30 בנובמבר 2022, אישר דירקטוריון החברה, תוכנית לרכישה עצמית של אגרות חוב (סדרה ב') של החברה בהיקף כספי של עד 17.5 מיליון ש"ח (כ-5 מיליון דולר לפי שער החליפין למועד אישור התוכנית), ליישום החל מיום 4 בדצמבר 2022 ועד ליום 15 בינואר 2023 (בכפוף להגבלות נוספות כפי שקבע דירקטוריון החברה). ביום 15 בינואר 2023, הושלמה התוכנית כאמור. מכוח התוכנית נרכשו כ-16,946 אלפי ש"ח ע.ג. אגרות חוב (סדרה ב') (מתוכם כ-16,071 אלפי ש"ח ע.ג. נרכשו עד ליום 31 בדצמבר 2022), בתמורה כוללת של כ-14.8 מיליון ש"ח (כ-4.3 מיליון דולר), סך הרווח כתוצאה מתוכנית הרכישה העצמית מסתכם בכ-95 אלפי דולר.

(2) אגרות חוב - סדרה ג'

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

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

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

בכל הנוגע לריבית שנושאות אגרות החוב (סדרה ג') שהנפיקה החברה (נכון למועד ההנפקה 4.8%), ולאור ירידת סך ההון העצמי של החברה מתחת ל-55 מיליון דולר החל מהדוחות הכספיים ליום 31 במרץ 2022 אשר פורסמו ביום 29 במאי 2022 (כ-54.2 מיליון דולר כאמור בדוחות הכספיים ליום 31 במרץ 2022) ("החריגה"), החל מיום 29 במאי 2022 עלה שיעור הריבית השנתית שהחברה תשלם בגין הקרן הבלתי מסולקת של אגרות החוב (סדרה ג') בשיעור של 0.25%, בגין התקופה שתחילתה ביום 29 במאי 2022 ועד לפירעון מלא של יתרת הקרן הבלתי מסולקת של אגרות החוב (סדרה ג') או עד למועד פרסום דוחות כספיים של החברה (רבעוניים או שנתיים) לפיהם תחדל להתקיים החריגה, לפי המוקדם. בהתאם, החל מיום 29 במאי 2022 שיעור הריבית השנתית בפועל שתישא יתרת קרן אגרות החוב (סדרה ג') הינו 5.05%.

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

גלובל כנפיים ליסינג בע"מ
ביאורים לדוחות הכספיים

ביאור 11 - אגרות חוב (המשך)

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

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

אמת המידה הפיננסית	הערה	היחס הדרש	היחס בפועל
			ליום 31 בדצמבר 2023
יחס הון עצמי לסך נכסים	(1)	לא יפחת מ-15%	34.6%
הון עצמי מינימאלי	(2)	לא יפחת מ-48 מיליון דולר	49.7 מיליון דולר
מזומנים בקופה	(3)	לא יפחת מ-10 מיליון דולר	35.8 מיליון דולר

(1) סדרה ב': לא יפחת משיעור של 15% למשך תקופה של שני רבעונים קלנדרים עוקבים ורצופים (כאשר ירידה משיעור של 16% תזכה בפיצוי של 0.5% תוספת לשיעור הריבית).

סדרה ג': לא יפחת משיעור של 15% למשך תקופה של שני רבעונים קלנדרים עוקבים ורצופים (כאשר ירידה משיעור של 18% תזכה בפיצוי של 0.25% תוספת לשיעור הריבית).

(2) סדרה ב': לא יפחת מ-45 מיליון דולר.
סדרה ג': לא יפחת מ-48 מיליון דולר במשך שני רבעונים קלנדרים עוקבים ורצופים (כאשר ירידה מהון עצמי של 55 מיליון דולר תזכה בפיצוי של 0.25% תוספת לשיעור הריבית - לעניין זה ראו סעיף 11ב(2) לעיל).

(3) לחברה מחויבות לשמור בקופתה מזומנים, לרבות פיקדונות בבנקים והשקעות לזמן קצר (כהגדרת מונח זה בשטר הנאמנות) בסך שלא יפחת מ-10 מיליון דולר.

דרישה

מגבלה

החברה תהא רשאית לחלק דיבידנד ובלבד שהונה העצמי לאחר ביצוע החלוקה לא יפחת מ-50 מיליון דולר (סדרה ב') ו-60 מיליון דולר (סדרה ג'). כמו כן, בהוראות שטר הנאמנות לסדרה ג' נקבע כי החברה לא תבצע חלוקה אם לאחר ביצוע החלוקה יחס הון עצמי לסך נכסים יירד משיעור של 20%.

חלוקת דיבידנד (סדרות ב' ו-ג')

מול כל סדרת אגרות חוב אחרת שהנפיקה החברה, או חוב של החברה כלפי מוסד פיננסי (במקרה של סדרה ב') או כלפי נושה של החברה (במקרה של סדרה ג') (בשני המקרים (למעט חוב שהינו Non Recourse) בהיקף העולה על 15 מיליון דולר.

Cross Default עם חוב אחר של החברה (סדרות ב' ו-ג')

לא להעמיד לכנפיים הלוואות נוספות מעבר להלוואה בגובה של 12 מיליון דולר אשר הייתה קיימת ליום חתימת שטר הנאמנות. יצוין כי הלוואה זו נפרעה במלואה בפירעון מוקדם בחודש יוני 2017.

עסקאות חריגות עם בעל שליטה (סדרה ב')

דמי הניהול שמשלמת החברה לכנפיים לא יעלו על הסכומים הנקובים בהסכם הניהול הקיים במועד חתימת שטר הנאמנות, כפי שיוארך מעת לעת, לפי שיקול דעתה הבלעדי של החברה. לא לבצע מכירה או רכישה של נכסים בין החברה לכנפיים אלא אם הם נעשות בתנאי שוק.

לא לשעבד בשעבוד שוטף (שעבוד צף) את כלל נכסיה וזכויותיה ללא אישור מחזיקי אגרות החוב.

שעבוד שלילי (סדרות ב' ו-ג')

סדרה ב' - 0.25% בגין ירידה בנוטצ' אחד מדירוג (ilA-) ובסה"כ עד 1% בגין ירידה בארבעה נוטצ'ים.
סדרה ג' - 0.3% בגין כל ירידה בשני הנוטצ'ים הראשונים מהדירוג במקור (ilBBB+), 0.2% בגין כל ירידה נוספת ובסה"כ עד 1% ירידה בארבעה נוטצ'ים.

תוספת לריבית השנתית בגין ירידה בדירוג אגרות החוב

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

גלובל כנפיים ליסינג בע"מ
ביאורים לדוחות הכספיים

ביאור 11 - אגרות חוב (המשך)

ד. דירוג

ביום 28 בספטמבר 2023, פרסמה מעלות S&P דוח דירוג עדכני של החברה ואגרות החוב שהנפיקה לפיו אושרר דירוג החברה ב- ilBBB עם תחזית דירוג יציבה וכן אושרר דירוג אגרות החוב (סדרות ב' ו-ג') שהנפיקה החברה ב- ilBBB(+).

ביאור 12 - זכאים ויתרות זכות

ליום 31 בדצמבר	
2022	2023
אלפי דולר	אלפי דולר
211	202
405	405
3,187	815
1,473	987
1,000	-
3	324
6,279	2,733

ספקים בארץ ובחו"ל
הכנסות מראש
הוצאות לשלם
הפקדות של חוכרי מטוסים לחלויות שוטפות
מקדמות על חשבון מימוש מטוסים
אחרים

ביאור 13 - הפקדות של חוכרי מטוסים

א. הרכב

ליום 31 בדצמבר	
2022	2023
אלפי דולר	אלפי דולר
1,818	2,138
885	645
(1,473)	(987)
1,230	1,796

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

ב. תנועה

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
2021	2022	2023
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
1,841	1,536	1,230
580	618	3,015
550	500	1,662
-	-	(304)
-	(2,320)	(900)
-	-	(3,393)
(1,435)	896	486
1,536	1,230	1,796

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

(*) הפקדות אלו שולמו ומשולמות לחברה באופן שוטף בגין שימוש שבוצע במטוס הרלוונטי וניצולו בפועל. לאחר ביצוע עבודות שיפוץ ברכיב רלוונטי במטוס, משוחרר סכום שנצבר אצל החברה בגין אותו רכיב רלוונטי, בגובה עלות השיפוץ של רכיב זה ולא יותר מהסכום שנצבר בגין הרכיב הספציפי, הכל בהתאם להוראות ההסכם הרלוונטי. בתקופת הדוח שולמו הפקדות כאמור מכוח ההסכם להחכרת גוף מטוס האיירבוס 300-330 ומהחכרת שני מטוסים מסוג איירבוס 200-320 (אשר הוסבו לרוכש במסגרת השלמת עסקת המכירה כאמור בביאור 9ג(1) לעיל).

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

גלובל כנפיים ליסינג בע"מ
ביאורים לדוחות הכספיים

ביאור 14 - מסים על הכנסה

א. מסים נדחים

יתרה ליום 31 בדצמבר 2023 אלפי דולר	הוכר ישירות ברווח והפסד אלפי דולר	יתרה ליום 1 בינואר 2023 אלפי דולר	
(13,531)	(2,052)	(11,479)	הפרשי עיתוי: רכוש קבוע ונדל"ן להשקעה מכשירים פיננסיים נגזרים הפסדים והטבות מס שלא נוצלו: הפסדים לצרכי מס
(54)	(63)	9	
13,585 (*)	3,273	10,312	
-	1,158	(1,158)	סה"כ

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

יתרה ליום 31 בדצמבר 2022 אלפי דולר	הוכר ישירות ברווח והפסד אלפי דולר	יתרה ליום 1 בינואר 2022 אלפי דולר	
(11,479)	12,771	(24,250)	הפרשי עיתוי: רכוש קבוע ונדל"ן להשקעה מכשירים פיננסיים נגזרים הפסדים והטבות מס שלא נוצלו: הפסדים לצרכי מס
9	74	(65)	
10,312	(11,479)	21,791	
(1,158)	1,366	(2,524)	סה"כ

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

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר			
2021	2022	2023	
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	
(6,515)	(1,366)	1,158	תנועה במסים נדחים מסים שוטפים
*157	-	-	
(6,358)	(1,366)	1,158	

* בגין חבות מס על הכנסה חריגה משנת 2016 אגב הסכם פשרה עם מס הכנסה לשנים 2016-2018 שנחתם בסוף שנת 2021. לפרטים נוספים ראו סעיף ו' להלן.

גלובל כנפיים ליסינג בע"מ
ביאורים לדוחות הכספיים

ביאור 14 - מסים על הכנסה (המשך)

ג. התאמת הוצאות (הכנסות) מסים לרווח

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר			
2021	2022	2023	
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	
976	(5,963)	(31,153)	רווח (הפסד) לפני מסים על הכנסה לפי דוח רווח והפסד (*)
23%	23%	23%	שיעור מס סטטוטורי
224	(1,371)	(7,165)	הוצאות (הטבת) מס לפי שיעור מס סטטוטורי תוספת (חסכון) במס בגין:
(962)	-	240	הפסדים מועברים משנים קודמות שבוטלו (הוכרו) השנה
(420)	(4)	528	הפרש בשיעור המס החל על חברות מאוחדות הממוקמות בתחומי שיפוט אחרים
-	9	39	הוצאות מס שנים קודמות
(1,382)	5	807	
(1,158)	(1,366)	(6,358)	סה"כ הטבת מס שהוצגה בדוח רווח והפסד

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

ד. ליום 31 בדצמבר 2023 לחברה הפסדים לצרכי מס הכנסה בסך של כ-59 מיליון דולר (ליום 31 בדצמבר 2022 לחברה ולחברות המאוחדות שלה הפסדים לצרכי מס הכנסה בסך של כ-49 מיליון דולר, מתוכם כ-20 מיליון דולר מיוחסים לחברה).

ליום 31 בדצמבר 2023 ו-2022, לחברה הכלולה TUS הפסדים לצרכי מס הכנסה של כ-35 מיליון אירו ושל כ-42 מיליון אירו בהתאמה.

ה. חוקי המס החלים על הקבוצה

(1) מדידת התוצאות לצרכי מס

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

על פי תקנות מס הכנסה-פחת 1941, זכאית החברה לפחת בגין מטוסים שבבעלותה, בשיעור שנתי של 30% מהעלות. החברות המאוחדות Aircraft Wings ו-Perth, אשר נישומות למס במדינת התאגדותן זכאיות לפחת בגין המטוסים שבבעלותן בשיעורים שנתיים שונים.

(2) שיעורי המס

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

החברות המאוחדות Aircraft Wings ו-Perth, אשר נישומות למס במדינת התאגדותן, אירלנד ואנגליה, חייבות במס חברות בשיעור רגיל בשיעורים של 25% ו-19%, בהתאמה. לפרטים נוספים ראו ביאורים ב' ו-ג' לעיל. החברה הכלולה TUS אשר נישומה למס בקפריסין, חייבת במס חברות בשיעור רגיל 12.5%.

ו. שומות סופיות

בחודש דצמבר 2021, ולאחר ביקורת שומות מס הכנסה, חתמה החברה על הסכם פשרה עם מס הכנסה לשנים 2016-2018, אשר בהתאם לו תתווסף לחברה הכנסה חריגה בסך 1,925,000 ש"ח בשנת 2016, כאשר המס בגינה הוא 481,250 ש"ח. ממש זה קוזזו מקדמות בשל הוצאות עודפות. לאור האמור, דוחות המס של החברה עד וכולל שנת 2018 נחשבים סופיים.

גלובל כנפיים ליסינג בע"מ
ביאורים לדוחות הכספיים

ביאור 15 - התקשרויות

א. התקשרויות עם לקוחות מהותיים של הקבוצה

שיעור הכנסות מסך הכנסות הקבוצה לשנת		עלות מופחתת בספרים ליום 31 בדצמבר 2023 (במיליוני דולרים)	שנת ייצור	דגם המטוס	החוכר
2022	2023				
כ-50%	כ-58%	כ-67.2	2018	A220-100 x 2	(1) Delta Air Lines
כ-31%	כ-26%	-	2015, 2016	A320-200 x 2	(2) Avion Express Malta
כ-10%	כ-11%	כ-4.9	2000	A330-300	Sunclass Airlines (3)
-	ראו הערה	כ-30.8	2012	A330-200	(4) Iberia

- (1) בחודשים ספטמבר ואוקטובר 2021 השלימה החברה את רכישתם ומימונם של שני מטוסי איירבוס 220-100 משנת ייצור 2018, יחד עם הסכמי החכירה שלהם כאשר תקופת החכירה של המטוסים הינה כ-14 שנים ויותר התקבולים מדמי החכירה, למועד הרכישה, מסתכמים לסך של כ-80 מיליון דולר. דמי החכירה הינם קבועים והם משולמים מידי חודש מראש. הסכמי החכירה אינם כוללים פיקדון מצד החוכרת, כאשר בהתאם להסכמי החכירה בתום תקופת החכירה של כל אחד מהמטוסים, תערך התחשבות בין הצדדים על-פי מצב כל אחד מהמטוסים, כאשר על החוכרת להשיב את המטוסים בתנאי החזר מינימליים מוגדרים, אשר בתוספת פיצוי שישולם לחברה בגין כל אחד מהמטוסים בהתאם להתחשבות שלעיל, צפויים להוות יחד, ביחס לכל אחד מהמטוסים, מטוס בשווי חיים מלא (Full Life).
- (2) הסכמי ההחכרה הקודמים של מטוסים אלו (טרם הסכם החכרת המטוסים לחברת Avion Express Malta) מול חברת Vistara הסתיימו בחודש פברואר 2022 וספטמבר 2022. החברה התקשרה בהסכם להחכרת מטוסים אלו לחברת Avion Express Malta, בתחילת שנת 2023. בחודש נובמבר 2023 הושלמה עסקת המכירה של מטוסים אלו לצד שלישי שאינו קשור לחברה. לפירוט ראו ביאור 9ג(1) לעיל.
- (3) המטוס מוחכר בחכירה משותפת לחברת התעופה הסקנדינבית Sunclass Airlines (להלן בביאור זה - "החוכרת"), כאשר החברה הינה בעלת הזכויות בגוף המטוס ואילו השותף הינו בעל הזכויות במנועי המטוס, וזאת בהתאם להסכם חכירה מיום 30 באוקטובר 2019, כפי שתוקן בחודש יולי 2020. 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 של השותף בעסקה). לפרטים נוספים אודות הסכם זה ראו ביאור 9ג(3) לעיל.
- (4) לפרטים אודות התקשרות זו ראו ביאור 9ג(2)ד לעיל. היות והמטוס נמסר רק לקראת סוף חודש אוקטובר 2023, כאשר מנגנון תשלום דמי החכירה עד לתום שנת 2023 היה מבוסס שימוש בכפוף למינימום מסוים, היקף ההכנסות מהחוכרת בשנת 2023 היה זניח. עם זאת, חוכרת זו צפויה להוות לקוח מהותי מאוד של החברה בשנת 2024.

ב. תקבולי דמי חכירה צפויים

עסקאות ההחכרה כרוכות בסיכון אשראי (סיכון המתייחס לסיכון שהצד איתו התקשרה הקבוצה לא יעמוד בהתחייבויותיו החוזיות ויגרם להפסד פיננסי לקבוצה). להקטנת הסיכון עורכת הקבוצה בדיקות אודות יציבותו הכלכלית של החוכר טרם כניסה להסכם חכירה ועוקבת אחר מצבו לאורך כל תקופת ההחכרה. בנוסף גובה הקבוצה דמי חכירה חודשיים מראש. כמו כן, בחלק מהסכמי ההחכרה ניתנות לקבוצה בטוחות לתשלום דמי החכירה (פקדון כספי או מכתבי אשראי) ובחלק מהסכמי החכירה, נדרש החוכר להפקיד בידי הקבוצה כספים שימשו כרזרבות לשיפוץ המטוס. כספי הרזרבות, עשויים לשמש אף הם כבטוחה. בשנת 2023, הכנסות הקבוצה מהחכרת מטוסים נבעו מעסקאות עם ארבעה חוכרים. הקבוצה בוחנת באופן שוטף את עמידת הלקוחות בהתחייבויותיהם.

על פי הסכמי ההחכרה, זכאית הקבוצה, במקרה של הפרת תנאים יסודיים, לרבות פיגור בתשלומי דמי החכירה, לדרוש את החזרת המטוסים המוחכרים. לפיכך, במקרה בו מחליטה החברה על החזרת מטוס מוחכר בגין אי תשלום מצד החוכר או הפרת מהותית אחרת של הסכם ההחכרה, כמו גם במקרה בו היא עושה כן בשל פשיטת רגל של מי מבין חוכריה, לקבוצה קיים סיכון בגין אלמנטים שונים הקשורים במטוס והסכם החכרתו: החוב העלול להיווצר בגין אי תשלום מצד החוכר היוצא, הן ביחס לדמי חכירה והן ביחס למצבו התחזקתי 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 קובעים למשך כל תקופת ההחכרה בהתאם למחירי השוק אשר שררו למועד ההתקשרות המקורי).

גלובל כנפיים ליסינג בע"מ
ביאורים לדוחות הכספיים

ביאור 15 - התקשרויות (המשך)

ב. תקבולי דמי חכירה צפויים (המשך)

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

<u>אלפי דולר</u>	
10,107	שנת 2024
9,685	שנת 2025
8,952	שנת 2026
8,952	שנת 2027
45,594	שנים 2028 עד 2035
<u>83,290</u>	

ביאור 16 - הון

א. הון רשום

<u>ליום 31 בדצמבר</u>	
<u>2022</u>	<u>2023</u>
<u>באלפים</u>	<u>באלפים</u>
<u>250,000</u>	<u>250,000</u>

מניות רגילות בנות 0.001 ש"ח ערך נקוב כל אחת

ב. הון מונפק

<u>הון המניות</u>		<u>מספר המניות</u>	
<u>ליום 31 בדצמבר</u>		<u>ליום 31 בדצמבר</u>	
<u>2022</u>	<u>2023</u>	<u>2022</u>	<u>2023</u>
<u>באלפי ש"ח</u>	<u>באלפי ש"ח</u>	<u>באלפים</u>	<u>באלפים</u>
<u>162</u>	<u>162</u>	<u>162,415</u>	<u>162,415</u>

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

ג. ביום 30 בנובמבר 2022, בהמשך לאישור דירקטוריון החברה, פרסמה החברה דוח הצעת מדף להנפקת מניות, בדרך של זכויות, של 43,748,159 מניות רגילות, רשומות על שם, בנות 0.001 ש"ח ע"נ כל אחת של החברה. תוכנית הנפקת המניות זו נועדה בעיקרה לחיזוק הונה העצמי של החברה ולצורך שמירה על מרווח מספק באמת המידה הפיננסית של הון עצמי הקבועה בחלק מהסכמי המימון של החברה (בהסכם המימון הבנקאי שהיה קיים מול בנק ישראלי ובתנאי אגרות החוב שהנפיקה החברה), בשים לב לאתגרים ולמשימות העומדים בפני החברה בנקודת הזמן למועד ההנפקה והמהלכים השונים אותם היא קידמה למועד ההנפקה.

ביום 21 בדצמבר 2022 התקבלו הודעות ניצול בשיעור של כ-94.6% מסך היחידות שהוצעו, ובהתאם הונפקו 41,392,274 מניות רגילות תמורת כ- 5,706 אלפי דולר (נטו מהוצאות הנפקה).

יצוין כי כנפיים, בעלת השליטה בחברה, ניצלה את כל הזכויות שהוקצו לה ובהתאם ולאור השלמת ההנפקת הזכויות, נפרעה הלוואה בסך 2 מיליון דולר שהעמידה כנפיים לחברת TUS Airways והחברה העמידה ל-TUS Airways הלוואה בסכום האמור ליתרת התקופה המקורית, הלוואה אשר הומרה למניות ב-TUS Airways כאמור בביאור 7(4) לעיל.

גלובל כנפיים ליסינג בע"מ
ביאורים לדוחות הכספיים

ביאור 17 - מכשירים פיננסיים

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

נכסים שוטפים (התחייבויות שוטפות)	
ליום 31 בדצמבר	
2022	2023
אלפי דולר	אלפי דולר
(37)	235

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

ב. מדיניות ניהול ההון

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

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

ג. מטרות ניהול סיכונים פיננסיים

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

ד. סיכון מטבע

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

במהלך שנת 2023 שילמה החברה סך של כ-0.8 מיליון דולר עבור התחשבות בגין עסקאות ההגנה (לעניין הכנסות בגין הפרשי שער, אשר עיקרן בגין אג"ח סדרה ג', ראו ביאור 18 להלן). שווי ההוגן של עסקאות הגידור הקיימות למועד הדוח הינו נכס בסך כ-235 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
13.8	מכירת Call	אפריל 2024	3.72	3.9-4.05 עבור 9 מיליון דולר
	רכישת Put		3.68	3.45

למועד הדוח, החלשות השקל מול הדולר בשיעור של 10% היתה מביאה להוצאות של כ-0.6 מיליון דולר לעומת התחזקות השקל מול הדולר בשיעור של 10% אשר היתה מביאה לאי שינוי ברווחיות.

גלובל כנפיים ליסינג בע"מ ביאורים לדוחות הכספיים

ביאור 17 - מכשירים פיננסיים (המשך)

ד. סיכון מטבע (המשך)

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

ה. סיכון ריבית

מדיניות הקבוצה הינה כי לפחות 25% מתיק האשראי שלה יהיה בריבית קבועה, ריבית שהוחלפה ממשנתה לקבועה או שההכנסות תואמות את השינויים בריבית של ההלוואות אותן הן משרתות (כל אלו: "ריבית מוגנת"). פעולות הגידור מוערכות באופן שוטף על מנת להתאימן לתחזיות בדבר שיעור הריבית והסיכון המגודר הרצוי. למועד הדוח, החברה אינה חשופה לסיכון בגין שינוי בשיעור הריבית מכיוון שלמועד הדוח על המצב הכספי ולמועד פרסום הדוח, כלל תיק האשראי של החברה הינו בריבית קבועה.

ו. ניהול סיכון נזילות

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

(1) מכשירים פיננסיים שאינם מהווים מכשירים פיננסיים נגזרים

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

שנה ראשונה	שנה שניה	שנה שלישית	שנה רביעית	5 שנים ואילך	סה"כ	
אלפי דולר						
7,839	8,061	8,061	8,061	46,951	78,973	ליום 31 בדצמבר 2023
						הלוואות נושאות ריבית
24,183	2,507	2,407	2,306	4,773	36,176	אגרות חוב נושאות ריבית (סדרות ב' ו-ג')
						ליום 31 בדצמבר 2022
9,958	9,778	9,580	9,388	64,620	103,324	הלוואות נושאות ריבית
						אגרות חוב נושאות ריבית (סדרות ב' ו-ג')
8,858	24,453	2,584	2,481	7,296	45,672	

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

(2) ההון החוזר

לימים 31 בדצמבר 2023 ו-31 בדצמבר 2022, לקבוצה גירעון בהון חוזר בסך של כ-3.1 מיליון דולר והון חוזר חיובי בסך של כ-15.5 מיליון דולר, בהתאמה. יתרות אלו לא כוללות פקדונות בנקאיים לא שוטפים בסך 10 ו-12 מיליון דולר בהתאמה.

ככלל, מועדי הפירעון של ההלוואות חופפים את מועדי התשלום של דמי החכירה על-פי הסכמי החכירה ודמי החכירה משולמים על-ידי החוכרים מידי חודש מראש. ליום 31 בדצמבר 2023 צפויים להתקבל במהלך 12 החודשים לאחר תאריך הדוח, על פי הסכמי חכירה קיימים בקשר עם מטוסים המופעלים אצל החוכרים, דמי חכירה בסך של כ-10 מיליון דולר אשר לא נכללים ברכוש השוטף. לפירוט בדבר התקבולים הצפויים מדמי חכירה על פי הסכמים קיימים, ראו בביאור 15 לעיל.

גלובל כנפיים ליסינג בע"מ
ביאורים לדוחות הכספיים

ביאור 17 - מכשירים פיננסיים (המשך)

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

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

שווי הוגן		ערך בספרים		
ליום 31 בדצמבר		ליום 31 בדצמבר		
2022	2023	2022	2023	
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	
25,575	20,854	25,975	21,019	אגרות חוב בריבית קבועה - סדרה ב' (*)
14,327	11,791	14,280	12,046	אגרות חוב בריבית קבועה - סדרה ג' (*)

(*) אגרות החוב נסחרות בבורסה לניירות ערך בתל אביב. השווי ההוגן של אגרות החוב מייצג את מחירי השוק המצוטטים נכון ליום 31 בדצמבר 2023 (רמה 1).

ביאור 18 - פרוטים לסעיפי דוח הרווח וההפסד

א. הכנסות מהפעלה

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר			
2021	2022	2023	
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	
11,221	11,270	9,833	הכנסות מדמי חכירה
102	300	240	אחרות
11,323	11,570	10,073	

ב. הוצאות הפעלה

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר			
2021	2022	2023	
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	
5,427	4,357	4,507	הוצאות פחת
3,337	3,520	1,714	תפעול ותחזוקה של מטוסים
8,764	7,877	6,221	

ג. הוצאות הנהלה וכלליות

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר			
2021	2022	2023	
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	
1,900	1,900	1,833	דמי ניהול לחברה האם
1,211	974	979	שרותים מקצועיים
611	514	526	ביטוח ואחרות
3,722	3,388	3,338	

גלובל כנפיים ליסינג בע"מ
ביאורים לדוחות הכספיים

ביאור 18 - פרוטים לסעיפי דוח הרווח וההפסד (המשך)

ד. הכנסות (הוצאות) אחרות, נטו

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
2021	2022	2023
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
(26,146)	(17,272)	6,171
-	13,196	-
-	2,468	458
-	1,818	12
3,034	(716)	(238)
(2,600)	333	-
-	(65)	334
<u>(25,712)</u>	<u>(238)</u>	<u>6,737</u>

ביטול הפרשה לירידת ערך מטוסים (ירידת ערך מטוסים) (ביאור 9'
תקבולים בגין פיצוי בתום תקופות חכירה (ביאור 9ג(1)
פיצוי בגין תביעת חוב בקשר להסכם חכירה (ביאור 9ד(1)
רווח הון ממימוש רכוש קבוע
רווח (הפסד) מהתאמה לשווי הוגן נדל"ן להשקעה, נטו (ביאור 8)
קיטון הפרשה (הפרשה) בגין תיקון מנועים הכנסות (הוצאות) אחרות

ה. הוצאות מימון

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
2021	2022	2023
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
4,195	6,664	6,956
-	2,027	504
48	66	59
590	-	-
<u>4,833</u>	<u>8,757</u>	<u>7,519</u>

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

ו. הכנסות מימון

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
2021	2022	2023
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
191	586	858
364	-	-
-	92	2
-	2,049	384
<u>555</u>	<u>2,727</u>	<u>1,244</u>

הכנסות ריבית בגין פקדונות בנקים
הכנסות בגין עסקאות גידור שע"ח
רווח בגין רכישה עצמית אג"ח
הפרשי שער ואחרות

גלובל כנפיים ליסינג בע"מ
ביאורים לדוחות הכספיים

ביאור 19 - דיווח מגזרי

א. כללי

מגזרים תפעוליים מזוהים על בסיס הדיווחים הפנימיים, אשר נסקרים באופן סדיר על-ידי מקבל ההחלטות התפעוליות הראשי לצורך הקצאת משאבים והערכת ביצועי המגזרים התפעוליים, כלהלן:

מגזר א' - החכרת מטוסים. מגזר זה כולל את פעילות החכרת המטוסים של החברה בהתאם לדיווחיה.

מגזר ב' - TUS. מגזר זה כולל את פעילותה של TUS בהתאם לדיווחיה.

לאור ההשקעה ב-TUS, כאמור בביאור 7 לעיל, על בסיס הדיווחים הפנימיים אודות מרכיבי הקבוצה ועל בסיס המבחנים לבחינת מגזרי פעילות, החל מהדוחות ליום 31 בדצמבר 2021, נוסף על מגזר החכרת המטוסים של החברה, פעילות TUS מדווחת גם כן כמגזר פעילות (בהתאם לתוצאותיה המלאות ממועד ההשקעה ב-TUS, קרי ספטמבר 2021). סעיף ההתאמות למאוחד כולל ביטול תוצאות TUS והצגתה בהתאם לחלקה של החברה לפי שיטת השווי המאזני.

מידע בדבר נכסי והתחייבויות המגזר כולל את סך הנכסים וההתחייבויות של החזקות החברה בהתאם לעיל. סעיף התאמות למאוחד, כולל ביטול נכסיה והתחייבויותיה של TUS והצגתה לפי שיטת השווי המאזני.

כאמור בביאור 7(11) לעיל, לאחר מועד פרסום הדוחות הכספיים ליום 30 ביוני 2023, נתגלתה טעות בדוחות הכספיים של TUS. הטעות נבעה בעיקרה ממדידה והצגה לא נכונה של התחייבות בגין תחזוקה למטוסים החכורים על ידי TUS. בהתאם למדידה הקודמת בדוחותיה של TUS, רישום הוצאה בגין תחזוקת מטוסים היה אמור להתבצע במועד אירוע התחזוקה בפועל, זאת לעומת ההצגה המעודכנת לפיה, TUS תכיר בהתחייבות בגין עלויות תחזוקת המטוסים אשר יבוצעו בעתיד באופן שוטף בהתאם לניצולת השוטפת של המטוסים. להערכת החברה, לאחר בחינת מכלול השיקולים הכמותיים והאיכותיים, לא מדובר בטעות שעולה לכדי טעות מהותית. החברה תיקנה את הטעות בדוחות הכספיים בדרך של תיקון מספרי ההשוואה בדוחות כספיים אלו. סעיפים בדיווח המגזרי להלן אשר הושפעו מתיקון הטעות סומנו בביאור כ"התאמה שאינה מהותית". לפרטים נוספים ראו בביאור 7(11) לעיל.

בעקבות השלמת עסקת ההשקעה ב-TUS לאחר תאריך הדוח, החל מהדוחות הכספיים ליום 31 במרץ 2024, החברה לא תהא בעלת השפעה מהותית ב-TUS ובהתאם לא תמדוד את השקעתה ב-TUS לפי שיטת השווי המאזני אלא לפי שווי הוגן ותפסיק להציג את TUS כמגזר בר דיווח בדוחותיה. לפירוט ראו בביאור 7(9) לעיל.

ב. תוצאות המגזרים

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2023				
סה"כ	התאמות	TUS	החכרת מטוסים	
אלפי דולר				
9,833	(51,535)	51,535	9,833	הכנסות מהפעלה
240	-	-	240	הכנסות מהפעלה בין מגזריות
(6,221)	55,751	(55,751)	(6,221)	הוצאות הפעלה
3,852	4,216	(4,216)	3,852	רווח (הפסד) גולמי
-	991	(991)	-	הוצאות מכירה
(3,338)	3,561	(3,561)	(3,338)	הוצאות הנהלה וכלליות
6,737	-	-	6,737	הכנסות אחרות, נטו
7,251	8,768	(8,768)	7,251	רווח (הפסד) מפעולות רגילות
(6,275)	920	(920)	(6,275)	הוצאות מימון, נטו
(4,252)	(4,252)	-	-	חלק החברה בהפסדי חברות המטופלות לפי שיטת השווי המאזני, נטו ממס
(3,276)	5,436	(9,688)	976	רווח (הפסד) לפני מסים על הכנסה
1,158	-	-	1,158	הטבת מס
(2,118)	5,436	(9,688)	2,134	רווח (הפסד) לשנה

גלובל כנפיים ליסינג בע"מ
ביאורים לדוחות הכספיים

ביאור 19 - דיווח מגזרי (המשך)

ב. תוצאות המגזרים (המשך)

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2022			
סה"כ	התאמות	TUS	החכרת מטוסים
אלפי דולר			
11,330	(43,420)	43,420	11,330
240	-	-	240
(7,877)	*52,230	*(52,230)	(7,877)
3,693	8,810	(8,810)	3,693
-	611	(611)	-
(3,388)	3,521	(3,521)	(3,388)
(238)	-	-	(238)
67	12,942	(12,942)	67
(6,030)	2,515	(2,515)	(6,030)
(7,241)	(7,241)	-	-
(13,204)	8,216	(15,457)	(5,963)
1,366	-	-	1,366
(11,838)	8,216	(15,457)	(4,597)

הכנסות מהפעלה
 הכנסות מהפעלה בין מגזריות
 הוצאות הפעלה
רווח (הפסד) גולמי
 הוצאות מכירה
 הוצאות הנהלה וכלליות
 הוצאות אחרות, נטו
רווח (הפסד) מפעולות רגילות
 הוצאות מימון, נטו
 חלק החברה בהפסדי חברות המטופלות לפי שיטת השווי המאזני, נטו ממס
הפסד לפני מסים על הכנסה
 הטבת מס
הפסד לשנה

(*) הצגה מחדש בגין התאמה לא מהותית של מספרי השוואה, ראו ביאור 7(ה11)

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2021			
סה"כ	התאמות	TUS	החכרת מטוסים
אלפי דולר			
11,252	(2,446)	2,446	11,252
71	-	-	71
(8,764)	5,714	(5,714)	(8,764)
2,559	3,268	(3,268)	2,559
(3,722)	1,469	(1,469)	(3,722)
(25,712)	(840)	840	(25,712)
(26,875)	3,897	(3,897)	(26,875)
(4,278)	(177)	177	(4,278)
(1,784)	(1,784)	-	-
(32,937)	1,936	(3,720)	(31,153)
6,358	(143)	143	6,358
(26,579)	1,793	(3,577)	(24,795)

הכנסות מהפעלה
 הכנסות מהפעלה בין מגזריות
 הוצאות הפעלה
רווח גולמי
 הוצאות הנהלה וכלליות
 הכנסות (הוצאות) אחרות, נטו
הפסד מפעולות רגילות
 הכנסות (הוצאות) מימון, נטו
 חלק החברה בהפסדי חברות המטופלות לפי שיטת השווי המאזני, נטו ממס
הפסד לפני מסים על הכנסה
 הטבת מס
הפסד לשנה

גלובל כנפיים ליסינג בע"מ
ביאורים לדוחות הכספיים

ביאור 19 - דיווח מגזרי (המשך)

ג. נכסי והתחייבויות המגזרים

ליום 31 בדצמבר 2023			
סה"כ	התאמות	TUS	החכרת מטוסים
אלפי דולר			
143,914	(33,087)	33,087	143,914
(94,166)	37,232	(37,232)	(94,166)

נכסי המגזרים
התחייבויות המגזרים

ליום 31 בדצמבר 2022			
סה"כ	התאמות	TUS	החכרת מטוסים
אלפי דולר			
173,483	*(34,877)	*34,877	173,483
(121,619)	*35,575	*(37,575)	(121,619)

נכסי המגזרים
התחייבויות המגזרים

(*) הצגה מחדש בגין התאמה לא מהותית של מספרי השוואה, ראו ביאור 7ה(11).

ביאור 20 - עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים

א. דמי ניהול לחברה האם

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

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

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

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

גלובל כנפיים ליסינג בע"מ ביאורים לדוחות הכספיים

ביאור 20 - עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)

א. דמי ניהול לחברה האם (המשך)

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

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

כן יצוין כי בהתאם לתנאי הסכם הניהול לכל צד עומדת הזכות לבטל את ההסכם מכל סיבה שהיא בהודעה מוקדמת של 6 חודשים.

הארכת הסכם הניהול לשלוש שנים נוספות כאמור אושרה גם על ידי ועדת הביקורת ודירקטוריון כנפיים.

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

להתקשרות החברה עם יו"ר הדירקטוריון בהסכם יו"ר ותיקון בהתאם של הסכם הניהול, ראו סעיף ב' להלן.

ב. גמול דירקטורים

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

ביום 20 ביולי 2022 החליטו ועדת הביקורת (בשבתה כוועדת התגמול) ודירקטוריון החברה על אישור ההתקשרות למתן גמול לדירקטורים אשר יכהנו בחברה מעת לעת, לרבות דירקטורים שהינם בעלי שליטה בחברה ו/או קרוביהם, המכהנים בחברה במועד החלטה וכפי שיהנו בה מעת לעת (להוציא דירקטורים חיצוניים ובלתי תלויים ששכרם נקבע בנפרד על פי תקנות החברות (כללים בדבר גמול והוצאות לדירקטור חיצוני), התש"ס-2000 ("תקנות הגמול")), לתקופה של שלוש שנים שתחילתה ביום 6 ביולי 2022, כדלקמן:

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

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

(ג) התשלום יבוצע באופן רבעוני.

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

גלובל כנפיים ליסינג בע"מ ביאורים לדוחות הכספיים

ביאור 20 - עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)

ב. גמול דירקטורים (המשך)

נימוקי ועדת הביקורת (בשבתה כוועדת התגמול) והדירקטוריון לאישור ההחלטה - גמול הדירקטורים שישולם עבור כהונתם של הדירקטורים (לרבות בעלי שליטה ו/או קרוביהם) כאמור, אינו עולה על הסכום המירבי שניתן לשלם לדירקטור חיצוני לפי תקנות 4, 5 ו-7 לתקנות הגמול (ואף נמוך ממנו), וגמול הדירקטורים שישולם עבור כהונתם של הדירקטורים שהינם בעלי שליטה בחברה ו/או קרוביהם, אינו עולה על הגמול הנמוך ביותר המשולם לדירקטור אחר בחברה. כמו כן, הגמול האמור תואם את מדיניות התגמול של החברה אשר אושרה באסיפת בעלי המניות של החברה מיום 29 בדצמבר 2019 (וכפי שתוקנה ביום 9 בספטמבר 2020).

התקשרות בהסכם עם יו"ר הדירקטוריון

בחודש נובמבר 2012 אישרו ועדת הביקורת ודירקטוריון החברה, את התקשרות החברה בהסכם עם מר שלמה חנאל (באמצעות חברה בבעלותו המלאה) ("יו"ר הדירקטוריון") למתן שירותי יו"ר דירקטוריון לחברה ("הסכם היו"ר").

בתמורה למתן השירותים, המקבילים להיקף משרה של כ-50%, זכאי יו"ר הדירקטוריון לתמורה חודשית של 45 אלפי ש"ח צמוד למדד המחירים הכללי לצרכן הידוע ליום התשלום לעומת המדד בגין חודש אוגוסט 2012 ובתוספת מע"מ, וכן להעמדת רכב (לרבות מלוא עלויות ההחזקה והשימוש בו, ובכללן עלויות המס בגין הטבה זו) ולמלוא עלות ההחזקה והשימוש בגין אמצעי תקשורת (ובכללן עלויות המס בגין הטבה זו). כמו כן היו"ר זכאי להחזר הוצאות סבירות במסגרת ולצורך מילוי תפקידו כנגד הצגת קבלות/חשבוניות מתאימות בהתאם לנהלי החברה. בנוסף היו"ר מבוטח בביטוח אחריות נושאי משרה וזכאי לקבל התחייבות לשיפוי כמקובל בחברה וכפי שמוענק לדירקטורים ולנושאי משרה בחברה.

ההתקשרות האמורה החלה ביום 1 בנובמבר 2012 והינה בתוקף עד למועד בו יחדל מר חנאל לכהן כיו"ר הדירקטוריון של החברה, מכל סיבה שהיא. למרות האמור, כל אחד מהצדדים יהיה רשאי להפסיק את ההתקשרות בכל עת, בכפוף למסירת הודעה מוקדמת של 45 יום.

התקשרות החברה האמורה לעיל אושרה בוועדת הביקורת של החברה ביום 22 בנובמבר 2012, בדירקטוריון החברה ביום 25 בנובמבר 2012, באסיפה הכללית של החברה ביום 29 לנובמבר 2012 ובאסיפה הכללית של כנפיים ביום 31 לדצמבר 2012.

יצוין כי במקביל ובכפוף להתקשרות החברה בהסכם עם היו"ר, תוקן הסכם הניהול עם כנפיים, כך שמן התמורה אשר תשולם על ידי החברה לכנפיים על פי הסכם הניהול, תופחת התמורה אשר תשולם על ידי החברה ליו"ר לפי הסכם היו"ר, היות והשירותים שנקבעו בהסכם הניהול כוללים כמו כן שירותי יו"ר דירקטוריון.

בתחילת שנת 2022 הודיע יו"ר הדירקטוריון לחברה כי הוא מפחית, באופן חד צדדי ועד להודעה חדשה, התמורה החודשית לה הוא זכאי בהתאם לאמור לעיל, בסך של 6 אלפי ש"ח בחודש, החל מהתמורה החודשית לה הוא זכאי בגין חודש ינואר 2022.

ג. ביטוח ושיפוי דירקטורים ונושאי משרה בקבוצה

ביטוח דירקטורים ונושאי משרה

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

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

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

גלובל כנפיים ליסינג בע"מ ביאורים לדוחות הכספיים

ביאור 20 - עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)

ג. ביטוח ושיפוי דירקטורים ונושאי משרה בקבוצה (המשך)

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

(2) פוליסה שוטפת - ביום 11 ביולי 2023, אישרה וועדת הביקורת והתגמול של כנפיים את חידוש התקשרות כנפיים בפוליסה לביטוח אחריות דירקטורים ונושאי משרה, בקשר עם כהונתם בכנפיים ובחברות בנות ו/או מטעם כנפיים ומטעם החברות הבנות בחברות קשורות של כנפיים, לרבות נושאי המשרה המכהנים בחברה ו/או מכהנים מטעמה בחברות בנות וקשורות, ולרבות וכולל דירקטורים הנחשבים בעלי שליטה בכנפיים או קרוביהם, לתקופה שתחילתה ביום 1.8.2023 וסיומה ביום 31.7.2024, בהתאם למפורט להלן:

- א. חידוש ההתקשרות של כנפיים הינה עם המבטח הישראלי עמו התקשרה כנפיים לקבלת הפוליסה הקיימת, לקבלת פוליסת ביטוח בגבול אחריות של שלושים (30) מיליון דולר למקרה ולתקופת הביטוח, בתוספת הוצאות הגנה משפטיות סבירות בהתאם לחוק חוזה ביטוח, תשמ"א - 1981 ("חוק חוזה ביטוח").
- ב. הפוליסה תחול על אירועים, מעשים או מחדלים שאירעו החל מיום 1.8.2020 ועד לתום תקופת הפוליסה. בהקשר זה יצוין כי בחודש יוני 2020 הופעלה על ידי כנפיים האופציה לרכישת תקופת גילוי מוארכת (Run-Off) מכוח הפוליסה שנסתיימה ביום 31.7.2020, מכוחה נרכש כיסוי ביטוחי בגין תקופת גילוי מוארכת בת שבע שנים (פוליסת Run-Off) שתחילתה ביום 1.8.2020 וסיומה ביום 31.7.2027, בתנאים ובכיסוי בהתאם לאמור בפוליסה האמורה, המהווה כיסוי לתביעות שיוגשו, אם יוגשו, בתקופה של שבע (7) שנים מיום 1.8.2020, בגין פעילות העבר שבוצעה עד ליום 31.7.2020 ("כיסוי ה-Run-Off"). לתנאים, הכיסוי ופרטים נוספים אודות הפוליסה הקודמת, מכוחה נרכש כיסוי ה-Run-off, ראו בביאור 18 ג' לדוחות הכספיים ליום 31 בדצמבר 2020.
- ג. בהתאם להסכם הניהול בין החברה לבין כנפיים, החברה אינה נושאת בעלות בקשר עם תשלום הפרמיה מכוח הפוליסה. ההשתתפות העצמית לחברה עומדת בתנאי מדיניות התגמול של החברה. אין השתתפות עצמית לדירקטורים ונושאי משרה.
- ד. הפוליסה מכסה את חבות המבוטח בגין תביעות שיוגשו בישראל וגם מחוץ לגבולות מדינת ישראל, בכל העולם, לרבות ארה"ב וקנדה.
- ה. הפוליסה מורחבת לכסות תביעות כנגד החברות הנכללות בכיסוי (להבדיל מתביעות כנגד נושאי המשרה בהן) שעניינן הפרה של דיני ניירות ערך בקשר עם ניירות הערך של אותן החברות הנסחרים בבורסה בתל אביב (Entity Coverage for Securities Claims). להרחבה זו נקבעו סדרי תשלום של תגמולי ביטוח, ככל שיגיעו כאלה, לפיהם זכותם של נושאי המשרה לקבלת שיפוי מהמבטחים קודמת לזכותה של החברה הרלוונטית.

שיפוי לדירקטורים ונושאי משרה

(3) ביום 21 בדצמבר 2011 אישרה אסיפת בעלי המניות של החברה (וכן אסיפת בעלי המניות של כנפיים) מתן התחייבות מראש לשיפוי דירקטורים (כולל דירקטורים שהינם בעלי שליטה בחברה) ונושאי משרה בחברה. כתבי שיפוי אלו הינם מתוקנים ביחס לכתבי השיפוי הקודמים והם כוללים את הנושאים המותרים בשיפוי לפי חוקי האכיפה המנהלית.

סכום השיפוי שתשלם החברה לכל הדירקטורים ונושאי המשרה, במצטבר, לפי החלטה זו, לא יעלה על סך השווה ל-25% מההון של החברה על פי הדוחות הכספיים המבוקרים או הסקורים האחרונים אשר היו ידועים במועד תשלום השיפוי בפועל. תיקון כתבי השיפוי כאמור התאפשר לאחר תיקון תקנון החברה בעניין.

בימים 24 למאי 2022 ו-29 למאי 2022, בהתאמה, אישרו ועדת הביקורת של החברה (בשבתה כוועדת תגמול) ודירקטוריון החברה, בהתאמה, את הארכת מתן כתבי השיפוי כאמור לעיל לדירקטורים ונושאי המשרה בחברה (המכהנים כיום או שיהיו בעתיד), שהינם בעלי שליטה בחברה או קרוביהם, למשך תקופה של שלוש (3) שנים שתחילתה ביום 6 ביולי 2022. סכום השיפוי שתשלם החברה לכל הדירקטורים ונושאי המשרה, במצטבר, לפי החלטה זו, לא יעלה על סך השווה ל-25% מההון של החברה על פי הדוחות הכספיים המבוקרים או הסקורים האחרונים אשר היו ידועים במועד תשלום השיפוי בפועל. הנ"ל אושר לאחר מכן על ידי אסיפה כללית של בעלי מניות החברה שנתקיימה ביום 4 ביולי 2022.

(4) כמו כן יצוין כי עם כניסת החברה להשקעה ב-TUS בחודש ספטמבר 2021 הוענקו על ידי TUS לכלל הדירקטורים המכהנים ב-TUS, לרבות אלו שמונו על ידי החברה, כתבי שיפוי על ידי TUS. מתן כתבי השיפוי כאמור לדירקטורים שמונו ל-TUS ושקיבלו גם כתבי שיפוי מהחברה (לרבות דירקטורים שהינם בעלי השליטה) אושר על ידי ועדת הביקורת והתגמול ועל ידי דירקטוריון החברה כעסקה מזכה בהתאם לתקנה 1(2) לתקנות החברות (הקלות בעסקאות עם בעלי עניין), תש"ס-2000 (סעיף 21(2) לתקנות), בכפוף ובהתאם לתנאים הבאים: (א) תנאי כתבי השיפוי ב-TUS לא מיטיבים עם מקבלי השיפוי (כתב השיפוי של TUS הינו סטנדרטי ולא מרחיב); (ב) זכותם כאמור של מקבלי השיפוי לתבוע מכוח שני כתבי השיפוי הוכפפה לכך שיוכלו לתבוע לא יותר מאשר ניתן היה לתבוע מכוח כתב השיפוי הנוכחי שניתן להם בעבר על ידי החברה. כתבי שיפוי אלו שהוענקו על ידי TUS בוטלו עם השלמת עסקת ההשקעה ב-TUS (ראו ביאור 7(ה)(9) לעיל).

גלובל כנפיים ליסינג בע"מ ביאורים לדוחות הכספיים

ביאור 20 - עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)

ד. כהונתו ותגמולו של נמרוד בורוביץ כמנהל העסקים הראשי של TUS

ביום 24 בפברואר, 2022, אישרה אסיפה כללית של בעלי המניות של החברה, לאחר קבלת אישור וועדת הביקורת והתגמול ודירקטוריון החברה, בישיבותיהם מימים 16 ו-19 בינואר 2021, בהתאמה, את תנאי כהונתו של נמרוד בורוביץ (קרוב של בעלי השליטה בכנפיים) (להלן בסעיף זה - "נמרוד") כמנהל עסקים ראשי של TUS החל מיום 14 בספטמבר 2021.

תנאי כהונתו של נמרוד, אשר אושרו גם בהחלטה פה אחד של דירקטוריון TUS ואשר זכתה גם להסכמתו של מר Woolley, המחזיק ביתרת 50.1% מניות TUS, כוללים כאמור לעיל מתן שירותים (בדרך של הסכם למתן שירותי ניהול (ולא כהסכם עבודה)) בתפקיד מנהל עסקים ראשי של TUS בהיקף של 182 שעות חודשיות, כאשר התמורה לה זכאי נמרוד כוללת: תגמול חודשי קבוע בהיקף של 12,500 דולר בתוספת החזר הוצאות סבירות אשר נובעות מתפקידו האמור ב-TUS, לרבות הוצאות טיסה ולינה; זכאות למענק שנתי תלוי ביצועים בסך השווה ל-5% מהרווח השנתי נטו של TUS לפני מס, בנטרול הכנסות והוצאות חשבונאיות יוצאות דופן אשר אינן כרוכות בהשפעות תזרימיות (למעט פחת והפחתות), ובלבד, שגובה המענק השנתי לא יעלה על 6 פעמים התגמול החודשי הקבוע; וכן אופציות הניתנות למימוש למניות TUS, בכמות המהווה 5% מהון המניות המונפק והנפרע של TUS במועד הרלוונטי להסכם (733,889 אופציות), כאשר הערך הכלכלי המצרפי של כל האופציות כאמור לעיל, אשר תבשלנה על פני תקופה של שלוש שנים ומחיר המימוש שנקבע להן הינו 0.576 אירו לכל אופציה, בהתאם לעבודת הערכת שווי אופציות שנערכה על ידי יועץ פיננסי מקצועי ובלתי תלוי על-פי מודל בלאק אנד שולס (B&S), הוא כ-127,185 אירו. לכל התשלומים ורכיבי התגמול יתווסף מע"מ כדין, ככל ונדרש. נמרוד יהיה זכאי להיכלל בכל פוליסת ביטוח שתרכוש TUS (ככל ותירכש פוליסה כאמור), לרבות ביטוח נושאי משרה ודירקטורים, אשר יחולו על נושאי משרה אחרים ב-TUS וכן לקבלת שיפוי כנהוג ב-TUS ובהתאם לכתב השיפוי הניתן ליתר הדירקטורים ו/או נושאי המשרה ב-TUS. הסכם זה הסתיים עם עת השלמת עסקת ההשקעה ב-TUS (ראו ביאור 7(ה)9 לעיל). כאשר במסגרת זו גם ויתר נמרוד על האופציות שהוענקו לו.

ה. מתן שירותי קרקע על ידי QAS ל-TUS

בין TUS לבין QAS, שהינה חברה בת (50%) של כנפיים, הסכם למתן שירותים מכוח מעניקה QAS ל-TUS שירותי קרקע בנתב"ג. ההסכם האחרון הינו בתוקף לתקופה קצובה, החל מחודש מרץ 2021 (קודם לכניסת החברה להשקעה ב-TUS) ועד לסוף חודש פברואר 2024 (כאשר הצדדים מנהלים מו"מ בדבר התקשרות בהסכם חדש). במהלך השנים 2022 ו-2023 הסתכמו תמורות השירותים אותם שילמה TUS ל-QAS בגין השירותים בנתב"ג כאמור לסך של כ-1.8 מיליון דולר ושל כ-2.1 מיליון דולר, בהתאמה.

ו. רכישת חבילות כרטיסי טיסה של TUS על ידי מויה תיירות בע"מ

בשנים 2022 ו-2023 מכרה TUS מספר חבילות של כרטיסי טיסה, כחלק ממהלך העסקים הרגיל שלה, למויה תיירות בע"מ (להלן בביאור זה - "מויה תיירות"), שהייתה (עד לחודש מרץ 2024) הינה חברה פרטית בשליטת מר יריב מוזס בורוביץ, בנם של ה"ה דוד בורוביץ ותמר מוזס בורוביץ, מבעלי השליטה בכנפיים. מויה תיירות הינה חברה אשר פועלת בתחום שירותי התיירות הקמעונאית ועוסקת, בעצמה ובאמצעות מיזמים משותפים ושיתופי פעולה עם צדדים שלישיים, במכירת שירותי תיירות, ובהם כרטיסי טיסה, מלונאות, חבילות ושירותים נלווים, ללקוחות פרטיים ועסקיים. בהמשך לאמור, רכשה מויה תיירות מ-TUS, בדומה לסוכני נסיעות אחרים, מעת לעת, חבילות של כרטיסי טיסה (או ביצוע טיסות צ'רטר), כאשר היקף התמורה הכוללת בשנים 2022 ו-2023 הסתכמו לסך של כ-780 אלפי דולר ושל כ-560 אלפי דולר, בהתאמה. ההתקשרויות שבוצעו בין מויה תיירות ל-TUS בשנת 2022 כאמור לעיל סווגו על ידי ועדת הביקורת של החברה כעסקאות לא חריגות, ואושרו על ידי דירקטוריון החברה. כמו כן קבעה וועדת הביקורת באותו המועד אמות מידה לסיווג התקשרויות מסוג זה ביחס לשנת 2023 ואילך, כאשר עסקאות אשר יעמדו בכל התנאים הבאים יסווגו כעסקאות שאינן חריגות: (א) ההיקף הכולל של התקשרויות כאלו בשנה לא יעלה על מיליון דולר; (ב) ההשפעה, בשרשור, על שורת הרווח והפסד של החברה (החברה מודדת את השקעתה ב-TUS בהתאם לשיטת השווי המאזני, ורושמת שינוי בהשקעה בהתאם לחלקה בתוצאות TUS) לא תעלה על 5% מהרווח והפסד של החברה, על בסיס שנתי; (ג) מדובר בעסקאות מהסוג של רכישת חבילות כרטיסי טיסה מ-TUS בלבד; (ד) התנאים בהתקשרויות יהיו, בין היתר, דומים לאלו המוענקים לסוכנים אחרים וחברות תיירות אחרות, כפופים לעמידה בתנאי סף של רווחיות של מחלקת הכספים של TUS. אמות המידה יאושרו אחת לשנה על ידי ועדת הביקורת של החברה.

גלובל כנפיים ליסינג בע"מ
ביאורים לדוחות הכספיים

ביאור 20 - עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)

ז. הטבות שניתנו לבעלי עניין

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר

2021	2022	2023
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
133	135	118
1,900	1,900	1,833
2,033	2,035	1,951

גמול דירקטורים (6 דירקטורים)
דמי ניהול לכנפיים (ראו סעיף א' לעיל)*
במסגרת סעיף הוצאות הנהלה וכלליות

* מתוך סכומים אלו שולמו שירותי יו"ר דירקטוריון למר שלמה חנאל, כאמור בסעיף ב' לעיל, סך של כ-171 אלפי דולר עבור שנת 2023, כ-181 אלפי דולר עבור שנת 2022 וכ-205 אלפי דולר עבור שנת 2021.

ח. עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים

ליום 31 בדצמבר

2022	2023
אלפי דולר	אלפי דולר
311	-
(3)	4
(1)	-

דמי ניהול לקבל מ-TUS (במסגרת סעיף חייבים) *
יתרת התחשבות שוטפת מול כנפיים (במסגרת סעיף חייבים/זכאים)
התחייבויות שוטפות (במסגרת סעיף זכאים)

(* במהלך הרבעון האחרון של שנת 2023 החברה זיכתה את TUS בסך של 551 אלפי דולר בגין דמי ניהול שלא צפויים להתקבל.

ביאור 21 - אירועים מהותיים לאחר תאריך הדוח

א. לפרטים בדבר התקשרות החברה בהסכם השקעה להכנסת משקיע חדש ל-TUS, אשר הושלם ביום 26 במרץ 2024, ראו ביאור 7(9) לעיל.

גלובל כנפיים ליסינג בע"מ

מידע כספי נפרד לשנת 2023

לכבוד
בעלי המניות של גלובל כנפיים ליסינג בע"מ

רחוב ראול וולנברג 2,
תל אביב

הנדון: דוח מיוחד של רואה החשבון המבקר על מידע כספי נפרד לפי תקנה ג' לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומידיים), התש"ל-1970.

ביקרנו את המידע הכספי הנפרד המובא לפי תקנה ג' לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומידיים), התש"ל-1970 של גלובל כנפיים ליסינג בע"מ ("להלן - "החברה") לימים 31 בדצמבר 2023 ו-2022 ולכל אחת משלוש השנים שהאחרונה שבהן הסתיימה ביום 31 בדצמבר 2023. המידע הכספי הנפרד הינו באחריות הדירקטוריון והנהלה של החברה. אחריותנו היא לחוות דעה על המידע הכספי הנפרד בהתבסס על ביקורתנו.

לא ביקרנו את המידע הכספי הנפרד מתוך הדוחות הכספיים של השקעה המטופלת לפי שיטת השווי המאזני, אשר ההשקעה בה לימים 31 בדצמבר 2023 ו-2022 הסתכמה לסך של אפס, וחלקה של החברה בהפסדיה לשנים שהסתיימו בימים 31 בדצמבר 2023, 2022 ו-2021 הסתכם לסך של כ-4,252 אלפי דולר, כ-7,241 אלפי דולר וכ-1,784 אלפי דולר, בהתאמה. הדוחות הכספיים של אותה השקעה בוקרו על ידי רואי חשבון אחרים שדוחותיהם הומצאו לנו וחוות דעתנו, ככל שהיא מתייחסת לסכומים שנכללו בגין אותה השקעה, מבוססת על דוחות רואי החשבון האחרים.

ערכנו את ביקורתנו בהתאם לתקני ביקורת מקובלים בישראל. על-פי תקנים אלה נדרש מאיתנו לתכנן את הביקורת ולבצענה במטרה להשיג מידה סבירה של ביטחון שאין במידע הכספי הנפרד הצגה מוטעית מהותית. ביקורת כוללת בדיקה מדגמית של ראיות התומכות בסכומים ובפרטים הכלולים במידע הכספי הנפרד. ביקורת כוללת גם בחינה של הכללים החשבונאיים שיושמו בעריכת המידע הכספי הנפרד ושל האומדנים המשמעותיים שנעשו על ידי הדירקטוריון והנהלה של החברה וכן הערכת נאותות ההצגה של המידע הכספי הנפרד. אנו סבורים שביקורתנו מספקת בסיס נאות לחוות דעתנו.

לדעתנו, בהתבסס על ביקורתנו ועל דוחות רואי חשבון אחרים, המידע הכספי הנפרד ערוך, מכל הבחינות המהותיות, בהתאם להוראות תקנה ג' לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומידיים), התש"ל-1970.

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

תל אביב, 26 במרץ, 2024

תל אביב - משרד ראשי

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

בית שמש
יגאל אלון 1
בית שמש 9906201

משרד נצרת
מרג' אבן עמר 9
נצרת, 16100

משרד אילת
המרכז העירוני
583 ת.ד.
אילת, 8810402

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

משרד ירושלים
קרית המדע 3
מגדל הר חוצבים
ירושלים, 914510

טלפון: 073-3994455
פקס: 073-399445
info-nazareth@deloitte.co.il

טלפון: 08-6375676
פקס: 08-6371628
info-eilat@deloitte.co.il

טלפון: 04-8607333
פקס: 04-8672528
info-haifa@deloitte.co.il

טלפון: 02-5018888
פקס: 02-5374173
info-jer@deloitte.co.il

גלובל כנפיים ליסינג בע"מ

נתונים על המצב הכספי

ליום 31 בדצמבר

2022 2023

אלפי דולר אלפי דולר

מידע
נוסף

8,293	3,529	
2,859	22,225	
695	594	
-	235	
11,847	26,583	

נכסים

נכסים שוטפים

מזומנים ושווי מזומנים
פקדונות בבנקים
לקוחות וחייבים אחרים
מכשירים פיננסיים נגזרים
סה"כ נכסים שוטפים

נכסים לא שוטפים

פקדונות בבנקים
מזומנים מוגבלים בשימוש
השקעה בחברות מוחזקות
הלוואות משתתפות ברווחים לזמן ארוך לחברה נשלטת
הלוואה לזמן ארוך לחברה נשלטת
נדל"ן להשקעה, נטו
רכוש קבוע, נטו
סה"כ נכסים לא שוטפים

סה"כ נכסים

12,000	10,000	
3,000	260	
* 35	10	(3)ו
49,357	-	(1)ו
31,437	-	(2)ו
4,274	4,036	
71,219	103,005	
171,322	117,311	
183,169	143,894	

התחייבויות והון

התחייבויות שוטפות

חליות שוטפות של הלוואות מתאגידים בנקאיים
חליות שוטפות של אגרות חוב
מכשירים פיננסיים נגזרים
זכאים ויתרות זכות
סה"כ התחייבויות שוטפות

4,968	4,136	ג
6,620	22,836	ג
37	-	
5,220	2,713	
16,845	29,685	

התחייבויות לא שוטפות

הלוואות מתאגידים בנקאיים
אגרות חוב
הפקדות של חוכרי מטוסים
מסים נדחים
זכאים ויתרות זכות
סה"כ התחייבויות לא שוטפות

67,692	52,436	ג
33,635	10,229	ג
1,030	1,796	
6,055	-	ה
6,048	-	
114,460	64,461	

הון

הון מניות ופרמיה על מניות
פרמיה על מניות וקרנות הון אחרות
מניות החברה המוחזקות על ידי החברה
קרן הון הפרשי תרגום
עודפים
הון המיוחס לבעלי מניות החברה

46	46	
30,514	30,514	
(182)	(182)	
(90)	(88)	
* 21,576	19,458	
51,864	49,748	

סה"כ התחייבויות והון

183,169	143,894	
---------	---------	--

* הצגה מחדש בגין התאמה לא מהותית של מספרי השוואה, ראו סעיף ד.

דב ישועה
מנהל כספים

סידני סלסקי
מנהל כללי

שלמה חנאל
יו"ר הדירקטוריון

תאריך אישור המידע הכספי הנפרד: 26 במרץ 2024.

גלובל כנפיים ליסינג בע"מ

נתונים על רווח או הפסד

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר			מידע נוסף
2021	2022	2023	
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	
6,124	12,410	10,073	הכנסות מהפעלה
(6,201)	(6,642)	(6,221)	הוצאות הפעלה
(77)	5,768	3,852	רווח (הפסד) גולמי
(3,643)	(3,321)	(3,309)	הוצאות הנהלה וכלליות
(10,314)	(2,854)	(6,896)	הוצאות אחרות
(13,957)	(6,175)	(10,205)	
(14,034)	(407)	(6,353)	הפסד מפעולות רגילות
(4,510)	(8,443)	(7,515)	הוצאות מימון
555	2,721	1,243	הכנסות מימון
(3,955)	(5,722)	(6,272)	הוצאות מימון, נטו
(12,681)	* (7,096)	7,569	חלק החברה ברווחי (הפסדי) חברות מוחזקות
(30,670)	(13,225)	(5,056)	הפסד לפני מסים על הכנסה
4,091	1,387	2,938	הטבת מס
(26,579)	(11,838)	(2,118)	הפסד לשנה
(167)	77	2	רווח (הפסד) כולל אחר:
(167)	77	2	קרן הון בגין הפרשי תרגום
(26,746)	(11,761)	(2,116)	רווח (הפסד) כולל אחר לשנה
			סה"כ הפסד כולל לשנה

(*) הצגה מחדש בגין התאמה לא מהותית של מספרי השוואה, ראו סעיף ד.

גלובל כנפיים ליסינג בע"מ

נתונים על תזרימי המזומנים

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר			מידע נוסף
2021	2022	2023	
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	
(26,579)	* (11,838)	(2,118)	
16,614	* (130)	(1,096)	
(9,965)	(11,968)	(3,214)	
(74,046)	-	(751)	
-	(3,000)	2,740	
-	32,023	38,332	
(5,000)	(4,042)	(4,250)	ו(3)
5,239	9,256	(737)	ו(2)
8,739	(2,859)	(17,366)	
(65,068)	31,378	17,968	
47,709	-	14,632	
(14,412)	(8,942)	(30,850)	
17,759	-	-	
(5,462)	(11,665)	(6,823)	
1,130	918	4,577	
-	(550)	(1,054)	
-	5,706	-	
46,724	(14,533)	(19,518)	
(28,309)	4,877	(4,764)	
31,725	3,416	8,293	
3,416	8,293	3,529	

תזרימי מזומנים - פעילות שוטפת

הפסד לשנה

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

מזומנים נטו לפעילות שוטפת

תזרימי מזומנים - פעילות השקעה

רכישת מטוסים והשקעות במטוסים בצי

מימוש (השקעה) במזומנים המוגבלים בשימוש, נטו

תמורה ממימוש מטוסים (בניכוי עלויות מימוש מטוסים)

השקעה בחברה המוצגת לפי שווי מאזני

גביית (מתן) הלוואות משתתפות ברווחים לחברה נשלטת

מימוש (השקעה) בפקדונות בבנקים

מזומנים נטו מפעילות (לפעילות) השקעה

תזרימי מזומנים - פעילות מימון

קבלת הלוואות לזמן ארוך מתאגידים בנקאיים**

פרעון הלוואות לזמן ארוך מתאגידים בנקאיים

הנפקת אגרות חוב

פרעון אגרות חוב

קבלת הפקדות של חוכרי מטוסים

שימוש בהפקדות של חוכרי מטוסים

הנפקת מניות (בניכוי הוצאות הנפקה)

מזומנים נטו מפעילות (לפעילות) מימון

עליה (ירידה) במזומנים ושווי מזומנים

מזומנים ושווי מזומנים לתחילת השנה

מזומנים ושווי מזומנים לסוף השנה

* הצגה מחדש בגין התאמה לא מהותית של מספרי השוואה, ראו סעיף ד.

** בניכוי עלויות גיוס הלוואות.

גלובל כנפיים ליסינג בע"מ

נתונים על תזרימי המזומנים

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
2021	2022	2023
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
12,826	7,496	10,952
(4,246)	(1,388)	(2,938)
(283)	320	(272)
511	(2,182)	(511)
-	(1,819)	(161)
(3,033)	716	238
-	(92)	(2)
12,681	* 7,096	(7,569)
174	(157)	265
*(2,016)	(10,120)	(1,098)
<u>16,614</u>	<u>(130)</u>	<u>(1,096)</u>

נספח א'- התאמות הדרושות כדי להציג את תזרימי המזומנים

מפעילות שוטפת

הכנסות והוצאות שאינן כרוכות בתזרימי מזומנים:

	פחת והפחתות
	מסים נדחים, נטו
	הפסד (רווח) מהתאמת שווי הוגן של מכשירים פיננסיים דרך רווח והפסד
	שערוך (שחיקת) אגרות חוב
	רווח ממימוש מטוסים ומביטול הפקדות חוכרים
	התאמות שווי הוגן נדל"ן להשקעה, נטו
	רווח מרכישה עצמית של אגרות חוב
	חלק החברה בהפסדי (רווחי) חברות מוחזקות ונשלטות
	שינויים בסעיפי רכוש והתחייבויות:
	קיטון (גידול) בלקוחות וחייבים אחרים
	קיטון בזכאים ויתרות זכות

נספח ב' - תקבולי / תשלומי ריבית ומסים המסווגים בתזרימי

מפעילות שוטפת

3,547	5,368	6,789
226	237	912
-	144	-
-	-	3,393
-	-	83,258

תשלומי ריבית

תקבולי ריבית

תשלומי מס

נספח ג' - פעילויות מהותיות שלא במזומן

מימוש מטוסים כנגד שחרור הפקדות חוכרים

רכישת מטוסים כנגד גביית הלוואות מחברות מוחזקות ונשלטות

* הצגה מחדש בגין התאמה לא מהותית של מספרי השוואה, ראו סעיף ד.

גלובל כנפיים ליסינג בע"מ
נתונים נוספים בדבר המידע הכספי הנפרד

א. כללי

(1) כללי

המידע הכספי הנפרד של החברה ערוך בהתאם להוראות תקנה 9'g והתוספת העשירית לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומיידים) התש"ל-1970.

(2) הגדרות

- | | |
|------------------------|--|
| - החברה | - גלובל כנפיים ליסינג בע"מ |
| - כנפיים | - כנפיים אחזקות בע"מ, חברת האם, למועד הדוח מחזיקה בכ-67% מהון המניות המונפק של החברה. |
| - חברות מוחזקות/נשלטות | <ul style="list-style-type: none">• חברת Perth Aircraft Leasing (UK) Limited (להלן - "Perth"), חברה פרטית הרשומה באנגליה אשר הייתה הבעלים של מטוס איירבוס 330-200 (ברבעון הרביעי לשנת 2023 התבצעה העברת זכויות ההנאה בבעלות במטוס מ-Perth לחברה).• חברת Aircraft Wings MSN 322-2014 Limited (להלן - "Aircraft Wings"), חברה פרטית הרשומה באירלנד אשר הייתה הבעלים של שני מטוסי איירבוס 320-200.• ג'י.קיי.פי (2011) בע"מ (להלן - "ג'י.קיי.פי.") הינה חברה להחזקת נכסים בנאמנות כאשר החברה הינה יוצרת הנאמנות והנהנת היחידה בנאמנות.• חברת TUS Airways LTD (להלן - "TUS") הינה חברה תעופה קפריסאית אשר למועד הדוח החברה החזיקה ב-49.9% מהון המניות המונפק והנפרע שלה. לעניין השלמת הכנסת משקיע נוסף ל-TUS לאחר תאריך הדוח, ראו ביאור 7 בדוחות הכספיים המאוחדים. |

לפרטים נוספים בקשר לחברות אלו ראו ביאור 7 בדוחות הכספיים המאוחדים.

(3) מדיניות חשבונאית

המידע הכספי הנפרד של החברה ערוך בהתאם למדיניות החשבונאית המפורטת בביאור 2 בדוחות הכספיים המאוחדים של החברה פרט לסכומי הנכסים, ההתחייבויות, ההכנסות, ההוצאות ותזרימי המזומנים בגין חברות מוחזקות ונשלטות, כמפורט להלן:

- א. הנכסים וההתחייבויות מוצגים בגובה ערכם בדוחות המאוחדים המיוחסים לחברה עצמה כחברה אם, למעט השקעות בחברות מוחזקות ונשלטות.
- ב. השקעות בחברות מוחזקות ונשלטות מוצגות כסכום נטו של סך הנכסים בניכוי סך ההתחייבויות.
- ג. סכומי ההכנסות וההוצאות משקפים את ההכנסות וההוצאות הכלולות בדוחות המאוחדים המיוחסים לחברה עצמה כחברה אם, בפילוח בין רווח או הפסד לבין רווח כולל אחר, למעט סכומי הכנסות והוצאות בגין חברות מוחזקות ונשלטות.
- ד. חלק החברה בתוצאות החברות המוחזקות והנשלטות מוצג כסכום נטו של סך ההכנסות בניכוי סך ההוצאות.
- ה. סכומי תזרימי המזומנים משקפים את הסכומים הכלולים בדוחות המאוחדים המיוחסים לחברה עצמה כחברה אם, למעט סכומי תזרימי המזומנים בגין חברות מוחזקות ונשלטות.
- ו. הלוואות שניתנו ו/או נתקבלו מחברות מוחזקות ונשלטות מוצגות בגובה הסכום המיוחס לחברה עצמה כחברה אם.
- ז. יתרות, הכנסות והוצאות בגין עסקאות עם חברות מוחזקות ונשלטות אשר בוטלו במסגרת הדוחות המאוחדים, נמדדות ומוצגות במסגרת הסעיפים הרלוונטיים בנתונים על המצב הכספי ועל רווח והפסד, באותו אופן בו היו נמדדות ומוצגות עסקאות אלו, אילו היו מבוצעות מול צדדים שלישיים. רווחים (הפסדים) נטו שנדחו מוצגים בניכוי (כתוספת) מסעיפי חלק החברה ברווחי (הפסדי) חברות מוחזקות ונשלטות והשקעות בחברות מוחזקות ונשלטות כך שהרווח (הפסד) הנפרד של החברה זהה לרווח (הפסד) המאוחד של החברה המיוחס לבעלים של החברה האם.

גלובל כנפיים ליסינג בע"מ
נתונים נוספים בדבר המידע הכספי הנפרד

ב. מזומנים ושווי מזומנים

ליום 31 בדצמבר	
2022	2023
אלפי דולר	אלפי דולר
5,692	1,529
2,601	2,000
8,293	3,529

מזומנים
פקדונות לזמן קצר
סה"כ מזומנים ושווי מזומנים

ג. נכסים והתחייבויות פיננסיים - ניהול סיכון נזילות

ניהול סיכון נזילות

האחריות הסופית לניהול סיכון נזילות חלה על דירקטוריון החברה, אשר קבע תוכנית עבודה מתאימה לניהול סיכון נזילות ביחס לדרישות ההנהלה לגבי מימון ונזילות בטווח הקצר, בטווח הבינוני ובטווח הארוך. החברה מנהלת את סיכון הנזילות על-ידי שמירה על קרנות מתאימות, אמצעים בנקאיים ואמצעי הלוואה, על-ידי פיקוח מתמשך על תזרימי המזומנים בפועל ואלו הצפויים והתאמת מאפייני פדיון של נכסים והתחייבויות פיננסיים.

טבלאות סיכון ריבית ונזילות

מכשירים פיננסיים שאינם מהווים מכשירים פיננסיים נגזרים

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

סה"כ	5 שנים ואילך	שנה רביעית	שנה שלישית	שנה שניה	שנה ראשונה
אלפי דולר					
(78,973)	(46,951)	(8,061)	(8,061)	(8,061)	(7,839)
(36,176)	(4,773)	(2,306)	(2,407)	(2,507)	(24,183)
31,437	-	-	-	31,437	-
(103,324)	(64,620)	(9,388)	(9,580)	(9,778)	(9,958)
(45,672)	(7,296)	(2,481)	(2,584)	(24,453)	(8,858)

ליום 31 בדצמבר 2023
 הלוואות נושאות ריבית
 אגרות חוב נושאות ריבית
ליום 31 בדצמבר 2022
 הלוואה לחברה נשלטת (1)
 הלוואות נושאות ריבית
 אגרות חוב נושאות ריבית

(1) הלוואה זו נפרעה במהלך שנת 2023 כמפורט בביאור 7 בדוחות הכספיים המאוחדים.

ד. התאמה לא מהותית בגין טעות בדוחות הכספיים של TUS

לאחר מועד פרסום הדוחות הכספיים ליום 30 ביוני 2023, נתגלתה טעות בדוחות הכספיים של TUS. הטעות נבעה בעיקרה ממדידה והצגה לא נכונה של התחייבות בגין תחזוקה למטוסים החכורים על ידי TUS. בהתאם למדידה הקודמת בדוחותיה של TUS, רישום הוצאה בגין תחזוקת מטוסים היה אמור להתבצע במועד אירוע התחזוקה בפועל, זאת לעומת ההצגה המעודכנת לפיה, TUS תכיר בהתחייבות בגין עלויות תחזוקת המטוסים אשר יבוצעו בעתיד באופן שוטף בהתאם לניצולת השוטפת של המטוסים. להערכת החברה, לאחר בחינת מכלול השיקולים הכמותיים והאיכותיים, לא מדובר בטעות שעולה לכדי טעות מהותית. החברה תיקנה את הטעות בדוחות הכספיים בדרך של תיקון מספרי ההשוואה בדוחות כספיים אלו. כאמור לעיל, יתרת ההשקעה ב-TUS למועד דוחות אלו הינה אפס.

גלובל כנפיים ליסינג בע"מ
נתונים נוספים בדבר המידע הכספי הנפרד

(1) השפעת הצגה מחדש בגין התאמה לא מהותית של מספרי השוואה על סעיפי הדוח על המצב הכספי

ליום 31 בדצמבר 2022		
כמדווח בדוחות כספיים אלה	השפעת ההתאמה הלא מהותית אלפי דולר	כפי שדווח בעבר
35	(2,273)	2,308
21,576	(2,273)	23,849

השקעה בחברות מוחזקות
עודפים

(2) השפעת הצגה מחדש בגין התאמה לא מהותית של מספרי השוואה על סעיפי רווח והפסד

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2022		
כמדווח בדוחות כספיים אלה	השפעת ההתאמה הלא מהותית אלפי דולר	כפי שדווח בעבר
(7,096)	(2,273)	(4,823)
(11,838)	(2,273)	(9,565)

חלק החברה בהפסדי
חברות המטופלות לפי
שיטת השווי המאזני, נטו
ממס
סה"כ הפסד לשנה

ה. מסים על הכנסה

- בחודש דצמבר 2021, ולאחר ביקורת שומות שערך מס הכנסה, חתמה החברה על הסכם פשרה עם מס הכנסה לשנים 2016-2018, אשר בהתאם לו תתווסף לחברה הכנסה חריגה בסך 1,925,000 ש"ח בשנת 2016, כאשר המס בגינה הוא 481,250 ש"ח. ממס זה קוזזו מקדמות בשל הוצאות עודפות. לאור האמור, דוחות המס של החברה עד וכולל שנת 2018 נחשבים סופיים.
- על פי חוק התיאומים ותקנות מס הכנסה (כללים בדבר ניהול פנקסי חשבונות של חברות בהשקעת חוץ ושל שותפויות מסוימות וקביעת הכנסתן החייבת), התשמ"ו-1986 ("התקנות הדולריות"), החל משנת המס 2008, נמדדות התוצאות לצרכי מס של החברה על בסיס התאמה לשער החליפין של הדולר ארה"ב.
- על פי תקנות מס הכנסה-פחת 1941, זכאית החברה לפחת בגין מטוסים שבבעלותה, בשיעור שנתי של 30% מהעלות.
- תוצאות פעילות החכרת המטוסים הרשומים על שם נאמנויות זרות כלולות במלואן בדוחות הכספיים של החברה ונישומות לצרכי מס בישראל. כמו כן, ג'י.קיי.פי. אשר מאוחדת בדוחות המאוחדים של החברה, שקופה לצרכי מס ונישומה למס במשולב עם החברה.
- תוצאות החברה, חייבות במס חברות בשיעור רגיל בשיעור 23%.

ו. התקשרויות ועסקאות מהותיות עם חברות מוחזקות/נשלטות

- (1) לעניין פישוט מבנה הבעלות וההחזקה במטוס האיירבוס 330-200 אשר הוחזק על ידי Perth ראו ביאור 7 בדוחות הכספיים המאוחדים.
- (2) לעניין פישוט מבנה הבעלות וההחזקות בשני מטוסי האיירבוס 320-200 אשר הוחזקו על ידי Aircraft Wings ראו ביאור 7 בדוחות הכספיים המאוחדים.
- (3) לפרטים בדבר השקעתה של החברה בחברת התעופה הקפריסאית TUS והשלמת הכנסת משקיע נוסף ל-TUS לאחר תאריך הדוח, ביאור 7 בדוחות הכספיים המאוחדים.

גלובל כנפיים ליסינג בע"מ
נתונים נוספים בדבר המידע הכספי הנפרד

ז. התקשרויות ועסקאות מהותיות עם צדדים קשורים

לעניין הסכם לקבלת שירותי ניהול מכנפיים ראו ביאור 20א בדוחות הכספיים המאוחדים.

ח. אירועים מהותיים בתקופת הדוח ולאחר תאריך הדוח

- (1)** לעניין השפעות מלחמת "חרבות ברזל" ראו ביאור 1ב בדוחות הכספיים המאוחדים.
- (2)** לפרטים בדבר מטוסי האיירבוס 200-320 לרבות השלמת עסקאות להחכרתם ועסקאות למכירתם ופירעון מוקדם של ההלוואות שניטלו בגינם, ראו ביאורים 9ג(1) ו-10ב(3) בדוחות הכספיים המאוחדים.
- (3)** לפרטים בדבר מטוסי האיירבוס 200-330 לרבות ביטול מוסכם של עסקת מכירת המטוס מחדש דצמבר 2022, השלמה של הסכם להחכרת המטוס מחדש וקבלת מימון בגינו, ראו ביאורים 9ג(2) ו-10ב(6) בדוחות הכספיים המאוחדים.
- (4)** לפרטים בדבר גוף מטוסי האיירבוס 300-330 לרבות הסכמות בדבר הארכת תקופת החכירה לאחר תאריך הדוח (למועד זה טרם נחתמו הסכמים סופיים ומחייבים), ראו ביאור 9ג(3) בדוחות הכספיים המאוחדים.
- (5)** לפרטים בדבר חברת TUS לרבות ההשפעה של מלחמת "חרבות ברזל", השקעתה של החברה ב-TUS והשלמת הכנסת משקיע חדש ל-TUS לאחר תאריך הדוח, ראו ביאור 7ה בדוחות הכספיים המאוחדים.

חלק ד'

פרטים נוספים על התאגיד

שאלון ממשל תאגידי

פרטים נוספים על התאגיד

2 - ד	מבוא
2 - ד.....דו"ח בדבר מצבת התחייבויות לפי מועדי פירעון.....	תקנה 9ד'
2 - ד	תקנה 10א'
2 - ד	תקנה 10ג'
3 - ד	תקנה 11
3 - ד	תקנה 12
3 - ד	תקנה 13
3 - ד	תקנה 20
4 - ד	תקנה 21
4 - ד	תקנה 21א'
7 - ד	תקנה 22
9 - ד	תקנה 24
9 - ד	תקנה 24א'
9 - ד	תקנה 24ב'
9 - ד	תקנה 25א'
10 - ד	תקנה 26
14 - ד	תקנה 26א'
15 - ד	תקנה 26ב'
15 - ד	תקנה 27
15 - ד	תקנה 28
16 - ד	תקנה 29
16 - ד	תקנה 29א'

פרטים נוספים על התאגיד

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

מס' חברה: 513342444

כתובת: רחוב ראול ולנברג 2, תל אביב, 6971701

טל': 03-6539999 פקס: 03-6539977

תאריך הדו"ח על המצב הכספי: 31 בדצמבר 2023

תקנה 9ד': דו"ח בדבר מצבת התחייבויות לפי מועדי פירעון

דו"ח בדבר מצבת התחייבויות של התאגיד המדווח והחברות המאוחדות בדוחות הכספיים, פורסם סמוך לפרסום דו"ח שנתי זה, ביום 27 במרץ 2024, באתר ההפצה של המגנ"א ומערכת המא"י.

תקנה 10א': תמצית דוחות על הרווח הכולל של התאגיד לפי רבעונים לשנת 2023 - באלפי דולר

סה"כ	רבעון 4	רבעון 3	רבעון 2	רבעון 1	
10,073	2,649	2,808	2,809	1,807	הכנסות הפעלה
(6,221)	(818)	(1,951)	(1,734)	(1,718)	הוצאות הפעלה
3,852	1,831	857	1,075	89	רווח גולמי
(3,338)	(579)	(973)	(881)	(905)	הוצאות הנהלה וכלליות
6,737	310	567	5,634	226	הכנסות אחרות, נטו
7,251	1,562	451	5,828	(590)	רווח (הפסד) מפעולות רגילות
(6,275)	(1,492)	(1,535)	(1,556)	(1,692)	הוצאות מימון, נטו
(4,252)	(3,000)	(500)	(0)	(752)	חלק החברה בהפסדי חברות מוחזקות
(3,276)	(2,930)	(1,584)	4,272	(3,034)	רווח (הפסד) לפני מיסים על ההכנסה
1,158	971	134	(467)	520	הטבת מס (מיסים על הכנסה)
(2,118)	(1,959)	(1,450)	3,805	(2,514)	רווח (הפסד) לתקופה
(2,116)	(1,959)	(1,450)	3,805	(2,512)	רווח (הפסד) כולל לתקופה

תקנה 10ג': שימוש בתמורת ניירות הערך

בשנת 2023 ועד למועד פרסום דו"ח שנתי זה לא הנפיקה החברה ניירות ערך.

תקנה 11 : רשימת השקעות בחברות בת וחברות כלולות (ליום 31 בדצמבר 2023)

שם החברה	שם המחזיק	סוג המניות	מספר המניות המוחזקות (ע"י המחזיק)	ע.ג. של המניות המוחזקות (ע"י המחזיק)	השיעור ב-% המוחזק ע"י גלובל ליסינג במישרין/בעקיפין		ערך הכספי הנפרד של החברה באלפי דולר	הלוואות לחברה המוחזקות
					מהון המניות המונפק	מכוח ההצבעה/ מהסמכות למנות דירקטורים		
גיי.קיי.פי (2011) בע"מ	עמית פולק מטלון נאמנות בע"מ (בנאמנות עבור גלובל כנפיים ליסינג)	רגילות	100	100 ש"ח	100	100	1	-
Perth Aircraft Leasing (UK) Limited	גלובל כנפיים ליסינג	רגילה	10,002	£10,002	100	100	-	-
Aircraft Wings MSN 322-2014 Limited	Orpheus Shareholder Limited	רגילות	1	1\$	*	*	9	-
TUS Airways LTD	גלובל כנפיים ליסינג	רגילה	13,256,762	13,256,762 אירו	50%	49.9%	-	4,298,417 דולר

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

תקנה 12 : שינויים בהשקעות בחברות בת וחברות כלולות

לפרטים בדבר הלוואות שהעמידה החברה ל-TUS במהלך תקופת הדוח ולאחריה, לרבות ביחס להמרת חלק מהן להון אגב השלמת עסקת ההשקעה ב-TUS אשר הושלמה בחודש מרץ 2024, ואשר לאחריה ירד שיעור החזקת החברה ב-TUS ל-33.33%, ובכל הנוגע לבחינת השפעה המהותית ב-TUS לאור השלמת עסקת ההשקעה, ראו ביאור 77 לדוחות הכספיים.

לפרטים בדבר פעולות החברה לפישוט מבנה ההחזקה בחברות בנות לרבות לעניין העברת הבעלות לחברה במטוסים אשר היו בבעלות Aircraft Wings ו-Perth, ראו ביאורים 77 ו-77 לדוחות הכספיים. בהתאם, החברה פועלת לפירוק חברות אלו וחברת גיי.קיי.פי.

תקנה 13 : רווח (הפסד) כולל לשנת 2023 של חברות בת וחברות כלולות והכנסות מהן (באלפי דולר)

חברות מוחזקות	רווחים (הפסדים)			תקבולי החברה מהחברות המוחזקות		
	רווח (הפסד) לתקופה	רווח כולל אחר	רווח (הפסד) כולל	דיבידנד	ריבית	דמי ניהול
גיי.קיי.פי (2011) בע"מ	(2)	--	(2)	--	--	--
Perth Aircraft Leasing (UK) Limited	11,829	--	11,829	--	--	--
Aircraft Wings MSN 322-2014 Limited	(5)	--	(5)	--	--	--
TUS Airways LTD	(9,688)	--	(9,688)	--	--	--

תקנה 20 : מסחר בבורסה

בשנת 2023 ועד למועד פרסום דו"ח שנתי זה לא הנפיקה החברה ניירות ערך חדשים.

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

תקנה 21: תגמולים לבעלי עניין ולנושאי משרה בכירה

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

סה"כ	תגמולים בעבור שירותים (במונחי עלות לחברה באלפי דולר)							פרטי מקבל התגמולים			
	אחר	עמלה	דמי ייעוץ	דמי ניהול	תשלום מבוסס מניות	מענק	שכר	שיעור החזקה בהון חברה	היקף המשרה	תפקיד	שם
460	-	-	-	-	44	-	416	-	95%	מנכ"ל החברה	סידני סלסקי (1), (2)
114	-	-	-	-	16	-	98	-	70%	מנהל כספים	דובי ישועה (1), (3)
172	-	-	-	172	-	-	-	-	כ- 50%	יו"ר דירקטוריון	שלמה חנאל (4)

(1) החברה אינה מעסיקה עובדים והיא מקבלת שירותי ניהול מחברת האם, כנפיים, הכוללים, בין היתר, שירותים של נושאי משרה כגון מנכ"ל החברה ומנהל הכספים, וזאת בהתאם להסכם ניהול כמפורט בביאור 20א לדוחות הכספיים (להלן: "**הסכם הניהול**" ו**שירותי הניהול**"), בהתאמה). הסכום ששולם על ידי החברה לכנפיים בשנת 2023 בגין כלל שירותי הניהול הסתכם לסך של 1,602 אלפי דולר (כאשר בנוסף נשאה החברה בעלות של תשלום דמי הניהול ליו"ר הדירקטוריון כמפורט בטבלה לעיל ובסעיף (4) להלן ועלויות נוספות בסך כ-60 אלפי דולר עבור קבלת שירותי שיווק ופיתוח עסקי מנותן שירותים זר).

(2) המנכ"ל מכהן גם כמנכ"ל בכנפיים, ושירותיו לחברה ניתנים מכוח הסכם הניהול. בהתאם להסכם הניהול, המנכ"ל מחויב להקדיש את רוב זמנו ומרצו לתפקידו כמנכ"ל החברה, באופן ששירותי הניהול יהיו בהיקף שיידרש בפועל וכמקובל בשירותים מסוג שירותי הניהול ובהיקף פעילותה של החברה על מנת שתעמוד ביעדיה ולמקסום רווחיה, ובהתאם ייחוס העלות (וזאת מתוך כלל עלות העסקתו בכנפיים) הינו של 95%. כן יצוין כי תגמולו של המנכ"ל כולל גם רכיבים משתנים כגון מענק שנתי וכן תגמול הוני, אשר היקפם, מטבע הדברים, משתנה.

(3) מנהל הכספים מכהן גם מנהל הכספים של כנפיים. הייחוס של 70% מהעלות לחברה בגין העסקתו של מנהל הכספים (וזאת מתוך כלל עלות העסקתו בכנפיים) משקף את היקף מעורבותו של מנהל הכספים בפעילות החברה. כמו כן ובדומה למנכ"ל, גם תגמולו של מנהל הכספים כולל רכיבים משתנים כגון מענק שנתי וכן תגמול הוני, אשר היקפם, מטבע הדברים, משתנה.

(4) החברה מקבלת שירותי יו"ר דירקטוריון ממר שלמה חנאל, כמפורט בביאור 20ב לדוחות הכספיים.

סה"כ גמול הניתן לדירקטורים בחברה בגין שנת 2023, שאינו חורג מהמקובל, כפי שהוכר בדוחות הכספיים לשנת 2023, הסתכם לסך של כ-118 אלפי דולר¹. לפרטים נוספים בדבר גמול דירקטורים בחברה ראו ביאור 20ב לדוחות הכספיים.

תקנה 21א': השליטה בתאגיד

בעלת השליטה בחברה, נכון למועד הדו"ח, כהגדרת מונח זה בסעיף 1 לחוק ניירות ערך, התשכ"ח-1968 (להלן: "**חוק ניירות ערך**") הינה כנפיים אחזקות בע"מ, מכוח החזקותיה ב-66.97% מהון המניות המונפק של החברה.

בעלי השליטה בכנפיים הינם ה"ה דוד בורוביץ ותמר מוזס-בורוביץ (אשר יכוננו להלן גם יחדיו: "**ייחודי קבוצת בורוביץ**"), המחזיקים במניות כנפיים כמפורט בטבלה להלן, ואשר רשאים למנות את רוב חברי הדירקטוריון של כנפיים, וזאת על-פי הסכמי בעלי מניות בכנפיים. המפורטים להלן נחשבים אף הם לבעלי שליטה בכנפיים, סופיה קימרלינג, כרמל אילן ודפנה ארנון, וזאת מכוח היותם צד להסכמי בעלי מניות בכנפיים, כמפורט להלן.

¹ לא כולל גמול ליו"ר הדירקטוריון כמפורט בטבלה לעיל.

למיטב ידיעת החברה ועל פי דיווחי כנפיים נכון ליום 31 בדצמבר 2023, ההחזקות במניות כנפיים הינן כדלקמן:

שם המחזיק	מספר מניות כנפיים רגילות בנות 1.00 ע.ג. כ"א, ני"ע 543017	שיעור החזקה (ללא דילול)		שיעור החזקה (בדילול מלא) ²	
		% הצבעה	% הון	% הצבעה	% הון
בורוביץ תמר ³	3,842,088.30	23.51	23.51	22.09	22.09
בורוביץ דוד ⁴	1,384,836	8.47	8.47	7.96	7.96
אילן כרמל ⁵	1,168,152.55	7.15	7.15	6.72	6.72
ארנון דפנה ⁶	898,410.20	5.50	5.50	5.17	5.17
קימרלינג סופיה	946,544	5.79	5.79	5.44	5.44
לוי יהודה ⁷	4,411.90	0.03	0.03	0.03	0.03
לרנר יריב ⁸	37,270	0.23	0.23	0.21	0.21
הפניקס בית השקעות בע"מ - קרנות נאמנות ⁹	2,347.77	0.01	0.01	0.01	0.01
הפניקס אחזקות בע"מ - חשבון נוסטרו ¹⁰	373,098	2.28	2.28	2.15	2.15
הפניקס אחזקות בע"מ - קופות גמל ¹¹	1,598,871	9.78	9.78	9.19	9.19
הפניקס בית השקעות בע"מ - עושה שוק ¹²	-0.01	0.00	0.00	0.00	0.00

שיעורי ההחזקה בהון ובכוח ההצבעה (בדילול מלא) בטבלאות לעיל, הינם בהנחה תיאורטית של הקצאת מניה רגילה אחת בגין כל כתב אופציה שהוענק לנושאי משרה ועובדים בכנפיים; אולם בפועל, ככל שימומשו כתבי האופציה, הקצאת המניות תהא בכמות המשקפת את סכום ההטבה הגלום בכתבי האופציה (מימוש על בסיס "מוזמן בלבד"), בהתאם לתנאי תכנית ההקצאה לפיה הוקצו.

המחזיקה הינה דירקטורית בחברה. המחזיקה מסרה, כי היא מחזיקה בניירות הערך באמצעות תמר מוזס השקעות בע"מ, חברה בבעלותה המלאה. המחזיקה הינה רעייתו של דוד בורוביץ. כפי שנמסר לכנפיים, בינואר 2022 הועברו במתנה 26% ממניות תמר מוזס השקעות בע"מ לבנה של תמר מוזס-בורוביץ, יריב בורוביץ כשיתרת המניות (74%) נותרה בידה. כמו כן יצוין כי במועד ההעברה האמורה חתם יריב בורוביץ על יפוי כוח בלתי חוזר לטובת תמר מוזס בורוביץ להצבעה בגין המניות שהועברו לו.

המחזיק מסר, כי הוא מחזיק בניירות הערך באמצעות בי אמ גיי (בורוביץ מוזס גרום) בע"מ, חברה בבעלותו המלאה, למעט מניה אחת המחזיקת על ידו במישרין. המחזיק הינו בעלה של תמר בורוביץ.

המחזיקה הינה אשתו של ערן אילן, דירקטור בחברה ובכנפיים, ואחותה של ארנון דפנה. המחזיקה מסרה כי הינה מחזיקה בניירות הערך הן במישרין והן באמצעות חברת כרמל אילן אחזקות בכנפיים בע"מ, חברה בבעלותה המלאה.

המחזיקה הינה אחותה של כרמל אילן וגיסתו של ערן אילן, דירקטור בחברה ובכנפיים. המחזיקה מסרה כי הינה מחזיקה בניירות הערך הן במישרין והן באמצעות חברת דפנה ארנון אחזקות בכנפיים בע"מ, חברה בבעלותה המלאה.

המחזיק מסר כי הוא מחזיק בניירות הערך באמצעות חברת א.ל. נכסי תעופה בע"מ, שהינה חברה פרטית בשליטתם ובעלותם המלאה של עו"ד יהודה (יודיל) לוי, המכהן כדירקטור בכנפיים, ורעייתו.

המחזיק מסר כי הוא מחזיק בניירות הערך באמצעות א.ס.ג.ב אחזקות בע"מ, חברה בבעלותו של המחזיק.

המחזיק הינו חבר בקבוצת דיווח מוסדית, הכוללת את החזקות Belenus Lux S.a.r.l (B234.618) שהתאגדה בלוקסמבורג (בעלות השליטה בהפניקס אחזקות בע"מ) ו/או הפניקס אחזקות בע"מ (בעלת השליטה בהפניקס בית השקעות בע"מ) (ח.צ. 520017450) ו/או הפניקס בית השקעות בע"מ (ח.פ. 520041989) (להלן בסעיף זה: "קבוצת הפניקס"). בעלי השליטה ב-Belenus Lux S.a.r.l הינם CP III Cayman GP, Matthew Botein, Ltd, Lewis (Lee) Sachs. קבוצת הפניקס הינה בעלת עניין בחברה מכח החזקות. כמו כן המחזיק מסר כי נכון ליום 31.12.2023 הוא מחזיק גם ב- (א) 0.28 ש"ח ע.ג. אגרות חוב (סדרה ז') של כנפיים (המהוות כ-0.00% מסדרה זו); (ב) ב-12,540.87 מניות רגילות של החברה, המהוות שיעור החזקה של כ-0.01% מהונה המונפק והנרע של החברה; (ג) ב-239,793.60 ש"ח ע.ג. אגרות חוב (סדרה ב') של החברה (המהווה שיעור החזקה של כ-0.3% מסדרת אגרות חוב אלו); (ד) ב-2,040,231.71 ש"ח ע.ג. אגרות חוב (סדרה ג') של החברה (המהווה שיעור החזקה של כ-4.45% מסדרת אגרות חוב אלו).

המחזיק הינו חבר בקבוצת דיווח מוסדית, הכוללת את החזקות Belenus Lux S.a.r.l (B234.618) שהתאגדה בלוקסמבורג (בעלות השליטה בהפניקס אחזקות בע"מ) ו/או הפניקס אחזקות בע"מ (בעלת השליטה בהפניקס בית השקעות בע"מ) (ח.צ. 520017450) ו/או הפניקס בית השקעות בע"מ (ח.פ. 520041989) (להלן בסעיף זה: "קבוצת הפניקס"). בעלי השליטה ב-Belenus Lux S.a.r.l הינם CP III Cayman GP, Matthew Botein, Ltd, Lewis (Lee) Sachs. קבוצת הפניקס הינה בעלת עניין בחברה מכח החזקות. כמו כן המחזיק מסר כי נכון ליום 31.12.2023 הוא מחזיק גם ב- (א) 329,547.01 ש"ח ע.ג. אגרות חוב (סדרה ז') של כנפיים (המהוות כ-1.14% מסדרה זו); (ב) ב-406,134.23 מניות רגילות של החברה המהוות כ-0.25% מהון המניות המונפק של החברה.

המחזיק הינו חבר בקבוצת דיווח מוסדית, הכוללת את החזקות Belenus Lux S.a.r.l (B234.618) שהתאגדה בלוקסמבורג (בעלות השליטה בהפניקס אחזקות בע"מ) ו/או הפניקס אחזקות בע"מ (בעלת השליטה בהפניקס בית השקעות בע"מ) (ח.צ. 520017450) ו/או הפניקס בית השקעות בע"מ (ח.פ. 520041989) (להלן בסעיף זה: "קבוצת הפניקס"). בעלי השליטה ב-Belenus Lux S.a.r.l הינם CP III Cayman GP, Matthew Botein, Ltd, Lewis (Lee) Sachs. קבוצת הפניקס הינה בעלת עניין בחברה מכח החזקות. כמו כן המחזיק מסר כי נכון ליום 31.12.2023 הוא מחזיק גם ב- (א) 5,038,857.00 ש"ח ע.ג. אגרות חוב (סדרה ז') של כנפיים (המהוות כ-17.45% מסדרה זו); (ב) ב-15,218,534.51 מניות רגילות של החברה המהוות כ-9.39% מהון המניות המונפק של החברה (ההחזקה הינה באמצעות שותפות מניות ישראל).

המחזיק הינו חבר בקבוצת דיווח מוסדית, הכוללת את החזקות Belenus Lux S.a.r.l (B234.618) שהתאגדה בלוקסמבורג (בעלות השליטה בהפניקס אחזקות בע"מ) ו/או הפניקס אחזקות בע"מ (בעלת השליטה בהפניקס בית השקעות בע"מ) (ח.צ. 520017450) ו/או הפניקס בית השקעות בע"מ (ח.פ. 520041989) (להלן בסעיף זה: "קבוצת הפניקס"). בעלי השליטה ב-Belenus Lux S.a.r.l הינם CP III Cayman GP, Matthew Botein, Ltd, Lewis (Lee) Sachs. קבוצת הפניקס הינה בעלת עניין בחברה מכח החזקות. ההחזקה האמורה במניות כנפיים משקפת עסקאות מכירה בחסר.

שיעור החזקה (בדילול מלא) ²		שיעור החזקה (ללא דילול)		מספר מניות כנפיים רגילות בנות 1.00 ע.ג. כ"א, ני"ע 543017	שם המחזיק
% הצבעה	% הון	% הצבעה	% הון		
-	-	-	-	128,353	כנפיים אחזקות בע"מ

להלן ההסכמים הקיימים, למיטב ידיעת החברה, בין בעלי המניות בכנפיים ביחס להפעלת זכויותיהם מכוח החזקותיהם בכנפיים, נכון למועד פרסום הדו"ח:

הסכמי בעלי מניות בכנפיים

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)¹³ וכן בנותיו של יגאל ארנון (כרמל אילן ודפנה ארנון) (שתיהן יכוננו להלן יחדיו: "יחידי ארנון"), הוסכם כי הצדדים יפעילו את כוח ההצבעה שלהם בכנפיים על מנת שבכל עת ימונו לדירקטוריון כנפיים שמונה דירקטורים שיומלצו על-ידי הצדדים בהתאם לרשימה שתיקבע על-ידם, כמפורט להלן¹⁴. כן כולל ההסכם הוראות בדבר זכות סירוב ראשונה ומינוי יו"ר דירקטוריון ומנכ"ל, כמפורט להלן. (להלן בסעיף זה: "הסכם בעלי המניות").

מינוי דירקטורים

רשימה זו תגובש על ידי הצדדים להסכם בעלי המניות, כמפורט להלן:

- (1) יחידי קבוצת בורוביץ יהיו זכאים לכלול שישה (6) דירקטורים ברשימה;
- (2) יחידי ארנון וקימרלינג, כל אחד מהם, יהא זכאי לכלול דירקטור אחד ברשימה;
- (3) בהקשר זה הוסכם, כי במידה והחזקותיה של קימרלינג פחתו אל מתחת לשיעור של 5% מהון המניות המונפק והנפרע של כנפיים, תהא ליחידי קבוצת בורוביץ הזכות לדרוש בהודעה בכתב לקימרלינג את ביטול זכותה לכהונת דירקטור או למינוי דירקטור. במקרה כאמור בו ניתנה הודעה מצד יחידי קבוצת בורוביץ תתפטר קימרלינג (או הדירקטור אשר מונה על-ידה) והזכאות למנות דירקטור במקום זה אשר פוטר כאמור, תועבר ליחידי קבוצת בורוביץ. התפטר קימרלינג מדירקטוריון כנפיים כתוצאה מדרישת בורוביץ, אזי קימרלינג לא תהיה מחוייבת להפעיל את זכות ההצבעה שלה בנוגע למינוי דירקטורים בכנפיים מטעם יתר הצדדים להסכם בעלי המניות, כאמור לעיל. כמו כן, התפטר קימרלינג מדירקטוריון כנפיים כתוצאה מדרישת יחידי קבוצת בורוביץ, כאמור לעיל, אזי לא תחול עליה זכות הסירוב הראשונה כלפי יחידי קבוצת בורוביץ, המפורטת להלן.
- (4) פחתו החזקותיהם של יחידי ארנון (יחדיו) אל מתחת לשיעור של 5% ממניות כנפיים, תתבטל זכאותם למינוי דירקטור לדירקטוריון כנפיים וזכאותם למינוי דירקטור כאמור תועבר לקבוצת בורוביץ.
- (5) הצדדים יצביעו יחד כנגד פיטורי דירקטור שמונה על-פי ההסכם, אלא אם כן ביקש הצד שהכניסו לרשימה לפטרו. ביקש צד שמינה דירקטור שפוטר למנות דירקטור אחר במקומו, יפעילו הצדדים את כוח הצבעתם על מנת לבצע מינוי כאמור.

¹³ נכון למועד הדו"ח ולמיטב ידיעת החברה, ילדיו של דוד בורוביץ אינם בעלי מניות בכנפיים.

¹⁴ יצוין כי על-פי תקנון ההתאגדות של כנפיים, דירקטוריון כנפיים יכול לא פחות מ-3 דירקטורים ולא יותר מ-14. נכון לתאריך פרסום הדו"ח מכהנים בדירקטוריון כנפיים 9 דירקטורים הכוללים שני דירקטורים חיצוניים.

בכפוף לכל דין, הצדדים להסכם יפעלו באופן שליו"ר דירקטוריון כנפיים וכן למנכ"ל כנפיים ימונה אדם אשר הומלץ לתפקיד זה על-ידי יחיד קבוצת בורוביץ.

זכות סירוב ראשונה

יחיד ארנון 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 יחיד ארנון ו/או קימרלינג ל"נעבר מורשה" אשר הנו בן/בת זוגו הנשוי לצד להסכם ו/או ילדיו הבגירים (להלן: "נעבר מורשה"), ובלבד שנעבר מורשה כאמור ימסור את אישורו להתחייבויות המעביר על-פי ההסכם.

הסכם בין BMG לתמר מוזס-בורוביץ

למיטב ידיעת החברה, בהסכם שנחתם בין BMG ודוד בורוביץ מחד, ותמר מוזס-בורוביץ, מאידך, מינוי הדירקטורים בכנפיים שבורוביץ-מוזס זכאים למנות מעת לעת (לפי הסכם בעלי המניות כאמור לעיל), מתבצע על-פי הסדר ביניהם, הכולל גם הוראות לעניין זכות סירוב ראשונה וזכות הצטרפות.

תקנה 22: עסקאות עם בעלי שליטה

להלן פירוט עסקאות עם בעלי השליטה או שלבעל השליטה יש עניין אישי באישורה, אשר החברה או TUS התקשרו בהן בשנת הדיווח או עד למועד הגשת הדו"ח או שהן עדיין בתוקף במועד הדו"ח:

עסקאות המניות בסעיף 270(4) או 270(4א) לחוק החברות, התשנ"ט-1999 (להלן: "חוק החברות")

(א) הסכם למתן שירותי ניהול בין החברה לבין בעלת השליטה - כנפיים

לפרטים בדבר הסכם למתן שירותי ניהול בין החברה לבין כנפיים, ראו ביאור 20 לדוחות הכספיים.

(ב) תנאי כהונתו של רו"ח נמרוד בורוביץ כמנהל עסקים ראשי של TUS

ביום 24 בפברואר 2022 אישרה אסיפה כללית מיוחדת של בעלי המניות של החברה, לאחר קבלת אישור וועדת הביקורת והתגמול ודירקטוריון החברה, את תנאי כהונתו של רו"ח נמרוד בורוביץ כמנהל עסקים ראשי של TUS, החל מיום 14 בספטמבר, 2021. לפרטים אודות תנאי הכהונה ראו דוח זימון אסיפה שפורסם ביום 19 בינואר 2021 (מס' אסמכתא: 008811-01-2022), כפי שתוקן ביום 25 בינואר 2022 (מס' אסמכתא: 01-2022-010650). הסכם זה הסתיים עם השלמת העסקה להכנסת משקיע חדש ל-TUS (ראו ביאור 7ה(9) לדוחות הכספיים).

(ג) ביטוח ושיפוי לדירקטורים (לרבות דירקטורים שהינם בעלי שליטה בחברה)

ביטוח אחריות דירקטורים - לפרטים ראו תקנה 29א להלן.

שיפוי דירקטורים - כתבי השיפוי המוענקים לדירקטורים ולנושאי משרה בחברה אושרו ביום 21 בדצמבר 2011 על ידי האסיפה הכללית של החברה (וביום 21 בדצמבר 2011 על ידי האסיפה הכללית של כנפיים), ולפיהם התחייבה החברה לשפותם בשל כל תבות או הוצאה, בהתאם למפורט בכתבי השיפוי, שתוטל עליהם ו/או שיוציאו, עקב פעולה או פעולות שעשו בתוקף היותם נושאי משרה בחברה (לרבות פעולות לפני תאריך כתב השיפוי), ו/או שיעשו בתוקף היותם נושאי משרה בחברה ו/או בתאגידים מוחזקים. סכום השיפוי שתשלם החברה לכל הדירקטורים ונושאי המשרה, במצטבר, לפי כתבי השיפוי, לא יעלה על סך השווה ל-25% מהון

החברה על פי הדוחות הכספיים המבוקרים או הסקורים האחרונים אשר היו ידועים במועד תשלום השיפוי בפועל.

בימים 24 למאי 2022 ו-29 למאי 2022, בהתאמה, אישרו ועדת הביקורת של החברה (בשבתה כוועדת תגמול) ודירקטוריון החברה, בהתאמה, את הארכת מתן כתבי השיפוי כאמור לעיל לדירקטורים ונושאי המשרה בחברה (המכהנים כיום או שיכהנו בעתיד), שהינם בעלי שליטה בחברה או קרוביהם, למשך תקופה של שלוש (3) שנים שתחילתה ביום 6 ביולי 2022. סכום השיפוי שתשלם החברה לכל הדירקטורים ונושאי המשרה, במצטבר, לפי החלטה זו, לא יעלה על סך השווה ל-25% מההון של החברה על פי הדוחות הכספיים המבוקרים או הסקורים האחרונים אשר היו ידועים במועד תשלום השיפוי בפועל. הנ"ל אושר לאחר מכן על ידי אסיפה כללית של בעלי מניות החברה שנתקיימה ביום 4 ביולי 2022 (לדוח זימון האסיפה ראו דוח זימון שפרסמה החברה ביום 29 במאי 2022 (מס' אסמכתא : 2022-01-053808)).

(ד) גמול לדירקטורים בחברה (לרבות דירקטורים שהינם בעלי שליטה בחברה)

לפרטים ראו ביאור 20 לדוחות הכספיים.

עסקאות אחרות

(ה) מתן שירותי קרקע על ידי QAS ל-TUS

בין TUS לבין קיו איי אס ישראל בע"מ, שהינה חברה בת (50%) של כנפיים (להלן: "QAS"), הסכם למתן שירותים מכוחו מעניקה QAS ל-TUS שירותי קרקע בנתב"ג. ההסכם מחודש מרץ 2021 (קודם לכניסת החברה להשקעה ב-TUS) נקבע לתקופה קצובה, אשר הסתיימה בסוף חודש פברואר 2024, והצדדים מנהלים מו"מ בדבר התקשרות בהסכם חדש. במהלך שנת 2023 הסתכמה תמורת השירותים אותם שילמה TUS ל-QAS בגין השירותים בנתב"ג כאמור לסך של כ-1.8 מיליון דולר.

(ו) שיפוי לדירקטורים המכהנים ב-TUS (לרבות דירקטורים שהינם בעלי שליטה בחברה)

עם כניסת החברה להשקעה ב-TUS בחודש ספטמבר 2021 הוענקו על ידי TUS לכלל הדירקטורים המכהנים ב-TUS, לרבות אלו שמונו על ידי החברה. כתב השיפוי קובע זכות לשיפוי ולהגנה מצד TUS בגין חבויות שיווצרו לדירקטור, ללא הגבלה בסכום, בקשר עם פעולות שיבצע הדירקטור מכוח תפקידו כדירקטור ו/או נושא משרה ב-TUS, בקשר עם מעשים הקשורים בפעילות TUS, נוסעיה, מטוסיה וכדומה; הגנה בהליכים משפטיים בהם יהיה מעורב בקשר עם פעילותו ב-TUS, ובקשר עם הליכי חקירה של רשויות בקשר עם פעילות TUS. כתב השיפוי מוגבל בכל מקרה לשיפוי המותר על פי הדין הקפריסאי, והינו כפוף גם לחריגים מקובלים אשר בגינם לא יינתן שיפוי, למשל לעניין פעולות שבוצעו בזדון או ברשלנות רבתי, וכן מקרים של תשלום קנסות בהליכים פליליים או הגנה בהליכים פליליים בהם נקבעה הרשעה, וכדומה. מתן כתבי השיפוי כאמור לדירקטורים שמונו ל-TUS ושקיבלו גם כתבי שיפוי מהחברה (לרבות דירקטורים שהינם בעלי השליטה) אושר על ידי וועדת הביקורת והתגמול ועל ידי דירקטוריון החברה כעסקה מזכה בהתאם לתקנה 21(2) לתקנות החברות (הקלות בעסקאות עם בעלי ענין), תש"ס-2000 (סעיף 21(2) לתקנות), בכפוף ובהתאם לתנאים הבאים: (א) תנאי כתבי השיפוי ב-TUS לא מיטיבים עם מקבלי השיפוי (כתב השיפוי של TUS הינו סטנדרטי ולא מרחיב); (ב) זכותם כאמור של מקבלי השיפוי לתבוע מכוח שני כתבי השיפוי הוכפפה לכך שיוכלו לתבוע לא יותר מאשר ניתן היה לתבוע מכוח כתב השיפוי הנוכחי שניתן להם בעבר על ידי החברה. כתבי שיפוי אלו שהוענקו על ידי TUS בוטלו עם השלמת העסקה להכנסת משקיע חדש ל-TUS, ביום 26 במרץ 2024.

בחודש נובמבר 2022 קבעה וועדת הביקורת אמות מידה לסיווג התקשרויות בין TUS לבין מויה תיירות בע"מ (להלן: "מויה תיירות")¹⁵, לעניין מכירת חבילות של כרטיסי טיסה (או ביצוע טיסות צ'רטר). בהתאם לקביעת וועדת הביקורת, עסקאות אשר יעמדו בכל התנאים הבאים יסווגו כעסקאות שאינן חריגות: (א) ההיקף הכולל של התקשרויות כאלו בשנה לא יעלה על מיליון דולר; (ב) ההשפעה, בשרשור, על שורת הרווח והפסד של החברה (החברה מודדת את השקעתה ב-TUS בהתאם לשיטת השווי המאזני, ורושמת שינוי בהשקעה בהתאם לחלקה בתוצאות TUS) לא תעלה על 5% מהרווח והפסד של החברה, על בסיס שנתי; (ג) מדובר בעסקאות מהסוג של רכישת חבילות כרטיסי טיסה (או ביצוע טיסות צ'רטר) מ-TUS בלבד; (ד) התנאים בהתקשרויות יהיו, בין היתר, דומים לאלו המוענקים לסוכנים אחרים וחברות תיירות אחרות, וכפופים לעמידה בתנאי סף של רווחיות של מחלקת הכספים של TUS. אמות המידה יאושרו אחת לשנה על ידי ועדת הביקורת.

בשנת 2023 רכשה מויה תיירות מ-TUS, בדומה לסוכני נסיעות אחרים, מעת לעת, חבילות של כרטיסי טיסה וטיסות צ'רטר, כאשר היקף התמורה הכוללת בשנת 2023 הסתכם לסך של כ-778 אלפי דולר, כאשר בהתאם לבדיקת החברה ההתקשרויות בוצעו בהתאם לאמות המידה שקבעה וועדת הביקורת כאמור לעיל.

תקנה 24: החזקות בעלי עניין ונושאי משרה בכירה בחברה

לפרטים אודות דוח מצבת אחזקות בעלי עניין ונושאי משרה בכירה בחברה ליום 31 בדצמבר 2023 ראו דיווח מיידי של החברה מיום 4 בינואר 2024 (מס' אסמכתא: 2024-01-001672).

תקנה 24א: הון רשום, הון מונפק וניירות ערך המינים

ראו ביאור 16 לדוחות הכספיים.

תקנה 24ב: מרשם בעלי מניות

מרשם בעלי מניות - מניות רגילות (סחירות) בנות 0.001 ש"ח ע.ג. כ"א				
מספר סידורי	כמות ע.ג.	כתובת	מספר זיהוי	המחזיק
1-162,414,524	162,414,524	אחוזת בית 2, תל אביב	515736817	חברה לרישומים של הבורסה לניירות ערך בתל אביב בע"מ

תקנה 25א: מען רשום

מענה הרשום של החברה הינו במשרדי כנפיים - רחוב ראול ולנברג 2, תל אביב, 6971701. טל': 03-6539999, פקס: 03-6539977, דואר אלקטרוני: knafaim@knafaim.co.il

¹⁵ מויה תיירות הייתה, עד לחודש מרץ 2024, חברה פרטית בשליטת מר יריב מוזס בורוביץ, בנם של ה"ה דוד בורוביץ ותמר מוזס בורוביץ, מבעלי השליטה בכנפיים.

שם	שלמה חנאל - יו"ר דירקטוריון
מספר זיהוי	064516271
תאריך לידה	10.01.1950
מען להמצאת כתבי בית-דין	אצל החברה - רחוב ראול ולנברג 2, תל אביב, 6971701.
נתינות	ישראלית.
חברותו בוועדה או וועדות של הדירקטוריון	לא.
האם הדירקטור הנו עובד של התאגיד, של חברה בת או חברה קשורה שלו או של בעל עניין בו	לא (מעניק לגלובל ליסינג שירותי ניהול כיו"ר דירקטוריון גלובל ליסינג).
תאריך תחילת כהונה כדירקטור בחברה	19.12.2002.
השכלה ועיסוק ב-5 השנים האחרונות	בוגר הנדסה אווירונאוטית, טכניון; מוסמך במנהל עסקים, אוניברסיטת תל-אביב. יו"ר דירקטוריון כנפיים (החל מחודש ינואר 2013).
תאגידים נוספים בהם הוא מכהן כדירקטור כיום	כנפיים אחזקות בע"מ - יו"ר דירקטוריון; QAS ישראל בע"מ, יו"ר דירקטוריון כנפי תחזוקה (2005) בע"מ, TUS Airways LTD, ש. חנאל בע"מ.
קרבה משפחתית לבעל עניין אחר בחברה	לא.
האם דירקטור חיצוני/ בלתי תלוי	לא.
האם בעל מומחיות חשבונאית ופיננסית/בעל כשירות מקצועית	בעל כשירות מקצועית.

שם	תמר מוזס בורוביץ
מספר זיהוי	056400997
תאריך לידה	11.03.1960
מען להמצאת כתבי בית-דין	אצל החברה - רחוב ראול ולנברג 2, תל אביב, 6971701.
נתינות	ישראלית.
חברותה בוועדה או וועדות של הדירקטוריון	לא.
האם הדירקטורית הנה עובדת של התאגיד, של חברה בת או חברה קשורה שלו או של בעל עניין בו	מנכ"ל תמר מוזס השקעות בע"מ, חברה בבעלותה המלאה של הדירקטורית, המחזיקה במניות כנפיים.
תאריך תחילת כהונה כדירקטור בחברה	17.12.2007.
השכלה ועיסוק ב-5 השנים האחרונות	בוגרת מדעי המדינה וסוציולוגיה, אוניברסיטת בר-אילן; סיום לימודים לתואר שני במנהל עסקים, אוניברסיטת תל-אביב. מנכ"ל תמר מוזס השקעות בע"מ; מנכ"ל מפל תקשורת בע"מ.
תאגידים נוספים בהם היא מכהנת כדירקטורית כיום	כנפיים אחזקות בע"מ; דורי מדיה גרופ בע"מ (יו"ר דירקטוריון); מפל תקשורת בע"מ; תמר מוזס השקעות בע"מ; נעה מ.ב. תקשורת בע"מ; Communica TV בע"מ; דורי ניו מדיה בע"מ; מפל - ל.ד.י. (ישראל) בע"מ; מפל - עדן טלנובלות בע"מ; מפל מותגים - בי.אם.איי בע"מ; נעה ויריב אחזקות בע"מ; סי.טי.וי. מדיה ישראל בע"מ; בי.אם.איי. בע"מ; בי.אם.איי. - ברנד מנג'מנט אינטרנשיונל בע"מ; Novebox A.G.; אפולו י.א.ק. בע"מ; TUS Airways LTD; MeMeMe Studios Ltd.
קרבה משפחתית לבעל עניין אחר בחברה	כן, רעייתו של דוד בורוביץ.
האם דירקטור חיצוני/ בלתי תלוי	לא.
האם בעלת מומחיות חשבונאית ופיננסית/ בעלת כשירות מקצועית	בעלת כשירות מקצועית.

שם	ערן אילן
מספר זיהוי	052598224
תאריך לידה	17.06.1954
מען להמצאת כתבי בית-דין	רמז 6, תל אביב.
נתינות	אזרחות ישראלית.
חברותו בוועדה או וועדות של הדירקטוריון	לא.
האם הדירקטור הנו עובד של התאגיד, של חברה בת או חברה קשורה שלו או של בעל עניין בו	לא.
תאריך תחילת כהונה כדירקטור בחברה	3.1.2016.
השכלה ועיסוק ב-5 השנים האחרונות	בוגר הפקולטה למשפטים של האוניברסיטה העברית (1981); חבר לשכת עורכי הדין בישראל (1982). עוסק בהשקעות בחברות שונות בארץ ובעולם.
תאגידים נוספים בהם הוא מכהן כדירקטור כיום	כנפיים אחזקות בע"מ; ערן אילן השקעות בע"מ; פינל בע"מ.
קרבה משפחתית לבעל עניין אחר בחברה	בעלה של כרמל אילן וגיס לדפנה ארנון, הנחשבות בעלות שליטה בכנפיים.

שם	ערן אילן
האם דירקטור חיצוני/ בלתי תלוי	לא.
האם בעל מומחיות חשבונאית ופיננסית/ בעל כשירות מקצועית	בעל כשירות מקצועית.

שם	סופיה קימרלינג
מספר זיהוי	71511174
תאריך לידה	1.5.1951
מען להמצאת כתבי בית-דין	ת.ד. 3050, הרצליה 46638.
נתינות	אזרחות ישראלית.
חברותו בוועדה או וועדות של הדירקטוריון	לא.
האם הדירקטור הנו עובד של התאגיד, של חברה בת או חברה קשורה שלו או של בעל עניין בו	לא.
תאריך תחילת כהונה כדירקטור בחברה	30.12.2020.
השכלה ועיסוק ב-5 השנים האחרונות	תואר במנהל עסקים, אוניברסיטת דרבי ישראל. יזמות.
תאגידים נוספים בהם הוא מכהן כדירקטור כיום	כנפיים אחזקות בע"מ.
קרבה משפחתית לבעל עניין אחר בחברה	לא.
האם דירקטור חיצוני/ בלתי תלוי	לא.
האם בעל מומחיות חשבונאית ופיננסית/ בעל כשירות מקצועית	בעלת כשירות מקצועית.

שם	מרדכי ביגניץ - דירקטור חיצוני
מספר זיהוי	063808133
תאריך לידה	25.8.1951
מען להמצאת כתבי בית-דין	עוזי חיטמן 5, נתניה.
נתינות	ישראלית.
חברותו בוועדה או וועדות של הדירקטוריון	חברותו בוועדה או וועדות של הדירקטוריון
האם הדירקטור הנו עובד של התאגיד, של חברה בת או חברה קשורה שלו או של בעל עניין בו	לא.
תאריך תחילת כהונה כדירקטור	30.12.2020.
השכלה ועיסוק ב-5 השנים האחרונות	בוגר כלכלה וחשבונאות, אוניברסיטת תל אביב; רואה חשבון מוסמך בישראל; Babson College - בוסטון, ארה"ב - תכנית מנהלים: ניהול ואסטרטגיות בקמעונאות. יו"ר ומנכ"ל - OWC Pharmaceutical Research Corp (2014 - אפריל 2020);

שם	מרדכי ביגניץ - דירקטור חיצוני
	אלומיי קפיטל בע"מ - דירקטור חיצוני (2011 - דצמבר 2020); ערד השקעות ופיתוח תעשייה בע"מ - דירקטור חיצוני (2013 - פברואר 2020); מגדל קרנות נאמנות בע"מ - דירקטור חיצוני ויו"ר ועדת ביקורת (2017 - היום); ארד בע"מ - דירקטור חיצוני (מרץ 2020 - היום). מלם - תים בע"מ - דירקטור חיצוני (דצמבר 2022 - היום).
תאגידים נוספים בהם הוא מכהן כדירקטור כיום	דירקטור חיצוני - מגדל קרנות נאמנות בע"מ, ארד בע"מ, מלם - תים בע"מ.
קרבה משפחתית לבעל עניין אחר בחברה	לא.
האם דירקטור חיצוני/ בלתי תלוי	דירקטור חיצוני.
האם בעל מומחיות חשבונאית ופיננסית/ בעל כשירות מקצועית	בעל מומחיות חשבונאית ופיננסית.

שם	אריאל שטיינברג - דירקטור בלתי תלוי
מספר זיהוי	016829822
תאריך לידה	29.12.1973
מען להמצאת כתבי בית-דין	העלייה השנייה 10, הרצליה.
נתינות	ישראלית.
חברות בוועדה או וועדות של הדירקטוריון	ועדת ביקורת (גם בשבתה כוועדה לבחינת הדוחות הכספיים וכוועדת תגמול).
האם הדירקטור הנו עובד של התאגיד, של חברה בת או חברה קשורה שלו או של בעל עניין בו	לא.
תאריך תחילת כהונה כדירקטור בחברה	13.2.2023.
השכלה ועיסוק ב-5 השנים האחרונות	תואר ראשון (BA) במנהל עסקים, המרכז האקדמי רופין, בית ספר לכלכלה ומנהל עסקים; תואר שני במנהל עסקים (MBA), Watt University-Heriot (השלוחה בישראל). Edinburgh Business School, 2016-2019 - משנה למנכ"ל, מרכז השלטון המקומי; 2019 - כיום - מנכ"ל אשמורת מועדון הצרכנות והאשראי של הסתדרות המורים. 2023 - כיום - יו"ר מנהלת ליגת העל בכדורסל.
תאגידים נוספים בהם הוא מכהן כדירקטור כיום	מסד (אחזקות) בע"מ.
קרבה משפחתית לבעל עניין אחר בחברה	לא.
האם דירקטור חיצוני/ בלתי תלוי	דירקטור בלתי תלוי.
האם בעל מומחיות חשבונאית ופיננסית/ בעל כשירות מקצועית	בעל כשירות מקצועית.

שם	אורנה הוזמן בכור - דירקטורית חיצונית
מספר זיהוי	024570202
תאריך לידה	12.11.1969
מען להמצאת כתבי בית-דין	הפרחים 7, רמת השרון.
נתינות	ישראלית.
חברותה בוועדה או וועדות של הדירקטוריון	ועדת ביקורת (גם בשבתה כוועדה לבחינת הדוחות הכספיים וכוועדת תגמול).
האם הדירקטורית הנה עובדת של התאגיד, של חברה בת או חברה קשורה שלו או של בעל עניין בו	לא.
תאריך תחילת כהונה כדירקטור בחברה	30.12.2020
השכלה ועיסוק ב-5 השנים האחרונות	בוגרת תואר ראשון (B.A) במנהל עסקים מ- THAMES VALLEY UNIVERSITY ; בוגרת תואר שני (EMBA EXECUTIVE) במנהל עסקים מאוניברסיטת בר אילן. יו"ר דירקטוריון חברת נמל אשדוד בע"מ; מנכ"לית משרד הפנים; מנכ"ל משרד תשתיות האנרגיה והמים; מנכ"לית משרד שיתוף פעולה אזורי.
תאגידים נוספים בהם היא מכהנת כדירקטורית כיום	דירקטורית במגוריט ישראל בע"מ; מישורים השקעות נדל"ן בע"מ; אנרגיקס - אנרגיות מתחדשות בע"מ; בתי זיקוק לנפט בע"מ; מגדל אחזקות בע"מ.
קרבה משפחתית לבעל עניין אחר בחברה	לא.
האם דירקטור חיצוני/ בלתי תלוי	דירקטורית חיצונית.
האם בעלת מומחיות חשבונאית ופיננסית/ בעלת כשירות מקצועית	בעלת מומחיות חשבונאית ופיננסית.

תקנה 26א': נושאי משרה בכירה

שם	סידני סלסקי
מספר זיהוי	011958196
תאריך לידה	16.08.1960
תאריך תחילת כהונה	25.10.2006
השכלה	בוגר מנהל עסקים וחשבונאות, אוניברסיטת וויטוטרסרנד, יוהנסבורג, דרום אפריקה.
עיסוקו בחמש השנים האחרונות	מנכ"ל החברה וסמנכ"ל בכנפיים אחזקות בע"מ (כיום).
התפקיד שהוא ממלא בתאגיד, בחברת הבת שלו, בחברה קשורה שלו או בבעל עניין בו	מנכ"ל החברה וסמנכ"ל בכנפיים אחזקות בע"מ (כיום). דירקטור בחברות (2012), INC G.K.P. USA ; גיי.קיי.פי (2011) בע"מ.
האם הוא בעל עניין בתאגיד או בן משפחה של נושא משרה בכירה אחר או בן משפחה של בעל עניין אחר בתאגיד	לא.

שם ותפקיד	דב ישועה - מנהל כספים
מספר זיהוי	0314192369
תאריך לידה	31.8.1977
תאריך תחילת כהונתו	3.4.2022
השכלה	בוגר חשבונאות וכלכלה, אוניברסיטת תל אביב ; בוגר מנהל עסקים, אוניברסיטת תל אביב.
עיסוקו בחמש השנים האחרונות	סמנכ"ל כספים ומשנה למנכ"ל - קבוצת משלוחה. מנהל כספים בחברה ובכנפיים החל מאפריל 2022.
התפקיד שהוא ממלא בתאגיד, בחברת הבת שלו, בחברה קשורה שלו או בבעל עניין בו	מנהל כספים בחברה ובכנפיים.
האם הוא בעל עניין בתאגיד או בן משפחה של נושא משרה בכירה אחר או בן משפחה של בעל עניין אחר בתאגיד	לא.

שם ותפקיד	דניאל שפירא - מבקר פנימי
מספר זיהוי	052755998
תאריך לידה	21.7.1954
תאריך תחילת כהונתו	14.2.2012
השכלה	בוגר כלכלה וחשבונאות, אוניברסיטת בר אילן.
עיסוקו בחמש השנים האחרונות	בעל משרד לראיית חשבון ומבקר פנים בחברות ציבוריות הנסחרות בארץ ובחו"ל.
התפקיד שהוא ממלא בתאגיד, בחברת הבת שלו, בחברה קשורה שלו או בבעל עניין בו	מבקר פנימי בכנפיים.
האם הוא בעל עניין בתאגיד או בן משפחה של נושא משרה בכירה אחר או בן משפחה של בעל עניין אחר בתאגיד	לא.

תקנה 26ב': מורשה חתימה של התאגיד

אין בתאגיד מורשי חתימה עצמאיים.

תקנה 27: רואה החשבון של התאגיד

בריטמן אלמגור זהר ושות' - מרכז עזריאלי 1, תל אביב 67021.

תקנה 28: שינוי בתקנון החברה

במהלך תקופת הדוח לא חלו שינויים בתקנון החברה. לתקנון החברה העדכני ראו דיווח מיידי של החברה מיום 6 ביולי 2017 שעניינו תקנון החברה המעודכן (מס' אסמכתא : 2017-01-057853).

תקנה 29 : המלצות והחלטות

(א) לפרטים אודות אישור אסיפה כללית מיוחדת של בעלי מניות החברה שנתקיימה ביום 5 בנובמבר 2023, במסגרתה אישרה האסיפה את הארכת ועדכון הסכם הניהול עם כנפיים, וכן עדכונים למדיניות התגמול של החברה ראו דוח זימון אסיפה מתוקן מיום 25 באוקטובר 2023 (מס' אסמכתא: 2023-01-098278)..

(ב) לפרטים אודות אישור אסיפה כללית שנתית ומיוחדת של בעלי מניות החברה שנתקיימה ביום 27 בדצמבר 2023, במסגרתה אישרה האסיפה, בין היתר, את הארכת כהונתם של שני הדירקטורים החיצוניים, ראו דוח זימון אסיפה שפורסם ביום 22 בנובמבר 2023 (מס' אסמכתא: 2023-01-126567).

תקנה 29א' : החלטות החברה

ביטוח דירקטורים ונושאי משרה

לפרטים ראו ביאור 20ג לדוחות הכספיים.

שיפוי לדירקטורים ונושאי משרה

לפרטים ראו ביאור 20ג לדוחות הכספיים.

שיפוי לדירקטורים המכהנים ב-TUS

לפרטים ראו תקנה 22 לעיל.

תאריך: 26 במרץ 2024

גלובל כנפיים ליסינג בע"מ

תפקידם
מנהל כללי
מנהל כספים

שמות החותמים
(1) סידני סלסקי
(2) דב ישועה

שאלון ממשל תאגידי¹

עצמאות הדירקטוריון		
לא נכון	נכון	
	√	<p>1. בכל שנת הדיווח כיהנו בתאגיד שני דירקטורים חיצוניים או יותר.</p> <p>בשאלה זו ניתן לענות "נכון" אם תקופת הזמן בה לא כיהנו שני דירקטורים חיצוניים אינה עולה על 90 ימים, כאמור בסעיף 363א.ב(10) לחוק החברות, ואולם בכל תשובה שהיא (נכון/לא נכון) תצוין תקופת הזמן (בימים) בה לא כיהנו בתאגיד שני דירקטורים חיצוניים או יותר בשנת הדיווח (ובכלל זה גם תקופת כהונה שאושרה בדיעבד, תוך הפרדה בין הדירקטורים החיצוניים השונים):</p> <p>דירקטור א': <u>אורנה הוזמן-בכור</u>.</p> <p>דירקטור ב': <u>מרדכי ביגניץ</u>.</p> <p>מספר הדירקטורים החיצוניים המכהנים בתאגיד נכון למועד פרסום שאלון זה: 2 (ראו הערה).</p>

¹ פורסם במסגרת הצעות חקיקה לשיפור הדוחות ביום 16.3.2014.

עצמאות הדירקטוריון

לא נכון	נכון	
_____	_____	<p>2. שיעור² הדירקטורים הבלתי תלויים³ המכהנים בתאגיד נכון למועד פרסום שאלון זה : 3/7.</p> <p>שיעור הדירקטורים הבלתי תלויים שנקבע בתקנון⁴ התאגיד⁵: _____.</p> <p>✓ לא רלוונטי (לא נקבעה הוראה בתקנון).</p>
	✓	<p>3. בשנת הדיווח נערכה בדיקה עם הדירקטורים החיצוניים (והדירקטורים הבלתי תלויים) ונמצא כי הם קיימו בשנת הדיווח את הוראת סעיף 240(ב) ו-ו(ו) לחוק החברות לעניין היעדר זיקה של הדירקטורים החיצוניים (והבלתי תלויים) המכהנים בתאגיד וכן מתקיימים בהם התנאים הנדרשים לכהונה כדירקטור חיצוני (או בלתי תלוי).</p>
	✓	<p>4. כל הדירקטורים אשר כיהנו בתאגיד במהלך שנת הדיווח, אינם כפופים⁶ למנהל הכללי, במישרין או בעקיפין (למעט דירקטור שהוא נציג עובדים, אם קיימת בתאגיד נציגות לעובדים).</p> <p>אם תשובתכם הינה "לא נכון" (קרי, הדירקטור כפוף למנהל הכללי כאמור) - יצוין שיעור הדירקטורים שלא עמדו במגבלה האמורה: _____.</p>

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 (לדוגמה בתאגיד בנקאי - הוראות המפקח על הבנקים).

⁵ חברת איגרות חוב אינה נדרשת לענות על סעיף זה.

⁶ לעניין שאלה זו - עצם כהונה כדירקטור בתאגיד מוחזק הנמצא בשליטת התאגיד, לא ייחשב כ"כפיפות", מאידך, כהונת דירקטור בתאגיד המכהן בנושא משרה (למעט דירקטור) ו/או עובד בתאגיד המוחזק שבשליטת התאגיד ייחשב כ"כפיפות" לעניין שאלה זו.

לא נכון	נכון	
	√	<p>5. כל הדירקטורים שהודיעו על קיומו של ענין אישי שלהם באישור עסקה שעל סדר יומה של הישיבה, לא נכחו בדיון ולא השתתפו בהצבעה כאמור (למעט דיון ו/או הצבעה בנסיבות המתקיימות לפי סעיף 278(ב) לחוק החברות):</p> <p>אם תשובתכם הינה "לא נכון" -</p> <p>האם היה זה לשם הצגת נושא מסוים על ידו בהתאם להוראות סעיף 278(א) סיפה:</p> <p><input type="checkbox"/> כן <input type="checkbox"/> לא (יש לסמן x במשבצת המתאימה).</p> <p>יצוין שיעור הישיבות בהם דירקטורים כאמור נכחו בדיון ו/או השתתפו בהצבעה למעט בנסיבות כאמור בס"ק א: _____.</p>
	√	<p>6. בעל השליטה (לרבות קרובו ו/או מי מטעמו), שאינו דירקטור או נושא משרה בכירה אחר בתאגיד, לא נכח בישיבות הדירקטוריון שהתקיימו בשנת הדיווח.</p> <p>אם תשובתכם הינה "לא נכון" (קרי, בעל שליטה ו/או קרובו ו/או מי מטעמו שאינו חבר דירקטוריון ו/או נושא משרה בכירה בתאגיד נכח בישיבות הדירקטוריון כאמור) – יצוינו הפרטים הבאים לגבי נוכחות כל אדם נוסף בישיבות הדירקטוריון כאמור:</p> <p>זהות: _____.</p> <p>תפקיד בתאגיד (ככל וקיים): _____.</p> <p>פירוט הזיקה לבעל השליטה (אם מי שנכח אינו בעל השליטה עצמו): _____.</p> <p>האם היה זה לשם הצגת נושא מסוים על ידו: <input type="checkbox"/> כן <input type="checkbox"/> לא (יש לסמן x במשבצת המתאימה).</p>

עצמאות הדירקטוריון			
לא נכון	נכון		
		<p>שיעור נוכחות⁷ בישיבות הדירקטוריון שהתקיימו בשנת הדיווח לשם הצגת נושא מסוים על ידו: _____, נוכחות אחרת: _____</p> <p><input type="checkbox"/> לא רלוונטי (בתאגיד אין בעל שליטה).</p>	

כשירות וכישורי הדירקטורים			
לא נכון	נכון		
	√	<p>7. בתקנון התאגיד לא קיימת הוראה המגבילה את האפשרות לסיים מיידית את כהונתם של כלל הדירקטורים בתאגיד, שאינם דירקטורים חיצוניים (לעניין זה - קביעה ברוב רגיל אינה נחשבת מגבלה)⁸.</p> <p>אם תשובתכם הינה "לא נכון" (קרי, קיימת מגבלה כאמור) יצוין -</p>	
		<p>א. פרק הזמן שנקבע בתקנון לכהונת דירקטור: _____.</p>	

⁷ תוך הפרדה בין בעל השליטה, קרובו ו/או מי מטעמו.

⁸ חברת איגרות חוב אינה נדרשת לענות על סעיף זה.

כשירות וכישורי הדירקטורים

לא נכון	נכון			
		הרוב הדרוש שנקבע בתקנון לסיום כהונתם של הדירקטורים: _____.	ב.	
		מנין חוקי שנקבע בתקנון באסיפה הכללית לשם סיום כהונתם של הדירקטורים: _____.	ג.	
		הרוב הדרוש לשינוי הוראות אלו בתקנון: _____.	ד.	
X ראו הערה.		<p>התאגיד דאג לעריכת תוכנית הכשרה לדירקטורים חדשים, בתחום עסקי התאגיד ובתחום הדין החל על התאגיד והדירקטורים, וכן דאג לעריכת תוכנית המשך להכשרת דירקטורים מכהנים, המותאמת, בין השאר, לתפקיד שהדירקטור ממלא בתאגיד.</p> <p>אם תשובתכם הינה "נכון" - יצוין האם התוכנית הופעלה בשנת הדיווח: <input type="checkbox"/> כן <input checked="" type="checkbox"/> לא (יש לסמן x במשבצת המתאימה)</p>	8.	
	√	<p>בתאגיד נקבע מספר מזערי נדרש של דירקטורים בדירקטוריון שעליהם להיות בעלי מומחיות חשבונאית ופיננסית.</p> <p>אם תשובתכם הינה "נכון" - יצוין המספר המזערי שנקבע: 2.</p>	א.	9.
		<p>מספר הדירקטורים שכיהנו בתאגיד במהלך שנת הדיווח -</p> <p>בעלי מומחיות חשבונאית ופיננסית⁹: 2.</p> <p>בעלי כשירות מקצועית¹⁰: 5.</p> <p>במקרה שהיו שינויים במספר הדירקטורים כאמור בשנת הדיווח, יינתן הנתון של המספר הנמוך ביותר (למעט בתקופת זמן של 60 ימים מקרות השינוי) של דירקטורים מכל סוג שכיהנו בשנת הדיווח.</p>	ב.	

⁹ לאחר הערכת הדירקטוריון, בהתאם להוראות תקנות החברות (תנאים ומבנים לדירקטור בעל מומחיות חשבונאית ופיננסית ולדירקטור בעל כשירות מקצועית), התשס"ו - 2005.

¹⁰ ר"י הי"ש 9.

כשירות וכישורי הדירקטורים			
לא נכון	נכון		
	✓	<p>בכל שנת הדיווח כלל הרכב הדירקטוריון חברים משני המינים. אם תשובתכם הינה "לא נכון" - יצוין פרק הזמן (בימים) בו לא התקיים האמור: _____.</p> <p>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: _____.</p>	<p>10. א.</p>
_____	_____	<p>מספר הדירקטורים מכל מין המכהנים בדירקטוריון התאגיד נכון למועד פרסום שאלון זה: גברים: 4, נשים: 3.</p>	<p>ב.</p>

ישיבות הדירקטוריון (וכינוס אסיפה כללית)			
לא נכון	נכון		
_____	_____	<p>מספר ישיבות הדירקטוריון שהתקיימו במהלך כל רבעון בשנת הדיווח (הבהרת החברה - כולל ישיבות ועדות הדירקטוריון):</p> <p>רבעון ראשון (שנת 2023): 6. רבעון שני: 3. רבעון שלישי: 7. רבעון רביעי: 8.</p>	<p>11. א.</p>

ישיבות הדירקטוריון (וכינוס אסיפה כללית)

לא נכון	נכון						
		<p>לצד כל אחד משמות הדירקטורים שכיהנו בתאגיד במהלך שנת הדיווח, יצוין שיעור¹¹ השתתפותו בישיבות הדירקטוריון (בסי"ק זה - לרבות ישיבות ועדות הדירקטוריון בהן הוא חבר, וכמצוין להלן) שהתקיימו במהלך שנת הדיווח (ובהתייחס לתקופת כהונתו):</p>					
		שם הדירקטור	שיעור השתתפותו בישיבות הדירקטוריון	שיעור השתתפותו בישיבות ועדות ביקורת ¹²	שיעור השתתפותו בישיבות הועדה לבחינת דוחות כספיים ¹³	שיעור השתתפותו בישיבות ועדת ביקורת ¹⁴	שיעור השתתפותו בישיבות ועדות דירקטוריון נוספות בהן הוא חבר (תוך ציון שם הועדה)
		שלמה חנאל	14/14	-	-	-	
		תמר בורוביץ מוזס	13/14	-	-	-	
		ערן אילן	11/14	-	-	-	
		סופי קימרלינג	13/14	-	-	-	
		אריאל שטינברג (דב"ת)	14/14	10/10	ועדת הביקורת משמשת גם כוועדה	ועדת הביקורת משמשת גם	

¹¹ ר' הי"ש 2.

¹² לגבי דירקטור החבר בוועדה זו.

¹³ לגבי דירקטור החבר בוועדה זו.

¹⁴ לגבי דירקטור החבר בוועדה זו.

ישיבות הדירקטוריון (וכינוס אסיפה כללית)

לא נכון	נכון									
			כוועדת התגמול.	לבחינת דוחות כספיים.						
			ועדת הביקורת גם מכהנת כוועדת התגמול.	ועדת הביקורת משמשת גם כוועדה לבחינת דוחות כספיים.	10/10	13/14	מרדכי ביגניץ (דח"צ)			
			ועדת הביקורת משמשת גם כוועדת התגמול.	ועדת הביקורת משמשת גם כוועדה לבחינת דוחות כספיים.	10/10	12/14	אורנה הוזמן- בכור (דח"צ)			
	√	<p>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.</p>								12.

הפרדה בין תפקידי המנהל הכללי ויושב ראש הדירקטוריון

לא נכון	נכון	
	√	<p>13. בכל שנת הדיווח כיהן בתאגיד יו"ר דירקטוריון.</p> <p>בשאלה זו ניתן לענות "נכון" אם תקופת הזמן בה לא כיהן בתאגיד יו"ר דירקטוריון אינה עולה על 60 ימים כאמור בסעיף 363א.2 (לחוק החברות), ואולם בכל תשובה שהיא (נכון/לא נכון) תצוין תקופת הזמן (בימים) בה לא כיהן בתאגיד יו"ר דירקטוריון כאמור: 0.</p>
	√	<p>14. בכל שנת הדיווח כיהן בתאגיד מנהל כללי.</p> <p>בשאלה זו ניתן לענות "נכון" אם תקופת הזמן בה לא כיהן בתאגיד מנכ"ל אינה עולה על 90 ימים כאמור בסעיף 363א.6 (לחוק החברות), ואולם בכל תשובה שהיא (נכון/לא נכון) תצוין תקופת הזמן (בימים) בה לא כיהן בתאגיד מנכ"ל כאמור: 0.</p>
---	---	<p>15. בתאגיד בו מכהן יו"ר הדירקטוריון גם כמנכ"ל התאגיד ו/או מפעיל את סמכויותיו, כפל הכהונה אושר בהתאם להוראות סעיף 121(ג) לחוק החברות¹⁵.</p> <p>✓ לא רלוונטי (ככל שלא מתקיים בתאגיד כפל כהונה כאמור).</p>
	√	<p>16. המנכ"ל איננו קרוב של יו"ר הדירקטוריון.</p> <p>אם תשובתכם הינה "לא נכון" (קרי, המנכ"ל הנו קרוב של יו"ר הדירקטוריון) –</p>
---	---	<p>א. תצוין הקרבה המשפחתית בין הצדדים: _____.</p>
---	---	<p>ב. הכהונה אושרה בהתאם לסעיף 121(ג) לחוק החברות¹⁶:</p> <p>כן <input type="checkbox"/></p> <p>לא <input type="checkbox"/></p>

¹⁵ בחברת איגרות חוב - אישור בהתאם לסעיף 121(ד) לחוק החברות.

¹⁶ בחברת איגרות חוב - אישור בהתאם לסעיף 121(ד) לחוק החברות.

הפרדה בין תפקידי המנהל הכללי ויושב ראש הדירקטוריון

לא נכון	נכון	
		(יש לסמן x במשבצת המתאימה)
	✓	בעל שליטה או קרובו אינו מכהן כמנכ"ל או כנושא משרה בכירה בתאגיד, למעט כדירקטור. <input type="checkbox"/> לא רלוונטי (בתאגיד אין בעל שליטה).

ועדת הביקורת

לא נכון	נכון	
—	—	בועדת הביקורת לא כיהן בשנת הדיווח -
	✓	א. בעל השליטה או קרובו. <input type="checkbox"/> לא רלוונטי (בתאגיד אין בעל שליטה).
	✓	ב. יו"ר הדירקטוריון.
	✓	ג. דירקטור המועסק על ידי התאגיד או על ידי בעל השליטה בתאגיד או בידי תאגיד בשליטתו.
	✓	ד. דירקטור הנותן לתאגיד או לבעל השליטה בתאגיד או תאגיד בשליטתו שירותים דרך קבע.

ועדת הביקורת

לא נכון	נכון	
	√	ה. דירקטור שעיקר פרנסתו על בעל השליטה. <input type="checkbox"/> לא רלוונטי (בתאגיד אין בעל שליטה).
	√	19. מי שאינו רשאי להיות חבר בוועדת ביקורת, ובכלל זה בעל שליטה או קרובו, לא נכח בשנת הדיווח בישיבות ועדת הביקורת, למעט בהתאם להוראות סעיף 115(ה) לחוק החברות.
	√	20. מנין חוקי לדיון ולקבלת החלטות בכל ישיבות ועדת הביקורת שהתקיימו בשנת הדיווח היה רוב של חברי הוועדה, 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 הוועדה, היה זה באישור יו"ר הוועדה ו/או לבקשת הוועדה (לגבי היועץ המשפטי ומזכיר התאגיד שאינו בעל שליטה או קרובו).
X ראו הערה.		23. בשנת הדיווח היו בתוקף הסדרים שקבעה ועדת הביקורת לגבי אופן הטיפול בתלונות של עובדי התאגיד בקשר לליקויים בניהול עסקיו ולגבי ההגנה שתינתן לעובדים שהתלוננו כאמור.
	√	24. ועדת הביקורת (ו/או הוועדה לבחינת הדוחות הכספיים) הניחה את דעתה כי היקף עבודתו של רואה החשבון המבקר ושכר טרחתו ביחס לדוחות הכספיים בשנת הדיווח, היו נאותים לשם ביצוע עבודת ביקורת וסקירה ראויים.

תפקידי הועדה לבחינת הדוחות הכספיים (להלן - הועדה) בעבודתה המקדימה לאישור הדוחות הכספיים

לא נכון	נכון		
_____	_____	יצוין פרק הזמן (בימים) אותו קבע הדירקטוריון כזמן סביר להעברת המלצות הועדה לקראת הדיון בדירקטוריון לאישור הדוחות הכספיים: <u>שני ימי עסקים</u> .	.א. 25.
_____	_____	<p>מספר הימים שחלפו בפועל בין מועד העברת ההמלצות לדירקטוריון למועד הדיון בדירקטוריון לאישור הדוחות הכספיים:</p> <p>דוח רבעון ראשון (שנת 2023): <u>3 ימי עסקים</u>.</p> <p>דוח רבעון שני: <u>5 ימי עסקים</u>.</p> <p>דוח רבעון שלישי: <u>16 ימי עסקים</u>.</p> <p>דוח שנתי: <u>2 ימי עסקים</u>.</p>	.ב.
_____	_____	<p>מספר הימים שחלפו בין מועד העברת טיוטת הדוחות הכספיים לדירקטורים למועד הדיון בדירקטוריון לאישור הדוחות הכספיים:</p> <p>דוח רבעון ראשון (שנת 2023): <u>3 ימי עסקים</u>.</p> <p>דוח רבעון שני: <u>5 ימי עסקים</u>.</p> <p>דוח רבעון שלישי: <u>3 ימי עסקים</u>.</p> <p>דוח שנתי: <u>2 ימי עסקים</u>.</p>	.ג.

תפקידי הוועדה לבחינת הדוחות הכספיים (להלן - הוועדה) בעבודתה המקדימה לאישור הדוחות הכספיים

לא נכון	נכון	
	√	26. רואה החשבון המבקר של התאגיד השתתף בכל ישיבות הוועדה והדירקטוריון, בה נדונו הדוחות הכספיים של התאגיד המתייחסים לתקופות הנכללות בשנת הדיווח. אם תשובתכם הינה "לא נכון", יצוין שיעור השתתפותו : _____
—	—	27. בוועדה התקיימו בכל שנת הדיווח ועד לפרסום הדוח השנתי, כל התנאים המפורטים להלן :
	√	א. מספר חבריה לא פחת משלושה (במועד הדיון בוועדה ואישור הדוחות כאמור).
	√	ב. התקיימו בה כל התנאים הקבועים בסעיף 115(ב) ו-(ג) לחוק החברות (לענין כהונת חברי ועדת ביקורת).
	√	ג. יו"ר הוועדה הוא דירקטור חיצוני.
	√	ד. כל חבריה דירקטורים ורוב חבריה דירקטורים בלתי תלויים.
	√	ה. לכל חבריה היכולת לקרוא ולהבין דוחות כספיים ולפחות אחד מהדירקטורים הבלתי תלויים הוא בעל מומחיות חשבונאית ופיננסית.
	√	ו. חברי הוועדה נתנו הצהרה עובר למינוים.
	√	ז. המניין החוקי לדיון ולקבלת החלטות בוועדה היה רוב חבריה ובלבד שרוב הנוכחים היו דירקטורים בלתי תלויים ובהם דירקטור חיצוני אחד לפחות.
—	—	אם תשובתכם הנה "לא נכון" לגבי אחד או יותר מסעיפי המשנה של שאלה זו, יצוין ביחס לאיזה דוח (תקופתי/רבעוני) לא התקיים התנאי האמור וכן התנאי שלא התקיים : _____.

לא נכון	נכון			
	√	הועדה מנתה, בשנת הדיווח, לפחות שלושה חברים והדירקטורים החיצוניים היוו בה רוב (במועד הדיון בועדה). <input type="checkbox"/> לא רלוונטי (לא התקיים דיון).		.28
	√	תנאי כהונתם והעסקתם של כל חברי ועדת התגמול בשנת הדיווח הינם בהתאם לתקנות החברות (כללים בדבר גמול והוצאות לדירקטור חיצוני), התש"ס-2000.		.29
—	—	בועדת התגמול לא כיהן בשנת הדיווח -		.30
	√	בעל השליטה או קרובו. <input type="checkbox"/> לא רלוונטי (בתאגיד אין בעל שליטה).	א.	
	√	יו"ר הדירקטוריון.	ב.	
	√	דירקטור המועסק על ידי התאגיד או על ידי בעל השליטה בתאגיד או בידי תאגיד בשליטתו.	ג.	
	√	דירקטור הנותן לתאגיד או לבעל השליטה בתאגיד או תאגיד בשליטתו שירותים דרך קבע.	ד.	

ועדת תגמול

לא נכון	נכון	
	√	<p>ה. דירקטור שעיקר פרנסתו על בעל השליטה.</p> <p><input type="checkbox"/> לא רלוונטי (בתאגיד אין בעל שליטה).</p>
	√	<p>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.</p>
	√	<p>32. ועדת התגמול והדירקטוריון לא עשו שימוש בסמכותם לפי סעיפים 267א(ג), 272(ג)3 ו-272(ג)1(1)ג לאישור עסקה או מדיניות תגמול, למרות התנגדותה של האסיפה הכללית.</p> <p>אם תשובתכם הנה "לא נכון" יצוין –</p> <p>סוג העסקה שאושרה כאמור: _____</p> <p>מספר הפעמים בהן נעשה שימוש בסמכותם בשנת הדיווח: _____</p>

מבקר פנים

לא נכון	נכון	
	√	<p>33. יו"ר הדירקטוריון או מנכ"ל התאגיד הוא הממונה הארגוני על המבקר הפנימי בתאגיד.</p>
	√	<p>34. יו"ר הדירקטוריון או ועדת הביקורת אישרו את תכנית העבודה בשנת הדיווח.</p>

מבקר פנים

לא נכון	נכון		
		<p>בנוסף, יפורטו נושאי הביקורת בהם עסק המבקר הפנימי בשנת הדיווח: (1) <u>דיווחים לרשויות ויישום החלטות במוסדות החברה</u>; (2) <u>רכש מספקים ויועצים</u>. (יש לסמן x במשבצת המתאימה).</p>	
—	—	היקף העסקת המבקר הפנימי בתאגיד בשנת הדיווח (בשעות ⁴⁷): 205.	.35
	√	בשנת הדיווח התקיים דיון (בועדת הביקורת או בדירקטוריון) בממצאי המבקר הפנימי.	
	√	המבקר הפנימי אינו בעל ענין בתאגיד, קרובו, רו"ח מבקר או מי מטעמו וכן אינו מקיים קשרים עסקיים מהותיים עם התאגיד, בעל השליטה בו, קרובו או תאגידים בשליטתם.	.36

עסקאות עם בעלי עניין

לא נכון	נכון		
X ראו הערה.		<p>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 -</p>	.37

¹⁷ כולל שעות עבודה שהושקעו בתאגידים מוחזקים וביקורת מחוץ לישראל, ולפי העניין.

לא נכון	נכון		
		<p>- מספר הקרובים (לרבות בעל השליטה) המועסקים על-ידי התאגיד (לרבות חברות שבשליטתם ו/או באמצעות חברות ניהול): _____.</p> <p>- האם הסכמי העסקה ו/או שירותי הניהול כאמור אושרו בידי האורגים הקבועים בדין:</p> <p style="text-align: right;"><input checked="" type="checkbox"/> כן</p> <p style="text-align: right;"><input type="checkbox"/> לא</p> <p style="text-align: right;">(יש לסמן x במשבצת המתאימה)</p> <p style="text-align: right;"><input type="checkbox"/> לא רלוונטי (בתאגיד אין בעל שליטה). _____.</p>	
	√	<p>למיטב ידיעת התאגיד, לבעל השליטה אין עסקים נוספים בתחום פעילותו של התאגיד (בתחום אחד או יותר).</p> <p>אם תשובתכם הינה " לא נכון" - יצוין האם נקבע הסדר לתיחום פעילויות בין התאגיד ובעל השליטה בו:</p> <p style="text-align: right;"><input type="checkbox"/> כן</p> <p style="text-align: right;"><input type="checkbox"/> לא</p> <p style="text-align: right;">(יש לסמן x במשבצת המתאימה)</p> <p style="text-align: right;"><input type="checkbox"/> לא רלוונטי (בתאגיד אין בעל שליטה).</p>	.38

יו"ר הדירקטוריון: _____

יו"ר ועדת הביקורת: _____

יו"ר הועדה לבחינת הדוחות הכספיים: _____

תאריך החתימה: 26 במרץ 2024

שאלה מס' 8 - החברה עורכת מעת לעת הדרכות לדירקטורים בהתאם לתוכנית האכיפה בדיני חברות וניירות ערך שאימצה החברה.

שאלה מס' 9 - למועד פרסום הדוח מכהנים בחברה שני דירקטורים שסווגו כבעלי מומחיות חשבונאית ופיננסית, מר מרדכי ביגניץ והגב' אורנה הוזמן-בכור (דירקטורים חיצוניים) ויתר הדירקטורים הינם בעלי כשירות מקצועית.

שאלה מס' 23 - החברה אינה מעסיקה עובדים והיא מקבלת שירותי ניהול מחברת האם, כנפיים אחזקות בע"מ. למיטב ידיעת החברה, ועדת הביקורת של חברת האם קבעה הסדרים לגבי אופן הטיפול בתלונות של עובדי כנפיים (לרבות אלו המענקים שירותי ניהול לחברה) בקשר לליקויים בניהול עסקי התאגיד ולגבי ההגנה שתינתן לעובדים שהתלוננו כאמור, והסדרים כאמור היו בתוקף בשנת הדיווח.

שאלה מס' 35 - ביחס לנושא השני שנבדק על ידי מבקר הפנים, הדיון בו התקיים בתחילת חודש מרץ 2024.

שאלה מס' 37 - כאמור בהערה לשאלה מס' 23, החברה מקבלת שירותי ניהול מחברת האם, כנפיים אחזקות בע"מ. לפרטים אודות הסכם הניהול כאמור ראו ביאור 20 לדוחות הכספיים המאוחדים ליום 31 בדצמבר 2023. לעניין כהונתו של רו"ח נמרוד בורוביץ כמנהל עסקים ראשי של TUS ראו ביאור 20 לדוחות הכספיים המאוחדים ליום 31 בדצמבר 2023.

חלק ה'

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

גלובל כנפיים ליסינג בע"מ

דוח בדבר הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי

5.1. כללי

הנהלת גלובל כנפיים ליסינג בע"מ ("החברה"), בפיקוח הדירקטוריון של החברה, אחראית לקביעתה והתקיימותה של בקרה פנימית נאותה על הדיווח הכספי ועל הגילוי בחברה.

לעניין זה, חברי ההנהלה הינם:

5.1.1. סידני סלסקי, מנכ"ל.

5.1.2. דב ישועה, מנהל כספים.

5.2. הבקרה הפנימית

בקרה פנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי כוללת בקורות ונהלים הקיימים בחברה, אשר תוכננו בידי המנהל הכללי ונושא המשרה הבכיר ביותר בתחום הכספים או תחת פיקוחם, או בידי מי שמבצע בפועל את התפקידים האמורים, בפיקוח דירקטוריון החברה, אשר נועדו לספק מידה סבירה של ביטחון בהתייחס למהימנות הדיווח הכספי ולהכנת הדוחות הכספיים בהתאם להוראות הדין, ולהבטיח כי מידע שהחברה נדרשת לגלות בדוחות שהיא מפרסמת על פי הוראות הדין נאסף, מעובד, מסוכם ומדווח במועד ובמתכונת הקבועים בדין.

הבקרה הפנימית כוללת, בין השאר, בקורות ונהלים שתוכננו להבטיח כי מידע שהחברה נדרשת לגלותו כאמור, נצבר ומועבר להנהלת החברה, לרבות למנהל הכללי ולנושא המשרה הבכיר ביותר בתחום הכספים או למי שמבצע בפועל את התפקידים האמורים, וזאת כדי לאפשר קבלת החלטות במועד המתאים, בהתייחס לדרישת הגילוי.

בשל המגבלות המבניות שלה, בקרה פנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי אינה מיועדת לספק ביטחון מוחלט שהצגה מוטעית או השמטת מידע בדוחות תימנע או תתגלה.

ההנהלה, בפיקוח הדירקטוריון, ביצעה בדיקה והערכה של הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי בתאגיד והאפקטיביות שלה; הערכת אפקטיביות הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי שביצעה ההנהלה בפיקוח הדירקטוריון כללה הערכת סיכונים הדיווח והגילוי וקביעה מהם התהליכים המהותיים מאוד לדיווח הכספי והגילוי ומהן היחידות העסקיות הרלוונטיות להערכת האפקטיביות של הבקרה הפנימית, מיפוי ותיעוד הבקורות הקיימות בתאגיד, הערכת אפקטיביות התכנון של הבקורות, ניתוח פערי הבקרה הקיימים, הערכת אפקטיביות התפעול של הבקורות, הערכה כוללת של אפקטיביות הבקרה הפנימית, לרבות רכיבי המעטפת - בקורות ברמת הארגון (Entity Level Controls), תהליך עריכה וסגירת הדוחות הכספיים ובקורות כלליות על מערכות המידע (ITGC). בנוסף לשלושת רכיבי המעטפת (כאמור לעיל) תהליך הרכוש הקבוע - מטוסים נמצא כתהליך מהותי מאוד לדיווח הכספי ולגילוי.

בהתבסס על הערכת האפקטיביות שביצעה ההנהלה בפיקוח הדירקטוריון כמפורט לעיל, הדירקטוריון והנהלת התאגיד הגיעו למסקנה, כי הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי בחברה ליום 31 בדצמבר 2023 היא אפקטיבית.

5.3. הצהרות מנהלים¹

5.3.1. הצהרת מנכ"ל

הח"מ, סידני סלסקי, מצהיר בזה כי:

5.3.1.1. בחנתי את הדוח התקופתי של גלובל כנפיים ליסינג בע"מ ("החברה") לשנת 2023 ("הדוחות");

5.3.1.2. לפי ידיעתי, הדוחות אינם כוללים כל מצג לא נכון של עובדה מהותית ולא חסר בהם מצג של עובדה מהותית הנחוץ כדי שהמצגים שנכללו בהם, לאור הנסיבות שבהן נכללו אותם מצגים, לא יהיו מטעים בהתייחס לתקופת הדוחות;

5.3.1.3. לפי ידיעתי, הדוחות הכספיים ומידע כספי אחר הכלול בדוחות משקפים באופן נאות, מכל הבחינות המהותיות, את המצב הכספי, תוצאות הפעולות ותזרימי המזומנים של החברה לתאריכים ולתקופות שאליהם מתייחסים הדוחות;

5.3.1.4. גיליתי לרואה החשבון המבקר של החברה, לדירקטוריון ולועדת הביקורת של דירקטוריון החברה, בהתבסס על הערכתי העדכנית ביותר לגבי הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי:

א. את כל הליקויים המשמעותיים והחולשות המהותיות בקביעתה או בהפעלתה של הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי, העלולים באופן סביר להשפיע לרעה על יכולתה של החברה לאסוף, לעבד, לסכם או לדווח על מידע כספי באופן שיש בו להטיל ספק במהימנות הדיווח הכספי והכנת הדוחות הכספיים בהתאם להוראות הדין;

ב. כל תרמית, בין מהותית ובין שאינה מהותית, שבה מעורב המנהל הכללי או מי שכפוף לו במישרין או מעורבים עובדים אחרים שיש להם תפקיד משמעותי בבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי;

5.3.1.5. אני, לבד או יחד עם אחרים בחברה:

א. קבעתי בקרות ונהלים, או וידאתי קביעתם וקיומם של בקרות ונהלים תחת פיקוחי, המיועדים להבטיח שמידע מהותי המתייחס לחברה, לרבות חברות מאוחדות שלה כהגדרתן בתקנות ניירות ערך (דוחות כספיים שנתיים), התש"ע-2010, מובא לידיעתי על ידי אחרים בחברה ובחברות המאוחדות, בפרט במהלך תקופת ההכנה של הדוחות;

ב. קבעתי בקרות ונהלים, או וידאתי קביעתם וקיומם של בקרות ונהלים תחת פיקוחי, המיועדים להבטיח באופן סביר את מהימנות הדיווח הכספי והכנת הדוחות הכספיים בהתאם להוראות הדין, לרבות בהתאם לכללי חשבונאות מקובלים;

ג. הערכתי את האפקטיביות של הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי, והצגתי בדוח זה את מסקנות הדירקטוריון וההנהלה לגבי האפקטיביות של הבקרה הפנימית כאמור למועד הדוחות.

אין באמור לעיל כדי לגרוע מאחריותי או מאחריות כל אדם אחר, על פי כל דין.

תאריך: 26 במרץ 2024

סידני סלסקי, מנכ"ל

¹בהתאם לאמור בסעיף 5.2 לעיל.

5.3.2. הצהרת מנהל כספים

הח"מ, דב ישועה, מצהיר בזה כי:

5.3.2.1. בחנתי את הדוחות הכספיים ומידע כספי אחר הכלול בדוחות של גלובל כנפיים ליסינג בע"מ (להלן: "החברה") לשנת 2023 (להלן: "הדוחות");

5.3.2.2. לפי ידיעתי, הדוחות הכספיים והמידע הכספי האחר הכלול בדוחות אינם כוללים כל מצג לא נכון של עובדה מהותית ולא חסר בהם מצג של עובדה מהותית הנחוץ כדי שהמצגים שנכללו בהם, לאור הנסיבות שבהן נכללו אותם מצגים, לא יהיו מטעים בהתייחס לתקופת הדוחות;

5.3.2.3. לפי ידיעתי, הדוחות הכספיים ומידע כספי אחר הכלול בדוחות משקפים באופן נאות, מכל הבחינות המהותיות, את המצב הכספי, תוצאות הפעולות ותזרימי המזומנים של החברה לתאריכים ולתקופות שאליהם מתייחסים הדוחות;

5.3.2.4. גיליתי לרואה החשבון המבקר של החברה, לדירקטוריון ולוועדת הביקורת של דירקטוריון החברה, בהתבסס על הערכתי העדכנית ביותר לגבי הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי:

א. את כל הליקויים המשמעותיים והחולשות המהותיות בקביעתה או בהפעלתה של הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי ככל שהיא מתייחסת לדוחות הכספיים ולמידע הכספי האחר הכלול בדוחות, העלולים באופן סביר להשפיע לרעה על יכולתה של החברה לאסוף, לעבד, לסכם או לדווח על מידע כספי באופן שיש בו להטיל ספק במהימנות הדיווח הכספי והכנת הדוחות הכספיים בהתאם להוראות הדין; וכן –

ב. כל תרמית, בין מהותית ובין שאינה מהותית, שבה מעורב המנהל הכללי או מי שכפוף לו במישרין או מעורבים עובדים אחרים שיש להם תפקיד משמעותי בבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי;

5.3.2.5. אני, לבד או יחד עם אחרים בחברה:

א. קבעתי בקרות ונהלים, או וידאתי קביעתם וקיומם של בקרות ונהלים תחת פיקוחי, המיועדים להבטיח שמידע מהותי המתייחס לחברה, לרבות חברות מאוחדות שלו כהגדרתן בתקנות ניירות ערך (דוחות כספיים שנתיים), התש"ע-2010, ככל שהוא רלוונטי לדוחות הכספיים ולמידע כספי אחר הכלול בדוחות, מובא לידיעתי על ידי אחרים בחברה ובחברות המאוחדות, בפרט במהלך תקופת ההכנה של הדוחות; וכן –

ב. קבעתי בקרות ונהלים, או וידאתי קביעתם וקיומם של בקרות ונהלים תחת פיקוחנו, המיועדים להבטיח באופן סביר את מהימנות הדיווח הכספי והכנת הדוחות הכספיים בהתאם להוראות הדין, לרבות בהתאם לכללי חשבונאות מקובלים; וכן –

ג. הערכתי את האפקטיביות של הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי, ככל שהיא מתייחסת לדוחות הכספיים ולמידע הכספי האחר הכלול בדוחות למועד הדוחות; מסקנותיי לגבי הערכתי כאמור הובאו לפני הדירקטוריון והנהלה ומשולבות בדוח זה.

אין באמור לעיל כדי לגרוע מאחריותי או מאחריות כל אדם אחר, על פי כל דין.

תאריך: 26 במרץ 2024

דב ישועה, מנהל כספים

5.4. חות דעת רואה החשבון המבקר בדבר אפקטיביות הבקרה הפנימית

ראו עמוד ג-1 לדוחות הכספיים.

חלק ו'

מכתב הסכמה

לכבוד
הדירקטוריון של גלובל כנפיים ליסינג בע"מ ("החברה")

ג.א.נ.,

הנדון: מכתב הסכמה בקשר לטיטוטת תשקיף מדף של גלובל כנפיים ליסינג בע"מ מחודש מאי 2023

הננו להודיעכם כי אנו מסכימים להכללה (לרבות בדרך של הפנייה) של הדוחות שלנו המפורטים להלן בקשר עם הצעת מדף על סמך תשקיף המדף מחודש מאי 2023:

- (1) דוח רואי החשבון המבקרים מיום 26 במרץ 2024 על הדוחות הכספיים המאוחדים של החברה לימים 31 בדצמבר 2023 ו-2022 ולכל אחת משלוש השנים בתקופה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2023.
- (2) דוח רואי החשבון המבקרים מיום 26 במרץ 2024 על ביקורת של רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי של החברה ליום 31 בדצמבר 2023.
- (3) דוח רואי החשבון המבקרים מיום 26 במרץ 2024 על המידע הכספי הנפרד של החברה בהתאם לתקנה 9'ג לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומיידים), התש"ל-1970 לימים 31 בדצמבר 2023 ו-2022 ולכל אחת משלוש השנים בתקופה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2023.

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

בית שמש
יגאל אלון 1
בית שמש 9906201

משרד נצרת
מרג' אבן עמר 9
נצרת, 16100

משרד אילת
המרכז העירוני
ת.ד. 583
אילת, 8810402

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

משרד ירושלים
קרית המדע 3
מגדל הר חוצבים
ירושלים, 914510

טלפון: 073-3994455
פקס: 073-399445
info-nazareth@deloitte.co.il

טלפון: 08-6375676
פקס: 08-6371628
info-eilat@deloitte.co.il

טלפון: 04-8607333
פקס: 04-8672528
info-haifa@deloitte.co.il

טלפון: 02-5018888
פקס: 02-5374173
info-jer@deloitte.co.il