Global Knafaim גלובל כנפיים

דוח תקופתי

לשנת 2024

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 2024

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

חלק א'

תיאור עסקי התאגיד

תוכן עניינים

פרק א' - תיאור ההתפתחות הכללית של עסקי התאגיד

1.1 מבוא א-1

1.2 פעילות החברה ותיאור התפתחות עסקיה א-1

1.3 הצגת תחומי הפעילות המתוארים בדוח א-2

1.4 השקעות בהון החברה ועסקאות במניותיה א-3

1.5 חלוקת דיבידנדים א-3

1.6 סביבה כלכלית והשפעת גורמים חיצוניים על פעילות הקבוצה א-3

פרק ב' - החכרת מטוסים בבעלות (ליסינג)

2.1 מידע כללי על תחום הפעילות א-11

2.2 מוצרים ושירותים א-15

2.3 לקוחות א-19

2.4 שיווק והפצה א-19

2.5 תחרות א-19

2.6 צבר הזמנות א-21

2.7 עונתיות א-22

2.8 כושר ייצור א-22

2.9 רכוש קבוע א-22

2.10 הון אנושי א-24

2.11 ספקים א-24

2.12 הון חוזר א-24

2.13 מימון א-24

2.14 מיסוי א-27

2.15 איכות הסביבה א-28

2.16 הסכמים מהותיים א-28

2.17 יעדים ואסטרטגיה עסקית; צפי להתפתחות בשנה הקרובה א-28

פרק ג'- גורמי סיכון

4.1 סיכוני מאקרו א-30

4.2 סיכונים ענפיים א-31

4.3 סיכונים ייחודיים לקבוצה א-32

4.4 טבלת גורמי סיכון א-34

1. תיאור ההתפתחות הכללית של עסקי התאגיד

1.1 **מבוא**

1.1.1 גלובל כנפיים ליסינג בע"מ (להלן: "**החברה**" או "**גלובל ליסינג**"; יחד עם החברות המוחזקות על ידה, חברות ייעודיות שהיא מאחדת בדוחותיה הכספיים והנאמנויות אשר החברה היא הנהנית על-פיהן: "**הקבוצה**" או "**קבוצת גלובל ליסינג**"), מתכבדת להגיש בזאת את דו"ח תיאור עסקי החברה ליום 31 בדצמבר 2024 (להלן: "**מועד הדו"ח**"), הסוקר את תיאור התאגיד והתפתחות עסקיו, כפי שחלו בשנת 2024.

1.1.2 נתונים המופיעים בדו"ח הינם נכונים למועד הדו"ח. עם זאת, במקרים מסוימים בדו"ח מובאים פרטים הסוקרים אירועים בחיי התאגיד אשר התרחשו לאחר מועד הדו"ח וסמוך למועד 25 במרץ 2025 (להלן: "**מועד פרסום הדו"ח**"). במקרים שכאלו יצוין הדבר במפורש.

1.1.3 ערכים כספיים בדו"ח זה נקובים במטבע דולר ארה"ב (ראו ביאור 2ה(1) לדוחות הכספיים), אלא אם צוין אחרת. בכל מקום בדו"ח זה בו מצוין המונח דולר הכוונה היא לדולר ארה"ב.

1.1.4 **החברה הינה "תאגיד קטן" כהגדרת מונח זה בתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומיידיים), התש"ל- 1970 (להלן: "תקנות הדיווח"), היות ונכון למועד הקובע (1 בינואר 2025) שווי מניות החברה בבורסה לניירות ערך בתל אביב בע"מ (להלן: "הבורסה") נמוך מ- 300 מיליון ש"ח והערך הנקוב של תעודות ההתחייבות שבמחזור שהנפיקה החברה הינו נמוך מ- 200 מיליון ש"ח. יצוין כי בדוח זה החברה בחרה שלא לעשות שימוש בהקלות לתאגידים קטנים, כאשר ביום 25 במרץ 2025 החליט דירקטוריון החברה להמשיך באותה מתכונת דיווח (כפי שהחליט ביום 26 במרץ 2024) הקובעת שלא לאמץ אף אחת מההקלות הקבועות בתקנה 5ד לתקנות הדיווח.**

1.1.5 לדוח תקופתי זה לא צורפו דוחות כספיים אודות המידע הכספי הנפרד של החברה ("דוחות סולו") לפי תקנה 9ג לתקנות הדיווח, זאת היות ואין בדוחות סולו כדי לתת למשקיע תוספת מידע מהותי. אמות המידה אשר שימשו את החברה בקביעתה זו הינן היקף הנכסים, ההכנסות, הרווח ותזרים המזומנים מפעילות שוטפת של החברות המוחזקות על ידי החברה (למועד הדוח אין לחברה חברות בנות מהותיות) מתוך סך הנכסים, ההכנסות, הרווח ותזרים המזומנים של החברה מפעילות שוטפת (נמוך מ-5%).

1.2 **פעילות החברה ותיאור התפתחות עסקיה**

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

1.2.2 ביום 6 ביולי 2017 השלימה החברה הנפקה של מניותיה לראשונה לציבור ורישומן למסחר בבורסה, והפכה לחברה ציבורית, כהגדרת מונח זה בחוק החברות התשנ"ט-1999 (להלן: "**חוק החברות**"). נכון למועד פרסום הדו"ח, מחזיקה כנפיים אחזקות בע"מ (אשר החברה הייתה מצויה בבעלותה המלאה עד להנפקה כאמור) (להלן: "**כנפיים**"), במניות החברה בשיעור של כ-66.97% מהון מניות החברה[1] ומזכויות ההצבעה בה. נכון למועד פרסום הדו"ח מניותיה וכן אגרות החוב (סדרה ג') של החברה רשומות למסחר בבורסה.

[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.

1.2.3 החברה עוסקת, החל מיום היווסדה, ברכישה של מטוסים, מימונם 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.

1.2.5 בחודש ספטמבר 2021 נכנסה החברה להשקעה בחברת התעופה הקפריסאית TUS Airways LTD (להלן: "**TUS**"), כאשר לאחר הכניסה להשקעה זו 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**"). בחודש מרץ 2024 הושלמה עסקת השקעה חיצונית ב-TUS במסגרתה נכנסה משקיעה חדשה ל-TUS, שיעור החזקת החברה ב-TUS ירד ל-33.33% באותו מועד כאשר בחודשים נובמבר 2024 ופברואר 2025, בהתאמה, השלימה המשקיעה החדשה ב-TUS, בשתי פעימות ובהתאם לאופציה שניתנה לה, את רכישת יתרת החזקות החברה ו-Woolley ב-TUS, והחל מפברואר 2025 אין עוד מחזיקה החברה במניות ב-TUS כלל. בהקשר זה יצוין כי החזקתה של החברה ב-TUS, אשר דווחה החל מהדוחות הכספיים לשנת 2021 כמגזר עסקי ובהתאם לשיטת השווי המאזני, נמדדה החל מהדוחות הכספיים לרבעון הראשון לשנת 2024 לפי שווי הוגן ומאותו מועד גם חדלה מלהיות מגזר עסקי. ברבעון הרביעי לשנת 2024 הביאה החברה לידי ביטוי את מימוש החלק האחרון של החזקתה ב-TUS. לפרטים נוספים ראו בביאור 7ה לדוחות הכספיים.

1.2.6 כמו כן בבעלות החברה מחצית מגרש בן 1,034 מ"ר ברובע שדה דב, המסווג כנדל"ן להשקעה, כאשר ביחס לחלק מהזכויות במגרש זה בחודש דצמבר 2024 נחתם הסכם למכירת חלק הזכויות הנ"ל, במסגרת הליך פירוק שיתוף, אך למועד זה הסכם זה טרם הושלם סופית. לפרטים ראו ביאור 8 לדוחות הכספיים.

1.2.7 <u>מבנה אחזקות החברה</u>

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

* בתחילת שנת 2025 השלימה החברה את פירוקה של החברה האנגלית Perth Aircraft Leasing (UK) Limited, כאשר היא פועלת גם פירוקה של החברה הייעודית האירית - Aircraft Wings MSN 322-2014 Limited, שתי חברות אשר באמצעותן החזיקה בעבר החברה מטוסים. לפרטים ראו ביאור 7ג לדוחות הכספיים).

** כאמור בסעיף 1.2.5 לעיל, בחודש פברואר 2025 מומשה יתרת החזקות החברה ב-TUS.

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

1.3 **<u>הצגת תחומי הפעילות המתוארים בדוח</u>**

1.3.1 כאמור בסעיף 1.2.5 לעיל, בדוחות הכספיים לשנים 2021 עד 2023 דווחה, כמגזר עסקי, גם החזקתה של החברה ב-TUS. בדוחות כספיים אלו, לשנת 2024, לחברה מגזר עסקי אחד בלבד בדוחותיה הכספיים, ובהתאם תחום פעילות אחד בלבד בפרק תיאור עסקי התאגיד, קרי תחום החכרת המטוסים (תחום הליסינג).

1.3.2 בכל הנוגע להחזקת החברה ב-TUS, אשר חדלה מלהיות מגזר עסקי ותחום פעילות החל מהדוחות הכספיים לרבעון הראשון לשנת 2024, כאשר החברה גם מימשה סופית בחודש פברואר 2025 את יתרת ההחזקה בה, ראו בביאור 7ה לדוחות הכספיים.

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

1.4.1 בשנים 2023 ו-2024 לא בוצעו השקעות בהון התאגיד ולמיטב ידיעת החברה לא בוצעו עסקאות מהותיות אחרות במניות החברה על ידי בעל עניין.

1.4.2 לפרטים בדבר בעלי עניין והחזקותיהם נכון ליום 31 בדצמבר 2024, ראו תקנה 24 לחלק ד' לדוח (פרטים נוספים על התאגיד).

1.5 **<u>חלוקת דיבידנדים</u>**

1.5.1 בשנים 2023 ו-2024 לא חילקה החברה דיבידנדים.

1.5.2 יתרת הרווחים הניתנים לחלוקה למועד הדו"ח (31 בדצמבר 2024) הינה 25,649 אלפי דולר.

1.5.3 <u>מגבלות על חלוקת דיבידנדים</u>

לפרטים בדבר מגבלות על חלוקת דיבידנדים, ראו ביאור 11ג לדוחות הכספיים.

1.5.4 <u>מדיניות חלוקת דיבידנדים</u>

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.

1.6 **<u>סביבה כלכלית והשפעת גורמים חיצוניים על פעילות הקבוצה</u>**

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 על לקוחות החברה בתחום הליסינג והביקוש למטוסיה. בין היתר מושפע שוק התעופה העולמי גם משינויים במחירי הנפט בעולם, הואיל והדלק הסילוני (דס"ל) הינו רכיב מהותי בהוצאות ההפעלה של חברות התעופה.

1.6.1 **תמורות בולטות בענף התעופה**

בכל הנוגע לנגיף הקורונה והשפעתו על ענף התעופה, בשנת 2024 המשיכה 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 כיום).

יאט"א[2], אשר מפרסם כל העת הערכות ונתונים שונים ביחס לפעילות התעופה בעולם, עדכן, כי בסיכום שנת 2024 ה-RPK (מספר הנוסעים בתשלום כפול המרחק המוטס) הגלובלי שנרשם רשם עלייה בשיעור של 10.4% לעומת שנת 2023, דבר אשר שיקף שיעור (לשנת 2024), הגבוה ב-3.8% מזה של שנת 2019 (קודם לפרוץ המגיפה). את העלייה המרשימה ביותר רשמה הפעילות הבינלאומית (פעילות בקווים הבין-יבשתיים) אשר רשמה עלייה של 13.6% בשיעור ה-RPK בהשוואה לשנת 2023, עם מומנטום הולך ומתגבר בפעילות באסיה הפאסיפית. מגמה דומה נרשמה גם ביחס להיצע, אך מעט פחות מהעלייה בתנועת הנוסעים, כאשר ה-ASK (היצע המושבים) הגלובלי עלה בשנת 2024 בשיעור של 8.7% בלבד בהשוואה לשנת 2023. מגמות אלו הובילו לכך שבסיכום שנת 2024, שיעור התפוסה בטיסות בעולם (Load Factor) הגיע לשיא חדש של 83.5%[3]. בהסתכלות קדימה לשנת 2025, צופה יאט"א עלייה של 8.0% ב-RPK בשנת 2025 לעומת שנת 2024, כאשר ההערכה כי העלייה בהיצע המושבים תהיה בשיעור נמוך יותר[4].

בכל הנוגע לרווחיות חברות התעופה בעולם, לאחר ששנת 2023 הייתה שנה של חזרה לפסי רווחיות מצד חברות התעופה, גם שנת 2024 הייתה שנה בה בסיכומה נרשמו רווחים במצטבר מצד חברות התעופה, אם כי, בהתסכלות על אזורי העולם השונים, ברוב אזורי העולם הרווח המצטבר בשנת 2024 צפוי להיות שווה או נמוך מזה של שנת 2023[5], שהייתה למעשה שנה משמעותית מאוד ביציאה ממשבר הקורונה ובעלייה בביקושים לתעופה. מבחינת הרווחיות לפי אזורים, בצפון אמריקה ואירופה נרשמו הרווחים הגדולים ביותר. בהסתכלות קדימה לשנת 2025, מעריך יאט"א כי כל אזורי העולם יראו שיפור בשורת הרווח בהשוואה לשנת 2024, וצפי לרווח מצטבר מצד חברות התעופה בעולם של 36.6 מיליארד דולר בשנת 2025[6].

מבחינת מספר חברות התעופה בעולם, יצוין כי בסיכום שנת 2024 נרשם מספר כולל של 28 חברות תעופה אשר החלו לפעול בשנה זו, כאשר מנגד מספר חברות התעופה אשר הפסיקו פעילותן בשנה זו הסתכם ל-19. מדובר במספר (הן בצד חברות התעופה החדשות והן בצד אלו שהפסיקו פעילותן) הנמוך ביותר מזה עשור, דבר אשר לשיטת יאט"א עשוי לסמן על התייצבות זמנית בשוק. מבחינת מספר חברות התעופה החדשות, מגמה זו נמצאת בירידה מאז השיא של שנת 2021 (בה מספר חברות רב נכנס לשוק לאור התאוששות צפויה ממשבר נגיף הקורונה וחברות רבות עברו רה-ארגון). את המספר הנמוך הנ"ל של חברות תעופה חדשות בשנת 2024 ניתן לשייך לשילוב של כלכלה, בעיות בשרשרת הייצור ואתגרים גיאופוליטים. חוסר וודאות כלכלית, כמו גם האינפלציה העולמית, עלייה בהוצאות התפעול ובהוצאות מימון שיחקו תפקיד משמעותי, והפכו בכך את האפשרות של חברות תעופה חדשות לקבל מימון ומשאבים להתחלת פעילות למאתגרת יותר. בנוסף, ההפרעות בשרשרת הייצור המשיכו להשפיע בשנה שחלפה על היצע המטוסים וחלקי מטוסים (יאט"א עצמה צופה כי היקף המטוסים שנמסרו בשנת 2024

---

[2] הארגון הבינלאומי לתובלה אוירית.

[3] ראו בכתובת: https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/air-passenger-market-analysis-december-2024/.

[4] ראו בכתובת: https://www.iata.org/en/pressroom/2024-releases/2024-12-10-01/.

[5] ראו בכתובת: https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/north-america-and-europe-show-highest-profits-in-2025/.

[6] ראו בכתובת: https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/north-america-and-europe-show-highest-profits-in-2025/.

נמוך בכ-30% מהערכתה המקורית בדבר היקף מסירת המטוסים כפי שהיה בתחילת שנת 2024[7], דבר שהוביל לעיכובים ולעלייה בעלויות התפעול דבר שפגע בחברות חדשות אשר ניסו להיכנס לשוק. כמו כן, הקונפליקטים באזורים כגון המזרח התיכון, אפריקה ומזרח אירופה יצרו סביבה לא יציבה לתעופה, כאשר גם הקשחה בדרישות הרגולציה הוסיפה למורכבות התפעול[8]. בכל הנוגע להוצאות התפעול יצוין כי בצד העלייה בעלויות כוח האדם, מתמודדות חברות התעופה גם אל מול עלייה בהוצאות התחזוקה, כאשר המחסור במטוסים ובחלקי מטוסים, כמו גם בזמינות של בתי המלאכה ומוסכי השיפוץ, הביאו לעלייה בהוצאות תחזוקה אלו.

גורמים אלו כאמור לעיל, צפויים להמשיך להיות גורמים בעלי השפעה משמעותית על פעילות התעופה בעולם גם בשנת 2025. כמו כן, מטבע הדברים מחירי הדלק הסילוני ימשיכו להוות מרכיב חשוב בפעילות.

בכל הנוגע לביקוש למטוסים, בדומה להמשכה של מגמת ההתאוששות בפעילות התעופה בעולם, ניכרת בשנת 2024 ועד למועד פרסום דוח זה המשכה של המגמה של העלייה בביקוש למטוסים (כאשר כאמור לעיל נרשמה עלייה גם בהיקפי הקיבולת המוצעת, אך פחות משיעור העלייה בהיקפי הנוסעים), ובדומה נרשם גם שיפור בתפוקת יצרני המטוסים. יחד עם זאת, ברור כי תפוקת היצרנים ממשיכה להיות סוגיה מהותית מאוד ובעלת השפעה רבה. כאמור לעיל, בשנת 2024 ההערכה בדבר היקף המטוסים שנמסרו עמדה על שיעור הנמוך ב-30% מזה שהוערך בתחילת שנת 2024, כאשר בכל הנוגע לצפי באשר למספר המטוסים הכולל שיימסרו בשנת 2025, העריך יאט"א, בחודש דצמבר 2024 כי מספר זה יעמוד על 1,802 מטוסים. מספר זה משקף עלייה לעומת 2024, מחד, אך משקף, מאידך חיתוך בהיקפי המטוסים שיימסרו לעומת התחזית המקורית שעמדה על 2,293 מטוסים שיימסרו בשנת 2025[9]. לפרטים נוספים אודות התמורות בביקוש למטוסים, ייצור המטוסים ושווי המטוסים ראו בסעיף 1.6.6 להלן.

1.6.2 **<u>מלחמת "חרבות ברזל"</u>**

בכל הנוגע למלחמת חברות ברזל, פעילות הליסינג לא הושפעה מן המלחמה והחברה מעריכה כי המלחמה אינה צפויה להשפיע על פעילות זו גם בהמשך. מלחמה זו, אשר הביאה לפגיעה משמעותית בענף התעופה והתיירות בישראל השפיעה על פעילותה של TUS, כחברת תעופה אשר הפעילות בקווים אל ישראל וממנה מהווה את החלק הארי של פעילותה. כאמור בסעיף 1.2.5 לעיל ובביאור 7ה לדוחות הכספיים, במהלך שנת 2024 ירד שיעור החזקת החברה ב-TUS כאשר בחודש פברואר 2025 מומשה יתרת החזקת החברה ב-TUS לגמרי.

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

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

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

---

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

[8] ראו בכתובת: https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/fewer-new-airlines-starting-but-also-fewer-exits/.

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

לאחר התכווצות בכלכלה העולמית בשנת 2020, וחזרה לצמיחה החל משנת 2021 ואילך, כאשר בעולם נרשמו תמורות משמעותיות גם בשנת 2022 לאור העלייה בשיעורי האינפלציה, המלחמה בין רוסיה ואוקראינה ועוד, באשר לסיכום שנת 2024 מעריכה קרן המטבע העולמית - ה-IMF[10], כי בשנת 2024 תסתכם הצמיחה העולמית לשיעור של 3.2%, כאשר בכל הנוגע לצפי לשנים 2025-2026, הצפי הינו לצמיחה בשיעורים של 3.3% בכל אחת משנים אלו. שיעור זה עדיין עודנו נמוך מהשיעור הממוצע של הצמיחה בשנים 2000-2019. להערכת ה-IMF, האינפלציה העולמית צפויה לרדת לשיעור של 4.2% ו-3.5% בשנים 2025 ו-2026, בהתאמה[11].

1.6.4 <u>ענף התעופה הבינלאומי</u>

כאמור לעיל, ההתנהגות בענף התעופה הבינלאומי עמדה בקשר ישיר עם ההתנהגות והמגמות בכלכלה העולמית. בנוסף, לאור הגלובליזציה העולמית, בעשור שקדם למשבר הקורונה נרשמה צמיחה ממוצעת של 6.5% לשנה בתנועת הנוסעים בעולם, שיעור שהינו גבוה מממוצע הצמיחה לטווח ארוך העומד על 5%[12], כאשר בכל הנוגע לציפיות לטווח ארוך נרשמה במשך השנים עלייה עקבית בתעופה בעולם.

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. בסיכום שנת 2024, וכאמור בסעיף 1.6.1 לעיל, היקפי הנוסעים כבר עלו על היקפי הנוסעים בשנת 2019 (קודם לפרוץ משבר נגיף הקורונה). באשר לשנת 2025, הצפי הינו להמשך הצמיחה, אך צמיחה בשיעור איטי יותר ממה שהיה בשנת 2024, כאשר יאט״א צופה עלייה של 8.0% ב-RPK בשנה זו לעומת שנת 2024, בה נרשמה עלייה של 10.4% לעומת שנת 2023[13].

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

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

בכל הנוגע למחירי הדלק והנפט, לאחר שבמהלך שנת 2021 ותחילת שנת 2022 המשיכו מחירי האנרגיה להאמיר כאשר בשלב מסוים אף הגיע מחיר חבית נפט ל-139 דולר, נרשמה לאחר מכן ירידה במחירים כאשר בשנת 2023 עמד מחיר חבית ממוצע מסוג Brent על 82 דולר, ובשנת 2024 עמד מחיר זה על 81 דולר. בהסתכלות קדימה, בהתאם לפרסום עדכני מתחילת חודש פברואר 2025 של מנהל מידע האנרגיה

---

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

[11] ראו בכתובת: https://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2025/01/17/world-economic-outlook-update-january-2025.

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

[13] ראו בכתובת: https://www.iata.org/en/pressroom/2024-releases/2024-12-10-01/.

האמריקאי, הערכתם הינה כי בשנים 2025-2026 תירשם ירידה במחירים, והצפי הינו כי בשנת 2025 יעמוד מחיר החבית על 74 דולר בממוצע, ובשנת 2026 יירד עוד שיעור זה ויעמוד על מחיר חבית של 66 דולר בממוצע[14].

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

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

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

1.6.6.3 בשנים שקדמו למשבר הקורונה ובצד הצמיחה המתמדת בשוק התעופה בשנים אלו, גדל מגוון מקורות מימון חדשים בשוק התעופה העולמי ככלל ובשוק המחכירים 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.

1.6.6.4 התפרצות נגיף ה"קורונה" הביאה לירידה בביקוש למטוסים, לעודף היצע, וכפועל יוצא מכך לירידה בתנאי השוק בתחום התעופה העולמית. 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 בשנות הקורונה, כאשר יצרני המטוסים החלו מגבירים תפוקה רק בסמוך להתאוששות בפעילות התעופה בעולם וסימני "יציאה" ממשבר נגיף הקורונה. 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 שינוים 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 מחירים הנמוך בשוק של הנכסים ודמי החכירה, כמו גם ניצול מגמת הביקוש בשוק.

1.6.6.5 כפועל יוצא מההתאוששות בענף התעופה ועלייה בהיקפי הפעילות החל ממרץ 2022, החל שיפור משמעותי גם בביקוש למטוסים, אשר נמשך בשנים 2023-2024 ועד למועד פרסום דוח זה. בצד הביקוש הגובר למטוסים והעלייה החדה בהיקפי הפעילות בעולם, נרשם קושי הולך ונמשך בצד ההיצע. קושי זה נבע ממספר סיבות, שעיקרן (א) החזרה המהירה יחסית להיקפי פעילות משמעותיים, כאשר היה גם קושי בהחזרת מטוסים רבים לכשירות תוך זמן קצר יחסית אליו התלווה מחסור בשירותי תחזוקה להחזרת

[14] ראו בכתובת: https://www.eia.gov/outlooks/steo/report/global_oil.php .

מטוסים אלו לכשירות[15]; (ב) ההאטה בקצב הייצור של יצרני המטוסים - שתי יצרניות המטוסים, בואינג ואיירבוס, מסרו פחות מטוסים מהצפוי לשנת 2024, כאשר מספר המטוסים הכולל של יצרניות אלו אשר נמסרו בשנת 2024 היה אף נמוך ב-10% מהמספר הכולל של מטוסים שהן מסרו בשנת 2023. בהתאם לנתוני Cirium, מסרו בואינג ואיירבוס 1,094 מטוסי נוסעים ומטען בשנת 2024, וזאת לעומת 1,233 מטוסים בשנת 2023. התחזית של Cirium עצמה בתחילת שנת 2024 עמדה על צפי למסירת כ-1500 מטוסים על ידי שתי היצרניות יחדיו. איירבוס תכננה למסור במקור 780 מטוסים ומסרה לבסוף 766, כאשר בואינג נמנעה מלתת תחזית בנושא, כאשר היא סבלה מבעיות בייצור באופן משמעותי יותר מאיירבוס. הדבר בא לידי ביטוי גם בחלק כל אחת מהן במסירות, כאשר חלקה של בואינג במסירות ירד ל-30% בלבד, השיעור הנמוך ביותר מאז השנים 2019-2020, בהן הופסקו מסירות מטוס הבואינג 737-max. באשר לצפי לשנת 2025, מעריכה Cirium כי בשנה זו יימסרו על ידי בואינג ואיירבוס כ-1,500 מטוסים, שיעור אשר מתקרב להיקפי המסירות שהיו בשנת 2018 (קודם למשבר נגיף הקורונה ומשבר ה-הבואינג 737-max[16]; (ג) 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)[17], קשיי קליטה אשר הובילו להשבתה של לא מעט ממטוסים אלו מהטכנולוגיה החדשה, לתקופות לא מבוטלות.

1.6.6.6 השיפור המשמעותי בביקושים לצד הקושי בצד ההיצע והחוסר 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 אשר רשמו את הפגיעה העמוקה ביותר בשל משבר נגיף ה"קורונה". מגמות אלו נמשכו על פי רוב גם במהלך שנת 2024[18].

1.6.6.7 המשך מגמת העלייה בהיקפי הנוסעים, מגמות הביקוש האמורות, העלייה במחירים וכן הירידה בקצב מסירת המטוסים (לרבות בהסתכלות קדימה) החדשים וקשיי הקליטה של חלק מהמטוסים מהדור החדש, 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"[19]) - הרי שבמהלך שנת 2024 גבר הביקוש למטוסים הישנים יותר (בעיקר בגילאי אמצע החיים (mid-life)) ומגמה זו ממשיכה גם כיום - חברות תעופה רבות אינן ממהרות "להפריש" מטוסים, מאריכות הסכמי חכירה למטוסים אשר במקור היו אמורים לצאת משירות אצלם, ובהתאם מושקע על ידי חברות התעופה כסף רב במטוסים מסוג זה על מנת להאריך את חייהם ולהמשיך להשתמש בהם. בהקשר לכך אנו רואים כי

---

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

16 ראו בכתובת: https://www.cirium.com/thoughtcloud/shaking-out-the-airbus-and-boeing-2024-delivery-numbers/.

17 ראו בכתובת: https://blog.satair.com/next-generation-aircraft-engines.

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

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

חברות התעופה מוכנות כיום להאריך הסכמים במחירים גבוהים יחסית וחלק מחברות התעופה מוכנות להתחייב לתקופות ארוכות יותר של הארכה[20], וחלקן אף מוכנות לרכוש את המטוס בסיום החכירה[21]. על פי הערכות כיום, בוודאי בשים לב לבעיות בקצב ייצור המטוסים החדשים, מגמת הביקוש למטוסים הישנים יותר צפויה להימשך, כאשר יש המעריכים כי מטוסים בגילאי אמצע החיים (mid-life) ומבוגרים מכך צפויים להמשיך להיות מבוקשים, ולשמור על ערכם לא רק עד לתום העשור הנוכחי, כי אם גם לתוך העשור הבא[22].

1.6.6.8 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.

1.6.6.9 בכל הנוגע לביצוע בפועל של עסקאות מכירה והחכרה, החל מהרבעון השלישי לשנת 2020 ואילך (בשנים 2021-2023 וכך גם בשנת 2024) 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. עסקאות המכירה וחכירה בחזרה, הוכיחו, בעיקר, 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 וחברות ההחכרה הינן מקור נזילות לחברות התעופה לאור העלייה בשיעורי הריבית במשק והפגיעה בגישה של חברות תעופה לבנקים ושוקי ההון. בסופו של דבר, חלק המחכירים בשוק המשיך ועלה, ותפקיד המחכירים בשוק ממשיך להיות משמעותי. באשר למכירה בין מחכירים, הגידול אשר החל משנת 2021, נבע מתקופה מסוימת במהלך משבר הקורונה בה המחכירים הגדולים לא ביצעו עסקאות מכירה. בשנת 2024 המשיכו המחכירים הגדולים במגמה ובאסטרטגיה של מכירת עסקאות החכרה למחכירים קטנים יותר, הן לשם רישום רווח בשים לב לשוק והן לשם שמירה על גיל צי ממוצע צעיר יותר. יחד עם זאת, רואים לאחרונה בשוק התמתנות מסוימת במגמה זו, וזאת בעיקר בשל ירידה מסוימת בחלק המחכירים ברכישת מטוסים חדשים (לאורך השנים האחרונות עלה חלקם של המחכירים ברכישת מטוסים חדשים מהיצרן), ובשל סוגיית ההיצע הקיימת בשוק. בכל הנוגע לעסקאות מכירה וחכירה בחזרה (Sale &Leaseback), לאחר שאחוז עסקאות זה הגיע לשיא של 52.4% בשנת 2022, שיעור זה ירד לאחרונה לשיעור של 51.5%[23]. כך למשל, חברות תעופה מסוימות, בוודאי הגדולות שבהן, מנצלות את יתרות המזומנים שצברו לרכישת מטוסים בחזרה ממחכירים ובדומה לכך, ומנצלות את חוסנן הכלכלי להגדיל את ההזמנות ישירות מהיצרן. על אף ההשפעות השונות, פעילות הליסינג ממשיכה לשמור על יציבות, וכיום, חלק המחכירים בשוק מתוך כלל המטוסים בעולם עומד על שיעור שנע בין 50% ל-55%[24]. בעת הנוכחית, לצד האופטימיות הקיימת בשוק, ישנה דאגה מסוימת, וזאת בעיקר בשל חוסר האיזון שנוצר בין ההיצע לביקוש. חוסר איזון זה אמנם מביא לעלייה ברווחיות בשל העלייה בדמי החכירה לאור עודף הביקוש על ההיצע, אך ללא ייצור והגדלה עקבית של היצע המטוסים החדשים בשוק, הצמיחה עשויה להיות מוגבלת, דבר שעשוי

---

[20] ראו בכתובת: https://kpmg.com/ie/en/home/insights/2025/01/aviation-leaders-report-2025-fs-aviation.html.

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

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

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

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

להשפיע על "בריאותו" של שוק הליסינג כולו. בהתאם, למועד זה, ישנה אופטימיות, בצד זהירות[25]. לפרטים נוספים אודות שוק ההחכרה ראו בסעיף 2.1 להלן.

1.6.7 <u>תנודות בשיעורי הריבית</u>

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, 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. בהמשך לכך, בחודשים נובמבר 2023, ספטמבר 2024 ודצמבר 2024 ביצע הבנק המרכזי בארה"ב שלוש הורדות ריבית, של 0.25%, 0.5% ו-0.25%, בהתאמה, כך ששיעור הריבית שנקבע בחודש דצמבר 2024 הינו בטווח של 4.25%-4.50%. בישיבה מדצמבר 2024 הודיע הבנק המרכזי בארה"ב כי קצב הורדת הריבית בשנת 2025 צפוי להיות איטי יותר מהציפיות הקודמות ועם צפי להורדת 0.5% בשיעור הריבית בלבד[26], וכי אינו ממהר לחתוך את שיעורי הריבית באופן אגרסיבי. בין היתר גם עדכן את תחזית האינפלציה לשנת 2025 כלפי מעלה (דבר שמהווה כמובן שיקול באשר להחלטות לגבי הורדת הריבית)[27]. בישיבתו האחרונה של הבנק המרכזי בארה"ב, מחודש מרץ 2025, חזר למעשה הבנק המרכזי על הדברים מדצמבר 2024 - המשיך והותיר הבנק המרכזי את שיעורי הריבית על כנם, הוריד את תחזית הצמיחה והעלה את תחזית האינפלציה כלפי מעלה, וחזר על צפי הורדת ריבית של 0.5% במהלך שנת 2025, אשר צפויה להתבצע בשתי פעימות[28].

בסיכום שנת 2024 עמד שיעור ממוצע של ריבית ה-SOFR לחודש על כ-5.19% וזאת לעומת שיעור ממוצע של ריבית SOFR לחודש של כ-4.97% בשנת 2023. נכון לתום שנת 2024 עמד שיעור ה-SOFR לחודש על שיעור של כ-4.53%, ונכון למועד פרסום הדו"ח עומד שיעור זה על כ-4.33%.

לפרטים על מצבת הלוואות החברה ראו סעיף 2.13.3 להלן.

---

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

[26] ראו בכתובת: https://www2.deloitte.com/us/en/insights/economy/spotlight/fed-rate-cuts-and-us-labor-market-trends.html.

[27] ראו בכתובת: https://www.jpmorgan.com/insights/outlook/economic-outlook/fed-meeting-december-2024.

[28] ראו בכתובת: https://www.cnbc.com/2025/03/19/fed-rate-decision-march-2025.html.

2. החכרת מטוסים בבעלות (ליסינג)

2.1 **מידע כללי על תחום הפעילות**

2.1.1 מבנה תחום הפעילות והשינויים החלים בו

2.1.1.1 לאורך 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 מטוסיהן ולחוכרם בחזרה (Sale & Lease-back) מטעמים שונים. השיקולים להעדפת חכירת מטוסים על פני רכישתם משתנים מחוכר לחוכר והעיקריים שבהם הינם: (א) מצב הנזילות ואפשרויות המימון של החוכר. כמתואר בסעיף 1.6.6 לעיל, בתקופת הקורונה חברות רבות פנו לאפיק זה על מנת לשפר את נזילותן, כאשר גם העלאת שיעורי הריבית בעולם בשנים 2022-2023 (כאשר סביבת הריבית נותרה גבוהה גם בשנת 2024) פגעה בזמינות של מקורות מימון ובגישת חברות התעופה למימון בנקאי, דבר שהופך את חלופת ההחכרה לאטרקטיבית וחשובה עוד יותר; (ב) שיקולים כלכליים, כגון: עלות הפעלה (דמי חכירה חודשיים) קבועה וידועה מראש; (ג) תקופת הפעלה של המטוס הרצויה לחוכר; (ד) נטרול סיכון ערך שיורי של המטוס; (ה) שיקולי מס; (ו) מבנה הון[1].

2.1.1.3 בנוסף, עד לשנה האחרונה 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, כאשר בשנים האחרונות רכשו חברות ההחכרה יותר מ-50% מהמטוסים שמכרו היצרנים. כאמור בסעיף 1.6.6.9 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. עם זאת, ישנה ירידה מסוימת במגמה זו, כאשר חברות תעופה מסוימות, בוודאי הגדולות שבהן, מנצלות את יתרות המזומנים שצברו ואת חוסנן הכלכלי להגדיל את ההזמנות ישירות מהיצרן (מנגד, הדבר עשוי לייצר הזדמנויות חדשות לעסקאות Sale & Lease-back 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. כיום, בהתאם להערכות של KPMG, חלק המחכירים בשוק מתוך כלל המטוסים בעולם עומד על שיעור שנע בין 50% ל-55%[3].

בעת הנוכחית, לצד האופטימיות הקיימת בשוק, ישנה דאגה מסוימת, וזאת בעיקר בשל חוסר האיזון שנוצר בין ההיצע לביקוש. חוסר איזון זה אמנם מביא לעלייה ברווחיות בשל העלייה בדמי החכירה לאור עודף הביקוש על ההיצע, אך ללא ייצור והגדלה עקבית של היצע המטוסים החדשים בשוק,

---

[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/2025/01/ie-aviation-leaders-report-2025-2.pdf.

הצמיחה עשויה להיות מוגבלת, דבר שעשוי להשפיע על "בריאותו" של שוק הליסינג כולו. בהתאם, למועד זה, ישנה אופטימיות, בצד זהירות[4].

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 יציאה מהשוק של מחכירים מסוימים שמיקודם היה בפן הפיננסי בלבד של העסקאות נמשכה גם בשנתיים שחלפו, כאשר סביבת הריבית המשתנה דחקה החוצה מחכירים שמיקודם היה בפן הפיננסי בלבד של העסקאות כאמור לעיל. לצד יציאת שחקנים "פיננסיים" מהשוק, ניכרה גם מגמה של מיזוג בין מחכירים (עם זאת, ההערכה הינה כי מרבית עסקאות המיזוג בתחום, לעת עתה, כבר התרחשו)[5]. 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 עצמאית[6], כאשר חלקם מגובים בקרנות השקעה פרטיות ובקרנות גידור[7].

בסיכום המגמות שחלו בשנים האחרונות ביחס לחברות ההחכרה, אפשר לראות כבר מזה תקופה מסוימת ירידה במספר המחכירים הכולל וכראייה לכך ירידה במספר המחכירים הכולל להם למעלה מ-25 מטוסים (הנחשבים מחכירים קטנים); ומנגד נרשמה עלייה באחוז המטוסים אותם מחזיקים 15 המחכירים הגדולים, וכן עלייה באשר לגודל הצי הממוצע של אותם 15 מחכירים גדולים[8]. זאת, לצד עלייה בהיקף המחכירים הנסחרים ומחכירים שהינם מנהלי נכסים, קרי קרנות השקעה, מנהלי נכסים, קרנות פנסיה וכדומה[9]. 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 1.6.1 ו-1.6.6 לעיל וסעיף 2.1.6 להלן.

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

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.

---

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

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

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

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

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

[9] ראו בכתובת: https://www.airfinancejournal.com/Magazine/Download/214.

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.

2.1.2.3 בשנת 2001 התכנסה ועידת קייפטאון[10] וגיבשה נוסח של אמנה בנושא רישום שיעבודים וזכויות שונות אשר קיימות בנוגע לכלי תחבורה בינלאומיים בכלל ומטוסים בפרט, אשר נכנסה לתוקפה ביום 1 במרץ 2006.

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

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

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

2.1.3.1 קבוצת כנפיים פעילה בתחום החכרת המטוסים מעל 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 2024 ועד למועד פרסום הדו"ח ראו סעיף 2.3 להלן.

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

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

2.1.4.2 כמו כן, לפרטים אודות תמורות בביקוש למטוסים ובדמי חכירה של מטוסים ראו בסעיף 1.6.7 לעיל.

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

2.1.5 גורמי הצלחה קריטיים בתחום

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

2.1.6 חסמי הכניסה והיציאה העיקריים של התחום

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 יותר[11].

גם כיום, לאחר היציאה למעשה מהקורונה, עדיין קיימת מגמה מסוימת של קשיחות בכל הנוגע לתנאי 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 (כאשר לפחות בשלב זה, ואחרי מספר הורדות ריבית שנרשמו בשנת 2024 למשל בארה"ב, אין צפי לחזרה מהירה לסביבת הריבית האפסית) מקשה, מטבע הדברים, גם על אמצעי המימון של חברות ההחכרה, כאשר מחכירים מסוימים שמיקודם היה בפן הפיננסי בלבד של העסקאות הינם במגמה של יציאה מהתחום. 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 החוכר את הוראות הסכם החכירה) הינה מכירת המטוס, בכפוף להסכם חכירה מתמשך, ולעיתים עם חבילת המימון כאשר מדובר במימון Non Recourse.

2.1.7 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

[11] 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/.

הפעלה. השיקולים המכריעים של חברות התעופה בעניין זה הינם בעיקר נושאי מימון ונזילות. לפרטים נוספים ראו סעיפים 1.6.7 ו-2.1.1 לעיל.

2.1.8 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.

2.2 **מוצרים ושירותים**

2.2.1 מבנה עסקת רכישת מטוס והחכרתו

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 איחדה בדוחותיה הכספיים. כל מטוס הנכלל במסגרת עסקה שכזו הינו בבעלותו של נאמנות או תאגיד נפרד כאמור לעיל, אשר הינו צד למסמכי העסקה הרלוונטים לאותו מטוס; קרי: הסכם הרכישה, הסכם ההחכרה והסכם המימון. יודגש לעניין המימון כי אין בהתקשרות החברה היעודית לגרוע ממחוייבותה של 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 אושררה רק בחלק ממדינות העולם ואשר לקבוצה אינטרס לבצע עסקאות אשר מקבלות הגנה מתוקף האמנה כאמור.

כל עסקה של רכישת מטוס והחכרתו בנויה משלושה נדבכים עיקריים:

(א) איתור מטוס מתאים לרכישה מבחינת מצבו (פיזי ומשפטי) ומחירו, כאשר 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.

2.2.2 <u>תנאי החכירה</u>

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

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

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

(ג) ככלל, דמי החכירה הקבועים בהסכם החכירה וכל תשלום אחר לפי הסכם החכירה הינם בסכום "נטו"; היינו, מיסים, הוצאות ותשלומים אחרים הנדרשים בגין ביצוע תשלום דמי החכירה לקבוצת גלובל ליסינג מגולמים ואינם מופחתים מדמי החכירה. בהקשר זה, החוכר מתחייב לשפות את 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 המקובלים[12] על-פי התנאים שנקבעים בהסכם החכירה עימו כשהמחכיר ו/או הגוף הממון 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.

---

[12] 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.

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

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

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

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

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

(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 שנותרה בהתאם למנגנון הקבוע לכך בהסכם החכירה.

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

(יד) המטוס, דמי החכירה ותקבולי הביטוח משועבדים, על-פי רוב, לגוף הממון 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"[13] או בפוטנציאל חיים שונה מכך). בנוסף, בחלק מן ההסכמים, בתום תקופת ההחכרה ישנה התחשבנות כספית ביחס למצב המטוס בתחילת

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

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 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 300-330 מנגנון של תשלום רזרבות על ידי החוכר. הסכמי ההחכרה של מטוס האיירבוס 200-330 ושני מטוסי האיירבוס 100-220 כוללים מנגנון של התחשבנות כספית בתום תקופת ההחכרה ביחס למצב המטוס בתחילת תקופת ההחכרה[14].

(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 הממומן, וזאת לתקופות משתנות (בהתאם להסכן ההלוואה הרלוונטי) של מספר חודשים, ובכפוף כמובן לעמידה בכל יתר התנאים הקבועים בהסכם ההלוואה הרלוונטי.

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

עם סיום הסכם חכירה, באפשרות 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 <u>חלקה של קבוצת גלובל ליסינג בשוק</u>

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

---

[14] בכל הנוגע למנועי מטוס האיירבוס 200-330, מנועים אלו המנועים לתוכנית תמיכה שוטפת אותה מציע יצרן המנועים לחברות תעופה, כנגד תשלומים חודשיים ליצרן המנועים. לפרטים נוספים ראו ביאור 15א(ב) לדוחות הכספיים.

2.3 **לקוחות**

להלן סטטוס מטוסי החברה ולקוחותיה למועד פרסום הדו"ח:

2.3.1.1 **שני מטוסי איירבוס 100-220:** 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 והמימון בגינם, ראו ביאורים 15 ו-10ב(2) לדוחות הכספיים. הכנסות החברה מ Delta Air Lines בשנת 2024 היוו כ-58% מהכנסות החברה מלקוחותיה.

כן יצוין כי לאחר תאריך הדוח, בחודש מרץ 2025 התקשרה החברה עם צד שלישי במכתב כוונות למכירת הזכויות בנאמנות שהינה הבעלים של אחד מבין שני מטוסים אלו - לפרטים ראו ביאור 9ג(3) לדוחות הכספיים, כאשר למועד זה ממשיכה החברה בהליך שיווקו של המטוס השני מסוג זה.

2.3.1.2 **מטוס איירבוס 200-330:** מטוס, משנת ייצור 2012, אשר הוחכר מחדש בחודש אוקטובר 2023 לחברת התעופה הספרדית Iberia ((חלק מקבוצת IAG), אשר הייתה בעבר לקוח של החברה. הסכם החכירה של מטוס זה הינו עד למחצית השנייה של שנת 2028, כאשר לחוכרת האופציה להאריך את חכירת המטוס עד למחצית הראשונה לשנת 2030. לפרטים נוספים אודות מטוס זה, לרבות עסקת ההחכרה כאמור והמימון שניטל בגין המטוס, ראו ביאורים 15 ו-10ב(3) לדוחות הכספיים. הכנסות החברה מ-Iberia בשנת 2024 היוו כ-31% מהכנסות החברה מלקוחותיה.

2.3.1.3 **גוף מטוס איירבוס 300-330:** גוף מטוס, משנת ייצור 2000, המוחכר (במסגרת מיזם משותף עם גוף שהינו הבעלים של מנועי המטוס) לחברת התעופה הסקנדינבית Sunclass Airlines, בהסכם עד לרבעון השלישי לשנת 2026.לפרטים נוספים ראו ביאורים 15 ו-9ג(1) לדוחות הכספיים. הכנסות החברה מ-Sunclass Airlines בשנת 2024 היוו כ-11% מהכנסות החברה מלקוחותיה.

2.3.1.4 לפרטים אודות מכתב כוונות בו התקשרה החברה, לאחר תאריך הדוח, לרכישת מטוס איירבוס 320-200, עם הסכם החכרתו לחברת תעופה במרכז אמריקה, ראו ביאור 9ג(2) לדוחות הכספיים.

2.4 **שיווק והפצה**

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

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. אם לפני כעשר שנים היו שלושה מחכירים גדולים אשר היוו למעשה כ-70% משוק החכרת המטוסים, הרי שמספר זה ירד עם השנים עד ל-21%, וזאת לאור כניסת שחקנים רבים לשוק. יחד עם זאת, לאחר יציאת וכניסת שחקנים ומיזוגים שהתרחשו בשוק, מחד, וגידול בשוק מאידך ממנו נהנו המחכירים הגדולים, גדל חלקם של המחכירים הגדולים בשוק, וגודלם וחלקם בשוק של 5 המחכירים הגדולים בעולם גדל משמעותית[15]. בהתאם

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

לפרסום מתחילת שנת 2024, 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 30-50 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 מטוסים[16]. בהסתכלות על 10 המחכירים הבולטים בשוק כיום, חלק מהם מחזיקים ביותר מ-1000 מטוסים, וחלק מאות רבות של מטוסים[17].

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

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

כיום, לאור המגמה ההולכת וגוברת של התחזקות המחכירים הגדולים בשוק, ברור כי היתרון לגודל של מחכירים אלו מקבל משנה תוקף, בוודאי בסביבה בה ישנו חוסר איזון מסוים בין ההיצע לביקוש, וכאשר מחכירים אלו הינם בעלי הגישה (בשל כוחם, גודלם וזמינות המימון) למטוסים חדשים ומבצעים רכישות של מטוסים חדשים ישירות מהיצרן, ולמעשה מהווים ספק חשוב בפעילות הליסינג בשוק המשני (מטוסים במחזורי החיים הבאים). מחכירים אלו גם מספקים לשוק המשני מטוסים רבים לאור רצונם למימוש רווחים והצערת הצי, ולמעשה מותירים מקום ופעילות לחברות הקטנות יותר. עם זאת, ככל והמגמה הקיימת של חוסר איזון בין הביקוש להיצע תימשך, הדבר עשוי להביא לפגיעה גם בשוק המשני, וביכולת התחרות בשוק זה[18].

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

---

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

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

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

2.6 **צבר הזמנות**

נכון למועד הדו"ח, התקבולים הצפויים מדמי החכרת מטוסים על-פי הסכמי ההחכרה הקיימים (ראו הערה) מסתכמים בסך 74,941 אלפי דולר. להלן פירוט טבלאי לפי תקופות:

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

נכון למועד פרסום הדו"ח, הסתכמו תקבולים אלו (ראו הערה) בסך של 72,414 אלפי דולר. להלן פירוט לפי תקופות:

	סה"כ (באלפי דולר)	4/25-6/25 (באלפי דולר)	7/25-9/25 (באלפי דולר)	10/25-12/25 (באלפי דולר)	1/26-3/26 (באלפי דולר)
4/25-3/26	10,475	2,527	2,594	2,677	2,677
4/26-3/27	9,631				
4/27-3/28	8,952				
4/28-3/29	7,392				
4/29 עד 2035	35,964				
סה"כ	**72,414**				

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). כמו כן, הנתונים בטבלה אינם מביא בחשבון מחד, נטרול של צבר ההכנסות מאחד ממטוסי האיירבוס 100-220 המוחכרים ל-Delta Air Lines , לגבי התקשרה החברה במכתב כוונות למכירתו; וכן אינם מביאים בחשבון, מאידך, צבר הזמנות עתידי ממטוס איירבוס 200-320 שהחברה התקשרה במכתב כוונות לרכישתו. למועד זה שתי עסקאות אלו טרם הושלמו.

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 2023, ואשר הסתכמו לאותו מועד לסך של 83,290 אלפי דולר:

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

כאמור לעיל, נכון ליום 31 בדצמבר 2023 הסתכמו התקבולים הצפויים מדמי החכירה בסך של 83,290 אלפי דולר. הקיטון הקיים בתקבולים הצפויים לשנים 2025 ואילך (נכון ליום 31 בדצמבר 2024), לעומת היקף התקבולים הנ"ל כפי שהיה צפוי נכון ליום 31 בדצמבר 2023, נובע מקבלה בפועל של דמי חכירה במהלך שנת 2024 בקיזוז תוספת דמי חכירה לקבל בגין הארכת הסכם החכרה של גוף מטוס איירבוס 300-330.

2.7 **עונתיות**

הכנסות קבוצת גלובל ליסינג אינן מושפעות מעונתיות.

2.8 **כושר ייצור**

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

2.9 **רכוש קבוע**

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 4 מטוסים ו-6 מטוסים נכון ליום 31 בדצמבר 2023 וליום 31 בדצמבר 2022, בהתאמה. לפרטים אודות מכתב כוונות לרכישת מטוס איירבוס 200-320, ומכתב כוונות למכירת אחד ממטוסי האיירבוס 100-220 המוחכרים ל-Delta Air Lines, ראו ביאורים 9ג(2) ו-9ג(3) לדוחות הכספיים.

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:

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

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

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

בימים 31 במרץ 2024 ו-30 בספטמבר 2024 בחנה גלובל ליסינג את סכום בר ההשבה של מטוסים בצי. יצוין כי ליום 31 בדצמבר 2024 לא זוהו סימנים לאפשרות של ירידת ערך בשווי מטוסי החברה לאותו מועד. לפרטים נוספים ראו ביאור 9ו לדוחות הכספיים.

יתרת העלות המופחתת של 4 המטוסים שהיו בבעלות קבוצת גלובל ליסינג ליום 31 בדצמבר 2024 עמדה על סך של כ-101.7 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 2024 עמד על 99.5 מיליון דולר. עיקר הפער בין העלות המופחתת ליום 31 בדצמבר 2024 לבין שווי השוק לפי מחירונים מקובלים לערכי מטוסים הפנויים למכירה מיידית ליום 31 בדצמבר 2024, 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 2024).

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

	2024	2023	2022	2021	2020
לתחילת התקופה	174,639	252,610	349,133	274,278	357,251
שנרכשו בתקופה	-	751	1,310	74,855	-
שנמכרו בתקופה	-	(78,722)	(97,833)	-	(82,973)
לתום התקופה	174,639	174,639	252,610	349,133	274,278
לתחילת התקופה	4	6	8	6	9
שנרכשו בתקופה	-	-	-	2	-
שנמכרו בתקופה	-	2	2	-	(3)
לתום התקופה	**4**	**4**	**6**	**8**	**6**

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 19א לדוחות הכספיים.

2.10.2 החל מיום 1 בנובמבר 2012 ועד לתום שנת 2024 קיבלה החברה שירותי יו"ר דירקטוריון ממר שלמה חנאל כאשר החל מסוף דצמבר 2024 מקבלת החברה שירותי יו"ר דירקטוריון ממר נמרוד בורוביץ. לפרטים ראו ביאור 19ב לדוחות הכספיים.

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

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

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

2.12 **הון חוזר**

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

ליום 31 בדצמבר 2024, לפי דוחות מאוחדים, לחברה הון חוזר חיובי בסך של כ-0.5 מיליון דולר בהשוואה לגירעון בהון חוזר בסך של כ-3.1 מיליון דולר, לפי דוחות מאוחדים, ליום 31 בדצמבר 2023.

תחשיב ההון החוזר ליום 31 בדצמבר 2024 וליום 31 בדצמבר 2023 לא כולל יתרת פקדונות בנקאיים לא שוטפים בסך של 10 מיליון דולר אשר משקפת את מחויבות החברה כלפי מממנים לשמור בקופתה יתרת מזומנים מינימאלית, וכן תקבולים נוספים, שאינם כלולים ברכוש השוטף, אשר צפויים להתקבל במהלך 12 החודשים לאחר תאריך הדוח.

לפירוט נוסף לגבי ההון החוזר ראו סעיף 5.4 לדוח הדירקטוריון.

2.13 **מימון**

2.13.1 כללי

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 60%-80% 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 סדרה אחת של אגרות חוב הנסחרות בבורסה - אגרות החוב (סדרה ג'), אשר אינן מובטחות בבטוחות ו/או בשעבודים כלשהם.

כבטחון להבטחת קיום התחייבויותיה של קבוצת גלובל ליסינג (פרט לאגרות החוב שהנפיקה) לגורם הממן 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 100-220, כאשר הלוואות אלו הינן ללא זכות חזרה לחברה (Non-Recourse) ומוגבלות רק לפירעון מהנכסים המשועבדים; בנק זר אחר, אשר העמיד הלוואה בגין מטוס האיירבוס 200-330, 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 2024 ולמועד פרסום הדוח הסתכמה בסך של כ-53.5 מיליון דולר וכ-52.5 מיליון דולר, בהתאמה (כאשר כלל ההלוואות למועדים אילו הינן הלוואות Non-Recourse), וזאת בהשוואה לסך של כ-57.8 מיליון דולר, נכון ליום 31 בדצמבר 2023 (כלל ההלוואות הינן הלוואות Non-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. בכוונת החברה לפנות לרשות ניירות ערך לשם הארכת תוקף תשקיף המדף האמור בשנה נוספת.

2.13.2 <u>אגרות חוב; דירוג</u>

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

2.13.3 <u>פרטים בדבר הלוואות</u>

(א) **להלן פרטים בדבר ההלוואות אשר הועמדו לקבוצת גלובל ליסינג (לא כולל אגרות חוב (סדרה ג') כמפורט לעיל) נכון ליום 31 בדצמבר 2024 (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 2024 (באלפי דולר)	סוג הריבית (1)	תדירות פירעון	מועד פירעון סופי	יתרת "בלון" (באלפי דולר)
הלוואות מבנק זר Non-Recourse (2)	2 x A220-100	39,949	65,183	קבועה	חודשי	2035	-
הלוואות מבנק זר Non-Recourse (3)	A330-200	13,505	31,286	קבועה	חודשי	2028	6,000

(1) שיעור הריבית המשוקלל בהלוואות אלו ליום 31 בדצמבר 2024 הינו כ-6.38% לשנה.

(2) ההלוואות המוצגות בשורה זו הינן שתי הלוואות אשר ניטלו לרכישת שני מטוסים דומים המוחכרים לאותו חוכר, וקיים מנגנון Cross Collateral בין הבטוחות השונות המשועבדות להבטחת הלוואות אלו. לפרטים נוספים אודות הלוואות אלו ראו ביאור 10ב(2) לדוחות הכספיים.

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

בכל הנוגע להלוואות הקיימות, שהינן מבנקים זרים, אלו לא כוללות מחויבות לעמידה באמות מידה פיננסיות (covenanats), 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 ג'))[19] נכון ליום 31 בדצמבר 2024, לפי התקופות המפורטות להלן:**

	תקבולים צפויים מדמי חכירה (1)	פרעון קרן הלוואות, ללא פרעון הלוואות "בלון" (4)	פרעון ריבית הלוואות (5)	תזרים נטו לפני פרעון הלוואות "בלון"	פרעון יתרת קרן הלוואות "בלון"	תזרים נטו לאחר פירעון יתרת הלוואות "בלון"	סה"כ פרעון קרן הלוואות
שנת 2025	10,325	6,722	3,810	(207)	-	(207)	6,722
שנת 2026	10,070	6,985	3,449	(364)	-	(364)	6,985
שנת 2027	8,952	7,328	3,010	(1,386)	-	(1,386)	7,328
שנת 2028	8,172	5,225	2,433	514	10,631	(10,117)	15,856
שנת 2029 ואילך	37,422	27,146	6,260	4,016	-	4,016	27,146
סה"כ	**74,941**	**53,406**	**18,962**	**2,573**	**10,631**	**(8,058)**	**64,037**

(1) תקבולים צפויים מדמי חכירה בהתאם להסכמים החתומים למועד פרסום הדוח (ללא הבאה בחשבון של מימוש אופציות חוכרים, ככל וישנן)[20].

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

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

(4) בטבלה זו, המונח "הלוואות" כולל, בין היתר, גם את אגרות החוב (סדרה ג').

(5) למועד הדוח, כלל ההלוואות כאמור בסעיף קטן א' לעיל הינן הלוואות בריבית קבועה.

---

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

[20] הנ"ל אינו מביא בחשבון נטרול של צבר ההכנסות מאחד ממטוסי האיירבוס 100-220 המוחכרים ל- Delta Air Lines, לגבי התקשרה החברה במכתב כוונות למכירתו; וכן אינו מביא בחשבון, מאידך, צבר הזמנות עתידי ממטוס איירבוס 200-320 שהחברה התקשרה במכתב כוונות לרכישתו. למועד זה שתי עסקאות אלו טרם הושלמו.

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 3 להלן. הערכות החברה בדבר יכולתה לפרוע את הלוואות הבלון באמצעות תמורה ממימוש המטוסים וכן קבלת הלוואות חדשות, הינה מידע צופה פני עתיד, כהגדרתו בחוק ניירות ערך, אשר מבוססת על האומדנים המקובלים בשוק למחירים עתידיים של מטוסים וכן יכולת קבוצת גלובל ליסינג לקבל הלוואות בעתיד, בהתאמה.

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

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

2.13.5 <u>גיוס ממקורות נוספים</u>

להערכת גלובל ליסינג, בשנה הקרובה לא יידרש גיוס ממקורות נוספים לצורך כיסוי תפעול עסקיה השוטפים בהתאם למתכונת הפעילות הקיימת והצי הקיים. עם זאת, ככלל ולאור מבנה ההון הנוכחי, במקרה בו יוחלט על רכישת מטוסים נוספים, תידרש החברה לגיוס 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. בהקשר זה יצוין כי בכל הנוגע לעסקה לרכישת מטוס איירבוס 200-320, עליה הודיעה החברה בחודש פברואר 2025 ואשר לגביה התקשרה החברה עם המוכרת במכתב כוונות, כמפורט בביאור 9ג(2) לדוחות הכספיים, רכיב ההון העצמי הנדרש במועד השלמת העסקה ימומן מאמצעיה העצמיים של החברה. כמו כן, וכמפורט בביאור 9ג(3) לדוחות הכספיים, התקשרה החברה במכתב כוונות למכירת אחד ממטוסי האיירבוס 100-220, כאשר מכירת הזכויות במטוס זה, ככל ותושלם, תביא, לאחר פירעון המימון בגינו, לתזרים פנוי משמעותי לחברה.

2.13.6 <u>מסגרות אשראי</u>

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 הנדל"ן שבבעלות החברה בשדה דב, וכן יתרות מזומנים ופקדונות בבנקים. לפירוט לעניין נכסים שאינם משועבדים, ראו ביאור 9ז לדוחות הכספיים.

2.14 **<u>מיסוי</u>**

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)[21], ואשר צפויה להשפיע גם על חברות התעופה בצורך להפוך את פעילותן ל"ירוקה" יותר. מגבלות אלה עלולות לפגוע ביכולת למכור ולהחכיר מחדש מטוסים (בעיקר ישנים) הנמצאים ברשות קבוצת גלובל ליסינג או לחייב השקעות נוספות בהתאמתם למגבלות, או להביא להכבדה בעלויות חברות התעופה הפועלות בשוק. עלות השקעות אלו, אם תהיינה, נחלקת ברוב המקרים בין החוכרים לגלובל ליסינג בהתאם להסכמים שביניהן. לפרטים בדבר מגבלות רעש ואיכות הסביבה כסיכון ענפי, ראו סעיף 3.2(ו) להלן.

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

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

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

2.17 **יעדים ואסטרטגיה עסקית; צפי להתפתחות בשנה הקרובה**

שנת 2024 הייתה שנה חשובה של יציבות והתבססות בראי החברה. בשנה זו, לאחר השלמת מספר עסקאות משמעותיות ב-2023 (החכרה מחדש של המטוסים בצי שלא הופעלו ומכירת מטוסים), כלל המטוסים בצי היו מוחכרים וייצרו רווח תפעולי, כאשר החברה גם הקטינה ופישטה את מבנה ויתרות החוב של החברה, וביצעה בהתאם בחודש מאי 2024 פירעון מלא וסופי של יתרת אגרות החוב (סדרה ב'). כיום, המימון הקיים בגין המטוסים הינו מסוג Non-Recourse, לצד יתרת אגרות חוב (סדרה ג'), בסך של כ-10.6 מיליון דולר. בשנת 2024 גם הכניסה החברה משקיע חדש ל-TUS, כאשר זה גם מימש בהמשך את האופציה שניתנה לו לרכישת יתרת מניות החברה והשותף ב-TUS, כאשר בתחילת פברואר 2025 השלימה החברה את מכירת יתרת ההחזקה ב-TUS, דבר אשר הביא לכדי סיום השקעתה של החברה ב-TUS מחד, והגדיל את יתרות המזומנים שבידי החברה מאידך. במקביל לזה, ביצעה החברה מעקב שוטף אחר המגמות בשווקים והשפעתן על לקוחותיה ופעילותה, כמו גם בחינת הזדמנויות עסקיות.

כאמור בביאור 9ג(2) לדוחות הכספיים, למועד זה מקדמת החברה עסקה לרכישת מטוס איירבוס 320-200, עם הסכם החכרתו לחברת תעופה במרכז אמריקה. ככל שתיחתם ותושלם עסקת רכישת המטוס הנ"ל, תהיה זו עסקת הרכישה הראשונה של החברה מזה שנים אחדות, וזאת לאחר תקופה בה הייתה

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

ממוקדת החברה, כאמור לעיל, בטיפול בצי הקיים ובפרט במטוסים שלא היו מוחכרים. ביחס לכך, בכוונת החברה להמשיך, וכפי שגם עשתה בשנת 2024, בבחינת עסקאות חדשות בתחום הליסינג תוך מיקוד במטוסים באמצע חייהם (בשים לב למגמות בשוק, דרישות ההון, יכולות המימון ובחינת רמות התשואה והסיכון בעסקאות בהתאם לפלח השוק הרלוונטי), לצד בחינת אפשרות לטיוב צי המטוסים הקיים שלה. במסגרת זאת קידמה החברה הליך של שיווק אקטיבי למימוש שני המטוסים המוחכרים לחברת התעופה האמריקאית Delta, עסקה אשר ההון העצמי המושקע בה כיום הינו גבוה יחסית, ואף התקשרה, בתחילת חודש מרץ 2025 וכמפורט בביאור 9ג(3) לדוחות הכספיים, במכתב כוונות למכירת אחד ממטוסי האיירבוס 100-220 (כשהיא ממשיכה בקידום השיווק של המטוס השני), כאשר מכירת הזכויות במטוס זה, ככל ותושלם, תביא, לאחר פירעון המימון בגינו, לתזרים פנוי משמעותי לחברה. זאת, לצד בחינת הזדמנויות עסקיות גם בתחומים נוספים (לרבות בדרך של חבירה לגורמים נוספים), הן כאלה המשיקים לתחום הליסינג, והן תחומי פעילות חדשים בהם החברה לא פעלה עד היום.

3. דיון בגורמי סיכון

להלן סקירה של גורמי הסיכון איתם מתמודדת הקבוצה במסגרת פעילותה:

3.1 **סיכוני מאקרו**

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

(ב) **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 מידית לרעה על הביקוש לתובלת נוסעים ומטען, בין אם באזורים מסוימים ובין אם באופן רחב וגלובלי יותר, דבר אשר משפיע בסופו של דבר גם על ענף החכרת המטוסים בהתאם, ובכלל כך על פעילות הקבוצה ותוצאותיה העסקיות.

(ג) **התפרצות מגיפות ואסונות טבע** - גורמים 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. פגיעה כאמור עלולה לגרום ללקוחות הקבוצה שלא לעמוד בהתחייבויותיהם כלפי הקבוצה וכן עלולה להביא לשינויים דרסטיים בשוק התעופה ככלל, דבר אשר ישפיע על ההיצע והביקוש בשוק זה.

(ד) **חשיפה 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 ההתחשבנות בגין עסקאות הגידור הנ"ל.

3.2 **<u>סיכונים ענפיים</u>**

(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 ליסינג עשויה להיות מושפעת באופן משמעותי עקב שינוי או תנודות מהותיות במחירי הדס"ל.

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

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

(ג) **עודף היצע בשוק המטוסים העולמי** - עודף היצע בשוק המטוסים העולמי (בין אם כללי ובין אם ביחס לסוגי מטוסים מסוימים) משפיע על מחירי המטוסים ועל גובה דמי החכירה שהקבוצה יכולה לגבות בגין החכרת מטוסיה. עודף היצע של מטוסים עשוי להביא להרעה ביכולתה של הקבוצה להחכיר מחדש ו/או למכור מטוסים עם סיומם של הסכמי חכירה או בעת החזרה מוקדמת של מטוס מוחכר כתוצאה ממשבר בקרב מי מלקוחותיה. כאמור בסעיף 1.6 לעיל, החזרה המהירה היחסית להיקפי פעילות משמעותית בתעופה, מחד, וההאטה בקצב ייצור המטוסים החדשים מצד היצרנים, מאידך, הביאו לשינוי בעקומת ההיצע והביקוש, לרבות ביחס למטוסים ותיקים יותר שהיו פחות מבוקשים עד לתקופה האחרונה (הנ"ל תומך בביקוש למטוסים ובדמי החכירה בשוק, אך גם יוצר קושי מסוים בסביבת התחרות של המחכירים).

(ד) **תחרות** - ענף התעופה מאופיין ברמת תחרות גבוהה, וכך גם נכון הדבר באשר לענף ליסינג המטוסים. תחרות זו הינה הן על המטוסים עצמם והן על חברות התעופה, שהינן הלקוחות. התחרות בין חברות הליסינג על חברות התעופה מחריפה מטבע הדברים בתקופות של עודף קיבולת. אנו רואים כי גם כיום, כאשר ישנו חוסר איזון מסוים בין הביקוש למטוסים מצד חברות התעופה אל מול היצע המטוסים בשוק, הדבר מביא להקשחת התחרות בקרב חברות הליסינג. כניסתן של חברות נוספות לשוק הליסינג כמו גם שינויים והתאמות מצד חברות קיימות עשויה להחריף את התחרות בתחום פעילות הליסינג, המשתנה בהתאם לסגמנט המתאים. לפרטים אודות התחרות ראו סעיף 2.5 לעיל.

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

(ו) **מגבלות רעש ואיכות הסביבה** - לשינוי במגבלות על פעילות חברות תעופה בנמלי תעופה, לרבות בשל איסור על הפעלת מטוסים בשל גורמי זיהום, רעש ואחרים, עלולה להיות השפעה מהותית על התוצאות הכספיות של הקבוצה. מטבע הדברים, המגמה העולמית של מעבר למטוסים

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

(ז) **תלות ביצרני מטוסים** - כאמור בסעיף 2.9 לעיל, המטוסים שבבעלות החברה בפעילות הליסינג הינם מתוצרת חברת "איירבוס" 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. כדוגמא לכך אנו רואים את ההשפעה של האטת קצב מסירת המטוסים מצד היצרניות הגדולות בשנים האחרונות, על הנעשה בשוק. בצד ההשפעה על היקפי המטוסים החדשים בשוק והמעבר למטוסים חדשים, העיכובים מצד היצרניות בייצור מטוסים חדשים הביאו, עם החזרה המשמעותית לפעילות התעופה בעולם, לעלייה בביקוש למטוסים ישנים יותר, וללחץ להעלאת דמי חכירה ומחירים. כמו כן, וכמפורט בסעיף 2.9.1 לעיל, בעולם יש מספר מצומצם של יצרני מנועים למטוסי סילון, ביניהם Rolls Royce, CFM 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. דבר זה גם בא לידי ביטוי בפועל, לאור קשיי קליטה של מנועים מסוימים במטוסים החדשים, דבר שהאט את היקף כניסת מטוסים חדשים אלו לשירות ואת היקף השימוש בהם, ולהתמודדות מצד היצרניות וחברות התעופה במתן מענה לסוגיה זו לשם התגברות על קשיים אלו.

3.3 **<u>סיכונים ייחודיים לקבוצה</u>**

(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, לעיתים גם משמש ערכו של המטוס, בין היתר, כמרכיב לצורך בטחונות לבנקים המממנים את רכישת המטוסים על-ידי הקבוצה (יצוין כי כיום ההלוואות הקיימות מבנקים זרים אינן כוללות מרכיב של Loan to Value כאמת מידה פיננסית).

(ג) **עמידה באמות מידה פיננסיות** - בהתאם להתחייבויות אשר נטלה על עצמה החברה כלפי מחזיקי אגרות החוב שהנפיקה, נדרשת הקבוצה לעמוד באמות מידה פיננסיות שונות, אשר חלקן אינן בשליטתה (למשל, ירידה בהון העצמי, אשר נובעת למשל עקב חדלות פירעון של חוכר או רישום הפרשה לירידת ערך מטוסים). אי עמידתה של החברה באמות המידה הפיננסיות מקנה זכות להעמיד לפירעון מיידי את המימון שניתן, כאשר לחילופין, עשויים הגורמים

הממנים כאמור לדרוש תוספות מצד הקבוצה לביטחונות הקיימים כבר בידיהם. יצוין כי כלפי הבנקים הזרים אשר העמידו מימון ל-3 מתוך 4 מטוסי החברה בצי כיום, אין לחברה התחייבות לעמידה באמות מידה פיננסיות.

(ד) **זמינות ועלות מקורות ההון והמימון** - מרכיבי ההון והמימון הינם מרכיבים חשובים בפעילות הליסינג. מאחר והחברה נוטלת מימון לצורך רכישת המטוסים ומימון פעילותה, ועלויות המימון הן רכיב מהותי בהוצאות הקבוצה, להתייקרות בעלות המימון ובזמינות המימון לקבוצה השפעה שלילית על עסקיה ורווחיותה, וכך גם במקרה של פגיעה בזמינות הון להשקעות, כאשר פגיעה בזמינות ועלות מקורות ההון והמימון והיקפם הינה בעלת השפעה גם על יכולת התחרות של החברה. יצוין כי חלק מהלוואות החברה בעבר נשאו ריבית משתנה ובהתאם שינויים מהותיים בשיעורי הריבית השפיעו על עלויות המימון. למועד זה כלל הלוואות החברה (לרבות אג"ח ג') הינן בריבית קבועה כאשר לחברה גם מדיניות גידור ריבית לגבי תיק האשראי 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 לייעוץ המקצועי אשר קיבלה, את החוקים והאמנות הרלבנטיים. כמו-כן, שינויים בשיעורי מס חברות יכולים להשפיע בצורה שלילית על רווחיות הקבוצה. כך גם שינויים לגבי פחת, קיזוז הפסדים, שיעור ההכרה בהוצאות מימון וכל רכיב אחר שלו השפעה על תשלומי הקבוצה והוצאותיה השוטפות.

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

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

3.4 **<u>טבלת גורמי סיכון</u>**

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

גורמי הסיכון	מידת ההשפעה על עסקי החברה		
	השפעה רבה	השפעה בינונית	השפעה מועטה
<u>סיכוני מאקרו</u>			
חוסר יציבות בכלכלה העולמית ובשווקים הפיננסיים	+		
פעילות טרור, אירועים מדיניים או ביטחוניים	+		
התפרצות מגיפות ואסונות טבע	+		
חשיפה לסיכוני מטבע			+
<u>סיכונים ענפיים</u>			
מחירי הדלק הסילוני		+	
סיכונים כלליים העומדים בפני ענף התעופה	+		
עודף היצע בשוק המטוסים העולמי		+	
תחרות		+	
שינויים רגולטוריים בענף והוראות יצרן			+
מגבלות רעש ואיכות הסביבה		+	
תלות ביצרני מטוסים			+
<u>גורמי סיכון ייחודיים</u>			
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			+

חלק ב׳

דוח הדירקטוריון

על מצב ענייני התאגיד

גלובל כנפיים ליסינג בע"מ

דוח הדירקטוריון על מצב ענייני התאגיד לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2024

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 הנהנית על פיהן (להלן: "**הקבוצה**" או "**התאגיד**") לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2024. 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, מימונם 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. מתחילת פעילות הקבוצה ועד למועד פרסום הדוח נרכשו והוחכרו 58 מטוסים, מתוכם מומשו 54 מטוסים. במועד פרסום דוח זה לקבוצה צי מטוסים קיים של 4 מטוסים, המוחכרים לשלושה לקוחות שונים. לפרטים אודות סטטוס מטוסי החברה ולקוחותיה ראו סעיף 2 להלן וסעיף 2.3 לחלק א' לדוח (תיאור עסקי התאגיד).

כמו כן, בחודש ספטמבר 2021 נכנסה החברה להשקעה בשיעור החזקה של 49.99% בחברת התעופה הקפריסאית TUS Airways LTD (להלן: "**TUS**"). במהלך תקופת הדוח, ביום 26 במרץ 2024, הושלמה עסקה להכנסת משקיעה חדשה ל-TUS, אשר הביאה לירידה בשיעור ההחזקה של החברה ב-TUS ל-33.33% ולכך שהחברה חדלה מלהיות בעלת השפעה מהותית על TUS, כאשר המשקיעה החדשה ב-TUS מימשה בהמשך שנת 2024 את האופציה שניתנה לה לרכישת יתרות החזקות החברה ב-TUS, בתחילת חודש נובמבר 2024 ירד שיעור החזקותיה של החברה ב-TUS ל-12.5% ובתחילת חודש פברואר 2025 השלימה המשקיעה החדשה ב-TUS את רכישת יתרת המניות של החברה ב-TUS. לפרטים נוספים אודות האמור לעיל וההחזקה ב-TUS ראו בסעיף 2.4 להלן ובביאור 7ה לדוחות הכספיים.

<u>מלחמת "חרבות ברזל"</u>

ביום 7 באוקטובר 2023, החלה מתקפת פתע על מדינת ישראל שהובילה לפתיחת מלחמת "חרבות ברזל" אשר עדיין נמשכת בימים אלו. המלחמה (אשר התרחבה למספר זירות, כאשר בכל אחת מהן חלו התפתחויות שונות מעת לעת) והצעדים שננקטו בעקבותיה הביאו לפגיעה בפעילות המשק הישראלי, כאשר אחד הענפים שנפגעו משמעותית הינו ענף התעופה והתיירות בישראל, וענף זה והתמורות בו, ממשיכים להיות תלויים למועד זה בהיבטים השונים הקשורים במלחמה ובמצב הביטחוני מדיני.

בכל הנוגע לפעילות הליסינג, זו לא הושפעה מן המלחמה והחברה מעריכה, גם למועד זה, כי המלחמה אינה צפויה להשפיע על פעילות זו גם בהמשך. מטבע הדברים, מלחמה זו השפיעה כמובן על פעילותה של TUS, אך כאמור לעיל במהלך שנת 2024 ירד שיעור החזקת החברה ב-TUS כאשר לבסוף גם מומשה יתרת ההחזקה לגמרי, ובהתאם אין לכך עוד רלוונטיות בתיאור השפעות המלחמה על פעילותה של TUS בדוחות כספיים אלו.

הערכות החברה כי המלחמה אינה צפויה להמשיך להשפיע על פעילות הליסינג 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 חברות כגון החברה. 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 להמשכה של מלחמת "חרבות ברזל", היקפה, היבטים השונים הקשורים במלחמה ובמצב הביטחוני מדיני, ההתפתחויות הגיאופליטיות, הכלכליות וכדומה.

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

2.1. הארכת הסכם החכירה למטוס איירבוס 330-300

בכל הנוגע למטוס האיירבוס 330-300 משנת ייצור 2000 המוחכר בחכירה משותפת לחברת התעופה הסקנדינבית Sunclass Airlines (להלן בסעיף 2.1 זה: "החוכרת"), כאשר החברה הינה בעלת הזכויות בגוף המטוס ואילו השותף של החברה בעסקה זו הינו בעל הזכויות במנועי המטוס (להלן בסעיף 2.1 זה: "**הסכם החכירה**"), במהלך חודש אפריל 2024 נחתם עם החוכרת מכתב נלווה להסכם החכירה 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 החוכרת תידרש גם בהמשך תשלום שוטף של הפקדות חוכר (רזרבות לשיפוץ)). לפרטים נוספים לרבות לעניין שינוי אומדן פחת המטוס שביצעה החברה בשל ההארכה האמורה, והערכות השווי למטוס זה, ראו ביאורים 9ג(1) ו-9ו לדוחות הכספיים.

2.2. מכתב כוונות לרכישת מטוס איירבוס 320-200

לאחר תאריך הדוח, בחודש פברואר 2025, אישר דירקטוריון החברה את התקשרותה בעסקה עם חברת ליסינג בינלאומית (להלן בסעיף 2.2 זה: "**המוכרת**"), לרכישת מטוס מסוג איירבוס 320-200 משנת ייצור 2014 (להלן בסעיף 2.2 זה: "**המטוס**") יחד עם הסכם החכירה שלו לחברת תעופה במרכז אמריקה (להלן בסעיף 2.2 זה: "**הסכם החכירה**" ו-"**החוכרת**", בהתאמה). העלות הכוללת של רכישת המטוס בצירוף עלויות עסקה צפויה להסתכם לכ-28.5 מיליון דולר (ברוטו). ממחיר הרכישה שישולם בפועל ינוכה סך של כ-10.4 מיליון דולר, אשר שולם על ידי החוכרת למוכרת כהפקדות חוכרת (רזרבות לשיפוץ בגין השימוש במטוס) כאשר החברה תיכנס בנעלי המוכרת לעניין התחייבות זו עם השלמת העסקה (להלן בסעיף 2.2 זה: "**יתרת הפקדות החוכרת**"). יתרת תקופת החכירה על פי הסכם החכירה עומדת על כ-3 שנים. התקבולים הצפויים בגין דמי החכירה (המשולמים על בסיס חודשי) בגין יתרת תקופת החכירה עומדים על פי הסכם החכירה על סך של כ-7 מיליון דולר. בהתאם להסכם החכירה, אין נדרשת החוכרת בתשלום חודשי של רזרבות לשיפוץ בגין השימוש במטוס ובתום תקופת החכירה תערך התחשבנות על-פי מצב חיי המטוס ורכיביו המשמעותיים, כאשר על החוכרת להשיב את המטוס בתנאי החזר מינימליים מוגדרים, אשר בתוספת פיצוי שישולם לחברה בהתאם להתחשבנות שלעיל, צפויים להוות יחד, מטוס בשווי חיים מלא (Full Life). במהלך יתרת תקופת החכירה תהא החברה, כמחכירה, מחויבת בהשתתפות בעלויות של עבודות התחזוקה של הרכיבים המשמעותיים של המטוס לאורך יתרת תקופת החכירה, עד לגובה יתרת הפקדות החוכרת. בכל הנוגע למימון העסקה, התקשרה החברה במכתב כוונות עם בנק זר, אשר העמיד לחברה הלוואה בדצמבר 2023 בגין מטוס האיירבוס 330-200 שבבעלותה (להלן בסעיף 2.2 זה: "**הבנק הזר**"), לקבלת מימון מסוג Non-recourse בהיקף כולל של עד 19.2 מיליון דולר, בחלוקה למימון ראשוני בסך של 13 מיליון דולר במועד רכישת המטוס, ומסגרת אשראי בהיקף מצטבר של 6.2 מיליון דולר למשיכה במועדי השלמת שיפוץ מנועי המטוס במהלך תקופת החכירה. יתרת עלות העסקה תמומן מאמצעיה העצמיים של החברה. בהתאם להסכמות בין החברה לבין המוכרת, כפי שגובשו במכתב כוונות (כאשר החברה העמידה פיקדון בסך 1 מיליון דולר בקשר עם העסקה), ממשיכים הצדדים לפעול ולקדם הצעדים הכרוכים בחתימת הסכם מחייב ולאחר מכן השלמת העסקה, כאשר המועד האחרון להשלמת העסקה נקבע לתום חודש אפריל 2025 (או מועד מאוחד יותר עליו יסכימו הצדדים). עם זאת יודגש כי למועד פרסום הדוח הצדדים טרם התקשרו בהסכם מכירה מחייב ואין וודאות לחתימת הסכם שכזה או כי העסקה תושלם. עוד יובהר, כי השלמת העסקה כפופה לתנאים מתלים כמקובל בעסקאות מסוג זה.

2.3. מכתב כוונות למכירת אחד ממטוסי האיירבוס 220-100

לאחר תאריך הדוח, בחודש מרץ 2025 התקשרה החברה עם צד שלישי (להלן בסעיף 2.3 זה: "**הרוכשת**") במכתב כוונות למכירת הזכויות בנאמנות שהינה הבעלים של מטוס איירבוס 220-100 המוחכר לחברת התעופה האמריקאית Delta Air Lines (להלן בסעיף 2.3 זה: "**המטוס**" ו"**החוכרת**", בהתאמה) (כאשר הרוכשת הפקידה בידי החברה דמי רצינות בקשר עם העסקה, כמקובל בעסקאות מסוג זה). מטוס זה מוחכר לחוכרת, בהתאם להסכם החכרתו, עד לתום הרבעון השני לשנת 2035 והינו אחד משני מטוסים מסוג זה שבבעלות החברה ואשר מוחכרים לחוכרת לתקופה זהה, כאשר למועד זה ממשיכה החברה בהליך שיווקו של המטוס השני מסוג זה. תמורת המכירה שהוסכמה, בסך של 35

מיליון דולר, כפופה להתאמות במועד השלמת העסקה. ככל שהעסקה למכירת המטוס תושלם, תבצע החברה פירעון מוקדם של ההלוואה שניטלה מבנק זר לרכישת מטוס זה, אשר יתרתה (קרן) למועד זה עומדת על כ-19.7 מיליון דולר. בהתאם, כתוצאה מהעסקה למכירת המטוס, ככל וזו תושלם, צפוי להיווצר לחברה תזרים פנוי (מקבלת התמורה נטו ולאחר פירעון ההלוואה האמורה ותשלום עלויות נלוות בקשר עם המכירה, וזאת בהתאם להערכות הנוכחיות של החברה ביחס למועד השלמת העסקה) בסך של כ-15 מיליון דולר. ככל ועסקה זו תושלם, צפויה החברה לרשום בדוחותיה הכספיים לתקופה הרלוונטית רווח הון בסך של כ-2.2 מיליון דולר בגין מכירת הזכויות במטוס. החברה והרוכשת הסכימו לפעול להשלמת מכירת הזכויות בנאמנות המחזיקה במטוס עד לתום חודש אפריל 2025, אשר נקבע כמועד האחרון להשלמת העסקה, אלא אם יסכימו הצדדים על מועד מאוחר יותר. עם זאת יודגש, כי נכון למועד דיווח זה אין כל וודאות כי ייחתם הסכם רכישה מחייב למכירת הזכויות בנאמנות המחזיקה במטוס או כי עסקה זו תושלם, וכי העסקה תהיה כפופה להתקיימות של תנאים מתלים כמקובל בעסקאות מכירה מסוג זה.

2.4. TUS

כאמור בסעיף 1.1 לעיל, ביום 26 במרץ 2024, הושלמה עסקה להכנסת משקיע חדש (חברה בבעלות עמי כהן וארנון אנגלנדר, מקבוצת קווי חופשה) (להלן בסעיף 2.4 זה: "**המשקיעה החדשה ב-TUS**") ל-TUS (להלן בסעיף 2.4 זה: "**העסקה**"), אשר בעקבותיה ירד שיעור החזקותיה של החברה ב-TUS מ-49.9% ל-33.33%, כאשר החל מאותו מועד כל אחד מבין החברה, איש העסקים האמריקאי מר Kenneth M. Woolley (להלן: "**Woolley**") והמשקיעה החדשה ב-TUS, החזיקו בחלקים שווים ב-TUS. במסגרת העסקה 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). במסגרת השלמת העסקה ובהתאם להסכמות הצדדים, בה השקיעה המשקיעה החדשה ב-TUS 3 מיליון דולר לתוך TUS, הומר להון TUS החלק הארי של ההלוואות שהעמידו החברה ו-Woolley ל-TUS עד ליום 31 בדצמבר 2023, וכן הומר להון TUS חלק מההלוואות שהועמדו במהלך רבעון ראשון 2024, כאשר נותרה לחברה, עם השלמת העסקה, יתרת ההחזקה ב-TUS של 33.33% כאמור לעיל; היתרה שלא הומרה להון מתוך ההלוואות שהעמידה ל-TUS עד ליום 31 בדצמבר 2023 וכן החלק הארי של הלוואות הבעלים שהועמדו עד לתום רבעון ראשון 2024. בעקבות השלמת העסקה, אשר הביאה לירידה בשיעור ההחזקה של החברה ב-TUS ולכך שהחברה חדלה מלהיות בעלת השפעה מהותית על TUS, החל מהדוחות הכספיים ליום 31 במרץ 2024 הפסיקה החברה להציג את TUS כמגזר בר דיווח בדוחותיה כאשר ההשקעה נמדדת החל מהדוחות הכספיים הנ"ל לפי שווי הוגן, כאשר החברה נותרת עם יתרה במניות TUS ועם הלוואות שהועמדו ל-TUS, כמפורט להלן.

בימים 30 בספטמבר 2024 ו-31 בדצמבר 2024, בהתאמה, נתנה המשקיעה החדשה ב-TUS הודעות מימוש (חלקי ומלא) של אופציית ה-Call שניתנה לה כאמור לעיל. במסגרת המימוש הראשון, אשר הושלם ביום 6 בנובמבר 2024, העבירה החברה (וכך גם Woolley) כ-20.8% ממניותיה ב-TUS למשקיעה החדשה ב-TUS, ואילו במסגרת המימוש השני, של יתרת ההחזקה ב-TUS, אשר הושלם ביום 3 בפברואר 2025, העבירו כל אחד מהחברה ו-Woolley את יתרת מניותיהם ב-TUS (בשיעור של 12.5% מהון המניות של TUS (כל אחד)), כך שלאחר ההעברה כאמור החזיקה המשקיעה החדשה ב-TUS ב-100% ממניות TUS. בתמורה למניות שהועברו למשקיעה החדשה ב-TUS שולם לחברה סך כולל של כ-3.3 מיליון דולר (ובמקביל שולם ל-Woolley סך זהה), מתוכו סך של כ-1.1 מיליון דולר שולם לאחר תאריך הדוח, ביום 3 בפברואר 2025. בכל הנוגע ליתרת ההלוואות שניתנו על ידי החברה ל-TUS, במהלך שנת 2024 פרעה TUS לחברה סך של כ-1.2 מיליון דולר, כאשר יתרת ההלוואות האחרונה, בסך של כ-1.1 מיליון דולר, נפרעה ע"י TUS בתחילת פברואר 2025.

עם המעבר לרישום יתרת ההחזקה במניות TUS בשווי הוגן (במסגרת דוחותיה הכספיים של החברה ליום 31 במרץ 2024) הועמדה יתרת ההשקעה ב-TUS דאז (יתרת 33.33% ממניות TUS שבבעלות החברה אשר הינן כפופות לאופציית Call שניתנה למשקיעה החדשה ב-TUS) על הסך (נטו) של כ-1.2 מיליון דולר והחברה רשמה בהתאם באותו מועד הכנסות אחרות בסך כ-0.9 מיליון דולר. כמו כן, לאור מכירת המניות שנמכרו כאמור לעיל במסגרת מימוש אופציית ה-Call, רשמה החברה בשנת 2024 רווח בסך של כ-2.1 מיליון דולר אשר נזקף לסעיף הכנסות מימון.

2.5. תקבולי תביעת חוב מכוח הסכם חכירה ישן של מטוס האיירבוס 300-330 שנמכר ב-2022

במהלך חודש אפריל 2024 קיבלה החברה מכונסי הנכסים של TransAsia Airways (מי שחכרה מהחברה מטוס איירבוס 300-330 משנת ייצור 2010 אשר עסקת מכירתו הושלמה בחודש נובמבר 2022) סך של כ-850 אלפי דולר, במסגרת החלוקה הראשונה שבוצעה לנושים השונים (סך זה הוכר כהכנסה אחרת בדוחותיה הכספיים של החברה לרבעון השני לשנת 2024). לפרטים נוספים לרבות לעניין המשך תהליך כינוס הנכסים האמור, ראו ביאור 9ד לדוחות הכספיים.

2.6. פירעון סופי ומלא של אגרות החוב (סדרה ב')

בהתאם ללוח הסילוקין של אגרות החוב (סדרה ב'), ביום 31 במאי 2024 בוצע פירעון מלא וסופי של יתרת אגרות החוב (סדרה ב') שבמחזור, כנגד תשלום כולל (יתרת הקרן שנותרה והריבית שנצברה עד למועד הפירעון), של כ-21.6 מיליון דולר.

2.7. 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 (סדרה ג') ב- (+)ilBBB ראו סעיף 21 להלן.

2.8. יתרות מזומנים

נכון למועד פרסום הדוח, ברשות החברה יתרות מזומנים ופקדונות בסך של כ-16.3 מיליון דולר.

שנת 2024 הייתה שנה חשובה של יציבות והתבססות בראי החברה. לאחר השלמת מספר עסקאות משמעותיות ב-2023, כלל המטוסים בצי (לפרטים נוספים ראו בסעיף 2.3 לחלק א' לדוח (תיאור עסקי התאגיד) היו מוחכרים וייצרו רווח תפעולי בשנת הדוח, כאשר החברה גם הקטינה ופישטה את מבנה ויתרות החוב של החברה, וביצעה בהתאם בחודש מאי 2024 פירעון מלא וסופי של יתרת אגרות החוב (סדרה ב'). בכל הנוגע להחזקה ב-TUS, מימשה החברה את יתרת השקעתה בה, כאשר החלק האחרון הושלם בתחילת חודש פברואר 2025. למועד זה מקדמת החברה עסקה לרכישת מטוס איירבוס 200-320, עם הסכם החכרתו לחברת תעופה במרכז אמריקה. ככל שתיחתם ותושלם עסקת רכישת המטוס הנ"ל, תהיה זו עסקת הרכישה הראשונה של החברה מזה שנים אחדות. בכוונת החברה להמשיך, וכפי שגם עשתה בשנת 2024, בבחינת עסקאות חדשות בתחום הליסינג תוך מיקוד במטוסים באמצע חייהם (בשים לב למגמות בשוק, דרישות ההון, יכולות המימון ובחינת רמות התשואה והסיכון בעסקאות בהתאם לפלח השוק הרלוונטי), לצד בחינת אפשרות לטיוב צי המטוסים הקיים שלה. במסגרת זאת התקשרה החברה במכתב כוונות למכירת הזכויות באחד מבין שני המטוסים המוחכרים לחברת התעופה האמריקאית Delta, מכירה אשר ככל ותושלם, תביא, לאחר פירעון המימון בגינו, לתזרים פנוי משמעותי לחברה, וכאשר החברה ממשיכה בשיווקו למכירה של המטוס השני מסוג זה. זאת, לצד בחינת הזדמנויות עסקיות גם בתחומים נוספים (לרבות בדרך של חבירה לגורמים נוספים), הן כאלה המשיקים לתחום הליסינג, והן תחומי פעילות חדשים בהם החברה לא פעלה עד היום. לפרטים נוספים לעניין יעדים ואסטרטגיה עסקית וצפי להתפתחות בשנה הקרובה ראו בסעיף 2.17 לחלק א' לדוח (תיאור עסקי התאגיד).

3. המצב הכספי

	ליום 31 בדצמבר		שינוי		
	2024	2023			
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	%	הסבר
נכסים					
מזומנים ופקדונות בנקאיים שוטפים	4,941	25,777	(20,836)	(81%)	עיקר הקיטון נובע מפירעון אגרות חוב בסך של כ-22.9 מיליון דולר ופירעון הלוואות מתאגידים בנקאיים בסך של כ-4.3 מיליון דולר בניכוי מזומנים מפעילות שוטפת בסך כ-4.8 מיליון דולר, קבלת תמורה ממימוש חלק ממניות TUS בסך של כ-0.9 מיליון דולר (ראו ביאור 7ה לדוחות הכספיים) וקבלת הפקדות של חוכרי מטוסים בסך של כ-0.7 מיליון דולר.
לקוחות, חייבים ויתרות חובה	1,272	836	436	52%	עיקר השינוי נובע מכך שליום 31 בדצמבר 2024 סעיף זה כולל יתרה בסך של כ-1.1 מיליון דולר בגין התמורה שהחברה קיבלה ביום 3 בפברואר 2025 בגין מכירת יתרת החזקתה ב-TUS במסגרת אופציית Call שמימשה המשקיעה החדשה ב-TUS (ראו בסעיף 2.4 לעיל וביאור 7ה לדוחות הכספיים).
נכסים לא שוטפים המוחזקים למכירה	1,478	-	1,478		היתרה ליום 31 בדצמבר 2024 נובעת מסיווג סך של כ-1.5 מיליון דולר בגין התמורה שהחברה צפויה לקבל בגין מכירת חלק מהזכויות במגרש ברובע

	ליום 31 בדצמבר		שינוי		
	2024	2023			
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	%	הסבר
					שדה דב (ראו ביאור 8 לדוחות הכספיים).
פקדונות בנקאיים לא שוטפים	10,000	10,000	-	-	
מזומנים מוגבלים בשימוש לא שוטפים	260	260	-	-	
הלוואות לחברה קשורה (חלויות שוטפות)	1,087	-	1,087		הנ"ל מהווה את יתרת ההלוואות שהעמידה החברה ל-TUS (בהתאם לשינוי במדידת ההשקעה ב-TUS החל מהדוחות הכספיים ליום 31 במרץ 2024, הלוואות שניתנו על ידי החברה ל-TUS מוצגות לא כחלק מההשקעה ב-TUS) אשר נפרעה לאחר תאריך הדוח. לפרטים ראו ביאור 7ה לדוחות הכספיים.
נדל"ן להשקעה	2,207	4,036	(1,829)	(45%)	הקיטון נובע מגריעת חלק מזכויות החברה במגרש ברובע שדה דב (סווגו לסעיף נכסים לא שוטפים המוחזקים למכירה כתוצאה מחתימה על הסכם מכר) ומקיטון הנובע מירידה בשווי ההוגן (לפרטים נוספים ראו ביאור 8 לדוחות הכספיים).
רכוש קבוע, נטו	101,722	103,005	(1,283)	(1%)	הקיטון בתקופת הדוח נובע מהוצאות פחת בניכוי ביטול הפרשות לירידת ערך.
סה"כ נכסים	**122,967**	**143,914**	**(20,847)**	**(15%)**	

	ליום 31 בדצמבר		שינוי		
	2024	2023			
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	%	הסבר
התחייבויות והון					
הלוואות מתאגידים בנקאיים (לרבות חלויות שוטפות)	52,436	56,572	(4,136)	(7%)	הקיטון נובע מפירעונות שוטפים של הלוואות.
אגרות חוב (לרבות חלויות שוטפות)	10,174	33,065	(22,891)	(69%)	עיקר הקיטון בסעיף זה נובע מפירעון סופי של יתרת אגרות חוב סדרה ב' בסך של כ-21 מיליון דולר.
זכאים ויתרת זכות (בנטרול חלויות שוטפות הפקדות של חוכרי מטוסים)	896	1,746	(850)	(49%)	עיקר הקיטון בסעיף זה נובע מירידה ביתרת ההתחייבויות לספקים והוצאות לשלם.
הפקדות של חוכרי מטוסים (לרבות חלויות שוטפות)	3,434	2,783	651	23%	הגידול בסעיף זה נובע מקבלת הפקדות חוכרים שוטפות בתקופה.
הון	56,027	49,748	6,279	13%	הגידול בהון נובע בעיקרו מהרווח בתקופה.
סה"כ התחייבויות והון	**122,967**	**143,914**	**(20,847)**	**(15%)**	

4. ניתוח תוצאות הפעילות העסקית

4.1 גלובל ליסינג

4.1.1 ניתוח תוצאות הפעילות העסקית של גלובל ליסינג בשנת 2024 לעומת שנת 2023

	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר						
	2024		2023		שינוי		
	אלפי דולר	אחוז מהמחזור	אלפי דולר	אחוז מהמחזור	אלפי דולר	%	הסבר
הכנסות	10,107	100%	10,073	100%	34		היקף ההכנסות ללא שינוי מהותי בהשוואה לתקופה המקבילה אשתקד - מחד גידול בהכנסות כתוצאה מהחכרת מטוס איירבוס 200-330 לחברת Iberia (מטוס זה החל בהנבת הכנסות מדמי חכירה במהלך הרבעון הרביעי לשנת 2023) ומנגד קיטון בהכנסות בעקבות מימוש שני מטוסי איירבוס 200-320 אשר הוחכרו לחברת התעופה Avion Express בתחילת הרבעון השני לשנת 2023 ונמכרו (עם הסכם ההחכרה) ברבעון הרביעי לשנת 2023.
הוצאות הפעלה	(3,915)	(39%)	(6,221)	(62%)	2,306	(37%)	הקיטון בהוצאות ההפעלה בשנת 2024 לעומת שנת 2023 נובע בעיקר מהוצאות שנרשמו בשנת 2023 הקשורות בטיפול, תחזוקה והכנה למסירה של מטוסים שלא היו מוחכרים במהלך שנת 2023. הוצאות ההפעלה בשנת 2024 כוללות הוצאות פחת בלבד, כאשר הוצאות הפחת בשנת 2024 נמוכות בכ-0.6 מיליון דולר לעומת שנת 2023 (הנ"ל כתוצאה משינוי בתמהיל ומספר המטוסים).
רווח גולמי	**6,192**	**61%**	**3,852**	**38%**	**2,340**	**61%**	
הוצאות הנהלה וכלליות	(2,282)	(23%)	(3,338)	(33%)	1,056	(32%)	הקיטון בהוצאות בשנת 2024 לעומת שנת 2023 נובע בעיקרו מקיטון בהוצאות ייעוץ שוטפות (בשנת 2023 נכללו הוצאות ייעוץ שוטפות בקשר עם הטיפול במטוסים שלא היו מוחכרים) ומקיטון בדמי הניהול לכנפיים בעקבות עדכון הסכם הניהול במהלך הרבעון הרביעי לשנת 2023.
הכנסות אחרות, נטו	4,021	40%	6,737	67%	(2,716)	(40%)	הכנסות אחרות, נטו בתקופת הדוח כוללות בעיקר הכנסות בגין ביטול הפרשה לירידת ערך מטוסים בסך של כ-2.6 מיליון דולר, הכנסות בסך של כ-0.9 מיליון דולר הנובעות ממעבר למדידת ההשקעה ב-TUS על פי שווי הוגן (בתקופות קודמות ההשקעה הוצגה לפי שיטת השווי המאזני), הכנסות בסך של כ-0.9 מיליון דולר הנובעות מתקבול בגין תביעת חוב כנגד TransAsia Airways בניכוי הוצאות בגין התאמת שווי הוגן נדל"ן להשקעה בסך של כ-0.4 מיליון דולר. בשנת 2023 הכנסות אחרות, נטו כללו בעיקר הכנסות בגין ביטול הפרשה לירידת ערך בגין מטוס איירבוס 200-330 בסך של כ-8.8 מיליון דולר, ביטול הפרשה לירידת ערך בגין שני מטוסי איירבוס 100-220 המוחכרים 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 200-330 כחלק מהסכמות

	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר						
	2024		2023		שינוי		
	אלפי דולר	אחוז מהמחזור	אלפי דולר	אחוז מהמחזור	אלפי דולר	%	הסבר
							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 היו צפויים להתקבל והוצאות בגין התאמת שווי הוגן נדל"ן להשקעה בסך של כ-0.2 מיליון דולר.
רווח מפעולות רגילות	**7,931**	**78%**	**7,251**	**72%**	**680**	**9%**	
הוצאות מימון	(5,247)	(52%)	(7,519)	(75%)	2,272	(14%)	הקיטון בהוצאות המימון, נטו בשנת 2024 לעומת שנת 2023 נובע בעיקרו כתוצאה מהקטנת מצבת ההלוואות ואג"ח (לאור פירעון שוטף ומוקדם), מגידול בהכנסות ריבית על פקדונות ומרווח בסך של כ-2.1 מיליון דולר ממימוש המניות ב-TUS (לפרטים נוספים ראו ביאור 7ה לדוחות הכספיים).
הכנסות מימון	3,507	35%	1,244	13%	2,263	(54%)	
הוצאות מימון, נטו	(1,740)	(17%)	(6,275)	(62%)	4,535	(72%)	
חלק החברה בהפסדי חברות המטופלות לפי שיטת השווי המאזני, נטו ממס	-		(4,252)	(42%)	4,252		כאמור לעיל, החל מהדוחות הכספיים ליום 31 במרץ 2024 ההשקעה ב-TUS נמדדת על פי השווי ההוגן בעוד בשנת 2023 המדידה בוצעה בהתאם לשיטת השווי המאזני ובהתאם לכך ההפסד שנרשם בשנת 2023 הינו בגין חלק החברה בהפסד TUS עד לגובה איפוס יתרת ההשקעה לאותו מועד.
רווח (הפסד) לפני מסים על הכנסה	**6,191**	**61%**	**(3,276)**	**(33%)**	**9,467**		
הטבת מס	-		1,158	12%	(1,158)		בגין שינוי במסים נדחים. החברה רושמת נכס מס נדחה בגין הפסדים לצרכי מס, עד לגובה העתודה למס ובהתאם לא נרשמו מסים נדחים בשנת 2024.
רווח (הפסד) לשנה	**6,191**	**61%**	**(2,118)**	**(21%)**	**8,309**		
EBITDA	**8,716**	**86%**	**5,781**	**57%**	**2,935**	**51%**	הגידול ב-EBITDA בשנת 2024 לעומת שנת 2023 נובע בעיקרו מגידול ברווח הגולמי מהחכרת מטוסים (בנטרול פחת) ומקיטון בהוצאות הנהלה וכלליות.

4.1.2. ניתוח תוצאות הפעילות העסקית של גלובל ליסינג לרבעון הרביעי לשנת 2024 לעומת הרבעון הרביעי לשנת 2023

	לתקופה של שלושה חודשים שהסתיימה ביום 31 בדצמבר					
	2024		2023		שינוי	
	אלפי דולר	אחוז מהמחזור	אלפי דולר	אחוז מהמחזור	אלפי דולר	%	הסבר
הכנסות	2,527	100%	2,649	100%	(122)	(5%)	הקיטון בהכנסות ברבעון הרביעי לשנת 2024 לעומת הרבעון המקביל אשתקד נובע בעיקרו מקיטון בהכנסות בעקבות מימוש שני מטוסי האיירבוס 320-200 אשר הוחכרו לחברת התעופה Avion Express מתחילת הרבעון השני לשנת 2023 ועד למכירתם במהלך הרבעון הרביעי לשנת 2023 בקיזוז הכנסות מהחכרת מטוס האיירבוס 330-200 לחברת Iberia (מטוס זה החל בהנבת הכנסות מדמי חכירה במהלך הרבעון הרביעי לשנת 2023).
הוצאות הפעלה	(984)	(39%)	(818)	(31%)	(166)	20%	הוצאות ההפעלה ברבעון הרביעי לשנת 2024 כוללות הוצאות פחת בלבד. הוצאות ההפעלה בתקופה המקבילה אשתקד כוללות התאמת הפרשות בגין עלויות הקשורות בטיפול, תחזוקה והכנה למסירה של מטוסים שלא היו מוחכרים.
רווח גולמי	**1,543**	**61%**	**1,831**	**69%**	**(288)**	**(16%)**	
הוצאות הנהלה וכלליות	(529)	(21%)	(579)	(22%)	50	(9%)	הקיטון בהוצאות הרבעון הרביעי לשנת 2024 לעומת הרבעון המקביל נובע בעיקר מקיטון בדמי הניהול לכנפיים בעקבות עדכון הסכם הניהול במהלך הרבעון הרביעי לשנת 2023.
הכנסות (הוצאות) אחרות, נטו	(626)	(25%)	310	12%	(936)		ברבעון הרביעי לשנת 2024 עיקר ההוצאות נבעו מהתאמת שווי הוגן נדל"ן להשקעה בסך של כ-0.6 מיליון דולר. 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 היו צפויים להתקבל.
רווח מפעולות רגילות	**388**	**15%**	**1,562**	**59%**	**(1,174)**	**(75%)**	
הוצאות מימון	(938)	(37%)	(2,255)	(85%)	1,317	(58%)	הקיטון בסעיף הוצאות מימון, נטו ברבעון הרביעי לשנת 2024 לעומת הרבעון המקביל אשתקד נובע בעיקר מהקטנת מצבת ההלוואות ואג"ח (לאור פירעון שוטף ומוקדם) ומרווח בסך של כ-0.7 מיליון דולר ממימוש יתרת ההשקעה ב-TUS (לפרטים נוספים ראו ביאור 7ה לדוחות הכספיים).
הכנסות מימון	705	28%	763	29%	(58)	(8%)	
הוצאות מימון, נטו	(233)	(9%)	(1,492)	(56%)	1,259		
חלק החברה בהפסדי חברות	-		(3,000)	(113%)	3,000		כאמור לעיל, החל מהדוחות הכספיים ליום 31 במרץ 2024 ההשקעה ב-TUS נמדדת על פי השווי ההוגן בעוד ברבעון הרביעי אשתקד

	לתקופה של שלושה חודשים שהסתיימה ביום 31 בדצמבר					
	2024		2023		שינוי	
	אלפי דולר	אחוז מהמחזור	אלפי דולר	אחוז מהמחזור	אלפי דולר	%	הסבר
המטופלות לפי שיטת השווי המאזני, נטו ממס						המדידה בוצעה בהתאם לשיטת השווי המאזני ובהתאם לכך ההפסד שנרשם אשתקד הינו בגין חלק החברה בהפסד TUS עד לגובה איפוס יתרת ההשקעה לאותו מועד.
רווח (הפסד) לפני מסים על הכנסה	**155**	**6%**	**(2,930)**	**(111%)**	**3,085**	
הטבת מס	-		971	37%	(971)	בגין שינוי במסים נדחים. החברה רושמת נכס מס נדחה בגין הפסדים לצרכי מס, עד לגובה העתודה למס ובהתאם לא נרשמו מסים נדחים ברבעון הרביעי לשנת 2024.
רווח (הפסד) לתקופה	**155**	**6%**	**(1,959)**	**(74%)**	**2,141**	
EBITDA	**2,005**	**79%**	**2,310**	**87%**	**(305)**	הקיטון ב-EBITDA נובע בעיקרו מקיטון ברווח הגולמי מהחכרת מטוסים (בנטרול פחת).

5. תזרימי מזומנים, נזילות ומקורות המימון

5.1 התנועות בתזרימי המזומנים בשנת 2024 לעומת שנת 2023

	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
	2024	2023	שינוי
	אלפי דולר		
תזרימי מזומנים מפעילות (לפעילות) שוטפת	4,798	(2,826)	7,624
תזרימי מזומנים מפעילות השקעה	23,151	17,485	5,666
תזרימי מזומנים לפעילות מימון	(26,560)	(19,418)	(7,142)
עליה (ירידה) במזומנים ושווי מזומנים	1,389	(4,759)	6,148

5.1.1. תזרימי מזומנים - פעילות שוטפת

הגידול במזומנים מפעילות שוטפת בשנת 2024 לעומת שנת 2023 נובע בעיקר מקיטון בהוצאות הפעלה, הנהלה וכלליות והוצאות הריבית, נטו ומתקבול בגין תביעת חוב כנגד TransAsia Airways.

5.1.2. תזרימי מזומנים - פעילות השקעה

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

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), 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.

5.1.3. תזרימי מזומנים - פעילות מימון

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

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 כ-3.6 מיליון דולר.

5.2. התנועות בתזרימי המזומנים ברבעון הרביעי לשנת 2024 לעומת הרבעון הרביעי לשנת 2023

	לתקופה של שלושה חודשים שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
	2024	2023	שינוי
	אלפי דולר		
תזרימי מזומנים מפעילות (לפעילות) שוטפת	1,281	(673)	1,954
תזרימי מזומנים מפעילות השקעה	2,512	14,096	(11,584)
תזרימי מזומנים לפעילות מימון	(1,941)	(11,915)	9,974
עליה במזומנים ושווי מזומנים	1,852	1,508	344

5.2.1. תזרימי מזומנים - פעילות שוטפת

הגידול בתזרים המזומנים מפעילות שוטפת ברבעון הרביעי לשנת 2024 לעומת הרבעון המקביל אשתקד נובע בעיקר מקיטון בהוצאות הריבית בהשוואה בין הרבעונים ושינוי בסעיף חייבים וזכאים שונים ברבעון רביעי לשנת 2023 אגב ביצוע תשלומים בפועל באותו רבעון של הוצאות מכירה והחכרה מחדש של מטוסים.

5.2.2. תזרימי מזומנים - פעילות השקעה

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

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), השקעה ב-TUS בסך של כ-3 מיליון דולר והשקעה בסך של כ-0.7 מיליון דולר במטוס איירבוס 330-200 כחלק מהתאמות לבקשת החוכר בעסקת ההחכרה של המטוס.

5.2.3. תזרימי מזומנים - פעילות מימון

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

מזומנים 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.

5.3. אשראי, יתרות מזומנים, ופקדונות

	ליום 31 בדצמבר	
	2024	2023
	אלפי דולר	
מזומנים ושווי מזומנים	4,941	3,552
פקדונות בנקאיים שוטפים	-	22,225
פקדונות בנקאיים לא שוטפים	10,000	10,000
פקדונות בנקאיים מוגבלים בשימוש	260	260
	15,201	36,037

ההיקף הממוצע של הלוואות הקבוצה במהלך שנת 2024 עמד על כ- 56 מיליון דולר בהשוואה לכ-66 מיליון דולר בשנת 2023. לפרטים בדבר היקף אגרות החוב של החברה ראו סעיף 20 להלן.

5.4. הון חוזר

ליום 31 בדצמבר 2024, לפי דוחות מאוחדים לחברה הון חוזר חיובי בסך של כ-0.5 מיליון דולר בהשוואה לגירעון בהון חוזר בסך של כ-3.1 מיליון דולר לפי דוחות מאוחדים ליום 31 בדצמבר 2023.

הגידול בהון החוזר לפי דוחות מאוחדים נכון ליום 31 בדצמבר 2024 לעומת ההון החוזר ליום 31 בדצמבר 2023, נובע בעיקר מקיטון בחלויות השוטפות של אגרות חוב של החברה (סדרה ב' אשר נפרעה במלואה וסדרה ג') בסך של כ-21 מיליון דולר; מגידול ביתרת החייבים ויתרות חובה ונכסים המוחזקים למכירה למועד הדוח בסך של כ-2.2 מיליון דולר, הכולל, בין היתר, את התמורה בסך כ-1.1 מיליון דולר שהתקבלה לאחר תאריך הדוחות הכספיים מהמשקיעה החדשה ב-TUS בגין מימוש יתרת אופציית ה-Call שניתנה לה (כאמור בסעיף 2.4 לעיל); התמורה (נטו) בסך כ-1.5 מיליון דולר שהחברה צפויה לקבל בגין מכירת חלק מזכויותיה במגרש ברובע שדה דב (ראו בביאור 8 לדוחות הכספיים); וכן כתוצאה מרישום נכס בסך של כ-1.1 מיליון דולר הנובע מהחלויות השוטפות בגין הלוואות שניתנו ל-TUS שהתקבלו לאחר תאריך הדוחות הכספיים, כאשר מול אלו רשמה החברה קיטון ביתרות המזומנים ופקדונות בנקאיים בסך של כ-20.8 מיליון דולר.

ביחס להון 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 (הנ"ל אינו מביא בחשבון את ביצוע והשלמת עסקה למכירת אחד ממטוסי האיירבוס 100-220 המוחכרים ל-Delta Air Lines, לגביו התקשרה החברה במכתב כוונות למכירתו; וכן גם אינו מביא בחשבון, מאידך, את ביצועה והשלמתה של עסקה לרכישת מטוס איירבוס 200-320 שהחברה התקשרה במכתב כוונות לרכישתו. למועד זה שתי עסקאות אלו טרם הושלמו) סך של כ-10.3 מיליון דולר כאשר ליום 31 בדצמבר 2023, היה צפוי להתקבל סך של כ-10.1 מיליון דולר. תקבולים אלו, שאינם כלולים ברכוש השוטף, מיועדים בין השאר למימון תשלום חלויות שוטפות ליום 31 בדצמבר 2024 בסך של כ-6.4 מיליון דולר (וליום 31 בדצמבר 2023 כ-27 מיליון דולר) של הלוואות ואגרות חוב.

בנוסף לכך, תחשיב ההון החוזר אינו כולל את יתרת הפקדונות בבנקים בסך 10 מיליון דולר (ליום 31 בדצמבר 2023 בסך 10 מיליון דולר) אשר מסווגת בדוח על המצב הכספי תחת הנכסים הלא שוטפים - יתרה זו הינה יתרת מזומנים ופקדונות בנקאיים אשר משקפת את מחויבות החברה כלפי מחזיקי אגרות החוב (סדרה ג') לשמור בקופתה יתרת מזומנים בסך זה.

יצוין כי הנתונים בדבר התקבולים הצפויים מדמי חכירה למועד הדוח מבוססים על הסכמי חכירה בין החברה לבין החוכרים, למועד הדוח ולמועד פרסומו (ראו לעיל לעניין מכתבי הכוונות הקיימים למכירה ורכישת מטוסים). בהתאם, מדובר במידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך. לאור האמור, אין ודאות, כי המידע וההנחות הנ"ל אכן יתממש בפועל וזאת בין היתר, בשל התרחשותם של אירועים כדוגמת ביטול הסכמי חכירה קיימים לפני הגיעם לסיום, הפרת הסכמים אלה על-ידי חוכרים או שינויים בדמי החכירה על-פי הסכמי חכירה אלו (או התקשרות בהסכמי חכירה חלופיים בדמי חכירה נמוכים יותר במקרה של ביטול הסכמים קיימים), וזאת מבלי לגרוע מאפשרות התקיימותם של יתר גורמי הסיכון המפורטים בסעיף 3 בחלק א' 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 ההנפקות 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

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

6.3 חשיפה במסגרת הלוואות לרכישת מטוסים

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

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 17ד 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 שהוחלפה ממשתנה 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

סעיף	רווח (הפסד) מהשינויים			רווח (הפסד) מהשינויים	
	עליה ב-10%	עליה ב-5%	שווי הוגן	ירידה ב-5%	ירידה ב-10%
			אלפי דולר		
מזומנים ופקדונות בנקאיים שוטפים	(7)	(4)	74	4	8
חייבים ויתרות חובה	-	-	4	-	-
זכאים ויתרות זכות	8	4	(85)	(4)	(9)
אגרות חוב (סדרה ג')	934	489	(10,276)	(541)	(1,142)
סך הכל מכשירים שלא למטרות הגנה	**935**	**489**	**(10,283)**	**(541)**	**(1,143)**
אופציות CALL ו-PUT שלא מוכרות חשבונאית	(702)	(346)	99	288	432
סך הכל	**233**	**143**	**(10,184)**	**(253)**	**(711)**

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 וועדת הביקורת הינם, בין היתר, המלצותיו של המבקר הפנימי, צרכי הביקורת, חשיבות הנושאים וכן התדירות שבה נבחנו הנושאים בשנים שחלפו. התוכנית הסופית מובאת לאישור דירקטוריון החברה.

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

היקף העסקה: היקף ואופי תוכנית העבודה של המבקר הפנימי הנם סבירים בנסיבות העניין ויש בהם כדי ליישם את מטרות הביקורת הפנימית. תוכנית העבודה לשנת 2024 הסתכמה להיקף של 185 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 2024 כללה שני דוחות ביקורת. דוחות הביקורת הוגשו בכתב בסמוך לאחר סיום עריכתם (בימים 12 במאי 2024 ו-17 ביוני 2024) לידי יו"ר דירקטוריון החברה, המנהל הכללי, ליו"ר ועדת ביקורת וחברי הועדה. ועדת הביקורת דנה בשני דוחות אלו ביום 11 באוגוסט 2024.

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

תגמול: שכרו של המבקר הפנימי בגין השירותים שניתנו על ידו במסגרת התקשרותו מול החברה בשנת 2024, הסתכם לסך השווה לכ-42 אלפי ש"ח (בתוספת מע"מ), בהתאם לשעות שהושקעו על ידי המבקר הפנימי. לדעת הדירקטוריון, תגמול המבקר הפנימי לא משפיע על הפעלת שיקול דעתו המקצועי, וזאת, בין היתר, בשים לב להתרשמות הדירקטוריון מהאופן בו הוא מבצע את מלאכת ביקורת הפנים בחברה.

10. גילוי בדבר שכר רואה החשבון המבקר

רואה החשבון המבקר של החברה הינו בריטמן אלמגור זהר ושות'. בשנים 2024 ו-2023, הוצאות שכר הטרחה של החברה לרואה החשבון בגין ביקורת ושירותי מס היו כ-61 וכ-69 אלפי דולר, בהתאמה. בכל הנוגע לשכר הטרחה של רואי החשבון לשנים 2024 ו-2023 כאמור לעיל, הנ"ל כולל שירותים אחרים למתן יעוץ וליווי בנושאים מיסויים ובגין תשקיף המדף של החברה (בסך של כ-9 אלפי דולר ו-18 אלפי דולר, בהתאמה).

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

ד. הוראות גילוי בקשר עם הדיווח הפיננסי של התאגיד

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

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

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

12. הלוואות ומסגרות אשראי מהותיות של החברה

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

13. אמות מידה פיננסיות

לפרטים ראו ביאור 11ג לדוחות הכספיים.

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

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

15. אירועים עיקריים נוספים לאחר תאריך הדוח על המצב הכספי

15.1. שינויים שחלו בשער חליפין שקל/דולר

בשער חליפין שקל/דולר חלה עליה מכ-3.647 למועד הדוח, לכ-3.703 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-99 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 בצי, לעומת שווי השוק הנוכחי שלהם (ערכם של המטוסים לפי מחירונים מקובלים לערכי מטוסים הפנויים למכירה מיידית ללא חוזה חכירה, קרי Current Market Value), ראו סעיף 2.9 לחלק א' לדוח תקופתי זה לעיל.

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

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

16. הערכת שווי ליום 31 במרץ 2024

<u>מטוסי החברה</u>

ליום 31 במרץ 2024, לא נמצאו סימנים לירידת ערך בציי המטוסים של הקבוצה. לאור הארכת הסכם החכירה של מטוס האיירבוס 330-300 אשר מוחכר ל-Sunclass Airlines (גוף המטוס בלבד בבעלות החברה ואילו המנועים בבעלות השותף בעסקה) בשנה נוספת (ראו ביאור 9ג(1) לדוחות הכספיים), ביצעה החברה בחינה (באמצעות מעריך שווי חיצוני) של שווי השימוש המעודכן ביחס למטוס זה, כאשר לצורך בחינת השווי השתמש מעריך השווי החיצוני (קסלמן וקסלמן PricewaterhouseCoopers) בשיעורי ניכיון, לפני מס, עבור היוון תזרימי המזומנים מדמי חכירה, בשיעור של 9.03%, ובשיעורי ניכיון, לפני מס, עבור היוון ערך השייר של המטוס לתום תקופת השימוש בשיעור של 7.68%. בהתאם להערכת השווי, נאמד הסכום בר השבה המעודכן, ליום 31 במרץ 2024, לסך של 6,772 אלפי דולר.

בהתאם למדיניות החשבונאית של החברה, כאשר הפסד מירידת ערך שהוכר בתקופות קודמות מתבטל, הערך בספרים של הנכס (או של היחידה מניבה-מזומנים) מוגדל בחזרה לאומדן סכום בר-השבה מעודכן, אך לא יותר מערכו בספרים של הנכס (או של היחידה מניבה-מזומנים) שהיה קיים אילו לא הוכר בגינו בתקופות קודמות הפסד מירידת ערך. ביטול הפרשות לירידות הערך נזקף לסעיף הכנסות אחרות. בהתאם להערכת השווי ליום 31 במרץ 2024 ביחס למטוס האיירבוס 330-300 האמור, ביטלה החברה בדוחות הכספיים ליום 31 במרץ 2024 את יתרת ההפרשה לירידת הערך אשר נרשמה במסגרת הערכות שווי קודמות בגין מטוס זה כדלקמן:

חברה	סוג המטוס	מספר המטוסים	שווי בספרים לפני בחינת ירידת ערך	סכום בר-השבה	גובה הפרשה לירידת ערך ליום 31 במרץ 2024 (*)	גובה ביטול הפרשה לירידת ערך ליום 31 במרץ 2024
Sunclass Airlines	A330-300	1	4,814	6,772	(788)	788

(*)לפני ביטול הפרשה לירידת ערך ליום 31 במרץ 2024.

הערכת שווי לנדל"ן להשקעה ליום 31 במרץ 2024 שבוצעה ע"י מעריך שווי חיצוני (האושנר מלול - הנדסה ושמאות מקרקעין בע"מ)

ליום 31 במרץ 2024, בהתאם לשומה עדכנית שנערכה על ידי מעריך השווי, אומדן שווי הוגן של זכויות החברה במגרש הינו בסך של 19,600 אלפי ש"ח (כ-5,325 אלפי דולר) לפני ניכוי היטל השבחה המוערך בסך של 3,850 אלפי ש"ח (כ-1,046 אלפי דולר) אותו יש לשלם בעת מימוש, מה שמשקף שווי נטו למועד הקובע לשומה של 15,750 אלפי ש"ח (כ-4,279 אלפי דולר). האומדן שנקבע על ידי מעריך השווי כאמור מבוסס, בהתאם לתוכניות העדכניות שאושרו והופקדו ובהתאם לחלוקה למתחמים הרלוונטיים, על זכאות ל-9.46 יחידות דיור אקוו' מכוח הקרקע שבבעלות החברה במסגרת רפרצלציה.

יצוין כי הערכת השווי ליום 31 במרץ 2024 משקפת גידול בשווי ההוגן של זכויות החברה אל מול השומה ליום 31 בדצמבר 2023, בסך של כ-1.1 מיליון ש"ח (כ-0.3 מיליון דולר), וזאת בעיקר כתוצאה מהפקדת תוכניות, במהלך תקופת הדוח, עבור שני מתחמים (מתוך שלושה) בהם לחברה זכאות ליח"ד אשר לשיטת מעריך השווי הנ"ל מהווה שלב חשוב בהליכי האישור וקידום משך זמן התכנון, כאשר מעריך השווי עדכן בתחשיביו את זכאות החברה ליחידות דיור במתחמים אלו, בהתאם לטבלאות איזון והקצאה עדכניות, ל-6.64 יחידות דיור (חלף זכאות ל-5.8 יחידות דיור בגין שני המתחמים הנ"ל קודם להפקדת התוכניות), דבר שהוביל להגדלת אומדן השווי ההוגן.

הערכת שווי למניות TUS אשר בידי החברה (בכפוף לאופציה לרכישה שניתנה לצד שלישי)

החברה ביצעה בחינה לראשונה (באמצעות מעריך שווי חיצוני), בדוחות הכספיים ליום 31 במרץ 2024 (לאור שינוי אופן מדידת ההשקעה ב-TUS) של השווי ההוגן, נכון ליום 31 במרץ 2024, של יתרת מניות TUS אשר בבעלות החברה, הכוללת גם הערכה של השווי ההוגן של אופציית ה-Call שניתנה למשקיעה לרכוש את יתרת מניות החברה ב-TUS (ואשר משמשת, כמפורט להלן, בהערכת שווי יתרת המניות). ליום 31 במרץ 2024 העריכה החברה (על ידי מעריך השווי החיצוני (PriceWaterhouseCoopers[1])) את שוויין ההוגן של יתרת מניות TUS אשר בבעלות החברה, בניכוי השווי ההוגן של אופציית ה-Call שניתנה למשקיעה, בסך (נטו) של כ-1.2 מיליון דולר (המניות הוערכו בסך של כ-1.8 מיליון דולר ואילו אופציית ה-Call שניתנה למשקיעה הוערכה כהתחייבות בסך כ-0.6 מיליון דולר).

הערכת השווי נערכה על-פי מודל בלאק אנד שולס (B&S), כאשר שווי נכס הבסיס (המניות ב-TUS) נקבע כהפרש בין סכום המזומן שהזרימה המשקיעה ל- TUS עם השלמת עסקת ההשקעה (3 מיליון דולר) כנגד קבלת 33.33% ממניות TUS, בניכוי שווי אופציית המשקיעה (בהתייחס לאופציה שניתנה למשקיעה גם על ידי החברה וגם על ידי Woolley), ובהתאם לכך נקבע שווי TUS לצורך הערכת השווי. לצורך אמידת שווי אופציית המשקיעה (ממנה נגזר השווי של המניות ב-TUS כאמור לעיל), בוצע חישוב באופן איטרטיבי על בסיס האמור לעיל. להלן הפרמטרים אשר שימשו ביישום המודל לצורך הערכת השווי ההוגן של האופציה שניתנה למשקיעה (הפרמטרים להלן מתייחסים להחזקת החברה והחזקת Woolley יחדיו, וכאמור לעיל השניים מחזיקים בחלקים שווים):

רכיב	סכום/אחוז	הנחות/הערות
שווי נכס בסיס (אלפי דולר)	3,685	
מחיר מימוש (אלפי דולר)	6,000	לאור אי הוודאות ביחס לעתיד, הונח מחיר המימוש המינימאלי שנקבע בעסקה
ריבית חסרת סיכון	4.35%	שיעור זה מבוסס על נתוני ריבית חסרת סיכון בארה"ב, לפי משך חיי האופציה
תקופה (בשנים)	4	אופציית ה-Call הינה ל-4 שנים והונח כי תמומש בסמוך לפקיעתה
תנודתיות (שנתית)	53.17%	תנודתיות מבוססת חברות השוואה
תשואת דיבידנד	0.00%	לאור הסטטוס של TUS הונח לצורך העבודה כי לא תבוצע חלוקה בשנים הקרובות
שווי הוגן אופציות (אלפי דולר)	**1,158**	

[1] הערכת השווי בוצעה על ידי צוות בראשותו של שלום סופר, רו"ח, שותף בקסלמן קסלמן PriceWaterhouseCoopers, ומומחה במימון והערכות שווי. מר סופר הינו בעל תואר ראשון בחשבונאות וכלכלה בהצטיינות ותואר שני בכלכלה בהצטיינות, שניהם מאוניברסיטת תל-אביב. למעריך השווי החיצוני אין תלות בחברה כאשר בהתאם להסדר בין הצדדים לחברה חובת שיפוי של מעריך השווי החיצוני, וחובת השיפוי האמורה תחול אך ורק בנוגע לסכומים שמעל שלוש פעמים גובה שכר הטרחה.

17. הערכת שווי ליום 30 ביוני 2024

ליום 30 ביוני 2024, לא נמצאו סימנים לירידת ערך בציי המטוסים של הקבוצה.

ליום 30 ביוני 2024, קיבלה החברה 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 31 במרץ 2024 (להערכת השווי למועד האמור ראו לעיל), ובהתאם לא בוצעה הערכת שווי חדשה.

ליום 30 ביוני 2024, לא היה שינוי בהערכת החברה לעניין שווי ההוגן של TUS לעומת הערכתה ליום 31 במרץ 2024.

18. הערכת שווי ליום 30 בספטמבר 2024

<u>מטוסי החברה</u>

ליום 30 בספטמבר 2024, בחנה הקבוצה את סכום בר ההשבה של כלל המטוסים בצי לאור קיומם של סימנים לאפשרות של ירידת ערך עבור 4 המטוסים לאותו מועד, כדלקמן:

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 והתחשבנות בגין מצבו התחזקותי של המטוס בתום תקופת החכירה (לפרטים בדבר מנגנון ההתחשבנות בעסקת מטוס האיירבוס 200-330 ראו ביאור 9ג(2)ד(3) לדוחות הכספיים ליום 31 בדצמבר 2023) בטווח של 7.19%-7.62% ובשיעורי ניכיון, לפני מס, עבור היוון ערך השייר של המטוסים לתום תקופת השימוש בטווח של 7.40%-7.43%.

להלן ריכוז תוצאות הערכות השווי ליום 30 בספטמבר 2024:

חברה	סוג המטוסים	מספר המטוסים	סכום בר-השבה	שווי בספרים לפני בחינת ירידת ערך	הפרש	שווי בספרים לאחר בחינת ירידת ערך
Delta	A220-100	2	67,590	65,460	2,130	65,773
Iberia	A330-200	1	31,559	30,028	1,531	31,559
Sunclass Airlines	A330-300	1	6,412	5,375	1,037	5,375
סה"כ		4	105,561	100,863	4,698	102,707

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 להערכות השווי ליום 30 בספטמבר 2024 ביטלה החברה בדוחות הכספיים ליום 30 בספטמבר 2024 חלק מתוך ירידות הערך בגין מטוס איירבוס 200-330 אשר מוחכר לחברת התעופה הספרדית Iberia ונרשמו במסגרת הערכות שווי קודמות בגין מטוס זה ואת יתרת ההפרשה לירידת הערך בגין שני מטוסי האיירבוס 100-220 אשר מוחכרים לחברת Delta ונרשמה במסגרת הערכות שווי קודמות בגין מטוסים אילו, כדלקמן:

חברה	סוג המטוסים	מספר המטוסים	שווי בספרים לפני בחינת ירידת ערך	סכום בר-השבה	גובה הפרשה לירידת ערך ליום 30 בספטמבר 2024 (*)	גובה ביטול הפרשה לירידת ערך ליום 30 בספטמבר 2024
Delta	A220-100	2	65,460	67,590	(314)	314
Iberia	A330-200	1	30,028	31,559	(30,004)	1,531
סה"כ		3	95,488	99,149	(30,318)	1,845

(*) לפני ביטול הפרשה לירידת ערך ליום 30 בספטמבר 2024.

להערכת השווי המלאה ליום 30 בספטמבר 2024 ראו דוח רבעוני של החברה ליום 30 בספטמבר 2024 כפי שפורסם ביום 24 בנובמבר 2024 (מס' אסמכתא: 2024-01-617928) הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

<u>הערכת שווי לנדל"ן להשקעה ליום 30 בספטמבר 2024 שבוצעה ע"י מעריך שווי חיצוני (האושנר מלול - הנדסה ושמאות מקרקעין בע"מ)</u>

ליום 30 בספטמבר 2024, בהתאם לשומה שנערכה על ידי מעריך השווי, אומדן שווי הוגן של זכויות החברה במגרש הינו בסך של 20,000 אלפי ש"ח (כ-5,391 אלפי דולר) לפני ניכוי היטל השבחה המוערך בסך של 3,980 אלפי ש"ח (כ-1,073 אלפי דולר) אותו יש לשלם בעת מימוש, מה שמשקף שווי נטו למועד הקובע לשומה של 16,020 אלפי ש"ח (כ-4,318 אלפי דולר). האומדן שנקבע על ידי מעריך השווי כאמור מבוסס, בהתאם לתוכניות העדכניות שאושרו והופקדו ובהתאם לחלוקה למתחמים הרלוונטיים, על זכאות ל-9.46 יחידות דיור אקוו' מכוח הקרקע שבבעלות החברה במסגרת רפרצלציה.

19. הערכת שווי ליום 31 בדצמבר 2024

ליום 31 בדצמבר 2024, לא נמצאו סימנים לירידת ערך בציי המטוסים של הקבוצה.

<u>הערכת שווי לנדל"ן להשקעה ליום 31 בדצמבר 2024 שבוצעה ע"י מעריך שווי חיצוני (האושנר מלול - הנדסה ושמאות מקרקעין בע"מ)</u>

ביחס למתחם מס' 1 בו לחברה זכאות ל-2.82 יחידות דיור אקוו', במהלך חודש דצמבר 2024 נחתם הסכם מכר באישור בית המשפט במסגרת הליך פירוק שיתוף. לאור ההסכם (אשר טרם הושלם למועד פרסום דוח זה), צפויה להתקבל בחברה תמורה,נטו (בניכוי תשלום להיטל השבחה בהתאם לאומדן שערכה החברה ביחס להיטל זה, כאשר החברה אינה צופה תשלום מס שבח) בסך של כ-1.5 מיליון דולר אשר נכלל (לאור חתימת הסכם המכר האמור) בדוחות כספיים אלו במסגרת סעיף נכסים לא שוטפים המוחזקים למכירה (לפרטים נוספים ראו ביאור 8 לדוחות הכספיים).

ליום 31 בדצמבר 2024, בהתאם לשומה שנערכה על ידי מעריך השווי, אומדן שווי הוגן של זכויות החברה במגרש (כאמור לעיל, בגין הזכויות במתחמים מס' 2 ו-3 בלבד) הינו בסך של 11,200 אלפי ש"ח (כ-3,071 אלפי דולר) לפני ניכוי היטל השבחה המוערך בסך של 3,150 אלפי ש"ח (כ-864 אלפי דולר) אותו יש לשלם בעת מימוש, מה שמשקף שווי נטו למועד הקובע לשומה של 8,050 אלפי ש"ח (כ-2,207 אלפי דולר). האומדן שנקבע על ידי מעריך השווי כאמור מבוסס, בהתאם לתוכניות העדכניות שאושרו והופקדו ובהתאם לחלוקה למתחמים הרלוונטיים, על זכאות ל-6.63 יחידות דיור אקוו' מכוח הקרקע שבבעלות החברה במתחמים אלו במסגרת איחוד וחלוקה. כמפורט בהערכת השווי, במסגרת הערכת השווי ליום 31 בדצמבר 2024 הפחית מעריך השווי בכ-25% את השווי ליחידת דיור במתחמים שנותרו לחברה, וזאת בהתאם לתוצאות וטווחי המחירים ליחידת דיור כפי שהשתקפו במסגרת מכרזי רמ"י במתחם מס' 2 (מכרזים אלו פורסמו להגשת הצעות במהלך שנת 2024 ותוצאותיהם פורסמו בפברואר 2025).

לפרטים נוספים בדבר מודל הערכת השווי של הנדל"ן להשקעה, ראו הערכת השווי המצורפת כנספח לדוח דירקטוריון זה.

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

20. ריכוז נתוני אגרות החוב שהנפיקה החברה[1],[2], באלפי ₪

סדרה	מועד הנפקה מקורית	ע.נ. במועד ההנפקה	נתונים ליום 31 בדצמבר 2024					נתונים סמוך למועד פרסום הדוח[2]			שיעור הריבית (קבוע)	מועדי תשלום יתרת קרן[3] וריבית[4] סמוך למועד פרסום הדוח		תנאי הצמדה	פרטי חברת הנאמנות
			יתרת ע.נ. שבמחזור	יתרת ע.נ. שבמחזור צמוד	סכום הריבית שנצברה בספרים	ערך בספרים של יתרת האג"ח	שווי בורסאי	יתרת ע.נ. שבמחזור	יתרת ע.נ. שבמחזור צמוד	שווי בורסאי		החל מ-	עד		
ג'[5],[6]	אוגוסט 2021	41,306	38,596	38,596	423	37,286	37,477	38,596	38,596	38,422	[5]4.8%	10.4.25	10.4.28	-	הרמטיק נאמנות (1975) בע"מ אחראי: דן אבנון. דרך ששת הימים 30, בני ברק. טל': 03-5544553, פקס: 03-5271451
	אוקטובר 2021[6]	19,000													

הערות:

1. החברה עומדת בכל תנאי האג"ח. כמו כן החברה עמדה בכל תנאי ההתחייבות לפי שטרי הנאמנות.
2. אגרות החוב (סדרה ג') של החברה הינה סדרה מהותית.
3. תשלומים חצי שנתיים שווים למעט תשלום הקרן האחרון בשיעור של 28% מהקרן המקורית אשר יפרע ביום 10 באפריל 2028.
4. תשלומים חצי שנתיים.
5. אגרות החוב אינן מובטחות בבטוחות כלשהן או בכל אופן אחר. לפירוט אמות המידה הפיננסיות ולתיאור אירועים אשר התרחשותם תביא לגידול בשיעור הריבית המשולמת (לרבות ירידה בדירוג), מגבלה על חלוקת דיבידנד, ומגבלות נוספות אחרות ראו ביאור 11ג לדוחות הכספיים. כן יצוין כי לחברה זכות לבצע פדיון מוקדם (מלא או חלקי) של אגרות החוב, בהתאם לתנאים שנקבעו בשטר הנאמנות. כאמור בביאור 11ב(2) לדוחות הכספיים, החל ממועד פרסום הדוחות הכספיים ליום 31 במרץ 2022 ולאור ירידה בגובה ההון העצמי של החברה בתקופה זו, חל גידול בשיעור הריבית שנשאה יתרת קרן אגרות החוב (סדרה ג') בשיעור של 0.25%. החל ממועד פרסום הדוחות הכספיים ליום 30 בספטמבר 2024 (24 בנובמבר 2024), ולאור עלייה בגובה ההון העצמי בהתאם לדוחות כספיים לרבעון השלישי לשנת 2024 חל קיטון בשיעור של 0.25% בשיעור הריבית שנושאת קרן אגרות החוב (סדרה ג'), בחזרה לשיעור של 4.8%, לפרטים נוספים ראו ביאור 11ב(2) לדוחות הכספיים.
6. לפרטים נוספים ראו ביאור 11ב(2) לדוחות הכספיים.

21. פרטים אודות דירוג אגרות החוב והחברה

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

ביום 30 בספטמבר 2024, 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 (סדרה ג') ב- (+)ilBBB. לדוח הדירוג המלא, ראו דיווח מיידי של החברה מיום 30 בספטמבר 2024 (מספר אסמכתא: 2024-01-607163) הנכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

נמרוד בורוביץ
יו"ר הדירקטוריון

סידני סלסקי
מנהל כללי

כ"ה באדר תשפ"ה
25 במרץ 2025

Haushner Malul האושנר מלול
eng. & real estate appraisal LTD הנדסה ושמאות מקרקעין בע"מ

עודד האושנר מהנדס אזרחי ושמאי מקרקעין
ירון מלול חשבונאי ושמאי מקרקעין
קארן דישי אלאור כלכלנית ושמאית מקרקעין
גאנם עתילי M.A נדל"ן מהנדס אזרחי ושמאי מקרקעין
אביקם כדורי מהנדס אזרחי ושמאי מקרקעין
אסף ניב שמאי מקרקעין
מוטי בוטבול שמאי מקרקעין
הדס ליטוינסקי עורכת דין ו- B.A. במנהל עסקים
ארנון מרדכי B.sc במדעי החיים ושמאי מקרקעין
עומרי סגל כלכלן ושמאי מקרקעין
פאר אטיאס כלכלן ושמאי מקרקעין
מעין מעוז רדלינגר כלכלנית ושמאית מקרקעין
אייל האושנר כלכלן ושמאי מקרקעין
שירן כהן כלכלנית ושמאית מקרקעין
איתי שליט כלכלן ושמאי מקרקעין
דורון מלמד שמאי מקרקעין

תל-אביב : 25/03/25

סימוכין : 15775.14-2

שומת מקרקעין מקיפה

חלק ממחצית חלקה 305 בגוש 6634[1], "שדה דב"[2], תל אביב

זכויות: בעלות ל"גלובל כנפיים ליסינג בע"מ" (**"החברה"**)

פרטי הזמנת השומה

[1] זכויות במתחמים מס' 2 ו – 3 בלבד, בחודש 12/24 נחתם הסכם מכר (הכולל את זכויות החברה במתחם מס' 1) באישור בית המשפט במסגרת הליך פירוק שיתוף.

[2] שדה התעופה "דב" (**"שד"ב"**), לשעבר.

בית רובינשטיין, קומה 13, רח' לינקולן 20, תל-אביב 6713412 | Rubinstein house, 13 floor, 20 lincoln st. Tel Aviv

אני, הח"מ נתבקשתי בתאריך 02.01.2025 על ידי הנהלת החברה באמצעות מר דובי ישועה, מנהל הכספים של החברה, לחוות דעתי לעניין שבנדון.

אני נותן את חוות דעתי זו לצורך הכללתה בדוחו"תיה הכספיים של החברה המפורסמים לציבור.
חוות דעת זו נערכה לצורך קביעת "השווי ההוגן" של הנכס – כמשמעותו בתקן דיווח כספי בינלאומי 13 – מדידת שווי הוגן (IFRS13), ולצורך יישום בתקן חשבונאות בינלאומי 40 – נדל"ן להשקעה (IAS40)".
ניתן בתאריך 10.10.2018 כתב התחייבות לשיפוי האושנר מלול הנדסה ושמאות מקרקעין בע"מ, ו/או עודד האושנר (להלן: **"האושנר"**) לרבות בגין חו"ד זו.

יחסי תלות

הנני נותן מדי פעם הערכות מקרקעין לחברה או לחברה/ות קשורה/ות או חברה/ת אחות/יות.
לא נוצרה בשל כך תלות של משרדי בכל הנ"ל.
הכנסות משרדי מהחברה לא מהוות סכום מהותי ביחס לסך הכנסות משרדי.
השומה שלהלן נערכת ללא כל התניות שהן ולרבות בנושא שכ"ט.

פרטי השמאי

שם המומחה	:	עודד האושנר.
מעונו	:	רח' אורן מס' 3, שכ' גבעת הברושים, ק. קרניצי ר"ג 52645.
מקום עבודתו	:	רח' לינקולן מספר 20, בית רובינשטיין, ת"א 67134.

בית רובינשטיין, קומה 13, רח' לינקולן 20, תל-אביב 6713412 | Rubinstein house, 13 floor, 20 lincoln st. Tel Aviv

ואלה פרטי השכלתי וניסיוני המקצועי

ב - 12/1976 סיימתי את הפקולטה להנדסה אזרחית בטכניון בחיפה כ"מוסמך למדעים בהנדסה "אזרחית".

החל מ- 1/5/1991 הנני מנהל משרד עצמאי להנדסה אזרחית ושמאות מקרקעין. כיום, האושנר מלול הנדסה ושמאות מקרקעין.

אתר המשרד באינטרנט : www.haushner.co.il

המשרד נותן שירותים בכל רחבי הארץ. החל ב- 1998 עובד המשרד לפי ת"י ISO 9001:2008 מטעם מכון התקנים הישראלי. עבודה לפי תקן מצביעה על כך כי שלבי ונהלי העבודה עוברים תהליכי בקרה קפדניים.

רשום בפנקס המהנדסים והאדריכלים - מתאריך 18/10/1977, רישיון מספר 23197.

רשום בפנקס שמאי המקרקעין - מתאריך 01/04/1986, רישיון מספר 187.

הסכמות והצהרות השמאי

- אני מסכים כי חוות דעתי זו תיכלל בדוחות החברה לרבות דוח הדירקטוריון שלה.
- הנני מצהיר כי חוות דעתי זו נערכה על פי תקן מספר 17.1 "פרוט מזערי נדרש בעבודות שמאות מקרקעין המבוצעות לצורך דיווחים על פי חוק ניירות ערך, התשכ"ח-1968" שניתן ע"י הועדה לתקינה שמאית במועצת שמאי המקרקעין (להלן :"**תקן 17.1**").
- חוות דעת זו ערוכה על פי תקנות שמאי מקרקעין (אתיקה מקצועית) התשכ"ו - 1965.
- הנני מצהיר כי לא הורשעתי בעבירה המנויה בסעיף 226 (א) לחוק החברות, תשנ"ט – 1999 ולא בעבירה על פי חוק ניירות ערך, התשכ"ח – 1968.
- הנני מצהיר כי אין לי עניין אישי בנכס ו/או בבעליו וההערכה שלהלן נעשתה על פי מיטב ידיעותיי, ניסיוני ושיקול דעתי המקצועיים.

וזאת השאלה

מהו השווי ההוגן לנכס שבנדון, נכון לתאריך **31.12.2024** (להלן : "**המועד הקובע**") לצורך הכללתו בדוחו"תיה הכספיים של החברה.

בית רובינשטיין, קומה 13, רח' לינקולן 20, תל-אביב 6713412 | Rubinstein house, 13 floor, 20 lincoln st. Tel Aviv

וזאת חוות דעתי המקצועית

הפרטים והנתונים כמו גם ערכי השווי/מחיר המופיעים בדו"ח זה, נכונים למועד הביקור בנכס או למועד אחר רלוונטי לגביו מצוין בגוף הדו"ח. ייתכנו שינויים בשוויו/מחירו של הנכס בהתאם לתנודות השוק.

- ביקור בנכס ובסביבה נערך בתאריך 19.01.2025 ע"י אייל האושנר, שמאי מקרקעין במשרדנו. לא הובא או הגיע לידיעתנו כי חלו שינויים מהותיים בכלל נתוני הנכס, בין המועד הקובע לשומה, לבין מועד עריכת השומה[3].

- **רשימת מסמכים**:
  - 13.01.2025 - נסח רישום מקרקעין, מפנקס הזכויות, גרסת אינטרנט. הופק במשרדנו.
  - שונים - הסכם פירוק שיתוף בית משפט לעניין הזכויות במתחם 1 - נמסר מהחברה.
  - שונים - מסמכים תכנוניים- נאספו על ידינו.

1. רקע / תמצית השומה

הנכס הנישום מהווה חלק **ממחצית**[4] מחלקה 305 בגוש 6634 בשטח רשום של 1,034 מ"ר. הקרקע ריקה, נכללת במסגרת תכנית "שדה דב" (לאחר פינוי הפעילות האווירית שהייתה בו), בעבר הירקון. המתחם בו נמצא הנכס מהווה חלק מהרזרבות הקרקעיות המשמעותיות הנמצאות בעבר הירקון, בצפון תל אביב והנסחרות כבר שנים במחירים ספקולטיביים בהתייחס לציפיות לשינוי ייעודן.

אחד מגורמי העיכוב המרכזיים היה הימצאותו של שד"ב. לאחר פינוי שדה התעופה מצטרף גם חלק זה (הנמצא כללית בדרום כלל הקרקעות הצפוניות הנ"ל) לעתודת הפיתוח העירונית באזור.

---

[3] הבאנו בחשבון את פרסום מכרזי רמ"י מתאריך 19.02.2025 במתחם מס' 2 המשפיעים באופן ישיר על השווי.
בתאריכים 24/03/2025 צפויים להתפרסם מכרזי רמ"י במתחם מס' 3, לתוצאות המכרז השפעה ישירה על "השווי ההוגן", הדבר יבוא לידי ביטוי במועד הקובע הבא (לבקרה) 31.03.2025.

[4] החברה החזיקה במחצית מהחלקה עד לא מזמן עת מכרה את חלקה במתחם מס' 1 בתכנית שד"ב.

בית רובינשטיין, קומה 13, רח' לינקולן 20, תל-אביב 6713412 | Rubinstein house, 13 floor, 20 lincoln st. Tel Aviv

קרקעות מחתם שד"ב, חולקו תכנונית ל - 3 מתחמי תכנון, על פי תכנית עדכנית מאושרת (מתאריך 09.08.2020) מס' **תא/4444**.

במסגרת התכנית, נערכה טבלת הקצאה ואיזון לכל 3 המתחמים, בה קיבלה החברה את חלקה בכל אחד ממתחמים אלו. במאמר מוסגר- היו בעלים פרטיים וכן המדינה והעירייה אשר ביקשו במסגרת עריכת טבלאות ההקצאה, לאחד בעלויות ומיקומים על מנת ליעל את יישום התכנון המפורט העתידי. חלקתכם אינה נכללת במסגרות אלו.

המתחמים נבדלים זה מי זה בקצב התקדמות התכנון. להלן החלק היחסי של החברה במתחמים כפי שנקבע בתוכניות

מתחם מס' 1 (מאושרת)	-	**2.82** יח"ד אקו' (לפי חלק יחסי במגרש מס' 103 0.8379%) – **נמכר ולא** נישום, בתאריך 24.12.2024 נחתם הסכם מכר (הכולל את זכויות החברה במתחם 1) באישור בית המשפט במסגרת הליך של פירוק שיתוף (נכון לכתיבת שורות אלו, ההסכם הושלם אך החברה טרם קיבלה את מלוא התמורה).
מתחם מס' 2 (מאושרת), מגרש 2101	-	**4.556** יח"ד אקו' (לפי כ - 1.045% במגרש)
מתחם מס' 3 (תכנית מופקדת), מגרש 3204	-	**2.076** יח"ד אקו' (לפי 0.6488% במגרש)
סה"כ מתחמים מס' 2 ו -3	-	**6.632** יח"ד אקו'
השווי שקבענו ל- 31.12.2024	-	**11,200,000** ₪
מהנ"ל ינוכה אומדן **היטל ההשבחה** הצפוי בעת מימוש	-	3,150,000 ₪[5] (-)

[5] לפי תחשיב שלנו ולא סופי.

בית רובינשטיין, קומה 13, רח' לינקולן 20, תל-אביב 6713412 | Rubinstein house, 13 floor, 20 lincoln st. Tel Aviv

2. זיהוי ופרטי הנכס

גוש וחלקה	:	גוש 6634 חלקה 305
שטח רשום	:	1,034 מ"ר לחלקה בשלמות
סוג הנכס	:	קרקע ריקה במסגרת התכנון הכללי של מתחם שד"ב
כתובת	:	שד' לוי אשכול, תל אביב
מיקום הנכס במבנה	:	לא קיים בינוי בחלקה
זיהוי בתשריט	:	הפורטל הגאוגרפי הלאומי ותשריטי תוב"ע
בעלות	:	בעלות רשומה לחברה (במושעא)
זכויות נישומות	:	זכויות החברה המהוות את ההקצאות במתחמים מס' 2 ו -3, סה"כ 6.64 יח"ד אקוו' על פי לוחות ההקצאה.
הערות רשומות	:	29.07.2024 - הערה לפי צו בימ"ש סעיף 130 לטובת עו"ד בראז רן. הערות : תיק בימ"ש השלום בתל אביב מס' ת.א. 21120-12-22, מיום 25.07.2024 מינוי עוה"ד רן בראז, מ.ר. 39275, ככונס נכסים לפירוק השיתוף במקרקעין המסומנים כמגרש מס' 103 לפי תכנית מאושרת תמ"ל/3001- מתחם אשכול, שדה דב, על מלוא זכויותיהם של בעלי הזכויות. מינוי כונס הנכסים מוגבל אך ורק למגרש מס' 103 לפי תכנית מאושרת תמ"ל-3001 מתחם אשכול, שד"ה דב ולפיכך אין בהערה כדי להגביל ביצוע עסקאות בחלקים במקרקעין שאינם נוגעים למגרש 103. ע.ה – בתאריך 24.12.2024 הסתיים ההליך והחברה מכרה למעשהאת זכויות במגרש מס' 103 (מתחם 1).
שעבודים רשומים[6]	:	לא רשומים

[6] הערכת שוויו של הנכס נעשית תוך התעלמות מכלל השעבודים וההערות ותחת הנחה כי בעת מכירה אלו יוסרו על ידי המוכר או לחילופין יפחית המוכר מהתמורה את ערכם כנגד השארתם. לפיכך, שוויו של הנכס אינו מושפע מהם.

בית רובינשטיין, קומה 13, רח' לינקולן 20, תל-אביב 6713412 | Rubinstein house, 13 floor, 20 lincoln st. Tel Aviv

3. תיאור הסביבה, החלקה, המבנה והנכס

3.1. תיאור הסביבה

הסביבה מתחם "שד"ב" בצפון העיר תל אביב, עבר הירקון וחלקו הצפוני של מתחם "שד"ב" המהווה את אזור שדה דב. רחובות ראשיים- המשך רח' אבן גבירול, לוי אשכול החוצץ עם שיכון ל' ורמת אביב החדשה.

גבולות כלליים :

דרום	-	שכ' "כוכב הצפון".
מזרח	-	שד' לוי אשכול ומעברן שכ' "ל" ורמת אביב החדשה.
צפון	-	בחלקו הגוש הגדלו ובחלקו מתחם 3700.
מערב	-	רצועת חוף הים ותחנת הכח "רידינג".

הסביבה מאופיינת בבנייה רוויה למגורים ונחשבת כמבוקשת למגורים, האוכלוסייה נחשבת ברמה סוציו – אקונומית גבוהה.

הקרקע ריקה, המגרשים ברובם (ורבות המגרש בשנדון) אינם מתוחמים עדיין. עובדים בשטח בביצוע התשתיות.

רובע שד"ב :

מתוכנן אזור מעורב שימושים, המשלב בין שכונות מגורים (כ – **16,000** דירות), לבין רובע עסקים ובילוי הכולל משרדים, חנויות ובתי מלון, בנוסף, שטחי ציבור נרחבים שיכללו פארק חופי, כיכרות עירוניות ומגוון שטחים פתוחים לרווחת התושבים, העובדים והמבקרים ברובע.

כאמור הקרקע בשלבי פיתוח מתקדמים, החלו מכירות ובחלק מהמגרשים החלו חפירה ודיפון

לידיעה, במתחם 1 כבר 2 פרויקטים החלו במכירה , פרויקט חברת קנדה ישראל גם החלו בחפירה.

בית רובינשטיין, קומה 13, רח' לינקולן 20, תל-אביב 6713412 | Rubinstein house, 13 floor, 20 lincoln st. Tel Aviv

תוואי הרכבת הקלה

על פי אתר GOVMAP מתוכננות להיות מספר תחנות (הקו הירוק) של הרכבת הקלה במתחם שד"ב של הקו הירוק.

הקו הירוק יגיע מהרצליה לכיוון תל אביב, חולון ועד לראשון לציון. אורכו המתוכנן כ - 39 ק"מ ומתוכננות בו 62 תחנות.

מועד ההפעלה המשוער על פי העיתונות בשנת 2030.

תשריט התוואי הירוק ללא קנ"מ:

בית רובינשטיין, קומה 13, רח' לינקולן 20, תל-אביב 6713412 | Rubinstein house, 13 floor, 20 lincoln st. Tel Aviv

3.2. תיאור החלקה

החלקה אינה תחומה, בעלת צורה לא רגולרית דמוית מעוין, ללא חזית לשד' לוי אשכול (כמידע בלבד).

פני הקרקע מישוריים, ללא בינוי, מכוסים מצע חולי וצמחיה וטבעית.

גבולות החלקה:

מצפון	:	קרקע ריקה
מדרום	:	קרקע ריקה
ממזרח	:	קרקע ריקה
ממערב	:	קרקע ריקה

נכון למועד הביקור, עבודות הפיתוח נמשכות ומתקדמות, בתחום תכנית תמ"ל/3001 (שד"ב - מתחם 1) נצפו כבר כבישים סלולים. אין בידינו מידע לגבי הלו"ז להשלמה.

ניכר כי התחילו העבודות בפרויקט RAINBOW של קנדה ישראל, התקבל היתר חפירה ודיפון בחודש 03/2024.

גם במתחמים מס' 2 ו -3 החלו עבודות הפיתוח אך גם לגבי אלו אין בידינו עדיין מידע לגבי הלו"ז להשלמה.

תרשים הקרקע (ללא קנ"מ):

בית רובינשטיין, קומה 13, רח' לינקולן 20, תל-אביב 6713412 | Rubinstein house, 13 floor, 20 lincoln st. Tel Aviv

4. מצב תכנוני

המידע התכנוני שלהן הינו מאתר "מנהל התכנון"

4.1. תכניות מתאר ארציות, מקומיות ותוכניות מפורטות (רלוונטיות) תקפות[7]

- **תכנית תא/1111 פורסמה למתן תוקף ב.י.פ 1515 בתאריך 27.03.1969**

זוהי התכנית הבסיסית שהקנתה זכויות כלליות באזור.
התכנית מתכננת מחדש שטחים מערבית לדרך חיפה.
ייעוד חלקה 305 בתכנית זו "**אזור מסחרי מיוחד באזורי המגורים**"
(מסחר משולב במגורים).

נקבע כי הצפיפות ברובעי המגורים לא תעלה על 6 יח"ד לדונם ברוטו.
בנוסף, 70 מ"ר בניה של שטח מסחרי יחשבו ליחידת דיור אחת.
(שטח יחידת דיור ממוצעת 100 מ"ר)[8]

חלק מתשריט התכנית (ללא קנ"מ):

[7] דבר אישורן פורסם למתן תוקף (לפי המועד המאוחר מבין הפרסום ב י.פ, לבין הפרסום העיתונות).
[8] בהתאם לשטח יח"ד במתחמי המגורים בתכנית 1111 ואימות בשומת היטל השבחה הראשונה שיצאה (ממש לאחרונה) מטעם הוו' המקומית לתו"ב בת"א, לתכנית תא/4444.

בית רובינשטיין, קומה 13, רח' לינקולן 20, תל-אביב 6713412 | Rubinstein house, 13 floor, 20 lincoln st. Tel Aviv

- **תכנית ע1 פורסמה למתן תוקף בי.פ 5167 בתאריך 18.03.2003**

החלקה מהוראות התכנית תותר הקמת שתי קומות מרתף, בנוסף לשתי קומות המרתף תותר בנית עד 4 קומות מרתף נוספות עבור שטחי שירות כללים ובלבד כי הוועדה שוכנעה שהשטחים דרושים לתפקוד הבניין.

- **תב"ע "ג'1" פורסמה למתן תוקף בי.פ. 5705 בתאריך 20.08.2007**

התוכנית מגדירה הוראות לבנייה על גגות בתים לחדרי יציאה על הגג, מגדילה את שטח חדר יציאה לגג עד ל- 40 מ"ר לדירה עליונה, בתנאי ששטח הקומה העליונה לא יפחת מ- 80% משטח הקומה שמתחתיה.

- **תכנית תתל/71/ג פורסמה למתן תוקף בי.פ 7597 בתאריך 02.10.2017**

מטרת התכנית להתוויה, סלילה והקמה של מסילות ומנהרות לרכבת קלה ומתקנים נוספים המהווים חלק מהמתע"ן במטרופולין תל אביב בתחומי הערים הרצליה ותל אביב-יפו, כחלק מרשת קווי מתע"ן על פי תוואי **הקו הירוק** בתמ"א.

- **תכנית תא/4444 פורסמה למתן תוקף בי.פ 9029 בתאריך 09.08.2020**

מטרת התכנית:
תכנון רובע עירוני חדש אשר יהווה חיבור למרקם העירוני הקיים והמתוכנן וייצר רצף עירוני בין חלקי העיר. התכנית הינה ברובה מתארית, המייעדת את כל שטחה לאיחוד וחלוקה בעתיד על פי עקרונות הקבועים בה. שטח התכנית מחולק לשלושה מתחמי תכנון. לכל אחד מהם תוכן תכנית מפורטת נפרדת ובלתי תלויה באחרות. תכנית זו הינה תכנית מפורטת אשר מכוחה ניתן להוציא היתרי בנייה עבור: פארק המסלול, הפארק החופי, הפארק החוצה את התכנית ממזרח למערב, הדרכים התוחמות את הבלוקים העירוניים, התשתיות העירוניות והמסוף התחבורתי בצפון התכנית.

התכנית הינה על שטח של כ- 1,300 דונם עליהם מתוכננים כ- 16,000 יח"ד (כולל כ- 2,400 יח"ד בהישג יד), מסחר, תעסוקה, מלונאות, מבני ציבור ושצ"פ.

בית רובינשטיין, קומה 13, רח' לינקולן 20, תל-אביב 6713412 | Rubinstein house, 13 floor, 20 lincoln st. Tel Aviv

במסגרת תוכנית זו, נערכה כבר טבלת הקצאה ואיזון כללית ל"מצב קודם" ("מצב נכנס").

"**המצב הנכנס**" של **מחצית** מחלקה 305 :

0.05115612% בכלל 3 המתחמים. משקף **3.102** יח"ד אקווי במצב הנכנס (על פי טבלת ההקצאה והאיזון של תא/4444).

מזכויות אלה, תקבלו (**גלובל כנפיים ליסינג בע"מ**) זכויות בכל אחד מ- 3 המתחמים (יוסבר בהמשך).

תשריט התכנית למתחם שד"ב – מתחמי התכנון (ללא קנ"מ) :

בית רובינשטיין, קומה 13, רח' לינקולן 20, תל-אביב 6713412 | Rubinstein house, 13 floor, 20 lincoln st. Tel Aviv

- **תכנית תמל/3001 פורסמה למתן תוקף בי.פ 9620 בתאריך 20.05.2021**

תכנית מפורטת **למתחם תכנון מס' 1**.
התכנית בשטח של כ - 340 דונם המאפשרת הקמת **4,844** יח"ד לצד כ – **192,000** מ"ר שטחי תעסוקה ומסחר וכ – **30,000** מ"ר שטחי מלונאות.
כחלק מהתכנית, קיימת טבלת בקשות לריכוז זכויות ותוצאותיהן בהן ניתן לראות את ההקצאה בכל שלושת המתחמים. ההקצאות המופיעות הינן לאחר "הצרחות[9]" ובנטרול מקדמי שווי ודחיה בין המתחמים, כלומר מספרים נומינליים.
במסגרת התכנית, בטבלת ההקצאה והאיזון, **גלובל כנפיים ליסינג בע"מ** מקבלת את ההקצאות **בכל 3 המתחמים**, כדלקמן:

מתחם מס' 1 - **0.8379%** במגרש מס' **103** (מגרש הכולל ריבוי בעלים)[10].

כחלק מטבלאות האיחוד וחלוקה מצוין גם ההקצאה יתר המתחמים, מצוין לידיעה בלבד, ההקצאה במתחמים 2 ו – 3 הסופיים הינם בהתאם לתוכנית המפורטת (בעמודים הבאים):

מתחם מס' 2 - **3.71** יח"ד אקו' לאחר ההצרחות בנטרול מקדמי שווי ודחייה בין המתחמים[11].

מתחם מס' 3 - **2.09** יח"ד אקו' לאחר ההצרחות בנטרול מקדמי שווי ודחייה בין המתחמים.

---

9 מונח בתכנון הכללי המבטא את ריכוז הבעלויות וההקצאות לר.מ.י ולעירייה במתחם.
10 החברה מכרה למעשה את זכויות אלה במסגרת הליך פירוק שיתוף במגרש, מפורט בס' 7.1. – לא **נישום**.
11 מתחמים 2 ו- 3 יתוכננו בהמשך. הציון של "הנטרול" מדגיש שניתנו יח' נומינליות ללא מקדם דחייה.

בית רובינשטיין, קומה 13, רח' לינקולן 20, תל-אביב 6713412 | Rubinstein house, 13 floor, 20 lincoln st. Tel Aviv

- **תכנית תא/1/4444 פורסמה לאישור ברשומות בתאריך 13/02/2025, י.פ 13189 ולהלן מספר פרטים:**

תכנית זו הינה למתחם **מס' 2**, החברה קיבלה את הקצאתה במגרש מס' 2101.

החלק היחסי במגרש (2101) של החברה כ – 1.045% ומשקף כ – **4.556** יח"ד אקווי' בגילום מסחר.

במגרש ייבנו 2 מגדלים, אחד **מגדלי** ואחד **מרקמי**:

בניין מגדלי - 26,056 מ"ר עיקרי, 332 יח"ד

בניין מרקמי - 8,159 מ"ר עיקרי, 104 יח"ד

בנוסף 1,656 מ"ר עיקרי למסחר.

תשריט מצב מוצע:

בית רובינשטיין, קומה 13, רח' לינקולן 20, תל-אביב 6713412 | Rubinstein house, 13 floor, 20 lincoln st. Tel Aviv

- **תכנית תא/2/4444 פורסמה להפקדה בתאריך 01/04/2024 ולהלן מספר פרטים:**

תכנית זו הינה למתחם **מס' 3**, החברה קיבלה את הקצאתה במגרש מס' 3204.

החלק היחסי במגרש (3204) של החברה כ – 0.6488% ומשקף כ – **2.076** יח"ד אקוו' בגילום מסחר ותעסוקה.

במגרש ייבנו 2 מגדלים, אחד **מגדלי** ואחד **מרקמי**.

בניין מגדלי - 17,638 מ"ר עיקרי, 220 יח"ד

בניין מרקמי - 9,822 מ"ר עיקרי, 123 יח"ד

בנוסף 3,148 מ"ר עיקרי לתעסוקה ו – 1,260 מ"ר עיקרי למסחר.

בנוסף, במגרש זה יבנו 1,000 מ"ר ברוטו למבני ציבור.

תשריט **מצב מוצע** :

בית רובינשטיין, קומה 13, רח' לינקולן 20, תל-אביב 6713412 | Rubinstein house, 13 floor, 20 lincoln st. Tel Aviv

4.2. סיכום מידע תכנוני

מתחם מס' 1 **(לא נישום)**	-	2.82 יח"ד אקו' (לפי חלק יחסי במגרש מס' 103 – 0.8379%)
מתחם מס' 2, מגרש 2101	-	4.556 יח"ד אקו'
מתחם מס' 3, מגרש 3204	-	2.076 יח"ד אקו'
סה"כ מתחם 2 ו -3		**6.632 יח"ד אקוו'**

4.3. מצב רישוי

לא רלוונטי, קרקע ריקה.

4.4. היטל השבחה (תחשיבי גובה ההיטל נערכו על ידינו בהתאם לשומות מכריעות[12])

4.4.1. היטל השבחה בגין תא/1ג

תא/1ג			
מצב קודם			
שני חדרי גג לדונם	46	1.3	59.8
מצב חדש			
דירת פנטהאוז לכל דונם	90	1.5	135
השבחה			
סה"כ מר אקו'			75.2
שווי למ"ר אקו'			$ 420.00
סה"כ השבחה לדונם			$ 31,584
חלק יחסי של החלקה בדונם			51.7%
שער חליפין			4.1
השבחה לנכס ב - ₪			₪ 67,552
היטל השבחה לנכס הנישום ב - ₪		50%	₪ **33,776**
הצמדה למועד הקובע			₪ 46,057
חלק החברה ללא מתחם 1		70.14%	₪ 32,303
במעוגל			₪ **32,000**

[12] הקביעה הסופית תתברר רק לאחר שיוגשו דרישות וימוצה ההליך על פי הוראות התוספת השלישית לחוק התו"ב, במסגרת תיקון מס' 84.

בית רובינשטיין, קומה 13, רח' לינקולן 20, תל-אביב 6713412 | Rubinstein house, 13 floor, 20 lincoln st. Tel Aviv

4.4.2. היטל השבחה בגין תא/4444

תא/4444 - גישת ההשוואה הישירה (שמאי מכריע אלדד חיימי)				
מצב קודם				
שווי מ"ר מבונה אקו'				₪ 13,100
שטח אקו' בחלקה	1.7797	392.62		699
תוספת בגין צפיפות בנייה נמוכה		1.1		769
סה"כ שווי החלקה מצב קודם לפני דחייה				₪ 10,068,872
דחייה נוספת	6%	3		₪ 8,454,016
חלק יחסי בחלקה מצב קודם		**50%**		₪ **4,227,008**
מצב חדש				
שווי מ"ר קרקע				₪ 18,500
שטח קרקע (עבור מחצית החלקה)	1,034	50%		517
סה"כ שווי חלק יחסי בחלקה במצב חדש				₪ **9,564,500**

תא/4444 - גישת ההשוואה העקיפה (שמאי מכריע אלדד חיימי)			
מצב קודם			
שווי מ"ר מבונה אקו'			₪ 24,000
שטח אקו' בחלקה	1.8	392.62	699
תוספת בגין צפיפות בנייה נמוכה		1.1	769
סה"כ שווי החלקה מצב קודם לפני דחייה			₪ 18,446,788
דחייה נוספת	6%	8	₪ 11,573,737
הפחתה למושעא		0.9	₪ 10,416,363
חלק יחסי בחלקה מצב קודם		**50%**	₪ **5,208,182**
מצב חדש			
שווי התכנית			₪ 34,233,933,375
הפחתה בגין עלות מבני ציבור			₪ -43,129,000
שווי לאחר ההפחתה			₪ 34,190,804,375
התאמה להיקף ומושעא			0.85
דחיה למימוש (5 שנים, 6%)			0.75
סה"כ שווי התכנית לאחר הפעלת מקדמים			₪ 21,715,263,675
חלק יחסי בתכנית			0.051156100%
סה"כ חלק יחסי בחלקה במצב החדש			₪ **11,108,682**

שקלול הגישות -השבחה (שמאי מכריע אלדד חיימי)		
תיאור	**גישת ההשוואה הישירה**	**גישת ההשוואה ה"עקיפה"**
מצב חדש	₪ 9,564,500	₪ 11,108,682
מצב קודם	₪ 4,227,008	₪ 5,208,182
השבחה	₪ 5,337,492	₪ 5,900,501
שקלול הגישות	35%	65%
השבחה לפי שקלול הגישות	**5,703,448**	₪
היטל השבחה	50%	₪ **2,851,724**
הצמדה למועד הקובע	1.1546	₪ 3,292,600
חלק החברה ללא מתחם 1	0.701367111	₪ 2,309,322
במעוגל		₪ **2,310,000**

בית רובינשטיין, קומה 13, רח' לינקולן 20, תל-אביב 6713412 | Rubinstein house, 13 floor, 20 lincoln st. Tel Aviv

4.4.3. היטל השבחה בגין תמ"ל/3001

לא נישום

4.4.4. היטל השבחה בגין תא/1/4444

היטל השבחה תא/1/4444 (מתחם 2)			
מצב חדש			
מס' יח"ד אקו' במתחם 2		4.56	
שווי ליח"ד אקו' (ללא פיתוח) מגלם שטחי מסחר (מתחמים 2 ו -3)		1,940,000	₪
סה"כ שווי במצב החדש		8,837,777	₪
השבחה			
אחוז השבחה (הפחתת הדחיה מתא/4444)	0.16	1,414,044	₪
היטל ההשבחה	50%	707,022	₪
הצמדה למועד הקובע	1.1409	806,642	₪
במעוגל		**810,000**	₪
משקף ליח"ד		177,068	₪

4.4.5. סיכום היטלי השבחה

סיכום היטל השבחה						
סה"כ היטל השבחה	תאריך אישור תכנית	מס' יח"ד	סה"כ אומדן היטל השבחה צפוי		משקף אומדן היטל השבחה ליחידה	
לפי תוכנית תא/ג'1	04/09/2007		32,000	₪		
לפי תוכנית תא/4444 (ממוצע 2 שמאי מכריעים)	30/08/2020	6.63	2,310,000	₪	348,323	₪
לפי תוכנית תמל/3001	06/06/2021	0.00	-	₪	-	₪
לפי תכנית תא/1/4444	13/02/2025	4.56	810,000	₪	177,805	₪
סה"כ אומדן היטל השבחה במעוגל			**3,150,000**	₪	**350,000**	₪
אומדן היטל השבחה תכניות תא/2/4444	טרם אושרה	2.08	440,000	₪	211,924	₪

למען הסר ספק נציין כי כלל החבות בהיטל השבחה, אם בכלל, וכן גובה ההיטל אם יידרש, ייקבעו אך ורק ע"י הועדה המקומית וגמר מיצוי ההליכים הקבועים בחוק וכל האמור בנושא הינו לדעתנו המקצועית בלבד.

היטל השבחה (החזוי) בגין תוכנית תא/2/4444 מופחת בתחשיב השווי שכן תוכניות זו טרם אושרה.

בית רובינשטיין, קומה 13, רח' לינקולן 20, תל-אביב 6713412 | Rubinstein house, 13 floor, 20 lincoln st. Tel Aviv

4.5. איכות סביבה

הנכס הינו קרקע ריקה.

מביקורנו בנכס, אין למיטב הבנתנו סימנים המצביעים על זיהום קרקע.

יחד עם זאת לא ביצענו כל בדיקות פרטניות שהן. האזור שימוש כשדה תעופה. ראויות בדיקות כאלו. סביר שייערכו בד בבד עם התקדמות התכנון. מחוסר בסמכות וידע מקצועי איננו מפרטים. לא הפחתנו בשל כך (במאמר מוסגר- מחירי השוק אמורים, כביכול[13], לגלם גם גורם זה).

5. מצב משפטי

5.1. הזכויות בקרקע

עיינו בנסחי רישום מקרקעין מיום 13.01.2025, מידע מפנקס הזכויות, גרסת אינטרנט. הזכויות מפורטות בסעיף 5 לעיל.

5.2. תשלומים חזויים לר.מ.י

הקרקע בבעלות פרטית. לא רלוונטי.

6. הפעילות העסקית בנכס

לא רלוונטי, קרקע ריקה

7. עסקאות ושומות בנכס

7.1. עסקאות שנערכו במקרקעין שבהם מצוי הנכס הנישום ב – 3 השנים האחרונות

החברה מכרה את זכויות בתאריך 23.12.2024 במתחם מס' 1 במגרש 103 במסגרת הליך פירוק שיתוף. העסקה משקפת **26,512** ₪ למ"ר מבונה 'פלדלת' ו – **2,482,641** ₪ קרקע ליח"ד, מגלם שטחי מסחר. הערכים אינם כוללים מע"מ.

13 מאחר ולמעשה לא ניתן לצפות כי לכל בעל קרקע יהיה מידע בנושא. אך אין זה מפחית מאחריותו לבדוק.

בית רובינשטיין, קומה 13, רח' לינקולן 20, תל-אביב 6713412 | Rubinstein house, 13 floor, 20 lincoln st. Tel Aviv

7.2. הערכות שמאיות קודמות שנערכו על ידינו לנכס בשלוש השנים לפני המועד הקובע

מועד קובע	תחשיב השווי		סיבות לפער
31/12/2024	11,200,000	₪	הפער נובע בעיקרו מ -2 סיבות עיקריות : 1. ממכירת "חלק החברה" במתחם מס' 1 (כ - 7 מ' ₪) 2. שווי ליח"ד נמוך יותר בכ - 25% לאור תוצאות המכרז העדכני מתאריך 19.2.25
30/09/2024	20,000,000	₪	עלייה שווי לא מהותית של כ - 2% הנובעת מההתקדמות התכנונית לאחר אישור בתנאים לפני פרסום למתן תוקף של תוכניות תא/1/4444 ותא/2/4444
30/06/2024	19,600,000	₪	ללא שינוי מהותי
31/03/2024	19,600,000	₪	ניכרת עליית שווי מהותית של כ - 6% הנובעת מההתקדמות התכנונית לאחר הפקדת תוכניות תא/1/4444 ותא/2/4444
31/12/2023	18,470,000	₪	ללא שינוי מהותי
30/09/2023	18,470,000	₪	השווי ללא שינוי, עודכנו המדדים לצורך אומדן היטל ההשבחה
30/06/2023	18,470,000	₪	ניכרת ירידת שווי של כ - 5.5%. נובעת מהפחתה כללית של 10% לאור מצב השוק הכללי ומהעלאת שיעור ההיוון השנתי (מ - 5.00% ל - 6.00%) לדחייה (מתחמים מס' 2 ו -3). כן קיימת הכרעה עדכנית בעניין היטל השבחה (תכנית תמל/3001) הנמוכה מהאומדן שהוערך על ידינו
31/03/2023	19,510,000	₪	ללא שינוי
31.12.2022	19,510,000	₪	ללא שינוי
30.09.2022	19,510,000	₪	ללא שינוי
30.06.2022	19,510,000	₪	תחשיב השווי למועד זה כולל כבר הפחתה של היטל השבחה למתחמים מס' 2 ו -3
31.03.2022	21,270,000	₪	עודכן רכיב המושיעא בהתייחס לתנאי ההקצאה במגרש מס' 103 ובנוסף עודכן שווי הקרקע בגין מכרז חדש שהתפרסם במגרש שבנדון, הפערים בהיטל השבחה הינם בגין הצמדה למדד

7.3. הערכות שמאיות קודמות שנערכו על ידי שמאים אחרים בשלוש השנים לפני המועד הקובע

לא ידוע לנו על הערכות שמאיות קודמות שבוצעו על ידי שמאים אחרים בשלוש השנים שקדמו למועד הקובע.

7.4. שימוש ביועצים חיצוניים

אין.

בית רובינשטיין, קומה 13, רח' לינקולן 20, תל-אביב 6713412 | Rubinstein house, 13 floor, 20 lincoln st. Tel Aviv

8. השומה

8.1. קיימות 3 גישות להערכת שווי של נכסי מקרקעין

גישת ההשוואה

הגישה מבוססת על אומדן שווי השוק של הנכס בהתבסס על נתוני שוק ועסקאות בנכסים הדומים במיקומם, אופיים, רמת הסיכון בהם, מידת סחירותם וכיו"ב.
ההערכה מבוצעת ע"י התאמת מכלול הגורמים בין נכסי ההשוואה לנכס הנישום.

גישת העלויות

בגישה זו הנכס מוערך על בסיס העלות הצפויה בבניית נכס אחר הדומה לנכס הנישום, עפ"י יישום עיקרון התחלופה.
השווי הינו סיכום של ערך הקרקע, בתוספת עלות ההקמה והיזום של מבנה חדש ובניכוי מרכיבי הפחת החל בנכס הנדון, וכן התייחסות להשפעה של מענקי השקעה.

גישת היוון ההכנסות

בגישה זו אומדים את שווי הנכס על ידי היוון זרם הכנסות אשר צפויות להתקבל לאורך יתרת החיים הכלכליים של הנכס. בגישה זו מגולמים גם מרכיבי סיכון לזרם ההכנסות וההוצאות.
גישה זו מתאימה בעיקר לנכסים מניבים ו/ או בעלי פוטנציאל הנבה.

8.2. גורמים ושיקולים

8.2.1. הסביבה

צפון ת"א, שדה התעופה "דב" לשעבר.

8.2.1.1. מתחרים

לא רלוונטי.

בית רובינשטיין, קומה 13, רח' לינקולן 20, תל-אביב 6713412 | Rubinstein house, 13 floor, 20 lincoln st. Tel Aviv

8.2.2. מאפייני הנכס

קרקע ריקה, לא רלוונטי.

8.2.3. מצב תכנוני

קרקע בייעוד "מגורים, מסחרי ומבנים ומוסדות ציבור" ובחלקה בייעוד "שצ"פ" , ייעודים אלו מתכנית תא/4444.
בפועל, החלקה משתתפת במסגרת איחוד וחלוקה וקיבלה חלק במגרש מס' 103 במתחם 1 , חלק במגרש מס' 2101 במתחם 2 וצפויה לקבל (התוכנית מופקדת נכון למועד הוצאת חוות הדעת) חלקים במגרש 3204 במתחמים מס' 3.

8.2.4. זכויות בניה נוספות

כלל הזכויות נלקחו בחשבון.

8.2.5. היטל השבחה (חזוי על ידינו בלבד)

כאמור לעיל בס' 4.4, במעוגל **3,150,000** ₪.

8.2.6. מצב משפטי

בעלות פרטית במושעא (למושעא אין השפעה מאחר וההקצאה שמית).

8.2.7. תפעול וניהול

לא רלוונטי.

8.2.8. שימוש, שכר דירה והשימוש הטוב והמועיל (מיטבי)

להערכתנו, השימוש הטוב והמועיל הינו בהתאם לתמורה שתתקבל באיחוד וחלוקה. לא קיימות אופציות נוספות.

8.2.9. ניתוח סיכויים וסיכונים הגלומים בנכס

קיים סיכון כללי לגבי זמינות הקרקע במתחמים מס' 2 ו -3 , הסקר והתחשיב מגלמים דחיות אלו.

בית רובינשטיין, קומה 13, רח' לינקולן 20, תל-אביב 6713412 | Rubinstein house, 13 floor, 20 lincoln st. Tel Aviv

8.2.10. מטרת ההערכה

קביעת "השווי ההוגן" לנכס שבנדון נכון למועד הקובע 31.12.2024, לצורך דיווח על פי חוק ניירות ערך ו/או הנפקת אג"ח ו/או הנפקת מניות ו/או לדוחות הכספיים.

8.2.11. גורמי מפתח אשר עשויים להשפיע על התחזיות

מושעא	-	גורם עוצמת המושעא במגרשי התמורה.
מחירים	-	יציבות מחירים.
תכנוני	-	התקדמות התכנון.
השלמת הפיתוח	-	השלמת הפיתוח במתחמים 2 ו -3.

8.3. עקרונות לתחשיב

8.3.1. גישת השומה

בשומה זו, עשינו שימוש בגישת ההשוואה כגישה המועדפת לקרקע ריקה - השוואה לעסקאות, התייעצות עם גורמי נדל"ן, מחירי ביקוש ושמאויות שנעשו.

ביצענו בקרה בשיטת החילוץ, גישות היוון ההכנסות **אינה רלוונטית**.

מתודולוגית התחשיב:

נבדוק את שווי מחצית החלקה בהתאם לזכויות המוקנות לה בטבלאות האיחוד והחלוקה.

מאחר שהחברה לא ביקשה "לקבץ" את הזכויות במתחם אחד (כפי שעשו אחרים ולרבות ר.מ.י וע. ת"א להם יש קרקעות במתחם – אך לא כולם), זכויותיה של החברה "מפוזרות" למעשה ב- 3 המתחמים.

בית רובינשטיין, קומה 13, רח' לינקולן 20, תל-אביב 6713412 | Rubinstein house, 13 floor, 20 lincoln st. Tel Aviv

המתחמים - ניתן כבר כעת להיווכח כי מתחם מס' 1 (הדרומי יותר) מקודם מהר יותר[14], ממתחמים מס' 2,3.

מתחם מס' 1- לא נישום, החברה מכרה את זכויותיה.

מתחמים מס' 2 ו -3 – התחשיב נערך על פי שווי קרקע ליח"ד עם מקדמי דחייה רלוונטים. את שווי הקרקע ליח"ד, הכפלנו במס' היחידות האקו' הצפויות להתקבל בהתאם לחלק היחסי במגרש.
בנוסף, ביצענו בקרה וחישבנו את שטח המגרש בשלמות בהכפלת החלק היחסי במגרש תוך הפעלת מקדמים רלוונטים.
כמו כן ערכנו אבחנה בין המתחמים שכן מתחם מס' 2 מאושר ומתחם מס' 3 טרם אושר וכעת בשלב הפקדה.

8.3.2. שיעור/י ההיוון השנתי/ים

לא רלוונטי, נערך בגישת ההשוואה.

[14] התב"ע מאושרת, החלו מכירות והחלו חפירות בחלק מהמגרשים.

בית רובינשטיין, קומה 13, רח' לינקולן 20, תל-אביב 6713412 | Rubinstein house, 13 floor, 20 lincoln st. Tel Aviv

8.3.3. סקר מחירים

8.3.3.1. **קרקעות** (בירוק מסומנות תוצאות מכרזי רמ"י עדכניים מתאריך 19.02.2025)

מס"ד	מועד עסקה / זכייה במכרז	מס' מכרז / עסקה	תב"ע	ייעוד	מיקום כללי	מס' מגרש	שטח מגרש, במ"ר	מס' יח"ד	שטח "פלדלת" " במ"ר	שטח "פלדלת" ממוצע ליח"ד, במ"ר	שטח ברוטו למשחר עילי, במ"ר	שטח ברוטו לתעסוק ה עילי, במ"ר	שטח ברוטו למלונאו ת, במ"ר	שטח אקו'	מחיר זכייה (כולל הוצ' פיתוח) בתוספת צרכי ציבור/ עלויות בניה בקומבניציה	שווי מ"ר מבונה אקו'	שווי מ"ר מבונה פלדלת (מגלם שטחים נלווים במגרש)	שווי קרקע ליח"ד כולל פיתוח (מגלם שטחי משחר/ שטחים נלווים אחרים)
1	23/08/2021	62/2021	תמל/3001	מגורים ומסחר	שדה דב	101	7,406	406	36,805	91	1,600			38,725	1,144,844,144 ₪	29,563 ₪	31,106 ₪	2,819,813 ₪
				מגורים מסחר ותיירות	שדה דב	107	7,575	458	41,496	91	1,500		2,460	44,477	1,519,798,038 ₪	34,171 ₪	36,625 ₪	3,318,336 ₪
				מגורים ומסחר	שדה דב	110	4,651	230	19,930	87	1,300			21,490	659,592,761 ₪	30,693 ₪	33,095 ₪	2,867,795 ₪
				מגורים ומסחר	שדה דב	111	8,656	480	43,410	90	2,000			45,810	1,307,777,777 ₪	28,548 ₪	30,126 ₪	2,724,537 ₪
2	13/09/2021	עסקה	תא/1111/א/1	מגורים ומסחר	הגוש הגדול	108	1,290	26	3,432	132	140			3,600	80,500,000 ₪	22,361 ₪	23,456 ₪	3,096,154 ₪
3	02/12/2021	72/2021	תמ"ל/3001	מגורים ומסחר (השכרה לטווח ארוך)	שדה דב	109	5,221	324	29,888	92	800			30,848	830,718,734 ₪	26,929 ₪	27,794 ₪	2,563,947 ₪
4	21/03/2022	328/2021	תמ"ל/3001	מגורים ומסחר	שדה דב	103	5,203	337	30,838	92	600		0	31,558	941,707,413 ₪	29,841 ₪	30,537 ₪	2,794,384 ₪
5	20/09/2022	עסקה	507-0955930	מגורים	שכ' אפקה	6623/279	2,800	36	4,752	132				4,752	171,000,000 ₪	35,985 ₪	35,985 ₪	4,750,000 ₪
6	26/12/2022	121/2020	507-0594929	מגורים ומסחר	הגוש הגדול	6884/47	3,528	107	12,100	113	857			13,128	298,249,199 ₪	22,718 ₪	24,649 ₪	2,787,376 ₪
7	24/07/2024	עסקה		מגורים מסחר ותיירות	שדה דב	107	7,575	458	41,496	91	1,500		2,460	44,477	1,130,000,000 ₪	25,407 ₪	27,232 ₪	2,467,249 ₪
8	23/12/2024	עסקה - במסגרת הליך פירוק שיתוף	תמ"ל/3001	מגורים ומסחר	שדה דב	103	5,203	337	30,838	92	600		-	31,558	836,650,000 ₪	26,512 ₪	27,130 ₪	2,482,641 ₪
9	19/02/2025	תא/277/2024	תא/4444/1	מגורים ומסחר	שדה דב	2103	6,958	424	38,377	91	1,766	-		40,496	848,034,832 ₪	20,941 ₪	22,097 ₪	2,000,082 ₪
10	19/02/2025	תא/277/2024	תא/4444/1	מגורים ומסחר	שדה דב	2206	8,498	326	25,006	77	2,558	4,107		28,076	595,014,237 ₪	21,193 ₪	23,795 ₪	1,825,197 ₪
11	19/02/2025	תא/277/2024	תא/4444/1	מגורים ומסחר	שדה דב	2208	6,153	437	39,552	91	2,158	3,453		42,142	807,715,567 ₪	19,167 ₪	20,422 ₪	1,848,319 ₪
12	19/02/2025	תא/277/2024	תא/4444/1	מגורים ומסחר	שדה דב	2226	7,124	347	31,406	91	2,156	3,442		33,993	604,483,395 ₪	17,782 ₪	19,247 ₪	1,742,027 ₪
13	19/02/2025	תא/277/2024	תא/4444/1	מגורים ומסחר	שדה דב	2227	4,436	340	30,773	91	1,345	2,143		32,387	734,009,174 ₪	22,664 ₪	23,852 ₪	2,158,851 ₪
14	19/02/2025	תא/277/2024	תא/4444/1	מגורים ומסחר	שדה דב	2255	5,862	382	34,574	91	1,775	2,833		36,704	654,016,850 ₪	17,819 ₪	18,916 ₪	1,712,086 ₪
15	19/02/2025	תא/277/2024	תא/4444/1	מגורים ומסחר	שדה דב	2270	4,924	350	31,678	91	1,491	2,380		33,467	803,557,097 ₪	24,010 ₪	25,366 ₪	2,295,877 ₪

הערות : כחלק מהמכרזים, גם בחלק ממגרש מס' 2101 החברה קיבלה בו הקצאה, הוצע במסגרת המכרז, אך לא הוגשו לגביו הצעות, לנ"ל השפעה ממשית על השווי.

התקיימו עוד מכרזים בשדה דב, שאינם ברי השוואה (דיור להשכרה לטווח ארוך, דיור מוגן), לכן לא הוצגו בסקר שלעיל.

בית רובינשטיין, קומה 13, רח' לינקולן 20, תל-אביב 6713412 | Rubinstein house, 13 floor, 20 lincoln st. Tel Aviv

8.3.3.2. בנוי (סיכום כ – 158 עסקאות של פרויקט "ריינבו" במתחם 1)

סיכום	מס' חדרים	מחיר מכירה/ביקוש ממוצע	משקף שווי למ"ר בנוי מגלם מרפסת בממוצע	שטח ממוצע ליח"ד	מס' דירות שנמכרו
סה"כ	2	₪ 4,088,385	₪ 96,153	42.6	26.0
	3	₪ 8,178,918	₪ 84,910	95.8	54.0
	3.5	₪ 6,882,749	₪ 83,298	82.7	6.0
	4	₪ 10,522,044	₪ 85,598	121.5	42.0
	4.5	₪ 13,600,000	₪ 101,493	134.0	1.0
	5	₪ 10,991,741	₪ 81,503	133.9	29.0
מגדל	2	₪ 4,103,091	₪ 96,136	42.7	22.0
	3	₪ 8,283,073	₪ 84,912	97.0	52.0
	3.5	₪ 6,680,043	₪ 80,507	83.0	4.0
	4	₪ 11,128,237	₪ 87,436	126.6	37.0
	4.5	₪ 13,600,000	₪ 101,493	134.0	1.0
	5	₪ 11,040,332	₪ 83,342	131.8	12.0
מרקמי	2	₪ 4,007,500	₪ 96,247	41.8	4.0
	3	₪ 5,470,881	₪ 84,882	64.5	2.0
	3.5	₪ 7,288,163	₪ 88,880	82.0	2.0
	4	₪ 6,036,210	₪ 72,000	83.8	5.0
	5	₪ 10,957,441	₪ 80,205	135.4	17.0

8.3.4. קביעה – קרקע ליח"ד

בתאריך 19.02.2025 פורסמו תוצאות מכרזי רמ"י, בהמשך למכרזים שפורסמו להגשת הצעות במהלך שנת 2024, במתחם מספר 2 (שדה דב).

פורסמו מכרזים לבנייה רוויה למגורים, דיור מוגן ודיור להשכרה לטווח ארוך.

חלק יחסי ממגרש מס' 2101 במתחם 2 בו החברה קיבלה הקצאה פורסם גם הוא כחלק מהמכרזים אך לא התקבלו הצעות כלל במגרש זה (מכרז מס' 271/2024 עבור כ – 61.89% מהמגרש).

בית רובינשטיין, קומה 13, רח' לינקולן 20, תל-אביב 6713412 | Rubinstein house, 13 floor, 20 lincoln st. Tel Aviv

טווח המחירים במכרזים לבנייה רוויה שדומים לנכס שבנדון כדלקמן:
עבור 7 מכרזים טווח המחירים ליח"ד (מגלם שטחים נלווים למסחר ותעסוקה) הינו בין **1.712 מ'** ₪ - **2.295 מ'** ₪ ליח"ד, עבור מ"ר מבונה פלדלת למגורים (מגלם שטחים נלווים) הטווח הינו בין **18,916** ₪ - **25,366** ₪ למ"ר מבונה.
בממוצע כ – **1.94 מ'** ₪ קרקע ליח"ד מגלם שטחים בנלווים במגרש (מסחר ותעסוקה).

הנ"ל מהווה ירידה משמעותית בהשוואה לעסקאות קודמות שכן בתאריך 23/12/2024 נחתם פירוק שיתוף במגרש מס' 103 במתחם 1 (בו "לחברה" היו זכויות), המחיר שיקף **2.48** מ' ₪ קרקע ליח"ד מגלם שטחים נלווים ו – **27,130** ₪ למ"ר מבונה פלדלת מגלם שטחים נלווים.

במגרש שבנדון כפי שהוזכר לעיל לא הוגשו הצעות, לכן אנו צופים כי גם במגרש זה (כמו מגרש 103 במתחם 1) ייערך בסופו של דבר הליך של פירוק שיתוף.
לאור כל האמור אנו קובעים את השווי בהתאם לממוצע בסך של **1.94 מ'** ₪ קרקע ליח"ד, מגלם שטחים נלווים. הליך פירוק השיתוף יבוא לידי ביטוי בקביעת מקדם המושעא שקבענו של 85% (מובא בחשבון בתחשבנו, משקף קרקע ליח"ד של כ – **1.65 מ'** ₪ לאחר מקדם מושעא).

8.3.5. קביעה – שווי מ"ר מבונה

בהתאם לשיטת החילוץ מתקבלים כ- **26,700** ₪ למ"ר מבונה.
לפי סקר בגישת ההשוואה, קבענו במעוגל לפי **20,000** ₪ למ"ר מבונה.
הפער מהותי, זיהינו כי לא ניכרת עדיין השפעת תוצאות המכרזים האחרונים על מחירי המכירה של הדירות. ייתכן גם שחלק מירידת מחירי הקרקע באה על חשבון ההתייקרויות בעלויות הבנייה, לכן קבענו את השווי בהתאם לגישת ההשוואה בהתייחס למכרזי העדכניים.

בית רובינשטיין, קומה 13, רח' לינקולן 20, תל-אביב 6713412 | Rubinstein house, 13 floor, 20 lincoln st. Tel Aviv

תחשיב שיטת החילוץ :

גישת החילוץ			
שווי מ"ר בנוי (מגלם מרפסת), בממוצע			₪ 70,000
מע"מ (החל מ - 01.01.2025)	18.0%		₪ 59,322
רווח יזמי	15%		₪ 51,584
בהפחתת עלויות בנייה (יוקרה), כולל כלליות	₪ 23,000		₪ 28,584
בהפחתת מס רכישה ונלוות	7%		₪ 26,714
שווי מ"ר מבונה במעוגל			₪ 26,700
קבענו במעוגל (מגישת ההשוואה)			₪ **20,000**

על בסיס שווי זה, קבענו את שווי קרקע החברה לפי החלקים היחסיים במגרשי המתחמים, כמפורט :

נתוני בסיס - הקצאות "החברה"			
מתחם	מס' מגרש	חלק יחסי במגרש	משקף מס' יח"ד בגילום מסחר / גילום מסחר ותעסוקה
תא/1/4444 - מתחם מס' 2 (הקצאה במגרש עם שימושי מסחר)	2101	1.0449%	4.556
תא/2/4444 - מתחם מס' 3 (הקצאה במגרש עם שימושי מסחר, תעסוקה ומבני ציבור)	3204	0.6488%	2.076
סה"כ יח"ד (בגילום מסחר ותעסוקה)			**6.632**
קביעות לתחשיב			
שווי קרקע ליח"ד ללא פיתוח מגלם מסחר -מגרש מס' 103 (כמושבה)			₪ **1,940,000**
מקדם מיקום קרבה לים למתחם 2			0.0%
מקדם גילום שטחים נוספים במגרש במתחם 2 (ביחס לנתוני ההשוואה)			0.0%
מקדם תוספת שטח ליח"ד ממוצע			0.0%
שווי קרקע ליח"ד ללא פיתוח מגלם מסחר -מגרש מס' 2101 (כמושבה)			₪ **1,940,000**
שווי קרקע ליח"ד ללא פיתוח מגלם מסחר -מגרש מס' 2101 (כמושבה), במעוגל			₪ **1,940,000**
מקדם מיקום קרבה לים למתחם 3			5.0%
מקדם גילום שטחים נוספים וגודל יח"ד ממוצע במגרש במתחם 3 (ביחס לנתוני ההשוואה)			6.7%
מקדם תוספת שטח ליח"ד ממוצע			7.8%
שווי קרקע ליח"ד ללא פיתוח מגלם מסחר ותעסוקה -מגרש מס' 3204 (כמושבה)			₪ **2,343,957**
שווי קרקע ליח"ד ללא פיתוח מגלם מסחר -מגרש מס' 2101 (כמושבה), במעוגל			₪ **2,340,000**
הפחתה למושינא			85%
שיעור היוון לדחייה			6%
מס' שנים לדחייה וסיכון מתחם 3			0.50
קביעות לצורך בקרה			
שווי מ"ר מבונה 'פלדלתי' למגורים (בתוספת מקדם קרבה לים) - מתחם 2		0.0%	₪ 20,000
שווי מ"ר מבונה 'פלדלתי' למגורים (בתוספת מקדם קרבה לים) - מתחם 3		5.0%	₪ 21,000
שווי מ"ר מבונה למסחר			₪ 25,000
שווי מ"ר מבונה לתעסוקה			₪ 4,000
תוספת ברוטו למסחר			10%
תוספת ברוטו לתעסוקה			30%
עלות בנייה למ"ר עבור מבני ציבור, כולל מע"מ			₪ 9,360

בית רובינשטיין, קומה 13, רח' לינקולן 20, תל-אביב 6713412 | Rubinstein house, 13 floor, 20 lincoln st. Tel Aviv

הערות והסברים לטבלה :

מקדם קרבה לים :

- במתחם מס' 2 לא קבענו מקדם קרבה לים, נתוני ההשוואה ממתחם מס' 2.
- נלקח מקדם קרבה לים בשיעור של 5% להקצאה במתחם 3, מהווה קו 2 לים.

מקדם גילום שטחים נוספים במגרש :

- בחנו כמה תוספת השווי ליח"ד הנובעת משווי השטחים הנלווים לפי חישוב של שטח מסחר אקוו' (נלקחו מקדמים אקוו' לתעסוקה ומלונאות ביחס למסחר), כמפורט :

בדיקת השטח המסחרי המגולם - מתחם 2	מתחם 3
שווי מ"ר מבונה למסחר	₪ 25,000
שטח מסחרי אקו' ליח"ד במתחם	5.21
סה"כ שטח מסחרי מגולם להקצאת החברה במתחם	10.81
תוספת שטח מסחרי אקו' לעומת מתחם 1	10.81
תוספת שטח משקף ליח"ד	5.21
סה"כ תוספת ליח"ד	₪ 130,186
משקף באחוזים תוספת שווי ליח"ד	**6.71%**

תוספת שטח ליח"ד ממוצע :

- בהתאם לשטח "פלדלת" ליח"ד ממוצעת ביחס למתחם 2,קבענו מקדם במתחם 3 בשיעור של כ – 7.8%.

מקדם מושעא :

- הותרנו את מקדם המושעא של 85% וזאת לאור הצפי בפירוק שיתוף במגרשים.

דחייה :

- בשיעור היוון שנתי של **6.00%**.
- קבענו מקדם תחשיבי של חצי שנה לדחייה וסיכון במתחם מס' 3 (טרם אושר), לאור ההתקדמות התכנונית אך בכפוף לפיתוח הנדרש.

8.3.6. הפחתה כללית לגודל

אין לדעתנו מקום לבצע הפחתה לגודל, מה עוד שגודלו של הנכס אינו חריג ביחס לנתוני ההשוואה.

בית רובינשטיין, קומה 13, רח' לינקולן 20, תל-אביב 6713412 | Rubinstein house, 13 floor, 20 lincoln st. Tel Aviv

8.3.7. מיסוי

שומתנו איננה כוללת הפחתה למיסוי.

כמו כן לא מובא בחשבון השומה מס רווחי הון/מס שבח מקרקעין הצפוי במכירה.

8.4. תחשיבים

8.4.1. מתחם 2

תחשיב חלק יחסי מתחם מס' 2 - תא/1/4444					
מס' יח"ד מגלמות מסחר לחברה במגרש מס' 2101 (מתחם 2)					4.556
חלק יחסי במגרש					1.0449%
שווי קרקע ליחידת דיור במחם מס' 2 מגלם מסחר				₪	**1,940,000**
סה"כ שווי הקרקע הבסיסי של החברה במגרש מגלם מסחר (לפני הפחתות ותוספות)				₪	8,837,777
בהפחתה למושעא		85%		₪	7,512,111
אומדן היטל השבחה צפוי, ליח"ד (*)	-	₪	4.56	₪	-
השווי בהפחתת היטל השבחה חזוי				₪	7,512,111
דחיה וסיכון	-		6.00%	₪	7,512,111
במעוגל				₪	**7,512,000**
משקף שווי ליח"ד	מס' יח"ד		4.556	₪	1,648,976
מגרש 2101 - בקרה (מתחם 2)					
	שטח 'פלדלת' במ"ר / שטח ברוטו		שווי מ"ר מבונה		סה"כ השווי
מס' יח"ד במגרש					436
סה"כ שטח 'פלדלת' למגורים	39,447	₪	20,000	₪	788,940,000
סה"כ שטח ברוטו למסחר	1,822	₪	25,000	₪	45,540,000
סה"כ שווי המגרש				₪	834,480,000
מקדם מושעא			85%	₪	709,308,000
חלק החברה במגרש			1.04%	₪	7,411,220

בית רובינשטיין, קומה 13, רח' לינקולן 20, תל-אביב 6713412 | Rubinstein house, 13 floor, 20 lincoln st. Tel Aviv

8.4.2. מתחם 3

תחשיב חלק יחסי מתחם מס' 3 - תא/4444/2				
מס' יח"ד מגלמות מסחר לחברה במגרש מס' 3204 (מתחם 3)				2.076
חלק יחסי במגרש				0.6488%
שווי קרקע ליחידת דיור במחם מס' 3 מגלם מסחר ותעסוקה				₪ **2,340,000**
סה"כ שווי הקרקע הבסיסי של החברה במגרש מגלם מסחר (לפני הפחתות ותוספות)				₪ 4,858,357
בהפחתה למושעא		85%		₪ 4,129,603
אומדן היטל השבחה צפוי, ליח"ד (עדכון לתחשיב קודם)	₪ 213,938	2.076		₪ -444,182
השווי בהפחתת היטל השבחה חזוי				₪ 3,685,421
דחיה וסיכון	-	6.00%		₪ 3,685,421
במעוגל				₪ **3,685,000**
משקף שווי ליח"ד	מס' יח"ד	2.08		₪ 1,774,859
מגרש 3204 - בקרה (מתחם 3)				
	שטח 'פלדלת' במ"ר / שטח ברוטו	שווי מ"ר מבונה / עלות בנייה למ"ר		סה"כ השווי
מס' יח"ד במגרש				320
סה"כ שטח 'פלדלת' למגורים	31,576	₪ 21,000		₪ 663,096,000
סה"כ שטח ברוטו למסחר	1,386	₪ 25,000		₪ 34,650,000
סה"כ שטח ברוטו לתעסוקה	4,092	₪ 4,000		₪ 16,369,600
הפחתת בניית שטחי ציבור	1,000	₪ -9,360		₪ -9,360,000
סה"כ שווי המגרש				₪ 704,755,600
מקדם מושעא		85%		₪ 599,042,260
חלק החברה במגרש		0.65%		₪ 3,886,700
הפחתת אומדן היטל השבחה צפוי				₪ -444,182
שווי החברה לאחר הפחתת אומדן היטל השבחה				₪ 3,442,518
דחייה	-	6%		₪ 3,442,518
במעוגל				₪ **3,443,000**
השווי שקבענו				₪ 3,685,000
פער				7.03%
משקף מ"ר פלדלת ל"יחד				98.68

תחשיב מסכם	
שווי במעוגל במגרש מס' 103 - במתחם מס' 1	₪ -
שווי במעוגל במגרש מס' 2101 - במתחם מס' 2	₪ 7,512,000
שווי במעוגל במגרש מס' 3204 - במתחם מס' 3	₪ 3,685,000
סה"כ שווי מחצית מחלקה 305 בגוש 6634, במעוגל	₪ **11,200,000**

בית רובינשטיין, קומה 13, רח' לינקולן 20, תל-אביב 6713412 | Rubinstein house, 13 floor, 20 lincoln st. Tel Aviv

9. קביעת "השווי ההוגן"

לאור האמור לעיל ובהתחשב במכלול הגורמים שהוזכרו ולאחר שגורמים אלו נבחנו על ידינו, הננו קובעים את אומדן "השווי ההוגן" לנכס שבנדון במצבו, בשוק החופשי, בקריטריון של קונה מרצון ממוכר ברצון, כשהוא נקי מכל חוב, שיעבוד, משכנתא וזכויות צד ג', נכון למועד הקובע לשומה **31.12.2024**, בגבולות הסך של **11,200,000 ₪** (אחד עשר מיליון ומאתיים אלף), **לא** כולל מע"מ.

9.1 הפחתות מאומדן השווי ההוגן להיטל השבחה ו/או תשלומים לרמ"י

היטל השבחה צפוי/חזוי	-	3,150,000 ₪
רמ"י	-	בעלות פרטית, לא צפויים תשלומים

9.2 בדיקת רגישות לתאריך הקובע

מדובר בקרקע ריקה ששוויה נקבע בגישת ההשוואה.

9.3 שווי הקרקע בספרים

השווי בספרים לרבעון שלישי 2024, כפי שנמסר מכם הינו 16,020,000 ₪, על פי "השווי ההוגן", ובניכוי אומדן ההשבחה החזוי במימוש מלא. ההערכה ליום 30.9.24 כללה גם את חלק החברה במתחם מס' 1, אשר אינו נכלל בתחשיב השווי למועד הקובע לאור הסכם למכירת הזכויות במתחם זה במסגרת הליך פירוק שיתוף.

בית רובינשטיין, קומה 13, רח' לינקולן 20, תל-אביב 6713412 | Rubinstein house, 13 floor, 20 lincoln st. Tel Aviv

הדו"ח הוכן על פי תקנות שמאי המקרקעין (אתיקה מקצועית), התשכ"ו – 1966 ועל פי התקנים המקצועיים של הועדה לתקינה שמאית.

הנני מצהיר כי אין לי כל עניין אישי בנכס נשוא השומה, בבעלי הזכויות בו או במזמין השומה.

הערות: המסמכים בהם עשינו שימוש במהלך העבודה כמו גם נספחי התחשיבים, נמצאים במשרדנו ו/או במשרדי החברה ויוצגו לפי דרישה.

בכבוד רב,

עודד האושנר

מהנדס אזרחי ושמאי מקרקעין

תפוצה: 1. החברה.

בית רובינשטיין, קומה 13, רח' לינקולן 20, תל-אביב 6713412 | Rubinstein house, 13 floor, 20 lincoln st. Tel Aviv

חלק ג'

דוחות כספיים

גלובל כנפיים ליסינג בע"מ

דוחות כספיים מאוחדים לשנת 2024

גלובל כנפיים ליסינג בע"מ

דוחות כספיים מאוחדים לשנת 2024

תוכן העניינים

	עמוד
דוח רואה החשבון המבקר לבעלי המניות - ביקורת של רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי	ג-1
דוח רואה החשבון המבקר לבעלי המניות - ביקורת הדוחות הכספיים השנתיים	ג-2
הדוחות הכספיים המאוחדים – באלפי דולר:	
דוחות מאוחדים על המצב הכספי	ג-4
דוחות מאוחדים על הרווח והפסד	ג-5
דוחות מאוחדים על השינויים בהון	ג-6
דוחות מאוחדים על תזרימי המזומנים	ג-7
ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים:	
1) כללי	ג-9
2) עיקרי המדיניות החשבונאית	ג-9
3) תקני דיווח כספי חדשים ופרשנויות שפורסמו	ג-14
4) שיקולי דעת ביישום מדיניות חשבונאית וגורמי מפתח לחוסר וודאות באומדן	ג-16
5) מזומנים ושווי מזומנים	ג-18
6) חייבים ויתרות חובה	ג-18
7) השקעה בחברות מוחזקות	ג-18
8) נדל"ן להשקעה	ג-22
9) רכוש קבוע	ג-23
10) הלוואות לזמן ארוך מתאגידים בנקאיים	ג-28
11) אגרות חוב	ג-30
12) זכאים ויתרות זכות	ג-31
13) הפקדות של חוכרי מטוסים	ג-32
14) מסים על הכנסה	ג-32
15) התקשרויות	ג-34
16) הון	ג-36
17) מכשירים פיננסיים	ג-36
18) פרוטים לסעיפי דוח הרווח וההפסד	ג-38
19) עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים	ג-40
20) אירועים מהותיים לאחר תאריך הדוח	ג-45

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

ביקרנו רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי של גלובל כנפיים ליסינג בע"מ וחברות בנות (להלן ביחד "החברה") ליום 31 בדצמבר 2024. רכיבי בקרה אלה נקבעו כמוסבר בפיסקה הבאה. הדירקטוריון וההנהלה של החברה אחראים לקיום בקרה פנימית אפקטיבית על דיווח כספי ולהערכתם את האפקטיביות של רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי המצורפת לדוח התקופתי לתאריך הנ"ל. אחריותנו היא לחוות דיעה על רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי של החברה בהתבסס על ביקורתנו.

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

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

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

לדעתנו, החברה קיימה באופן אפקטיבי, מכל הבחינות המהותיות, את רכיבי הבקרה המבוקרים ליום 31 בדצמבר 2024.

ביקרנו גם, בהתאם לתקני ביקורת מקובלים בישראל, את הדוחות הכספיים המאוחדים של החברה לימים 31 בדצמבר 2024 ו-2023 ולכל אחת משלוש השנים בתקופה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2024 והדוח שלנו, מיום 25 במרץ 2025, כלל חוות דעת בלתי מסויגת על אותם דוחות כספיים בהתבסס על ביקורתנו.

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

תל אביב, 25 במרץ, 2025

Deloitte.

דוח רואי החשבון המבקרים לבעלי המניות של

גלובל כנפיים ליסינג בע"מ

ביקרנו את הדוחות המאוחדים על המצב הכספי המצורפים של **גלובל כנפיים ליסינג בע"מ** (להלן - החברה) לימים 31 בדצמבר 2024 ו-2023 ואת הדוחות המאוחדים על הרווח או הפסד, הרווח הכולל, השינויים בהון ותזרימי המזומנים לכל אחת משלוש השנים בתקופה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2024. דוחות כספיים אלה הינם באחריות הדירקטוריון וההנהלה של החברה. אחריותנו היא לחוות דיעה על דוחות כספיים אלה בהתבסס על ביקורתנו.

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 מאיתנו לתכנן את הביקורת ולבצעה 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 שיושמו ושל האומדנים המשמעותיים שנעשו על ידי הדירקטוריון וההנהלה של החברה וכן הערכת נאותות ההצגה בדוחות הכספיים בכללותה. אנו סבורים שביקורתנו מספקת בסיס נאות לחוות דעתנו.

לדעתנו, הדוחות הכספיים המאוחדים הנ"ל משקפים באופן נאות, מכל הבחינות המהותיות, את המצב הכספי של החברה והחברות המאוחדות שלה לימים 31 בדצמבר 2024 ו-2023 ואת תוצאות פעולותיהן, השינויים בהון ותזרימי המזומנים שלהן לכל אחת משלוש השנים בתקופה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2024 בהתאם לתקני דיווח כספי בינלאומיים חשבונאיים (IFRS Accounting Standards) 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", את רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי של החברה ליום 31 בדצמבר 2024 והדוח שלנו מיום 25 במרץ 2025 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 לתקופה השוטפת. 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 באמצעותו 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 2024.

בחינת ירידת ערך מטוסים

כאמור בבאורים 2 י', 4 ב' (1) ו-9, לדוחות הכספיים המאוחדים, ליום 31 בדצמבר 2024 לחברה ציי מטוסים, המוצגים בעלות בניכוי הפחתות לירידות ערך בהתאם למדיניות החשבונאית המתוארת בבאור 2. העלות המופחתת בניכוי הפחתות לירידות ערך של צי המטוסים של החברה ליום 31 בדצמבר 2024 מסתכם לסך של כ- 101,722 אלפי USD, ובשנת 2024 החברה הכירה בביטול הפרשה לירידת ערך בסך של כ- 2,633 אלפי USD.

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

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

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

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

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

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

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

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

משרד נצרת
מרג' אבן עאמר 9
נצרת, 16100

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

משרד בית שמש
יגאל אלון 1
בית שמש, 9906201

משרד רעננה - מתחם אינפיניטי
הפנינה 8,
רעננה

משרד ראשל"צ - מתחם מילנייה
שדרות ראשונים 23
ראשל"צ

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

כמפורט בבאור 4ב' (1) לדוחות הכספיים המאוחדים, קביעת סכום בר ההשבה של המטוסים הינו אומדן קריטי, הכרוך באי וודאויות והמתבסס על הערכות שווי, הכוללות הנחות שחלקן סובייקטיביות בהתחשב בנסיבות ובמידע הטוב ביותר נכון ליום 31 בדצמבר 2024. 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 2024 ועל תוצאות פעולותיה לאותה שנה, כמפורט בבאור 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 הבקרות הפנימיות הרלוונטיות לקביעתו; 2. בחינת הנחות בסיס שיושמו בהערכות השווי, בדגש על בחינת שיעורי הניכיון לפני מס (WACC); 3. קבלת מחירונים מקובלים לקביעת ערכי מטוסים רלוונטים; 4. הערכת סבירות שיעור ההיוון בסיוע מומחה הערכות שווי, שבחן את מידע המקור העומד בבסיס קביעת שיעור ההיוון, וכן ביצוע ניתוחי רגישות בלתי תלויים והשוואתם לשיעור ההיוון שנבחר על ידי ההנהלה; 5. מעורבות של הסגל הבכיר של צוות ההתקשרות, וקיום התייעצויות; 6.בחינת נאותות הגילויים בדוחות הכספיים המאוחדים לגבי ירידת ערך צי המטוסים.

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

תל אביב, 25 במרץ, 2025

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

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

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

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

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

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

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

משרד נצרת
מרג' אבן עאמר 9
נצרת, 16100

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

משרד בית שמש
יגאל אלון 1
בית שמש, 9906201

משרד רעננה - מתחם אינפיניטי
הפנינה 8,
רעננה

משרד ראשל"צ - מתחם מילנייה
שדרות ראשונים 23
ראשל"צ

גלובל כנפיים ליסינג בע"מ
דוחות מאוחדים על המצב הכספי

	ביאור	ליום 31 בדצמבר 2024 אלפי דולר	2023 אלפי דולר
נ כ ס י ם			
נכסים שוטפים			
מזומנים ושווי מזומנים	5	4,941	3,552
פקדונות בבנקים		-	22,225
חלויות שוטפות בגין הלוואות לחברה קשורה	7ה	1,087	-
לקוחות		-	159
חייבים ויתרות חובה	6	1,173	442
מכשירים פיננסיים נגזרים	17	99	235
		7,300	26,613
נכסים לא שוטפים המוחזקים למכירה	8	1,478	-
סה"כ נכסים שוטפים		8,778	26,613
נכסים לא שוטפים			
פקדונות בבנקים	11ג	10,000	10,000
מזומנים מוגבלים בשימוש	10ב(3)	260	260
נדל"ן להשקעה	8	2,207	4,036
רכוש קבוע, נטו	9	101,722	103,005
סה"כ נכסים לא שוטפים		114,189	117,301
סה"כ נכסים		122,967	143,914
התחייבויות והון			
התחייבויות שוטפות			
חלויות שוטפות של הלוואות מתאגידים בנקאיים	10	4,593	4,136
חלויות שוטפות של אגרות חוב	11	1,829	22,836
זכאים ויתרות זכות	12	1,883	2,733
סה"כ התחייבויות שוטפות		8,305	29,705
התחייבויות לא שוטפות			
הלוואות מתאגידים בנקאיים	10	47,843	52,436
אגרות חוב	11	8,345	10,229
הפקדות של חוכרי מטוסים	13	2,447	1,796
סה"כ התחייבויות לא שוטפות		58,635	64,461
הון	16		
הון מניות		46	46
פרמיה על מניות וקרנות הון אחרות		30,514	30,514
מניות החברה המוחזקות על ידי החברה		(182)	(182)
קרן הון הפרשי תרגום		-	(88)
עודפים		25,649	19,458
הון המיוחס לבעלי מניות החברה		56,027	49,748
סה"כ התחייבויות והון		122,967	143,914

נמרוד בורוביץ - יו"ר הדירקטוריון | **סידני סלסקי - מנהל כללי** | **דב ישועה - מנהל כספים**

תאריך אישור הדוחות הכספיים: 25 במרץ, 2025

הביאורים לדוחות הכספיים מהווים חלק בלתי נפרד מהם.

גלובל כנפיים ליסינג בע"מ

דוחות מאוחדים על רווח והפסד

		לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
		2024	2023	2022
	ביאור	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
הכנסות מהפעלה	18א	10,107	10,073	11,570
הוצאות הפעלה	18ב	(3,915)	(6,221)	(7,877)
רווח גולמי		6,192	3,852	3,693
הוצאות הנהלה וכלליות	18ג	(2,282)	(3,338)	(3,388)
הכנסות (הוצאות) אחרות, נטו	18ד	4,021	6,737	(238)
		1,739	3,399	(3,626)
רווח מפעולות רגילות		7,931	7,251	67
הוצאות מימון	18ה	(5,247)	(7,519)	(8,757)
הכנסות מימון	18ו	3,507	1,244	2,727
הוצאות מימון, נטו		(1,740)	(6,275)	(6,030)
חלק החברה בהפסדי חברות המטופלות לפי שיטת השווי המאזני, נטו ממס	7ה	-	(4,252)	(7,241)
רווח (הפסד) לפני מסים על הכנסה		6,191	(3,276)	(13,204)
הטבת מס	14	-	1,158	1,366
סה"כ רווח (הפסד) נקי לשנה		6,191	(2,118)	(11,838)
רווח כולל אחר:				
קרן הון בגין הפרשי תרגום, **נטו ממס**		-	2	77
רווח כולל אחר לשנה		-	2	77
סך רווח (הפסד) כולל לשנה		6,191	(2,116)	(11,761)
רווח (הפסד) למניה רגילה אחת (בדולר) בת 0.001 ש"ח ע.נ. המיוחס לבעלי מניות החברה				
רווח (הפסד) למניה, בסיסי ומדולל		0.038	(0.013)	(0.097)
הממוצע המשוקלל של מספר המניות (באלפים) ששימש בחישוב רווח (הפסד) למניה				
בסיסי ומדולל		162,060	162,060	121,805

הביאורים לדוחות הכספיים מהווים חלק בלתי נפרד מהם.

גלובל כנפיים ליסינג בע"מ

דוחות מאוחדים על השינויים בהון

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2024

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

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2023

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

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2022

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

הביאורים לדוחות הכספיים מהווים חלק בלתי נפרד מהם.

גלובל כנפיים ליסינג בע"מ

דוחות מאוחדים על תזרימי המזומנים

		לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
		2024	2023	2022
	ביאור	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
תזרימי מזומנים - פעילות שוטפת				
רווח (הפסד) נקי לשנה		6,191	(2,118)	(11,838)
התאמות הדרושות כדי להציג את תזרימי המזומנים מפעילות שוטפת - נספח א'		(1,393)	(708)	22,395
מזומנים נטו מפעילות (לפעילות) שוטפת		4,798	(2,826)	10,557
תזרימי מזומנים - פעילות השקעה				
רכישת מטוסים והשקעות במטוסים בצי		-	(1,671)	(390)
מימוש מזומנים המוגבלים בשימוש		-	3,000	-
השקעה במזומנים המוגבלים בשימוש		-	(260)	(3,000)
תמורה ממימוש מטוסים (בניכוי עלויות מימוש מטוסים)		-	39,332	32,022
תקבולים (החזר תקבולים) על חשבון מימוש מטוסים		-	(1,300)	1,000
השקעות ומתן הלוואה ל-TUS	7ה	(2,500)	(4,250)	(4,042)
תמורה ממימוש השקעה והחזר הלוואה מ-TUS	7ה	3,426	-	-
מימוש (השקעה) פקדונות בבנקים		22,225	(17,366)	(2,859)
מזומנים נטו מפעילות השקעה		23,151	17,485	22,731
תזרימי מזומנים - פעילות מימון				
קבלת הלוואות לזמן ארוך מתאגידים בנקאיים		-	14,632	-
פרעון הלוואות לזמן ארוך מתאגידים בנקאיים	10	(4,281)	(30,850)	(21,400)
פרעון אגרות חוב	11ב	(22,930)	(6,823)	(11,665)
הנפקת מניות (בניכוי הוצאות הנפקה)		-	-	5,706
קבלת הפקדות של חוכרי מטוסים	13ב	651	4,677	1,118
שימוש בהפקדות של חוכרי מטוסים		-	(1,054)	(2,320)
מזומנים נטו לפעילות מימון		(26,560)	(19,418)	(28,561)
עליה (ירידה) במזומנים ושווי מזומנים		1,389	(4,759)	4,727
מזומנים ושווי מזומנים לתחילת השנה		3,552	8,311	3,584
מזומנים ושווי מזומנים לסוף השנה		4,941	3,552	8,311

הביאורים לדוחות הכספיים מהווים חלק בלתי נפרד מהם.

גלובל כנפיים ליסינג בע"מ
דוחות מאוחדים על תזרימי המזומנים

	ביאור	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2024 אלפי דולר	2023 אלפי דולר	2022 אלפי דולר
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)	9	1,445	(1,518)	21,778
מסים נדחים, נטו		-	(1,158)	(1,366)
רווח מאיבוד השפעה מהותית בחברה מוחזקת	7ה	(1,063)	-	-
הפסד (רווח) מהתאמת שווי הוגן של מכשירים פיננסיים דרך רווח והפסד		(1,801)	(272)	320
שחיקת אגרות חוב		(123)	(511)	(2,181)
חלק החברה בהפסדי חברות מוחזקות	7ה	-	4,252	7,241
רווח ממימוש מטוסים ומביטול הפקדות חוכרים		-	(161)	(1,819)
התאמות שווי הוגן נדל"ן להשקעה, נטו	8	351	238	716
רווח מרכישה עצמית של אגרות חוב		-	(2)	(92)
		(1,191)	868	24,597
שינויים סעיפי רכוש והתחייבויות:				
קיטון (גידול) בלקוחות		159	187	(272)
קיטון בחייבים ויתרות חובה		489	78	68
קיטון בזכאים ויתרות זכות		(850)	(1,841)	(1,998)
		(202)	(1,576)	(2,202)
		(1,393)	(708)	22,395
נספח ב' – תקבולי / תשלומי ריבית ומסים המסווגים בתזרים מפעילות שוטפת				
תשלומי ריבית		4,738	6,789	5,694
תקבולי ריבית		1,550	912	237
תשלומי מס		-	-	144
נספח ג' – פעילויות מהותיות שלא במזומן				
מימוש נכסים פיננסיים המוצגים בשווי הוגן דרך רווח והפסד כנגד חייבים ויתרות חובה	7ה	1,075	-	-

הביאורים לדוחות הכספיים מהווים חלק בלתי נפרד מהם.

גלובל כנפיים ליסינג בע"מ
ביאורים לדוחות הכספיים

ביאור 1 - כ ל ל י

א. חברת גלובל כנפיים ליסינג בע"מ (להלן - "החברה") התאגדה בישראל בחודש דצמבר 2002. החברה עוסקת מאז היווסדה בתחום ההחכרה התפעולית של מטוסים. בחודש ספטמבר 2021 נכנסה החברה להשקעה בשיעור החזקה של 49.99% בחברת התעופה הקפריסאית TUS Airways LTD (להלן - "TUS"), כאשר החל מסוף חודש מרץ 2024, ועם השלמת עסקה להכנסת משקיעה חדשה ל-TUS, ירד שיעור החזקותיה של החברה ב-TUS ל-33.33%, ובהמשך שנת 2024 מימשה המשקיעה החדשה ב-TUS את האופציה שניתנה לה לרכישת יתרות החזקות החברה ב-TUS, כאשר בתחילת חודש נובמבר 2024 ירד שיעור החזקותיה של החברה ב-TUS ל-12.5% ובתחילת חודש פברואר 2025 השלימה המשקיעה החדשה ב-TUS את רכישת יתרת המניות של החברה ב-TUS. לפרטים נוספים ראו ביאור 7ה להלן.
בעלת השליטה בחברה הינה כנפיים אחזקות בע"מ (להלן - "כנפיים"). ביום 6 ביולי 2017 השלימה החברה הנפקה של מניותיה לראשונה לציבור ורישומן למסחר בבורסה לניירות ערך בתל אביב בע"מ (להלן - "הבורסה") והפכה לחברה ציבורית. למועד הדוח ולמועד פרסומו מחזיקה כנפיים בכ-66.97% מהון המניות המונפק והנפרע של החברה.
החברה, חברות המוחזקות על ידה והנאמנויות אשר החברה היא הנהנית על פיהן יוגדרו להלן "הקבוצה".

ב. בכל הנוגע למלחמת "חרבות ברזל", אשר עדיין נמשכת בימים אלו, הרי שבכל הנוגע לפעילות הליסינג, זו לא הושפעה מן המלחמה והחברה מעריכה, גם למועד זה, כי המלחמה אינה צפויה להשפיע על פעילות זו גם בהמשך. מטבע הדברים, מלחמה זו השפיעה כמובן על פעילותה של TUS, אך כאמור לעיל במהלך שנת 2024 ירד שיעור החזקת החברה ב-TUS כאשר לבסוף גם מומשה יתרת ההחזקה לגמרי, ובהתאם אין לכך עוד רלוונטיות בתיאור בדוחות כספיים אלו.

ביאור 2 - עיקרי המדיניות החשבונאית

א. הגדרות

חברות מאוחדות - חברות אשר לחברה שליטה (כהגדרתה ב-IFRS 10) בהן, במישרין או בעקיפין, שדוחותיהן הכספיים מאוחדים באופן מלא עם דוחות החברה.

הקבוצה - החברה, חברות המוחזקות על ידה והנאמנויות אשר החברה היא הנהנית על פיהן.

ב. הצהרה לגבי יישום תקני דיווח כספי בינלאומיים (IFRS Accounting Standards)

הדוחות הכספיים המאוחדים של הקבוצה (להלן "הדוחות הכספיים") נערכו בהתאם לתקני דיווח כספי בינלאומיים (להלן - "תקני IFRS") ופרשנויות להם שפורסמו על ידי הוועדה לתקני חשבונאות בינלאומיים (IASB). עיקרי המדיניות החשבונאית המפורטים בהמשך יושמו באופן עקבי לגבי כל תקופות הדיווח המוצגות בדוחות כספיים מאוחדים אלה.

ג. יישום תקנות ניירות ערך

הדוחות הכספיים ערוכים בהתאם לתקנות ניירות ערך (דוחות כספיים שנתיים), התש"ע- 2010 (להלן - "תקנות דוחות כספיים").

ד. תקופת המחזור התפעולי

תקופת המחזור התפעולי של החברה הינו 12 חודשים.

ה. מטבע חוץ

(1) מטבע הפעילות ומטבע ההצגה

הדוחות הכספיים של כל אחת מחברות הקבוצה ערוכים במטבע של הסביבה הכלכלית העיקרית בה הקבוצה פועלת - שהינו דולר ארה"ב (להלן - "מטבע הפעילות").

(2) תרגום דוחות כספיים של חברות מוחזקות שמטבע הפעילות שלהן שונה מדולר

לצורך הצגת הדוחות הכספיים המאוחדים לרבות הכללת התוצאות, הנכסים וההתחייבויות של חברות כלולות ועסקאות משותפות, הנכסים וההתחייבויות של פעילויות חוץ, מוצגים עפ"י שערי החליפין שבתוקף לתום תקופת הדיווח. פריטי הכנסות והוצאות מתורגמים לפי ממוצע שערי החליפין בתקופת הדיווח. הפרשי התרגום המתייחסים, מוכרים ברווח הכולל האחר במסגרת "קרן הון הפרשי תרגום", ויסווגו לרווח או הפסד 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.

ביאור 2 - עיקרי המדיניות החשבונאית (המשך)

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 המוחזקת.

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

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

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

ז. מזומנים ושווי מזומנים

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

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

ח. 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.

ביאור 2 - עיקרי המדיניות החשבונאית (המשך)

ח. רכוש קבוע (המשך)

(2) הפחתת רכוש קבוע

מטוסים מופחתים על פני תקופת ההחכרה המינימלית (ללא תקופות אופציה להארכה) או תקופת השימוש המשוערת על פי שיטת הקו הישר עד לשווי המימוש החזוי (ערך 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 ההשבה 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 9ה להלן.

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

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

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

כאשר הפסד מירידת ערך שהוכר בתקופות קודמות מתבטל, הערך בספרים של הנכס (או של היחידה מניבה-מזומנים) מוגדל בחזרה לאומדן סכום בר-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".

ביאור 2 - עיקרי המדיניות החשבונאית (המשך)

יא. נכסים פיננסיים (שאינם מכשירים פיננסיים נגזרים)

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

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

(1) מכשירים הוניים

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

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

התחייבויות פיננסיות בעלות מופחתת

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

(2) גריעה של התחייבויות פיננסיות

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

(3) שינוי תנאים של התחייבויות פיננסיות

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

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

יג. מכשירים פיננסיים נגזרים

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

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

ביאור 2 - עיקרי המדיניות החשבונאית (המשך)

יד. הפקדות של חוכרי מטוסים

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

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

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

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 ההפרשים הזמניים בין ערכם לצורכי מס של נכסים והתחייבויות לבין ערכם בדוחות הכספיים. נכסי מסים נדחים מוכרים בגין כל ההפרשים הזמניים הניתנים לניכוי עד לסכום שצפוי שתהיה הכנסה חייבת שכנגדה ניתן יהיה לנצל את ההפרש הזמני הניתן לניכוי.

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

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

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

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 המוחכרים 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 ההחכרה נקבעת כך שבסופה המטוס עדיין בר שימוש ובר ערך בידי הקבוצה. לפיכך, הסיכון והסיכוי ביחס לערך המטוס במהלך ובתום תקופת ההחכרה משויך לקבוצה.

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

ביאור 2 - עיקרי המדיניות החשבונאית (המשך)

יז. בסיס ההכרה בהכנסות

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

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

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

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

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

יט. נכסים בלתי שוטפים המוחזקים למכירה

נכסים בלתי שוטפים מסווגים כמוחזקים למכירה אם ערכם בספרים יושב בעיקרו באמצעות מכירתם ולא באמצעות שימוש מתמשך בהם. נכסים בלתי שוטפים מסווגים כמוחזקים למכירה, כאשר המכירה הינה צפויה ברמה גבוהה (Highly Probable), והנכס הינו זמין למכירה במצבו הנוכחי. הקבוצה מסווגת נכסים בלתי שוטפים כאשר ההנהלה מחויבת לביצוע המכירה וכן, המכירה צפויה להיות כשירה להכרה כמכירה שהושלמה בתוך שנה אחת ממועד סיווג הנכס הבלתי שוטף כמוחזק למכירה.
החל מהתקופה שבה נכס מוגדר כמיועד למימוש הוא מוצג בדוח על המצב הכספי, ביחד עם נכסים אחרים הקשורים אליו ישירות והצפויים להתממש אף הם עם מימושו, בסעיף "נכסים לא שוטפים המוחזקים למכירה". זקיפת פחת בגין נכס לא שוטף המסווג כמוחזק למכירה מופסקת במועד שבו הוא מסווג כמוחזק למכירה. נתוני ההשוואה המתייחסים לנכס המוחזק למכירה אינם מסווגים מחדש כאמור.

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

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

ביאור 3 - תקני דיווח כספי חדשים ופרשנויות שפורסמו

א. תיקון IFRS 16 "חכירות" (בדבר התחייבויות חכירה בעסקאות מכירה וחכירה בחזרה)

התיקון מחייב את המוכר-חוכר לקבוע בעסקאות מכירה וחכירה בחזרה את "תשלומי החכירה" או "תשלומי החכירה המתוקנים," כך שיישום הוראות המדידה העוקבת של התחייבות החכירה לא יביא לכך שלאחר מועד תחילת החכירה, המוכר-חוכר יכיר ברווח או הפסד המתייחסים לזכות השימוש שנשארה בידיו. התיקון אינו משנה את הוראות התקן בנוגע לרווח או ההפסד שיוכר על ידי המוכר-חוכר במקרה של ביטול חלקי או ביטול מלא של החכירה.

התיקון נכנס לתוקף מחייב לגבי תקופות דיווח שנתיות המתחילות ביום 1 בינואר 2024 או לאחריו. התיקון מיושם למפרע לגבי עסקאות מכירה וחכירה בחזרה שבוצעו לאחר מועד היישום לראשונה של IFRS 16.

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

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

ב. תיקון IAS 7 "דוח על תזרימי המזומנים" ו-IFRS 7 "מכשירים פיננסיים: גילויים" (בדבר הסדרי מימון ספקים)

התיקון ל-IAS 7 קובע שישות נדרשת לתת גילוי אודות הסדרי מימון הספקים שלה, אשר יאפשר למשתמשי הדוחות הכספיים להעריך את ההשפעות של אותם ההסדרים על ההתחייבויות ותזרימי המזומנים של הישות וחשיפת הישות לסיכון נזילות.

על מנת לעמוד בדרישת הגילוי המפורטת לעיל, ישות נדרשת לתת גילוי בדבר התנאים וההתניות של הסדרי מימון הספקים שלה, יתרות הפתיחה ויתרות הסגירה של הפריטים בדוח על המצב הכספי הקשורים להסדרי מימון ספקים וכמה מתוך יתרות אלה כבר נפרעו לספקים על ידי נותן האשראי, טווח מועדי התשלום בהשוואה לספקים דומים של הישות שאינם בהסדרי מימון ספקים ופירוט של שינויים שאינם במזומנים בפריטים הקשורים להסדר.

התיקון ל-IFRS 7 דורש מישות לפרט כחלק מניהול סיכון הנזילות שלה האם היא מתקשרת בהסדרי מימון ספקים או שיש לה את היכולת להתקשר בהסדרים מסוג זה. בנוסף, התיקון מבהיר כי הסדרי מימון ספקים עשויים לגרום לריכוזי סיכון נזילות או סיכון שוק כתוצאה מכך שהישות תרכז מול נותני האשראי חלק מהתחייבויותיה הפיננסיות שבמקור היו לספקים שונים.

התיקונים מיושמים לתקופות דיווח שנתיות המתחילות ביום 1בינואר 2024 או לאחריו.

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

ג. תקן דיווח כספי בינלאומי 18 "הצגה וגילוי בדוחות הכספיים ("IFRS 18")

ביום 9 באפריל 2024 פורסם IFRS 18 אשר מחליף את תקן חשבונאות בינלאומי 1 "הצגת דוחות כספיים" ("IAS 1"). מטרת התקן הינה לשפר את אופן העברת המידע על ידי ישויות למשתמשים בדוחות הכספיים שלהן.
התקן מתמקד בתחומים הבאים:
מבנה דוח רווח או הפסד- הצגת סיכומי משנה מוגדרים וחלוקה לקטגוריות בדוח רווח או הפסד.
דרישות בנוגע לשיפור הקיבוץ והפיצול של מידע בדוחות הכספיים ובביאורים.
הצגת מידע בנוגע למדדי ביצוע המוגדרים על ידי ההנהלה ("MPM") שאינם מבוססים על תקני חשבונאות (NON-GAAP) בביאורים לדוחות הכספיים.
בנוסף, בעת יישום IFRS 18 יכנסו לתוקף תיקונים לתקני IFRS נוספים, בין היתר לתקן חשבונאות בינלאומי 7 "דוח על תזרימי מזומנים" שנועדו לשפר את ההשוואה בין ישויות. השינויים כוללים בעיקר: שימוש בסיכום משנה של רווח תפעולי כנקודת מוצא יחידה ביישום השיטה העקיפה לדיווח על תזרימי מזומנים מפעילות שוטפת וכן ביטול החלופות לבחירת מדיניות חשבונאית בנוגע להצגת ריבית ודיבידנדים. לאור זאת, למעט מקרים מסוימים, ריבית ודיבידנדים שהתקבלו יכללו במסגרת תזרימי מזומנים מפעילות השקעה ומנגד ריבית ששולמה ודיבידנדים ששולמו יכללו במסגרת פעילות מימון.

התקן יכנס לתוקף לתקופות דיווח שנתיות המתחילות ב-1 בינואר 2027 או לאחריו. התקן מיושם למפרע, עם הוראות מעבר ספציפיות. אימוץ מוקדם אפשרי, אולם בהתאם להחלטת רשות ניירות ערך אימוץ מוקדם יתאפשר רק החל מהתקופה המתחילה ביום 1 בינואר 2025 (דוחות כספיים לרבעון הראשון של שנת 2025).
החברה בוחנת את השפעת IFRS 18, לרבות השפעת התיקונים לתקני IFRS נוספים כתוצאה מיישומו, על הדוחות הכספיים.

ד. תיקוני IFRS 9 "מכשירים פיננסיים" ו-IFRS 7 "מכשירים פיננסיים: גילויים" (בדבר סיווג ומדידה של מכשירים פיננסיים והוספת דרישות גילוי)

עיקרי התיקונים ל-IFRS 9:

- הוספת אפשרות לגרוע התחייבות פיננסית שסולקה באמצעות העברה במערכת תשלומים אלקטרונית לפני מועד הסילוק, בהתקיים הקריטריונים הבאים:
  - לישות אין יכולת מעשית למשוך, לעצור או לבטל את הוראת התשלום;
  - ישות אין יכולת מעשית לגשת למזומנים שישמשו לסילוק כתוצאה מהוראת התשלום; וכן
  - סיכון הסליקה הקשור למערכת התשלומים האלקטרונית אינו משמעותי.

  ישות שתבחר באפשרות זו נדרשת ליישמה על כל ההתחייבויות המסולקות באותה מערכת תשלומים אלקטרונית.
- הוספת הנחיות יישום ודוגמאות לצורך הערכה האם תזרימי מזומנים חוזיים של נכס פיננסי מהווים רק תשלומי קרן וריבית בגין סכום הקרן שטרם נפרעה לצורך סיווג הנכס הפיננסי.
- התיקון מבהיר כי לנכס פיננסי יש מאפיינים של נכס ללא זכות חזרה (Non-Recourse) אם זכותה הסופית שלהישות לקבל תזרימי מזומנים מוגבלת חוזית לתזרימי מזומנים שנוצרו מנכסים מוגדרים.
- התיקונים מבהירים את המאפיינים של מכשירים צמודים לפי חוזה (Contractually linked instruments) המבדילים אותם מעסקאות אחרות.

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

ד. תיקוני IFRS 9 "מכשירים פיננסיים" ו-IFRS 7 "מכשירים פיננסיים: גילויים" (בדבר סיווג ומדידה של מכשירים פיננסיים והוספת דרישות גילוי) (המשך)

עיקרי התיקונים ל-IFRS 7:

- עדכון דרישות הגילוי לגבי השקעות במכשירים הוניים המיועדים לשווי הוגן דרך רווח כולל אחר.
- הוספת דרישות גילוי לגבי תנאים חוזיים שעשויים לשנות את העיתוי או הסכום של תזרימי המזומנים החוזייים של מכשירים פיננסיים בהתרחשות (או אי התרחשות) של אירוע מותנה (לדוגמה, השגת יעדי הפחתת פליטות גזי חממה) שאינו מתייחס ישירות לשינויים בסיכונים ובעלויות של הסכמי הלוואה בסיסיים (כגון ערך הזמן של הכסף או סיכון אשראי).

התיקונים ייכנסו לתוקף לתקופות דיווח שנתיות המתחילות ביום 1בינואר 2026 או לאחר מכן. יישום מוקדם אפשרי בתנאי שכל התיקונים יישומו בו זמנית או שייושמו רק התיקונים הקשורים לסיווג הנכסים הפיננסיים. ישות נדרשת ליישם את התיקונים למפרע. הישות לא נדרשת להציג מחדש תקופות קודמות במועד היישום לראשונה אך היא רשאית לעשות זאת אם, ורק אם, ניתן לעשות ללא שימוש ב"ראיה לאחור" (hindsight).

לתיקונים לעיל לא צפויה השפעה מהותית על הדוחות הכספיים של החברה.

ה. שיפורים שנתיים לתקני IFRS חשבונאיים (כרך 11)

במסגרת תהליך השיפורים השנתיים, פורסמו ביולי מספר תיקונים לתקני IFRS הכוללים:

- עדכון תיקוני ניסוח מצומצמים בהיקפם ל-IFRS 1 "אימוץ לראשונה של תקני דיווח כספי בינלאומיים, IFRS 10 "דוחות כספיים מאוחדים" ו-IAS 7 "דוח על תזרימי מזומנים".
- תיקונים ל-IFRS 9 "מכשירים פיננסיים" המבהירים כי כאשר נקבע כי התחייבות חכירה סולקה (extinguished) בהתאם להוראות IFRS 9, החוכר נדרש ליישם את הוראות סעיף 3.3.3 ל- IFRS 9 כך שהרווח או ההפסד הנובע מהגריעה יוכר ברווח או הפסד. כמו כן, הובהר כי יתרת לקוחות תימדד במועד ההכרה לראשונה בהתאם לסכום שנקבע ביישום IFRS 15 ולא בהתאם למחיר העסקה.

התיקונים ייכנסו לתוקף לתקופות דיווח שנתיות המתחילות ב- 1בינואר 2026 או לאחר מכן. יישום מוקדם אפשרי תוך מתן גילוי לעובדה זו. התיקון ל-IFRS 9 בדבר גריעת התחייבויות חכירה יושם לגבי התחייבויות חכירה שסולקו בתחילת תקופת הדיווח השנתית שבה התיקון מיושם לראשונה.

לתיקונים לעיל לא צפויה 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 2י' 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 מיידית (Current Market Value) נכון למועד הבחינה ("שווי ערכי המטוסים").

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

ב. גורמי מפתח לחוסר וודאות באומדן (המשך)

(1) בחינת ירידת ערך מטוסים (המשך)

במקרה שבביצוע ההשוואה 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 ההשבה 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 ציי המטוסים לתום תקופת השימוש, מסתמכת הקבוצה על מחירון מקובל לערכי מטוסים.

שינויים מהותיים באומדנים עבור הסכמי ההחכרה, תחזיות לערך השייר של המטוסים בתום תקופת החכירה ושיעורי הניכיון, עלולים להשפיע על שווי הסכום בר ההשבה של מטוסים אלו. לעניין בדיקות ירידת ערך מטוסים אשר הקבוצה ערכה בשנת 2024, ראו ביאור 9ו'.

(2) ערכי שייר צפויים של מטוסים

מטוסי הקבוצה מופחתים לאורך תקופת ההחכרה המינימאלית או תקופת השימוש המשוערת. כאמור בביאור 2ח(2), הנהלת החברה בוחנת באופן שוטף את אומדן ערכי השייר הצפויים של המטוסים. לצורך אומדן ערכי השייר של כל ציי המטוסים לתום תקופת השימוש, מסתמכת הקבוצה על מחירונים מקובלים לערכי מטוסים. שינויי אומדן יערכו אם להערכת הקבוצה השינוי במחירונים לערכי השייר של מטוסים מהווה שינוי בעל אופי לא זמני והסיכוי שאכן השינוי יתממש בתום תקופת השימוש הינו צפוי, וזאת כדי להמנע משינויים תנודתיים אשר אמורים להתקזז במהלך תקופת השימוש במטוסים. כמו כן, שינוי אומדן יערך בעקבות צפי להארכת הסכם 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 בגינן בהתאם) למועד הדוח:

	יתרת ערכי שייר המטוסים						
	עליה של 20%	עליה של 10%	עליה של 5%	הוצאות פחת על פי ערכי שייר בפועל	ירידה של 5%	ירידה של 10%	ירידה של 20%
	אלפי דולר						
שינוי בהוצאות הפחת:							
לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2024	(2,044)	(1,022)	(511)	3,915	511	1,022	2,044
לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2023	(1,051)	(526)	(263)	3,341	263	526	1,051

ביאור 5 - מזומנים ושווי מזומנים

	ליום 31 בדצמבר	
	2024	2023
	אלפי דולר	אלפי דולר
מזומנים ויתרות בבנקים	4,941	1,552
פקדונות לזמן קצר בדולרים	-	2,000
	4,941	3,552

ביאור 6 - חייבים ויתרות חובה

	ליום 31 בדצמבר	
	2024	2023
	אלפי דולר	אלפי דולר
חייבים בגין מימוש השקעה ב-TUS - ראו ביאור 7ה	1,075	-
הכנסות ריבית לקבל	94	328
חייבים אחרים	4	114
	1,173	442

ביאור 7 - השקעה בחברות מוחזקות

שם החברה המוחזקת	פרטים נוספים	מדינת התאגדות	היקף ההשקעה בחברה מוחזקת ליום 31 בדצמבר	
			2024	2023
			אלפי דולר	אלפי דולר
מוחזקות במישרין				
חברות מאוחדות				
Perth	**(ב)**	אנגליה	-	-
Aircraft Wings	**(ג)**	אירלנד	-	9
ג'.קיי.פי.	**(ד)**	ישראל	-	1
חברה כלולה				
TUS	**(ה)**	קפריסין	-	-

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 ונישומות לצרכי מס בישראל כחלק מהחברה.

ב. Perth Aircraft Leasing

ביום 24 במרץ 2016 השלימה הקבוצה רכישה של מטוס איירבוס 330-200 (להלן בביאור 7ב זה - "המטוס") יחד עם הסכם ההחכרה של מטוס זה לחברת התעופה Virgin Australia. לצורך ביצוע העסקה רכשה החברה באותו המועד, 100% ממניות חברת Perth Aircraft Leasing (UK) Limited (להלן - "Perth"), חברה פרטית אשר הייתה רשומה באנגליה אשר החכירה את המטוס ל-Virgin Australia והיתה הבעלים של המטוס. Perth אינה נישומה למס עם החברה, אלא נישומה בנפרד באנגליה.

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.

לאור השלמת הצעדים כאמור לעיל, החברה פעלה לפירוקה של Perth וביום 14 בינואר 2025 הושלם תהליך הפירוק.

ביאור 7 - השקעה בחברות מוחזקות (המשך)

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 התקיים עקב מספר זכויות חוזיות מתוקף מתן ההלוואות המשתתפות ברווחים כאמור). Aircraft Wings אינה נישומה למס עם החברה, אלא נישומה בנפרד באירלנד.

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 בשנת 2017, ולאחר השלמת מסירת המטוסים לחברת התעופה Avion Express בחודשים מרץ ואפריל 2023, השלימה החברה את מהלך פישוט מבנה ההחזקות במטוסים, ובהתאם הועברה הבעלות של שני המטוסים מ- Aircraft Wings לחברה, כאשר במקביל להעברה האמורה, נפרעו באופן מלא וסופי ההלוואות המשתתפות ברווחים שהעניקה החברה ל-Aircraft Wings לצורך רכישת המטוסים במקור, ובהתאם אופסה השקעת החברה ב-Aircraft Wings. כן יצוין כי בחודש נובמבר 2023 השלימה החברה את מכירת הזכויות במטוסים אלו לצד שלישי.

לאור השלמת הצעדים כאמור לעיל והיעדר הצורך בהמשך פעילותה של Aircraft Wings החברה פועלת בימים אלו 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 747-400 (ללא מנועיהם), הוקמה על ידי ג'י.קיי.פי חברה בבעלותה המלאה בשם GKP USA (2012), INC (להלן – "GKP US") אשר התאגדה בדלוור, ארצות הברית וריכזה את פעילות מכירת חלקי החילוף של שני המטוסים הנ"ל. מקום פעילותה העיקרי של GKP US הינו בארה"ב. 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) כאמור בביאור 1א לעיל, בחודש ספטמבר 2021 נכנסה החברה להשקעה ב-TUS, כאשר לאחר כניסתה להשקעה החזיקה החברה ב-49.9% ממניות TUS, כאשר איש העסקים האמריקאי מר Kenneth M. Woolley ("Woolley") נותר עם יתרת 50.1% מניות TUS. היות וממועד כניסתה של החברה להשקעה ב-TUS הייתה לחברה השפעה מהותית ב-TUS, השקעתה ב-TUS היוותה השקעה בחברה כלולה ובהתאם, התוצאות, הנכסים וההתחייבויות של TUS נכללו בדוחות הכספיים לתקופות הרלוונטיות תוך שימוש בשיטת השווי המאזני, וכאמור בטבלה לעיל, בדוחותיה הכספיים של החברה ליום 31 בדצמבר 2023 עמדה יתרת ההשקעה ב-TUS (השקעה בהון והלוואות בעלים שהעמידה החברה ל-TUS) על אפס. כן יצוין כי החל מהדוחות הכספיים לשנת 2021 פעילות TUS דווחה גם כן כמגזר פעילות.

(2) לאור מלחמת "חרבות ברזל", בצד צעדים שונים שביצעה TUS כתוצאה מהמלחמה (לרבות השקעות נוספות נוספות ב-TUS שביצעו החברה ו-Woolley מאז פרוץ המלחמה), בתחילת חודש ינואר 2024, הגיעה TUS להסכמות עם מחכירת המטוסים להקטנת צי המטוסים המוחכרים ל-TUS, באופן מיידי (כאשר שני מטוסים הוחזרו למחכירה), ולהמשך החכרת שלושה מטוסים מתוך החמישה, אחד מהם בחכירה עד לרבעון הרביעי לשנת 2024 והשניים האחרים עד למחצית השנייה לשנת 2026, וחזרה לתשלום רגיל בגין שלושת מטוסים אלו החל מחודש ינואר 2024.

ביאור 7 - השקעה בחברות מוחזקות (המשך)

ה. TUS Airways (המשך)

(3) כמו כן ביום 26 במרץ 2024 הושלמה עסקה להכנסת משקיעה חדשה ל-TUS (בהתאם להסכם מיום 9 בינואר 2024), אשר לאחריה ירד שיעור החזקותיה של החברה ב-TUS מ-49.9% ל-33.33%, כאשר החל מאותו מועד, כל אחד מבין החברה, Woolley והמשקיעה החדשה ב-TUS (חברה בבעלות עמי כהן וארנון אנגלנדר, מקבוצת קווי חופשה) (להלן בביאור זה - "המשקיעה החדשה ב-TUS"), החזיקו בחלקים שווים ב-TUS (להלן בביאור זה - "הסכם ההשקעה" ו"עסקת ההשקעה", בהתאמה). במסגרת עסקת ההשקעה, בין היתר: (א) השקיעה המשקיעה החדשה ב-TUS סך של 3 מיליון דולר לתוך TUS; (ב) לאור התנאי בהסכם ההשקעה של הון חוזר ל-TUS שווה או גבוה מאפס, הומרו מלוא הלוואות הבעלים שהעמידו החברה ו-Woolley ל-TUS עד ליום 31 בדצמבר 2023, למעט יתרה בסך של כ-1.3 מיליון דולר (מחצית לכל צד) אשר מועד הפירעון הסופי שלה היה עד לתום שנת 2026; (ג) החברה ו-Woolley השלימו את צרכיה התזרימיים של TUS לרבעון הראשון לשנת 2024 וזאת בהתאם להלוואות בעלים שהעמידו כל אחד מהם בחודשים ינואר-פברואר 2024 (הלוואות לתקופה של שנה, אשר במסגרת ההתחשבנות הסופית בין הצדדים בקשר עם עסקת ההשקעה הוקטנה יתרתה לסך של כ- 1.4 מיליון דולר, כאשר מתוכה סך של כ- 0.4 מיליון דולר הוקדם והושב לחברה ביולי 2024) והלוואת גישור נוספת בסך של 0.5 מיליון דולר שהעמיד כל אחד מהם בחודש מרץ 2024 (אשר הושבה לחברה בתחילת חודש אפריל 2024). (ד) כמו כן יצוין, בכל הנוגע לעסקת ההשקעה, כי ניתנו למשקיעה החדשה ב-TUS אופציות Call ל-4 שנים לקנות את מניות TUS שהחזיקו 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; (ה) עם השלמת העסקה נכנסו לתוקף הסדרים חדשים בין בעלי המניות ב-TUS; (ו) עסקת ההשקעה בוצעה על בסיס מצגים, כאשר הסכם ההשקעה כולל בהתאם גם הוראות בדבר שיפוי המשקיעה החדשה ב-TUS על ידי החברה ו-Woolley, לתקופות ותקרות משתנות בהתאם לסוג העניין, כמקובל בעסקאות מסוג זה.

(4) לאור השלמת עסקת ההשקעה, בחנה החברה את קיומה של השפעה מהותית ב-TUS, תוך כדי הבאה בחשבון של אופציית ה-Call שניתנה למשקיעה לרכישת יתרת מניות החברה ב-TUS ואשר ניתנה למימוש החל ממועד השלמת העסקה (ראו לעיל), ובהתאם החל מהדוחות כספיים ליום 31 במרץ 2024, החברה אינה בעלת השפעה מהותית ב-TUS ומדידת ההשקעה ב-TUS בוצעה החל מהדוחות הכספיים ליום 31 במרץ 2024 לפי שווי הוגן (ראו להלן) חלף שיטת השווי המאזני כפי שהיה עד למועד האמור. השפעת השינוי בשיטת המדידה בדוחות הכספיים והצגת יתרת ההשקעה וההלוואות לפי שווי הוגן הסתכמה להכנסות בסך של כ 0.9 מיליון דולר ונזקפה לסעיף הכנסות אחרות בתקופת הדוח.

(5) עוד יצוין כי בהתאם להפסקת ההשפעה המהותית ב-TUS, החל מהדוחות כספיים ליום 31 במרץ 2024 הפסיקה החברה להציג את TUS כמגזר בר דיווח בדוחותיה.

ביאור 7 - השקעה בחברות מוחזקות (המשך)

ה. TUS Airways (המשך)

(6) בכל הנוגע ליתרת המניות ב-TUS, ליום 31 במרץ 2024 העריכה החברה (על ידי מעריך השווי החיצוני (PriceWaterhouseCoopers)) את שוויין ההוגן של יתרת מניות TUS אשר בבעלות החברה, הכוללת גם הערכה של השווי ההוגן של אופציית ה-Call שניתנה למשקיעה החדשה ב-TUS לרכוש את יתרת מניות החברה ב-TUS (ואשר משמשת, כמפורט להלן, בהערכת שווי יתרת המניות), בסך (נטו) של כ-1.2 מיליון דולר (המניות הוערכו בסך של כ-1.8 מיליון דולר ואילו אופציית ה-Call שניתנה הוערכה כהתחייבות בסך כ-0.6 מיליון דולר). הערכת השווי נערכה על-פי מודל בלאק אנד שולס (B&S), כאשר שווי נכס הבסיס (המניות ב-TUS) נקבע כהפרש בין סכום המזומן שהזרימה המשקיעה ל- TUS עם השלמת עסקת ההשקעה (3 מיליון דולר) כנגד קבלת 33.33% ממניות TUS, בניכוי שווי אופציית ה-Call (בהתייחס לאופציית ה-Call שניתנה למשקיעה החדשה ב-TUS גם על ידי החברה וגם על ידי Woolley), ובהתאם לכך נקבע שווי TUS לצורך הערכת השווי. לצורך אמידת שווי אופצייה זו (ממנה נגזר השווי של המניות ב-TUS כאמור לעיל), בוצע חישוב באופן איטרטיבי על בסיס האמור לעיל. להלן הפרמטרים אשר שימשו ביישום המודל לצורך הערכת השווי ההוגן של האופציה שניתנה (הפרמטרים להלן מתייחסים להחזקת החברה והחזקת Woolley יחדיו, וכאמור לעיל השניים מחזיקים בחלקים שווים):

רכיב	סכום/אחוז	הנחות/הערות
שווי נכס בסיס (אלפי דולר)	3,685	
מחיר מימוש (אלפי דולר)	6,000	לאור אי הוודאות ביחס לעתיד, הונח מחיר המימוש המינימאלי שנקבע בעסקה
ריבית חסרת סיכון	4.35%	שיעור זה מבוסס על נתוני ריבית חסרת סיכון בארה"ב, לפי משך חיי האופציה
תקופה (בשנים)	4	אופציית ה-Call הינה ל-4 שנים והונח כי תמומש בסמוך לפקיעתה
תנודתיות (שנתית)	53.17%	תנודתיות מבוססת חברות השוואה
תשואת דיבידנד	0.00%	הונח לצורך העבודה כי לא תבוצע חלוקה בשנים הקרובות
שווי הוגן אופציות (אלפי דולר)	**1,158**	

(7) ביום 30 בספטמבר 2024 הודיעה המשקיעה החדשה ב-TUS על מימוש חלקי של אופציית ה-Call שניתנה לה לרכישת יתרת החזקות החברה ו-Woolley ב-TUS, כאשר תהליך המימוש האמור הושלם ביום 6 בנובמבר 2024 ולאחר השלמתו החזיקה המשקיעה החדשה ב-TUS ב-75% ממניות TUS, ואילו כל אחד מבין החברה ו-Woolley נותרו באותו המועד עם החזקה של 12.5% במניות TUS. בתמורה למניות שהועברו למשקיעה החדשה ב-TUS שולם לחברה סך של כ-2.2 מיליון דולר (ובמקביל שולם ל- Woolley סך זהה). לאור האמור, רשמה החברה בדוחות כספיים לרבעון השלישי לשנת 2024 רווח בסך של כ-1.4 מיליון דולר בגין חלק המניות שנמכר כאמור לעיל, אשר נזקף לסעיף הכנסות מימון.

(8) ביום 31 בדצמבר 2024 הודיעה המשקיעה החדשה ב-TUS על מימוש האופציה שניתנה לה לרכישת יתרת החזקות החברה ו-Woolley ב-TUS (החזקה של 12.5% כל אחד), כאשר תהליך המימוש האמור הושלם ביום 3 בפברואר 2025. בתמורה למניות שהועברו למשקיעה החדשה ב-TUS שולם לחברה סך נטו של כ-1.1 מיליון דולר (ובמקביל שולם ל- Woolley סך דומה) אשר הינו לאחר השלמת התחשבנות בין הצדדים בנוגע לטענות וסוגיות מסוימות שנידונו בין הצדדים אגב רכישת יתרת המניות ואשר בגינן הוסכם על ויתור הדדי של הצדדים. כתוצאה מהמכירה האמורה רשמה החברה בדוחות כספיים אלו רווח בסך של כ-0.7 מיליון דולר, אשר נזקף לסעיף הכנסות מימון. הסך האמור של כ-1.1 מיליון דולר סווג למועד הדוח תחת סעיף חייבים ויתרות חובה.

(9) כן יצוין כי יחד עם השלמת מימוש האופציה ומכירת המניות לעיל, ובהתאם להסכם בין הצדדים, השיבה TUS לחברה ול-Woolley את יתרת הלוואות הבעלים שנותרה מתוך הלוואות הבעלים שהעמידו ל-TUS (ראו בס"ק 3(ב)-(ג) לעיל), בסך של כ-1.1 מיליון דולר לכל אחד מבין החברה ו- Woolley (היתרה מתוך הלוואות הבעלים שהועמדו ל-TUS) כאשר היתרה מההלוואות בסך של כ-0.4 מיליון דולר הושבה לחברה כבר בסוף חודש נובמבר 2024.

ביאור 8 - נדל"ן להשקעה

א. הרכב

	נדל"ן להשקעה
	אלפי דולר
יתרה ליום 1 בינואר 2023	4,274
הפסד מהתאמה לשווי הוגן, נטו	(238)
יתרה ליום 31 בדצמבר 2023 (בגין שלושת המתחמים)	4,036
מיון שווי של מתחם מס' 1 לנכסים לא שוטפים המוחזקים למכירה	(1,478)
הפסד מהתאמה לשווי הוגן, נטו	(351)
יתרה ליום 31 בדצמבר 2024 (בגין מתחמים מס' 2 ו-3)	2,207

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") בגינו נבעו לחברה זכויות ליח"ד בשלושה מתחמים. כאמור בביאור 2ט, המגרש מוצג (בכפוף לאמור להלן באשר למתחם מס' 1) בדוחות הכספיים על פי שוויו ההוגן בהתאם להערכות אומדן השווי ההוגן אשר בוצעו על ידי מעריך שווי חיצוני (האושנר מלול - הנדסה ושמאות מקרקעין בע"מ). בהערכות אומדן השווי ההוגן, השתמש מעריך השווי החיצוני בגישת ההשוואה כגישה מועדפת לקרקע ריקה ע"י השוואה לעסקאות, התייעצות עם גורמי נדל"ן, מחירי ביקוש ושמאויות נוספות שנעשו (במקביל ביצע מעריך השווי החיצוני בקרה בשיטת החילוץ).
ביחס למתחם מס' 1 בו לחברה זכאות ל-2.82 יחידות דיור אקוו', במהלך חודש דצמבר 2024 נחתם הסכם מכר באישור בית המשפט במסגרת הליך פירוק שיתוף. לאור ההסכם (אשר טרם הושלם למועד פרסום דוח זה), צפויה להתקבל בחברה תמורה נטו (בניכוי תשלום להיטל השבחה בהתאם לאומדן שערכה החברה ביחס להיטל זה, כאשר החברה אינה צופה תשלום מס שבח) בסך של כ-1.5 מיליון דולר. היות ומעבר החזקה בנכס מהחברה לקונה בהליך פירוק השיתוף כפופה להעברת כל התמורה על ידו ותמורה זו טרם הועברה נכון למועד הדוחות הכספיים, נכס הנדל"ן להשקעה לא נגרע מהספרים והתמורה נטו כאמור לעיל מוצגת במסגרת הנכסים השוטפים כנכסים לא שוטפים המוחזקים למכירה.
בגין שני המתחמים הנוספים (מתחמים מס' 2 ו-3), בהם לחברה זכאות ליח"ד, במהלך הרבעון הראשון לשנת 2024 הופקדו תוכניות המגרש, אשר לשיטת מעריך השווי הנ"ל מהווים שלב חשוב בהליכי האישור וקידום משך זמן התכנון, כאשר מעריך השווי עדכן בתחשיביו את זכאות החברה ליחידות דיור במתחמים אלו, בהתאם לטבלאות איזון והקצאה עדכניות, ל-6.63 יחידות דיור אקוו' המשקפות את חלקה היחסי של החברה בהקצאה (חלף זכאות ל-5.8 יחידות דיור בגין שני המתחמים הנ"ל קודם להפקדת התוכניות), דבר שהוביל להגדלת אומדן השווי ההוגן לאותו מועד.

להלן ריכוז הערכות השווי אשר בוצעו במהלך שנת 2024:

	שווי הוגן (אלפי ש"ח)	שווי הוגן (אלפי דולר)
הערכת שווי ליום 31 במרץ 2024	15,750	4,279
הערכת שווי ליום 30 ביוני 2024	15,750	4,190
הערכת שווי ליום 30 בספטמבר 2024	16,020	4,318
הערכת שווי ליום 31 בדצמבר 2024 (*)	8,050	2,207

(*) הערכת השווי ליום 31 בדצמבר 2024 אינה כוללת את זכויות החברה בגין מגרש מס' 1 אשר ביחס אליהן נחתם בחודש דצמבר 2024 הסכם מכר (אשר טרם הושלם למועד פרסום דוח זה) במסגרת תהליך פירוק השיתוף.

ליום 31 בדצמבר 2024, בהתאם לשומה שנערכה על ידי מעריך השווי, אומדן שווי הוגן של זכויות החברה במגרש (כאמור לעיל, בגין הזכויות במתחמים מס' 2 ו-3 בלבד) הינו בסך של 11,200 אלפי ש"ח (כ-3,071 אלפי דולר) לפני ניכוי היטל השבחה המוערך בסך של 3,150 אלפי ש"ח (כ-864 אלפי דולר) אותו יש לשלם בעת מימוש, מה שמשקף שווי נטו למועד הקובע לשומה של 8,050 אלפי ש"ח (כ-2,207 אלפי דולר). האומדן שנקבע על ידי מעריך השווי כאמור מבוסס, בהתאם לתוכניות העדכניות שאושרו והופקדו ובהתאם לחלוקה למתחמים הרלוונטיים, על זכאות ל-6.63 יחידות דיור אקוו' מכוח הקרקע שבבעלות החברה במתחמים אלו במסגרת איחוד וחלוקה. כמפורט בהערכת השווי, במסגרת הערכת השווי ליום 31 בדצמבר 2024 הפחית מעריך השווי בכ-25% את השווי ליחידת דיור במתחמים שנותרו לחברה, וזאת בהתאם לתוצאות וטווחי המחירים ליחידת דיור כפי שהשתקפו במסגרת מכרזי רמ"י במתחם מס' 2 (מכרזים אלו פורסמו להגשת הצעות במהלך שנת 2024 ותוצאותיהם פורסמו בפברואר 2025).

ביאור 9 - רכוש קבוע

א. הרכב

	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר	
	2024	2023
	אלפי דולר	
עלות		
ליום 1 בינואר	174,639	163,719
תוספות	-	751
גריעות	-	(78,722)
מיון ממוחזק למכירה	-	88,891
ליום 31 בדצמבר	174,639	174,639
פחת שנצבר		
ליום 1 בינואר	71,634	42,915
תוספות*	1,283	(1,664)
גריעות	-	(37,008)
מיון ממוחזק למכירה	-	67,391
ליום 31 בדצמבר	72,917	71,634
עלות מופחתת ליום 31 בדצמבר	101,722	103,005

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

ב. פירוט המטוסים

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

* 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.

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

* 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.

ביאור 9 - רכוש קבוע (המשך)

ג. הסכמים להחכרת מטוסים

(1) גוף מטוס איירבוס 330-300

בכל הנוגע למטוס איירבוס 330-300 משנת ייצור 2000 (להלן בביאור 9ג(1) זה - "המטוס"), המוחכר בחכירה משותפת לחברת התעופה הסקנדינבית Sunclass Airlines (להלן בביאור 9ג(1) זה - "החוכרת"), כאשר החברה הינה בעלת הזכויות בגוף המטוס ואילו השותף של החברה בעסקה זו הינו בעל הזכויות במנועי המטוס, וזאת בהתאם להסכם חכירה מיום 30 באוקטובר 2019 (להלן בביאור 9ג(1) זה - "הסכם החכירה"), במהלך חודש אפריל 2024 נחתם עם החוכרת מכתב נלווה להסכם החכירה אשר עיגן באופן מחייב את ההסכמות 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 החוכרת תידרש גם בהמשך תשלום שוטף של הרזרבות לשיפוץ בהתאם להסכם החכירה), כאשר לחוכרת ניתנה 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 התקבולים להם תהיה זכאית החברה בתקופת ההארכה כמפורט לעיל. בד בבד עם חתימת המכתב הנלווה להסכם החכירה כאמור לעיל עודכנו ההסכמות בין החברה לבין השותף לעניין ההחכרה המשותפת של המטוס, על מנת לשקף את הארכת תקופת החכירה של המטוס על ידי החוכרת.

בהתאם להארכת הסכם החכירה כאמור לעיל, החליטה החברה על ביצוע שינוי אומדן פחת למטוס זה החל מיום ה-1 בינואר 2024 אשר מביא להקטנת הוצאות הפחת השנתיות החל מתחילת שנת 2024 בסך 303 אלפי דולר.

כן יצוין כי לחברה אין חוב כנגד גוף מטוס זה. לפרטים נוספים בדבר ביטול הפרשה לירידת ערך בגין מטוס זה ראו ביאור 9ו להלן.

(2) מכתב כוונות לרכישת מטוס איירבוס 320-200

לאחר תאריך הדוח, בחודש פברואר 2025, אישר דירקטוריון החברה את התקשרותה בעסקה עם חברת ליסינג בינלאומית (להלן בביאור 9ג(2) זה - "המוכרת"), לרכישת מטוס מסוג איירבוס 320-200 משנת ייצור 2014 (להלן בביאור זה 9ג(2) - "המטוס") יחד עם הסכם החכירה שלו לחברת תעופה במרכז אמריקה (להלן בביאור 9ג(2) זה - "הסכם החכירה" ו-"החוכרת", בהתאמה).

העלות הכוללת של רכישת המטוס בצירוף עלויות עסקה צפויה להסתכם לכ-28.5 מיליון דולר (ברוטו). ממחיר הרכישה שישולם בפועל ינוכה סך של כ-10.4 מיליון דולר, אשר שולם על ידי החוכרת למוכרת כהפקדות חוכרת (רזרבות לשיפוץ בגין השימוש במטוס) כאשר החברה תיכנס בנעלי המוכרת לעניין התחייבות זו עם השלמת העסקה (להלן בביאור 9ג(2) זה - "יתרת הפקדות החוכרת"). יתרת תקופת החכירה על פי הסכם החכירה עומדת על כ-3 שנים. התקבולים הצפויים בגין דמי החכירה (המשולמים על בסיס חודשי) בגין יתרת תקופת החכירה עומדים על פי הסכם החכירה על סך של כ-7 מיליון דולר. במסגרת הסכם החכירה העמידה החוכרת ביטחונות בסך של כחצי מיליון דולר (חלקו הארי יועבר לחברה כקיזוז ממחיר המכירה הסופי).

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

בכל הנוגע למימון העסקה, התקשרה החברה במכתב כוונות עם בנק זר, אשר העמיד לחברה הלוואה בדצמבר 2023 בגין מטוס האיירבוס 330-200 שבבעלותה (להלן בביאור 9ג(2) זה - "הבנק הזר"), לקבלת מימון מסוג Non-recourse בהיקף כולל של עד 19.2 מיליון דולר, בחלוקה למימון ראשוני בסך של 13 מיליון דולר במועד רכישת המטוס, ומסגרת אשראי בהיקף מצטבר של 6.2 מיליון דולר למשיכה במועדי השלמת שיפוץ מנועי המטוס במהלך תקופת החכירה. יתרת עלות העסקה תמומן מאמצעיה העצמיים של החברה. בהתאם למכתב הכוונות האמור עם הבנק הזר, מתוך המימון הראשוני, 10 מיליון דולר ייפרעו כהלוואת בלון עד שלושה חודשים לאחר תום תקופת החכירה, והיתרה תיפרע על בסיס חודשי ממועד השלמת העסקה. המימון שיימשך ממסגרת האשראי ייפרע אף הוא בתום תקופת החכירה יחד עם הלוואת הבלון מתוך המימון הראשוני. ההלוואה (על שני חלקיה) תהא נקובה בדולר ארה"ב ותישא ריבית שנתית מבוססת SOFR חודשי בתוספת מרווח בטווח של 2.5%-3.5% (כאשר שיעור הריבית בגין חלק הקרן שהועמד יקובע במועד המשיכה הרלוונטי). לחברה תינתן זכות לפירעון מוקדם בכפוף לתשלום breakage costs בהתאם לשיעור הריבית בשוק באותו מועד וכן, במקרה של פירעון מוקדם בשנתיים הראשונות, גם לתשלום של עמלת פירעון מוקדם. דמי החכירה ישמשו לפירעון הקרן והריבית של ההלוואה ולתזרים השוטף של החברה. כן הוסכם במכתב הכוונות עם הבנק הזר כי מסמכי המימון יכללו הוראות, דומות במהותן לעסקת המימון של מטוס האיירבוס 330-200 (מטוס קיים הממומן כאמור על ידי הבנק הזר גם כן), באשר לבטוחות אשר יינתנו לבנק הזר להבטחת ההלוואה, מחויבות עמידה בהוראות שונות ומקובלות בעסקאות מסוג זה בקשר עם ניהולה השוטף של עסקת החכירה וכדומה כאשר גם עסקת מימון זו לא תכלול התחייבות לעמידה באמות מידה פיננסיות.

ביאור 9 - רכוש קבוע (המשך)

ג. הסכמים להחכרת מטוסים (המשך)

(2) מכתב כוונות לרכישת מטוס איירבוס 320-200 (המשך)

בהתאם להסכמות בין החברה לבין המוכרת, כפי שגובשו במכתב כוונות (כאשר החברה העמידה פיקדון בסך 1 מיליון דולר בקשר עם העסקה), ממשיכים הצדדים לפעול ולקדם הצעדים הכרוכים בחתימת הסכם מחייב ולאחר מכן השלמת העסקה, כאשר המועד האחרון להשלמת העסקה נקבע לתום חודש אפריל 2025 (או מועד מאוחר יותר עליו יסכימו הצדדים). עם זאת יודגש כי למועד פרסום הדוח הצדדים טרם התקשרו בהסכם מכירה מחייב ואין וודאות לחתימת הסכם שכזה או כי העסקה תושלם. עוד יובהר, כי השלמת העסקה כפופה לתנאים מתלים כמקובל בעסקאות מסוג זה. כן יודגש כי למועד זה גם החברה והבנק הזר טרם התקשרו בהסכם הלוואה מחייב, ואין וודאות לחתימת הסכם שכזה או כי המימון אכן יועמד, כאשר הצדדים פועלים להתקשרות בהסכם מימון כאמור במקביל ללוחות הזמנים של עסקת הרכישה.

(3) מכתב כוונות למכירת מטוס איירבוס 220-100

לאחר תאריך הדוח, בחודש מרץ 2025, התקשרה החברה עם צד שלישי (להלן בביאור 9ג(3) זה - "הרוכשת") במכתב כוונות למכירת הזכויות בנאמנות שהינה הבעלים של מטוס איירבוס 220-100 המוחכר לחברת התעופה האמריקאית Delta Air Lines (להלן בביאור 9ג(3) זה - "המטוס" ו"החוכרת", בהתאמה) (כאשר הרוכשת הפקידה בידי החברה דמי רצינות בקשר עם העסקה, כמקובל בעסקאות מסוג זה). מטוס זה מוחכר לחוכרת, בהתאם להסכם החכרתו, עד לתום הרבעון השני לשנת 2035 והינו אחד משני מטוסים מסוג זה שבבעלות החברה ואשר מוחכרים לחוכרת לתקופה זהה, כאשר למועד זה ממשיכה החברה בהליך שיווקו של המטוס השני מסוג זה (לפרטים אודות שני מטוסים אלו ראו בביאורים 15 ו-9ו להלן).

תמורת המכירה שהוסכמה, בסך של 35 מיליון דולר, כפופה להתאמות במועד השלמת העסקה, ותשולם לחברה כתשלום נטו, בניכוי דמי חכירה ששולמו וישולמו לאחר המועד הכלכלי לעסקה עליו הסכימו הצדדים.

ככל שהעסקה למכירת המטוס תושלם, תבצע החברה פירעון מוקדם של ההלוואה שניטלה מבנק זר לרכישת מטוס זה, אשר יתרתה (קרן) למועד זה עומדת על כ-19.7 מיליון דולר (לפרטים אודות הלוואה זו והלוואה דומה שנטלה החברה לרכישת המטוס השני מסוג זה ראו בביאור 10ב(2) להלן). בהתאם, כתוצאה מהעסקה למכירת המטוס, ככל וזו תושלם, צפוי להיווצר לחברה תזרים פנוי (מקבלת התמורה נטו ולאחר פירעון ההלוואה האמורה ותשלום עלויות נלוות בקשר עם המכירה, וזאת בהתאם להערכות הנוכחיות של החברה ביחס למועד השלמת העסקה), בסך של כ-15 מיליון דולר. ככל ועסקה זו תושלם, צפויה החברה לרשום בדוחותיה הכספיים לתקופה הרלוונטית רווח הון בסך של כ-2.2 מיליון דולר בגין מכירת הזכויות במטוס. החברה והרוכשת הסכימו לפעול להשלמת מכירת הזכויות בנאמנות המחזיקה במטוס עד לתום חודש אפריל 2025, אשר נקבע כמועד האחרון להשלמת העסקה, אלא אם יסכימו הצדדים על מועד מאוחר יותר. עם זאת יודגש, כי נכון למועד זה אין כל וודאות כי ייחתם הסכם רכישה מחייב למכירת הזכויות בנאמנות המחזיקה במטוס או כי עסקה זו תושלם, וכי העסקה תהיה כפופה להתקיימות של תנאים מתלים כמקובל בעסקאות מכירה מסוג זה.

ד. מידע נוסף

מטוס איירבוס 330-300

בכל הנוגע לתביעת החוב שהגישה החברה לכונס הנכסים של TransAsia Airways, מי שחכרה מהחברה מטוס איירבוס 330-300 משנת ייצור 2010 אשר עסקת מכירתו הושלמה בחודש נובמבר 2022 (להלן בביאור זה - "המטוס"), וזאת עד לכניסתה להליכי פשיטת רגל בחודש דצמבר 2016, והודעה שקיבלה החברה בדבר קידום ביצוע חלוקה ראשונה לנושים השונים של TransAsia Airways (וביניהם החברה), כפי שאושרה שוב על ידי בית המשפט המקומי בחודש ינואר 2024, יצויין כי במהלך חודש אפריל 2024 קיבלה החברה מכונסי הנכסים של TransAsia Airways סך של כ-850 אלפי דולר, במסגרת החלוקה הראשונה שבוצעה לנושים השונים (סך זה הוכר כהכנסה אחרת בדוחות הכספיים לרבעון השני לשנת 2024). בהתאם למידע עדכני שנמסר לחברה באמצעות עורכי דינה המקומיים, צפויים כונסי הנכסים לבצע חלוקה נוספת לנושים השונים במועד סיום הליכי הפירוק, כאשר בהתאם להודעת כונסי הנכסים, צפויה החברה לקבל סך נוסף של כחצי מיליון דולר. עם זאת, למועד זה אין וודאות באשר להיקף בפועל של החלוקה הנוספת שהחברה צפויה לקבל כאמור, וכן קשה להעריך במדויק מתי זו תתבצע, והנ"ל תלוי בהמשך תהליך הפירוק המנוהל על ידי כונסי הנכסים, וכאשר בהתאם להערכה אחרונה שקיבלה החברה, חלוקה כאמור, ככל ותבוצע, תהיה לא לפני תום שנת 2025.

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 ההחכרה המינימלית (ללא תקופות אופציה להארכה) או לתום תקופת השימוש המשוערת. בכל תקופת דיווח בוחנת הקבוצה את ערכי השייר של ציי המטוסים שלה ואת הצורך בעדכון אומדן ערכי השייר עבור מטוסים אלו ועדכון הוצאות הפחת בהתאם.

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

	ליום 31 בדצמבר 2024		ליום 31 בדצמבר 2023	
צי המטוסים	**שיעור פחת שנתי**	**שיעור ערך השייר**	**שיעור פחת שנתי**	**שיעור ערך השייר**
איירבוס 100-220	3.24%	55.5%	3.24%	49.5%
איירבוס 300-330 (1)	3.79%	37.0%	6.26%	30.0%
איירבוס 200-330 (2)	1.23%	28.5%	1.23%	28.5%

(1) 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.

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

ו. ירידת ערך מטוסים

כאמור בביאורים 2י 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 2024, לא נמצאו סימנים לירידת ערך בציי המטוסים של הקבוצה. לאור הארכת הסכם החכירה של מטוס האיירבוס 300-330 אשר מוחכר ל-Sunclass Airlines (גוף המטוס בלבד בבעלות החברה ואילו המנועים בבעלות השותף בעסקה) בשנה נוספת (ראו ביאור 9ג(1) לעיל), ביצעה החברה בחינה (באמצעות מעריך שווי חיצוני) של שווי השימוש המעודכן ביחס למטוס זה, כאשר לצורך בחינת השווי השתמש מעריך השווי החיצוני (קסלמן וקסלמן PricewaterhouseCoopers) בשיעורי ניכיון, לפני מס, עבור היוון תזרימי המזומנים מדמי חכירה, בשיעור של 9.03%, ובשיעורי ניכיון, לפני מס, עבור היוון ערך השייר של המטוס לתום תקופת השימוש בשיעור של 7.68%. בהתאם להערכת השווי, נאמד הסכום בר השבה המעודכן, ליום 31 במרץ 2024, לסך של 6,772 אלפי דולר.

בהתאם למדיניות החשבונאית של החברה, כאשר הפסד מירידת ערך שהוכר בתקופות קודמות מתבטל, הערך בספרים של הנכס (או של היחידה מניבה-מזומנים) מוגדל בחזרה לאומדן סכום בר-השבה מעודכן, אך לא יותר מערכו בספרים של הנכס (או של היחידה מניבה-מזומנים) שהיה קיים אילו לא הוכר בגינו בתקופות קודמות הפסד מירידת ערך. ביטול הפרשות לירידות הערך נזקף לסעיף הכנסות אחרות. בהתאם להערכת השווי ליום 31 במרץ 2024 ביחס למטוס האיירבוס 300-330 האמור, ביטלה החברה בדוחות הכספיים ליום 31 במרץ 2024 את יתרת ההפרשה לירידת הערך אשר נרשמה במסגרת הערכות שווי קודמות בגין מטוס זה כדלקמן:

חברה	**סוג המטוס**	**מספר המטוסים**	**שווי בספרים לפני בחינת ירידת ערך**	**סכום בר-השבה**	**גובה הפרשה לירידת ערך ליום 31 במרץ 2024 (*)**	**גובה ביטול הפרשה לירידת ערך ליום 31 במרץ 2024**
Sunclass Airlines	A330-300	1	4,814	6,772	(788)	788

(*) לפני ביטול הפרשה לירידת ערך ליום 31 במרץ 2024.

(2) ליום 30 ביוני 2024, לא נמצאו סימנים לירידת ערך בציי המטוסים של הקבוצה.

ביאור 9 - רכוש קבוע (המשך)

ו. ירידת ערך מטוסים (המשך)

(3) ליום 30 בספטמבר 2024, בחנה הקבוצה את סכום בר ההשבה של כלל המטוסים בצי לאור קיומם של סימנים לאפשרות של ירידת ערך עבור 4 מטוסים לאותו מועד, כדלקמן:

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 והתחשבנות בגין מצבו התחזוקתי של המטוס בתום תקופת החכירה (לפרטים בדבר מנגנון ההתחשבנות בעסקת מטוס האיירבוס 200-330 ראו ביאור 9ג(2)ד(3) לדוחות הכספיים ליום 31 בדצמבר 2023) בטווח של 7.62%-7.19% ובשיעורי ניכיון, לפני מס, עבור היוון ערך השייר של המטוסים לתום תקופת השימוש בטווח של 7.43%-7.40%.

להלן ריכוז תוצאות הערכות השווי ליום 30 בספטמבר 2024:

חברה	סוג המטוסים	מספר המטוסים	סכום בר-השבה	שווי בספרים לפני בחינת ירידת ערך	הפרש	שווי בספרים לאחר בחינת ירידת ערך
Delta	A220-100	2	67,590	65,460	2,130	65,773
Iberia	A330-200	1	31,559	30,028	1,531	31,559
Sunclass Airlines	A330-300	1	6,412	5,375	1,037	5,375
סה"כ		4	105,561	100,863	4,698	102,707

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 להערכות השווי ליום 30 בספטמבר 2024 ביטלה החברה בדוחות הכספיים ליום 30 בספטמבר 2024 חלק מתוך ירידות הערך בגין מטוס איירבוס 200-330 אשר מוחכר לחברת התעופה הספרדית Iberia ונרשמו במסגרת הערכות שווי קודמות בגין מטוס זה ואת יתרת ההפרשה לירידת הערך בגין שני מטוסי האיירבוס 100-220 אשר מוחכרים לחברת Delta ונרשמה במסגרת הערכות שווי קודמות בגין מטוסים אילו, כדלקמן:

חברה	סוג המטוסים	מספר המטוסים	שווי בספרים לפני בחינת ירידת ערך	סכום בר-השבה	גובה הפרשה לירידת ערך ליום 30 בספטמבר 2024 (*)	גובה ביטול הפרשה לירידת ערך ליום 30 בספטמבר 2024
Delta	A220-100	2	65,460	67,590	(314)	314
Iberia	A330-200	1	30,028	31,559	(30,004)	1,531
סה"כ		3	95,488	99,149	(30,318)	1,845

(*) לפני ביטול הפרשה לירידת ערך ליום 30 בספטמבר 2024.

(4) ליום 31 בדצמבר 2024, לא נמצאו סימנים לירידת ערך בצי המטוסים של הקבוצה.

ביאור 9 - רכוש קבוע (המשך)

ז. מטוסים המשועבדים כבטוחה

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

	ליום 31 בדצמבר	
	2024	2023
	אלפי דולר	אלפי דולר
נכסים משועבדים		
יתרת ההלוואות אשר מובטחות בשעבוד של מטוסים נשוא ההלוואות	53,454	57,735
העלות המופחתת של אותם המטוסים	96,468	98,078
פקדונות	260	260
נכסים לא משועבדים		
עלות מופחתת של מטוסים שאינם משועבדים	5,254	4,927
נכסים נוספים (בעיקר מזומנים ופקדונות) שאינם משועבדים	20,788	39,813

ביאור 10 - הלוואות לזמן ארוך מתאגידים בנקאיים

א. הרכב ותנועה

	הלוואות בריבית קבועה *
	אלפי דולר
לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2024:	
ליום 1 בינואר 2024:	
חלויות שוטפות	4,136
הלוואות זמן ארוך	52,436
סה"כ הלוואות	56,572
תנועות במהלך שנת 2024:	
פירעונות שוטפים	(4,281)
הפחתת הוצאות גיוס הלוואות	145
סה"כ הלוואות ליום 31 בדצמבר 2024	52,436
מזה: חלויות שוטפות	4,593
סה"כ הלוואות לזמן ארוך	47,843

* שיעור הריבית המשוקלל בהלוואות ליום 31 בדצמבר 2024 הינו כ-6.38% לשנה.

	הלוואות בריבית משתנה	הלוואות בריבית קבועה	סה"כ
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2023:			
ליום 1 בינואר 2023:			
חלויות שוטפות	2,415	2,553	4,968
הלוואות זמן ארוך	25,752	41,940	67,692
סה"כ הלוואות	28,167	44,493	72,660
תנועות במהלך שנת 2023:			
נטילת הלוואה לזמן ארוך	-	15,000	15,000
עלויות גיוס הלוואות	-	(369)	(369)
פירעון מוקדם של הלוואות	(26,112)	-	(26,112)
פירעונות שוטפים	(2,113)	(2,624)	(4,737)
הפחתת הוצאות גיוס הלוואות	58	72	130
סה"כ הלוואות ליום 31 בדצמבר 2023	-	56,572	56,572
מזה: חלויות שוטפות	-	4,136	4,136
סה"כ הלוואות לזמן ארוך	-	52,436	52,436

ביאור 10 - הלוואות לזמן ארוך מתאגידים בנקאיים (המשך)

ב. מידע נוסף (המשך)

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

(2) בכל הנוגע למימון רכישת שני מטוסי איירבוס 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. בכל הנוגע לריבית בגין הלוואות אלו, זו הייתה בתחילה ריבית המורכבת ממרווח בשיעור שהוסכם בין הצדדים (בטווח 2%-3%) בתוספת חלק ריבית משתנה (על בסיס LIBOR לחודש), כאשר בחודש ספטמבר 2022 קובע חלק הריבית המשתנה (כאמור לעיל שיעור ריבית ה-LIBOR לחודש) בשיעור שנתי קבוע של 3.688%, כאשר לעניין תוספת המרווח לא חל כל שינוי. פירעון כל אחת מההלוואות (קרן) מבוצע 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, כאשר החברה לא נדרשת בתשלום עלויות שבירת קיבוע ההלוואה (swap break costs) במקרה של בחירה בפירעון מוקדם כאמור. דמי החכירה המתקבלים משמשים וישמשו 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 הממן. הסכמי ההלוואות אינם כוללים התחייבות לעמידה באמות מידה פיננסיות כלשהן.

(3) בחודש 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. 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 ההלוואה); 6 מיליון דולר ייפרעו כהלוואת בלון אשר החברה תידרש בפירעונם עד כ-90 ימי עסקים לאחר תום תקופת החכירה של המטוס. היות ול-Iberia אופציה להאריך את חכירת המטוס עד לרבעון הראשון לשנת 2030 (ראו בביאור 15א(2) להלן), 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. ההלוואה נקובה בדולר ארה"ב ונושאת ריבית שנתית קבועה שהינה בטווח של 6.5%-7.5%. 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 ויבוצע (בכל עת), תידרש החברה בתשלום (ככל ורלוונטי) של קנס בגין סיום ההלוואה, כתלות בשיעור הריבית בשוק באותו מועד (breakage costs). דמי החכירה המתקבלים ישמשו לפירעון קרן וריבית של ההלוואה וכן לתזרים השוטף של החברה. להבטחת פירעון ההלוואה שועבדו לבנק הזר המטוס, זכויות ההנאה של החברה בנאמנות האירית שהינה הבעלים של המטוס, הסכם החכירה וזכויות החברה מכוחו (כן 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. הסכם ההלוואה אינו כולל התחייבות לעמידה באמות מידה פיננסיות כלשהן אך החברה והמחכירה תהיינה מחויבות לעמידה בהוראות שונות ומקובלות בקשר עם ניהולה השוטף של עסקת החכירה והסכם ההלוואה כולל שורה של אירועים המהווים הפרה ועילה להעמדה לפירעון מיידי, כמקובל בעסקאות מסוג זה.

(4) לפירוט סכומי ומועדי הפרעון הנותרים של הקבוצה בגין הלוואות מתאגידים בנקאיים ראו ביאור 17ו(1).

(5) לעניין שעבודים ובטחונות, ראו ביאור 9ז לעיל.

ג. מגבלות ואמות מידה פיננסיות (covenants) של הלוואות

ההלוואות הקיימות, שהינן מבנקים זרים, אינן 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.

ביאור 11 - אגרות חוב

א. ההרכב

תעודת התחייבות	יתרת ערך נקוב ליום 31 בדצמבר 2024	בסיס הצמדה	ריבית נקובה	תנאי פרעון	ריבית אפקטיבית	מידע נוסף	ליום 31 בדצמבר 2024	ליום 31 בדצמבר 2023
	ש"ח		%		%		אלפי דולר	אלפי דולר
סדרה ב'	אגרות החוב הנ"ל נפרעו בפירעון סופי, בהתאם ללוח הסילוקין שלהן, ביום 31 במאי 2024.					ב	-	20,997
סדרה ג'	38,595,840	שקלי	4.80%	פרעון קרן ב-13 תשלומים חצי שנתיים עוקבים ורצופים, אשר ישולמו כדלקמן: 12 תשלומים בשיעור 6% מהקרן כל אחד, יפרעו ביום 10 באפריל ו-10 באוקטובר של כל אחת מהשנים 2022 עד 2027 (כולל) ותשלום 1 בשיעור של 28% מהקרן יפרע ביום 10 באפריל 2028. הריבית על אגרות החוב משולמת כל חצי שנה החל מיום 10 באפריל 2022.	6.45%	ב, ג, ד	10,583	12,636
							10,583	33,633
				בניכוי - חלויות שוטפות*			(1,984)	(22,992)
				בניכוי ניכיון			(254)	(412)
							8,345	10,229

* לפני קיזוז יתרת ניכיון לזמן קצר נטו, אשר יתרתה ליום 31 בדצמבר 2024 ו-2023 הינה 155 אלפי דולר ו-156 אלפי דולר, בהתאמה.

ב. מידע נוסף

(1) אגרות חוב - סדרה ב'

ביום 31 במאי 2024 בוצע פירעון מלא וסופי של יתרת אגרות החוב (סדרה ב') שבמחזור, כנגד תשלום כולל (יתרת הקרן שנותרה והריבית שנצברה עד למועד הפירעון), של כ-21.6 מיליון 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.נ. אגרות חוב בנות 1 ש"ח ע.נ. כל אחת. אגרות החוב (סדרה ג') רשומות למסחר בבורסה וזאת בתמורה לסך כולל (ברוטו) של כ-39,323 אלפי ש"ח. (אגרות החוב (סדרה ג') הונפקו בניכיון).

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

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

בכל הנוגע לריבית שנושאות אגרות החוב (סדרה ג') שהנפיקה החברה, החל ממועד פרסום הדוחות הכספיים לרבעון הראשון לשנת 2022, ולאור ירידת סך ההון העצמי של החברה בהתאם לדוחות הכספיים האמורים אל מתחת ל-55 מיליון דולר ("החריגה"), עודכן שיעור הריבית השנתית בגין אגרות החוב (סדרה ג') לשיעור של 5.05%. לאור עליית סך ההון העצמי של החברה בדוחות כספיים לרבעון השלישי לשנת 2024 מעל ל-55 מיליון דולר נפסקה החריגה ("החריגה שנפסקה"), ובהתאם החל ממועד פרסום הדוחות הכספיים האמורים קטן שיעור הריבית השנתית שתישא הקרן הבלתי מסולקת של אגרות החוב (סדרה ג') בשיעור של 0.25%, בחזרה לשיעור של 4.8%, זאת, בגין התקופה שתחילתה במועד פרסום דוחות כספיים אלו (24 בנובמבר 2024) ועד לפירעון מלא של יתרת הקרן הבלתי מסולקת של אגרות החוב (סדרה ג').

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

ביאור 11 - אגרות חוב (המשך)

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

החברה התחייבה לעמידה במגבלות ובאמות מידה פיננסיות (Covenants) לאורך חיי אגרות החוב (סדרה ג') אשר העיקריות שבהן מפורטות בתמצית להלן (כאמור בסעיף (1) לעיל, אגרות החוב סדרה ב' נפרעו במלואן ביום 31 במאי 2024):

אמת המידה הפיננסית	הערה	היחס הנדרש	היחס בפועל ליום 31 בדצמבר 2024
יחס הון עצמי לסך נכסים	(1)	לא יפחת מ-15%	45.6%
הון עצמי מינימאלי	(2)	לא יפחת מ-48 מיליון דולר	56 מיליון דולר
מזומנים בקופה	(3)	לא יפחת מ-10 מיליון דולר	14.9 מיליון דולר

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

(2) לא יפחת מ-48 מיליון דולר במשך שני רבעונים קלנדרים עוקבים ורצופים (כאשר ירידה מהון עצמי של 55 מיליון דולר תזכה בפיצוי של 0.25% תוספת לשיעור הריבית - לעניין זה ראו ביאור 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.

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

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

ד. דירוג

ביום 30 בספטמבר 2024, 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 (סדרה ג') שהנפיקה החברה ב- (+)ilBBB.

ביאור 12 - זכאים ויתרות זכות

	ליום 31 בדצמבר	
	2024	2023
	אלפי דולר	אלפי דולר
ספקים	33	202
הכנסות מראש	405	405
הוצאות לשלם	458	815
חלויות שוטפות של הפקדות של חוכרי מטוסים	987	987
אחרים	-	324
	1,883	2,733

ביאור 13 - הפקדות של חוכרי מטוסים

א. הרכב

	ליום 31 בדצמבר	
	2024	2023
	אלפי דולר	אלפי דולר
הפקדות של חוכרי מטוסים להבטחת ביצוע שיפוצים עתידיים (*)	2,789	2,138
הפקדות של חוכרי מטוסים להבטחת קיום הוראות הסכמי חכירה	645	645
מיון הפקדות של חוכרי מטוסים לחלויות שוטפות	(987)	(987)
	2,447	1,796

ב. תנועה

	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
	2024	2023	2022
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
יתרה לתחילת השנה	1,796	1,230	1,536
הפקדות חוכרים שוטפות להבטחת שיפוצים עתידיים (*)	651	3,015	618
קבלת פקדונות חוכרים בקשר להחכרת מטוסים	-	1,662	500
החזר הפקדות חוכרים בגין עבודות שיפוצים	-	(304)	-
החזר הפקדות חוכרים בקשר לסיום החכרת מטוסים	-	(900)	(2,320)
שחרור הפקדות חוכרים כחלק מעסקאות למכירת מטוסים (יחד עם הסכמי החכרתם)	-	(3,393)	-
שינוי בהפקדות של חוכרי מטוסים לחלויות שוטפות	-	486	896
יתרה לסוף השנה	2,447	1,796	1,230

(*) 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.

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

ביאור 14 - מסים על הכנסה

א. מסים נדחים

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

ביאור 14 - מסים על הכנסה (המשך)

א. מסים נדחים (המשך)

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

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

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

	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
	2024	2023	2022
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
תנועה במסים נדחים	-	(1,158)	(1,366)
מסים שוטפים	-	-	-
	-	(1,158)	(1,366)

ג. התאמת הוצאות (הכנסות) מסים לרווח

	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
	2024	2023	2022
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
רווח (הפסד) לפני מסים על הכנסה לפי דוח רווח והפסד (*)	6,191	976	(5,963)
שיעור מס סטטוטורי	23%	23%	23%
הוצאות (הטבת) מס לפי שיעור מס סטטוטורי	1,424	224	(1,371)
תוספת (חסכון) במס בגין:			
הפסדים מועברים משנים קודמות שהוכרו השנה	(1,424)	(962)	-
הפרש בשיעור המס החל על חברות מאוחדות הממוקמות בתחומי שיפוט אחרים	-	(420)	(4)
הוצאות מס שנים קודמות	-	-	9
	(1,424)	(1,382)	5
סה"כ הטבת מס שהוצגה בדוח רווח והפסד	-	(1,158)	(1,366)

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

ד. ליום 31 בדצמבר 2024 לחברה הפסדים לצרכי מס הכנסה בסך של כ-87 מיליון דולר (ליום 31 בדצמבר 2023 לחברה הפסדים לצרכי מס הכנסה בסך של כ-59 מיליון דולר).

ביאור 14 - מסים על הכנסה (המשך)

ה. חוקי המס החלים על הקבוצה

(1) מדידת התוצאות לצרכי מס

על פי חוק התיאומים ותקנות מס הכנסה (כללים בדבר ניהול פנקסי חשבונות של חברות בהשקעת חוץ ושל שותפויות מסוימות וקביעת הכנסתן החייבת), התשמ"ו-1986 ("התקנות הדולריות"), החל משנת המס 2008, 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.

(2) שיעורי המס

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

ו. שומות סופיות

דוחות המס של החברה עד וכולל שנת 2019 נחשבים סופיים.

ביאור 15 - התקשרויות

א. התקשרויות עם לקוחות מהותיים של הקבוצה

החוכר	דגם המטוס	שנת ייצור	עלות מופחתת בספרים ליום 31 בדצמבר 2024 (במיליוני דולרים)	שיעור הכנסות מסך הכנסות הקבוצה לשנת 2024	שיעור הכנסות מסך הכנסות הקבוצה לשנת 2023
Delta Air Lines (1)	A220-100 x 2	2018	כ-65.2	כ-58%	כ-58%
Iberia (2)	A330-200	2012	כ-31.3	כ-31%	כ-3%
Sunclass Airlines (3)	A330-300	2000	כ-5.3	כ-11%	כ-11%

(1) בחודשים ספטמבר ואוקטובר 2021 השלימה החברה את רכישתם ומימונם של שני מטוסי איירבוס 220-100 משנת ייצור 2018, יחד עם הסכמי החכירה שלהם כאשר תקופת החכירה של המטוסים, למועד הרכישה, הינה כ-14 שנים ויתרת התקבולים מדמי החכירה, למועד הרכישה, הסתכמו לסך של כ-80 מיליון דולר. 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 התחשבנות 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 להתחשבנות שלעיל, צפויים להוות יחד, ביחס לכל אחד מהמטוסים, מטוס בשווי חיים מלא (Full Life). כמפורט בביאור 9ג(3) לעיל, לאחר תאריך הדוח, בחודש מרץ 2025, התקשרה החברה במכתב כוונות למכירת אחד מבין שני המטוסים הנ"ל, כאשר למועד זה ממשיכה החברה בהליך שיווקו של המטוס השני.

ביאור 15 - התקשרויות (המשך)

א. התקשרויות עם לקוחות מהותיים של הקבוצה (המשך)

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

(3) המטוס מוחכר בחכירה משותפת לחברת התעופה הסקנדינבית Sunclass Airlines כאשר החברה הינה בעלת הזכויות בגוף המטוס ואילו השותף הינו בעל הזכויות במנועי המטוס, וזאת בהתאם להסכם חכירה אשר תוקפו הוארך במהלך חודש אפריל 2024 עד לרבעון השלישי לשנת 2026. דמי החכירה הינם קבועים והם משולמים מידי חודש מראש. במסגרת הסכם החכירה, החוכרת העבירה פקדון ומשלמת הפקדות שוטפות (תשלום רזרבות לשיפוץ) בגין השימוש במטוס ומנועיו (בגין המנועים הזכאות שייכת לשותף בעסקה). לפרטים נוספים אודות הסכם זה ראו ביאור 9ג(1) לעיל.

ב. תקבולי דמי חכירה צפויים

עסקאות ההחכרה כרוכות בסיכון אשראי (סיכון המתייחס לסיכון שהצד איתו התקשרה הקבוצה לא יעמוד בהתחייבויותיו החוזיות ויגרום 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 שישמשו כרזרבות לשיפוץ המטוס. כספי הרזרבות, עשויים לשמש אף הם כבטוחה. בשנת 2024, הכנסות הקבוצה מהחכרת מטוסים נבעו מעסקאות עם שלושה 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 הפרה מהותית אחרת של הסכם ההחכרה, כמו גם במקרה בו היא עושה כן בשל פשיטת רגל של מי מבין חוכריה, לקבוצה קיים סיכון בגין אלמנטים שונים הקשורים במטוס והסכם החכרתו: החוב העלול להיווצר בגין אי תשלום מצד החוכר היוצא, הן ביחס לדמי חכירה והן ביחס למצבו התחזקותי של המטוס; סיכון הקשור בתקופה בה המטוס אינו מייצר הכנסות עד למציאת חוכר מחליף; הוצאות הכרוכות בהחזרת המטוס (לרבות תשלום אגרות מסוימות שלא שולמו על ידי החוכר בנסיבות שאי אפשר לגבותן מהחוכר) ובמציאת חוכר מחליף; והסיכון כי דמי החכירה אשר ישולמו על ידי החוכר המחליף יהיו נמוכים משמעותית מאלו שהיו אמורים להשתלם על ידי החוכר המקורי (כתלות בביקוש למטוס הספציפי בעת הרלוונטית ובעיקר ביחס להסכמים ארוכי טווח בהם דמי החכירה בדרך כלל קובעים למשך כל תקופת ההחכרה בהתאם למחירי השוק אשר שררו למועד ההתקשרות המקורי).

התקבולים הצפויים על פי הסכמי החכירה הקיימים (מבלי להתייחס לאופציות לחוכרים להארכת תקופות החכירה, ככל שישנן ומבלי להביא בחשבון השלמת עסקאות לרכישה או מכירת מטוסים בהם התקשרה גלובל ליסינג לאחר תאריך הדוח כאמור בביאור 9 לעיל) למועד הדוח הינם:

	אלפי דולר
שנת 2025	10,325
שנת 2026	10,070
שנת 2027	8,952
שנת 2028	8,172
שנים 2029 עד 2035	37,422
	74,941

ביאור 16 - הון

א. הון רשום

	ליום 31 בדצמבר	
	2024	2023
	באלפים	באלפים
מניות רגילות בנות 0.001 ש"ח ערך נקוב כל אחת	250,000	250,000

ב. הון מונפק

	מספר המניות		הון המניות	
	ליום 31 בדצמבר		ליום 31 בדצמבר	
	2024	2023	2024	2023
	באלפים	באלפים	באלפי ש"ח	באלפי ש"ח
מניות רגילות בנות 0.001 ש"ח ע.נ. שנפרעו במלואן	162,415	162,415	162	162

ביאור 17 - מכשירים פיננסיים

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

	נכסים שוטפים (התחייבויות שוטפות)	
	ליום 31 בדצמבר	
	2024	2023
	אלפי דולר	אלפי דולר
מכשירים פיננסיים נגזרים הנמדדים בשווי הוגן דרך רווח והפסד:		
עסקאות גידור מטבע חוץ	99	235

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 סיכוני שוק (הכוללים סיכון מטבע, סיכון שיעור ריבית וסיכון שינויים בשווי השוק של המטוסים (ראו ביאור 9ו 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.

ביאור 17 - מכשירים פיננסיים (המשך)

ד. סיכון מטבע (המשך)

במהלך שנת 2024 שילמה החברה סך של כ-0.1 מיליון דולר עבור התחשבנות בגין עסקאות ההגנה (לעניין הכנסות בגין הפרשי שער, אשר עיקרן בגין אג"ח סדרה ג', ראו ביאור 18ו להלן). שווין ההוגן של עסקאות הגידור הקיימות למועד הדוח הינו נכס בסך כ-99 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
11.5	מכירת Call	אפריל 2025	3.69	3.74-3.93 עבור 8.5 מיליון דולר
	רכישת Put		3.66	3.5

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

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

ה. סיכון ריבית

מדיניות הקבוצה הינה כי לפחות 25% מתיק האשראי שלה יהיה בריבית קבועה, ריבית שהוחלפה ממשתנה 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 הנותרים של הקבוצה למועד הדוח בגין נכסים (התחייבויות) פיננסיים עיקריים, אשר אינם מהווים מכשיר פיננסי נגזר. הטבלאות נערכו בהתבסס על תזרימי המזומנים הבלתי מהוונים 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					
ליום 31 בדצמבר 2024						
הלוואות נושאות ריבית	8,061	8,061	8,061	13,547	33,405	71,135
אגרות חוב נושאות ריבית (סדרה ג')	2,472	2,373	2,278	4,741	-	11,864
ליום 31 בדצמבר 2023						
הלוואות נושאות ריבית	7,839	8,061	8,061	8,061	46,951	78,973
אגרות חוב נושאות ריבית (סדרות ב' ו-ג')	24,183	2,507	2,407	2,306	4,773	36,176

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

ביאור 17 - מכשירים פיננסיים (המשך)

ו. ניהול סיכון נזילות (המשך)

(2) ההון החוזר

לימים 31 בדצמבר 2024 ו-31 בדצמבר 2023, לקבוצה הון חוזר חיובי בסך של כ-0.5 מיליון דולר וגירעון בהון חוזר בסך של כ-3.1 מיליון דולר, בהתאמה. יתרות אלו לא כוללות פקדונות בנקאיים לא שוטפים בסך 10 מיליון דולר.

ככלל, מועדי הפירעון של ההלוואות חופפים את מועדי התשלום של דמי החכירה על-פי הסכמי החכירה ודמי החכירה משולמים על-ידי החוכרים מידי חודש מראש. ליום 31 בדצמבר 2024 צפויים להתקבל במהלך 12 החודשים לאחר תאריך הדוח, על פי הסכמי חכירה קיימים בקשר עם מטוסים המופעלים אצל החוכרים, דמי חכירה בסך של כ-10.3 מיליון דולר אשר לא נכללים ברכוש השוטף. לפירוט בדבר התקבולים הצפויים מדמי חכירה על פי הסכמים קיימים, ראו בביאור 15ב לעיל.

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

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

	ערך בספרים		שווי הוגן	
	ליום 31 בדצמבר		ליום 31 בדצמבר	
	2024	2023	2024	2023
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
אגרות חוב בריבית קבועה - סדרה ג' (*)	10,174	12,046	10,276	11,791

(*) אגרות החוב נסחרות בבורסה לניירות ערך בתל אביב. השווי ההוגן של אגרות החוב מייצג את מחירי השוק המצוטטים נכון ליום 31 בדצמבר 2024 (רמה 1).

ביאור 18 - פרוטים לסעיפי דוח הרווח וההפסד

א. הכנסות מהפעלה

	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
	2024	2023	2022
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
הכנסות מדמי חכירה	10,107	9,833	11,270
אחרות	-	240	300
	10,107	10,073	11,570

ב. הוצאות הפעלה

	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
	2024	2023	2022
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
הוצאות פחת	3,915	4,507	4,357
תפעול ותחזוקה של מטוסים	-	1,714	3,520
	3,915	6,221	7,877

ביאור 18 - פרוטים לסעיפי דוח הרווח וההפסד (המשך)

ג. הוצאות הנהלה וכלליות

	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
	2024	2023	2022
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
דמי ניהול לחברה האם	1,500	1,833	1,900
שרותים מקצועיים	524	979	974
ביטוח ואחרות	258	526	514
	2,282	3,338	3,388

ד. הכנסות (הוצאות) אחרות, נטו

	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
	2024	2023	2022
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
ביטול הפרשה לירידת ערך מטוסים (ירידת ערך מטוסים) (ביאור 9ו)	2,633	6,171	(17,272)
תקבולים בגין פיצוי בתום תקופות חכירה	-	-	13,196
פיצוי בגין תביעת חוב בקשר להסכם חכירה (ביאור 9ד)	852	458	2,468
רווח שנוצר בגין שינוי שיטת המדידה בגין השקעה ב-TUS (ביאור 7ה(4))	857	-	-
רווח הון ממימוש רכוש קבוע	-	12	1,818
הפסד מהתאמה לשווי הוגן נדל"ן להשקעה, נטו (ביאור 8)	(351)	(238)	(716)
הכנסות אחרות	30	334	268
	4,021	6,737	(238)

ה. הוצאות מימון

	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
	2024	2023	2022
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
הוצאות ריבית בגין הלוואות ואגרות חוב	4,956	6,956	6,664
הוצאות בגין עסקאות גידור שע"ח	283	504	2,027
הוצאות בגין עמלות בנקאיות	8	59	66
	5,247	7,519	8,757

ו. הכנסות מימון

	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
	2024	2023	2022
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
הכנסות ריבית בגין פקדונות בנקים	1,280	858	586
רווח משערוך נכס פיננסי הנמדד בשווי הוגן (ראו (ביאורים 7ה(7) ו-7ה(8) לעיל)	2,076	-	-
רווח בגין רכישה עצמית של אג"ח	-	2	92
הפרשי שער ואחרות	151	384	2,049
	3,507	1,244	2,727

ביאור 19 - עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים

א. דמי ניהול לחברה האם

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

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

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

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

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

בהמשך לאמור לעיל, ביום 5 בנובמבר 2023 אישרה אסיפה כללית של בעלי המניות של החברה, לאחר קבלת אישור ועדת הביקורת של החברה ושל דירקטוריון החברה, את הארכת התקשרות החברה בהסכם הניהול, לתקופה של שלוש שנים נוספות החל מיום 1 בנובמבר 2023. הארכת הסכם הניהול אושרה בתנאים הקיימים של הסכם הניהול (כמפורט לעיל) למעט השינויים המפורטים להלן: התמורה בגין שירותי הניהול תופחת לסך של 375 אלף דולר ברבעון בתוספת מע"מ כדין (1.5 מיליון דולר שנתי בתוספת מע"מ כדין). לבקשת כנפיים, ככל והחברה תגדיל באופן משמעותי את שווי המטוסים במאזנה, יקיימו הצדדים דיון נוסף באשר לצורך בעדכון התמורה, הכל בכפוף לקבלת אישורי האורגנים המוסמכים במועד הרלוונטי.
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 וועדת 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 שיכהנו בחברה, לרבות לדירקטורים שהינם בעלי שליטה בחברה ו/או נושאי משרה בכנפיים, הוא יהיה בנוסף לדמי הניהול. בעניין זה ראו בסעיף ב' להלן, בדבר החלטת האסיפה הכללית לתשלום גמול לדירקטורים בחברה.

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

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

ב. גמול דירקטורים

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

ביום 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 ההחלטה וכפי שיכהנו בה מעת לעת (להוציא דירקטורים חיצוניים ובלתי תלויים ששכרם נקבע בנפרד על פי תקנות החברות (כללים בדבר גמול והוצאות לדירקטור חיצוני), התש"ס-2000 ("תקנות הגמול")), לתקופה של שלוש שנים שתחילתה ביום 6 ביולי 2022, כדלקמן:
(א) גמול בגין השתתפות בישיבות דירקטוריון החברה ו/או ועדה מועדותיו בגובה "הסכום הקבוע" בהתאם לקבוע בתוספת השלישית בתקנות הגמול (כפי שהן מתעדכנות מעת לעת), לפי הדרגה שבה תהא החברה מסווגת, כפי שיהיו מעת לעת, לרבות בגין השתתפות בישיבה באמצעי תקשורת (ישיבה טלפונית) והחלטה בלא התכנסות בפועל (החלטה בכתב);
(ב) גמול שנתי בגובה "הסכום הקבוע" בהתאם לקבוע בתוספת השנייה לתקנות הגמול, לפי הדרגה שבה תהא החברה מסווגת, כפי שיהיו מעת לעת;
(ג) התשלום יבוצע באופן רבעוני.
נכון למועד ההחלטה, דרגת החברה בהתאם לתקנות הגמול הינה דרגה ג'.

נימוקי ועדת הביקורת (בשבתה כוועדת התגמול) והדירקטוריון לאישור ההחלטה - גמול הדירקטורים שישולם עבור כהונתם של הדירקטורים (לרבות בעלי שליטה ו/או קרוביהם) כאמור, אינו עולה על הסכום המירבי שניתן לשלם לדירקטור חיצוני לפי תקנות 4, 5 ו-7 לתקנות הגמול (ואף נמוך ממנו), וגמול הדירקטורים שישולם עבור כהונתם של הדירקטורים שהינם בעלי שליטה בחברה ו/או קרוביהם, אינו עולה על הגמול הנמוך ביותר המשולם לדירקטור אחר בחברה. כמו כן, הגמול האמור תואם את מדיניות התגמול של החברה אשר אושרה באסיפת בעלי המניות של החברה מיום 29 בדצמבר 2019 (וכפי שתוקנה ביום 9 בספטמבר 2020).

<u>התקשרות בהסכם עם יו"ר הדירקטוריון היוצא - מר שלמה חנאל</u>

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.

בסוף שנת 2024, ובהתאם להבקשתו, סיים מר שלמה חנאל לסיים את תפקידו האמור ואת מתן השירותים כיו"ר, כשהוא ממשיך לכהן כדירקטור רגיל בדירקטוריון החברה.

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

ב. גמול דירקטורים (המשך)

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

לאור בקשתו כאמור לעיל של מר שלמה חנאל, אשר העניק לחברה שירותי יו"ר דירקטוריון עד ליום 29 בדצמבר 2024, לסיים את תפקידו האמור ואת מתן השירותים כיו"ר, החליט דירקטוריון החברה, ביום 21 בנובמבר 2024, למנות את רו"ח נמרוד בורוביץ (להלן בביאור 19ב זה - "נמרוד"), המכהן כיום כדירקטור בחברה, כיושב ראש דירקטוריון החברה החל ממועד כינוס האסיפה השנתית והמיוחדת שזימנה החברה ליום 29 בדצמבר 2024, והחל מהמועד האמור מכהן נמרוד בתפקיד זה.

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

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

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

יצוין כי בהתאם להסכם הניהול שבין כנפיים לבין החברה, מכוחו מעניקה כנפיים שירותי ניהול לחברה (ראו בביאור 19א לעיל) ("הסכם הניהול", בהתאמה), השירותים שנקבעו בהסכם הניהול כוללים שירותי יו"ר דירקטוריון ובהתאם תופחת התמורה אשר תשולם על ידי החברה לנמרוד לפי הסכם השירותים, מהתמורה אשר תשולם על ידי החברה לכנפיים על פי הסכם הניהול (זאת בדומה לנעשה בכל הנוגע לתגמולו של יו"ר דירקטוריון הקודם של החברה, מר שלמה חנאל). כן יצוין כי תנאי הכהונה של נמרוד הינם זהים לתנאי הכהונה של מר חנאל בתפקידו כיו"ר דירקטוריון החברה.

נימוקי וועדת הביקורת והתגמול והדירקטוריון לאישור ההתקשרות האמורה:

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

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

ב. גמול דירקטורים (המשך)

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

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

ג. ביטוח ושיפוי דירקטורים ונושאי משרה בקבוצה

ביטוח דירקטורים ונושאי משרה

במסגרת מדיניות התגמול של החברה, החברה תהיה רשאית להתקשר מעת לעת, באמצעותה או באמצעות כנפיים, בפוליסות לביטוח אחריות דירקטורים ונושאי משרה בחברה, בחברות הבנות 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.

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 25 ביולי 2024, 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 1.8.2024 וסיומה ביום 31.7.2025, 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 18ג' 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.

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

ג. ביטוח ושיפוי דירקטורים ונושאי משרה בקבוצה (המשך)

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 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.

ד. הטבות שניתנו לבעלי עניין

	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
	2024	2023	2022
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
גמול דירקטורים (9 דירקטורים)	124	118	135
דמי ניהול לכנפיים (ראו סעיף א' לעיל)*	1,500	1,833	1,900
במסגרת סעיף הוצאות הנהלה וכלליות	1,624	1,951	2,035

* מתוך סכומים אלו שולמו שירותי יו"ר דירקטוריון למר שלמה חנאל, כאמור בסעיף ב' לעיל, סך של כ-175 אלפי דולר עבור שנת 2024, כ-171 אלפי דולר עבור שנת 2023 וכ-181 אלפי דולר עבור שנת 2022.

ה. עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים

	ליום 31 בדצמבר	
	2024	2023
	אלפי דולר	אלפי דולר
יתרת התחשבנות שוטפת מול כנפיים (במסגרת סעיף חייבים/זכאים)	1	4
התחייבויות שוטפות (במסגרת סעיף זכאים)	15	-

ביאור 20 - אירועים מהותיים לאחר תאריך הדוח

א. לפרטים אודות מימוש יתרת ההחזקה ב-TUS ראו ביאור 7ה לעיל.

ב. לפרטים בדבר התקשרות החברה בחודש פברואר 2025 במכתב כוונות עם חברת ליסינג בינלאומית לרכישת מטוס מסוג איירבוס 200-320 משנת ייצור 2014 יחד עם הסכם החכירה שלו לחברת תעופה במרכז אמריקה ראו ביאור 9ג(2) לעיל.

ג. לפרטים בדבר התקשרות החברה בחודש מרץ 2025 עם צד שלישי במכתב כוונות למכירת הזכויות בנאמנות שהינה הבעלים של מטוס איירבוס 100-220 המוחכר לחברת התעופה האמריקאית Delta Air Lines ראו ביאור 9ג(3) לעיל.

חלק ד'

פרטים נוספים על התאגיד

שאלון ממשל תאגידי

Global Knafaim גלובל כנפיים

פרטים נוספים על התאגיד

מבוא		ד - 2
תקנה 9ד'	דו"ח בדבר מצבת התחייבויות לפי מועדי פירעון	ד - 2
תקנה 10א'	תמצית דוחות על הרווח הכולל של התאגיד לפי רבעונים	ד – 2
תקנה 10ג'	שימוש בתמורת ניירות הערך	ד - 2
תקנה 11	רשימת השקעות בחברות בת ובחברות כלולות	ד - 3
תקנה 12	שינויים בהשקעות בחברות בת ובחברות כלולות	ד - 3
תקנה 20	מסחר בבורסה	ד - 3
תקנה 21	תגמולים לבעלי עניין ולנושאי משרה בכירה	ד - 4
תקנה 21א'	השליטה בתאגיד	ד - 4
תקנה 22	עסקאות עם בעלי שליטה	ד - 8
תקנה 24	החזקות בעלי עניין ונושאי משרה בכירה בחברה	ד - 9
תקנה 24א'	הון רשום, הון מונפק וניירות ערך המירים	ד - 9
תקנה 24ב'	מרשם בעלי מניות	ד - 9
תקנה 25א'	מען רשום	ד - 9
תקנה 26	הדירקטורים של התאגיד	ד - 10
תקנה 26א'	נושאי משרה בכירה	ד - 15
תקנה 26ב'	מורשה חתימה של התאגיד	ד - 16
תקנה 27	רואה החשבון של התאגיד	ד - 16
תקנה 28	שינוי בתקנון החברה	ד - 16
תקנה 29	המלצות והחלטות	ד - 17
תקנה 29א'	החלטות החברה	ד - 17

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 2024

תקנה 9ד': דו"ח בדבר מצבת התחייבויות לפי מועדי פירעון

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

תקנה 10א': תמצית דוחות על הרווח הכולל של התאגיד לפי רבעונים לשנת 2024 - באלפי דולר

	רבעון 1	רבעון 2	רבעון 3	רבעון 4	סה"כ
הכנסות הפעלה	2,527	2,527	2,526	2,527	10,107
הוצאות הפעלה	(976)	(978)	(977)	(984)	(3,915)
רווח גולמי	1,551	1,549	1,549	1,543	6,192
הוצאות הנהלה וכלליות	(591)	(560)	(602)	(529)	(2,282)
הכנסות (הוצאות) אחרות, נטו	2,115	569	1,963	(626)	4,021
רווח מפעולות רגילות	3,075	1,558	2,910	388	7,931
הכנסות (הוצאות) מימון, נטו	(919)	(934)	346	(233)	(1,740)
רווח לתקופה	2,156	624	3,256	155	6,191
רווח כולל לתקופה	2,156	624	3,256	155	6,191

תקנה 10ג': שימוש בתמורת ניירות הערך

בשנת 2024 ועד למועד פרסום דו"ח שנתי זה לא הנפיקה החברה ניירות ערך.

תקנה 11 : **רשימת השקעות בחברות בת וחברות כלולות (ליום 31 בדצמבר 2024)**

שם החברה	שם המחזיק	סוג המניות	מספר המניות המוחזקות (ע"י המחזיק)	ע.נ. של המניות המוחזקות (ע"י המחזיק)	השיעור ב-% המוחזק ע"י גלובל ליסינג במישרין/בעקיפין		ערכם בדו"ח הכספי באלפי דולר	הלוואות לחברה המוחזקת
					מהון המניות המונפק	מכוח ההצבעה/ מהסמכות למנות דירקטורים		
ג'י.קיי.פי (2011) בע"מ	עמית פולק מטלון נאמנות בע"מ (בנאמנות עבור גלובל כנפיים ליסינג)	רגילות	100	100 ש"ח	100	100	-	-
Perth Aircraft Leasing (UK) Limited (להלן: "Perth")	גלובל כנפיים ליסינג	רגילה	10,002	£10,002	100	100	-	-
Aircraft Wings MSN 322-2014 Limited (להלן: "Aircraft Wings")	Orpheus Shareholder Limited	רגילות	1	1$	*	*	-	-
TUS Airways LTD	גלובל כנפיים ליסינג	רגילה	4,591,587	4,591,587 אירו	12.5%	12.5%	1,075	1,087 אלפי דולר

* לפרטים אודות מבנה ההחזקה ב- Aircraft Wings ראו ביאור 7ג לדוחות הכספיים.

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

לפרטים בקשר עם ההשקעה וההחזקה ב-TUS ראו ביאור 7ה לדוחות הכספיים.

לפרטים בדבר פעולות החברה לפישוט מבנה ההחזקה בחברות בנות לרבות לעניין העברת הבעלות לחברה במטוסים אשר היו בבעלות Perth ו-Aircraft Wings, ובהמשך לכך פירוקה, בחודש ינואר 2025, של Perth, וקידום פירוקה של Aircraft Wings, ראו ביאורים 7ב ו-7ג לדוחות הכספיים. כמו כן פועלת החברה לפירוק ג'י.קיי.פי. (2011) בע"מ.

תקנה 20 : **מסחר בבורסה**

בשנת 2024 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:

פרטי מקבל התגמולים				תגמולים בעבור שירותים (במונחי עלות לחברה באלפי דולר)						סה"כ
שם	תפקיד	היקף המשרה	שיעור החזקה בהון חברה	שכר	מענק	תשלום מבוסס מניות	דמי ניהול	דמי ייעוץ	עמלה	אחר	
סידני סלסקי (1), (2)	מנכ"ל החברה	95%	-	437	-	24	-	-	-	-	461
דב ישועה (1), (3)	מנהל כספים	70%	-	98	-	9	-	-	-	-	107
שלמה חנאל (4)	יו"ר הדירקטוריון היוצא	כ - 50%	-	-	-	-	175	-	-	-	175
נמרוד בורוביץ (5)	יו"ר הדירקטוריון הנכנס	כ - 50%	-	-	-	-	1	-	-	62	73

(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 19א לדוחות הכספיים (להלן: "**הסכם הניהול**" **ושירותי הניהול**", בהתאמה). הסכום ששולם על ידי החברה לכנפיים בשנת 2024 בגין כלל שירותי הניהול הסתכם לסך של 1,325 אלפי דולר (כאשר בנוסף נשאה החברה בעלות של תשלום דמי הניהול ליו"ר הדירקטוריון כמפורט בטבלה לעיל ובסעיפים (4) ו-(5) להלן.

(2) סידני סלסקי מכהן גם כסמנכ"ל בכנפיים, ושירותיו לחברה ניתנים מכוח הסכם הניהול. בהתאם להסכם הניהול, סידני סלסקי מחויב להקדיש את רוב זמנו ומרצו לתפקידו כמנכ"ל החברה, באופן ששירותי הניהול יהיו בהיקף שיידרש בפועל וכמקובל בשירותים מסוג שירותי הניהול ובהיקף פעילותה של החברה על מנת שתעמוד ביעדיה ולמקסום רווחיה, ובהתאם ייחוס העלות (וזאת מתוך כלל עלות העסקתו בכנפיים) הינו של 95%. בהתאם לתנאי העסקתו של סידני סלסקי בכנפיים, שכרו החודשי, שהינו צמוד מדד, עומד כיום על סך של כ-82 אלפי ש"ח (ברוטו), כאשר הוא זכאי, בנוסף, לטלפון, טלפון נייד, החזר הוצאות אש"ל בגין שהות בחו"ל לצרכי העבודה, להשתתפות בהוצאות מסוימות, חופשה שנתית, דמי מחלה והבראה, ביטוח מנהלים/פנסיה וקרן השתלמות. כמו כן זכאי סידני סלסקי לתשלום רכב והוצאות רכב, משכורת יג', מענק ביגוד, ביטוח רפואי וסיעודי וגילום למס בגין כל הטבה שנזקפה לשכר בשל מרכיב שהוענק לו. על פי פי הסכם העסקתו, כל אחד מהצדדים רשאי לבטל את ההסכם בכל עת, בכפוף למתן הודעה מוקדמת של 12 חודשים. בתום תקופת ההודעה המוקדמת כנ"ל, יבוא ההסכם לידי סיום ויופסקו יחסי עובד-מעביד. למרות האמור, סידני סלסקי יהיה רשאי לסיים את העסקתו באופן מיידי ועל כנפיים יהיה לשלם את תשלום ההודעה המוקדמת. התשלום בגין תקופת ההודעה המוקדמת ישולם גם במקרה בו יסתיים הסכם ההעסקה מחמת הגעה לגיל פרישה. במקרה של סיום ההסכם או פרישה מחמת הגעה לגיל פרישה, תשלם כנפים לסידני סלסקי מענק פרישה בשיעור של 3 משכורות חודשיות אחרונות וכן פיצויי פיטורים בשיעור של שתי משכורות חודשיות אחרונות (לכל שנת עבודה) בגין כל תקופת עבודתו בכנפיים ותקופת עבודתו בעבר בארקיע, חברה בת לשעבר, בניכוי פיצויי פיטורים להם היה זכאי בתום תקופת עבודתו בארקיע (העסקתו של סידני סלסקי בחברה נעשית ברציפות זכויות וותק לעבודתו בארקיע, החל מספטמבר 1992).

כן יצוין כי תגמולו של סידני סלסקי כולל גם רכיבים משתנים כגון מענק שנתי וכן תגמול הוני, אשר היקפם, מטבע הדברים, משתנה. בכל הנוגע למענק שנתי למנכ"ל, כמפורט במדיניות התגמול של החברה (כפי שצורף לראו דוח זימון אסיפה מתוקן מיום 25.10.2023 (מס' אסמכתא: 2023-01-098278), כל עוד הסכם הניהול בתוקף, המענק השנתי של המנכ"ל כפוף הן לקבלת האישורים (המצטברים) של האורגנים המוסמכים בחברה והן קבלת האישורים הנדרשים של האורגנים המוסמכים של כנפיים. מדיניות התגמול העדכנית של החברה כוללת, פירוט של מסגרת התגמול של מנכ"ל החברה, לרבות בכל הנוגע לקביעת תגמול משתנה במזומן (במדיניות זו נקבע כי באשר ליעדים מדידים יהיה ניתן להעניק עד שש (6) משכורות ובאשר לרכיב שיקול הדעת יהיה ניתן להעניק עד שלוש (3) משכורות), כאשר בכל מקרה סך המענק השנתי הכולל לא יעלה על שש (6) משכורות). בכל הנוגע לשנת 2024, מנגנון המענק השנתי לסידני סלסקי, כולל רכיב של יעדים מדידים (להלן בסעיף זה: "**הרכיב המדיד מבוסס יעדים**") ורכיב של שיקול דעת. כן יצוין כי מדיניות התגמול של גלובל ליסינג קובעת כי קיומו של רווח (מאוחד) נקי (בניכוי זכויות מיעוט ובניטרול שיערוכים, ככל שישנם) של החברה הינו תנאי סף למענק השנתי בגין הרכיב המדיד מבוסס יעדים, והנ"ל התקיים בשנת 2024.

<u>להלן התייחסות למדדים של הרכיב המדיד מבוסס יעדים כפי שנקבעו על ידי ועדת התגמול והדירקטוריון באשר לשנת 2024</u>

בכל הנוגע למדדים שנקבעו (כמפורט להלן), קבעו וועדת התגמול והדירקטוריון, וביחס לכל אחד מהמדדים שלהלן, יעד לשנת 2024; סף תחתון (אשר מתחתיו אין זכאות למענק בגין המדד הרלוונטי); וחסם עליון שהשגתו מביאה לזכאות במענק המקסימאלי בגין המדד הרלוונטי. שני המדדים שנקבעו הינם (א) מדד רווח גלובל ליסינג (מאוחד) נקי (בניכוי זכויות מיעוט ובניטרול שיערוכים, ככל שישנם). משקל מדד זה מהווה 75% מסך היעדים המדידים; ו-(ב) מדד יחס התחייבויות לנכסים של גלובל ליסינג. משקל מדד זה מהווה 25% מסך היעדים המדידים. בקשר למדדים האמורים לעיל, חישוב העמידה בהם (בין הסף התחתון לחסם העליון) מבוצע באופן ליניארי. ביחס לשנת 2024 כאמור לעיל, תוצאות תוצאות הרכיב המדיד מבוסס יעדים שיקפו זכאות למענק של 6 משכורות. לאחר דיונים שקיימו ועדת התגמול והדירקטוריון, בהתאמה, נקבע כי בגין שנת 2024 יש להעניק לסידני סלסקי מענק בסך של 2.5 משכורות. יצוין כי למועד פרסום דו"ח זה, טרם נתקבלה החלטה על ידי האורגנים המוסמכים של כנפיים לעניין מתן מענק שנתי בגין שנת 2024, ולכן טרם התגבשה זכאותו של מר סלסקי לסכום המענק הנ"ל והוא לא נכלל בטבלה לעיל. בגין שנת 2023 לא הוענק למנכ"ל מענק על ידי כנפיים.

בכל הנוגע לרכיב התשלום מבוסס מניות, האמור בטבלה לעיל הינו בהתאם לסכומים שהוכרו בדוחות הכספיים של כנפיים בקשר עם הקצאת אופציות לסידני סלסקי על ידי כנפיים אשר בוצעה במאי 2022.

(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. יצוין כי למועד פרסום דו"ח זה, טרם נתקבלה החלטה על ידי האורגנים המוסמכים של כנפיים לעניין מתן מענק שנתי בגין השנה שחלפה. בגין שנת 2023 הוענק למנהל הכספים מענק על ידי כנפיים, השווה ל-6 אלפי דולר (במונחי 70% מסך המענק שניתן על ידי כנפיים).

(4) החברה קיבלה במהלך תקופת הדוח שירותי יו"ר דירקטוריון ממר שלמה חנאל, כמפורט בביאור 19ב לדוחות הכספיים. בסוף חודש דצמבר 2024 נסתיימה כהונתו של מר חנאל בתפקיד, והחל ממועד זה מכהן בתפקיד זה נמרוד בורוביץ, אשר תנאיו זהים לתנאים אותם קיבל מר חנאל קודם לסיום כהונתו. כמו כן מכהן מר חנאל כדירקטור בכנפיים ומקבל גמול דירקטורים מכנפיים בקשר עם כך.

(5) נמרוד בורוביץ מכהן כיו"ר דירקטוריון החברה החל מיום 29 בדצמבר 2024 (ראו תחת סעיף (ב) לתקנה 22 להלן) והחליף את שלמה חנאל בתפקיד. הסכום תחת עמודת דמי הניהול הינו הסכום ששולם לו בגין מספר הימים בסוף 2024 בהן כיהן כיו"ר הדירקטוריון. הסכום תחת עמודת ה"אחר" הינו הסכום ששולם לו על ידי TUS בגין כהונתו כיו"ר דירקטוריון ומנהל עסקים ראשי של TUS, בתקופה שמיום 1.1.2024 ועד ליום 26.3.2024 (כולל תשלום בגין הודעה מוקדמת, כאשר כהונה זו נסתיימה עם השלמת העסקה להכנסת משקיעה חדשה ל-TUS) וכן גמול בגין תפקידו כדירקטור רגיל בחברה החל מיום 26.5.2024 ועד לתחילת כהונתו כיו"ר דירקטוריון החברה. כמו כן מכהן מר בורוביץ כדירקטור בכנפיים החל מסוף שנת 2024 ומקבל גמול דירקטורים מכנפיים בקשר עם כך.

סה"כ גמול הניתן לדירקטורים בחברה בגין שנת 2024, שאינו חורג מהמקובל, כפי שהוכר בדוחות הכספיים לשנת 2024, הסתכם לסך של כ-124 אלפי דולר[1]. לפרטים נוספים בדבר גמול דירקטורים בחברה ראו ביאור 19ב לדוחות הכספיים.

<u>תקנה 21א'</u> : **<u>השליטה בתאגיד</u>**

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 יכונו להלן גם יחדיו: "**יחידי 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.

תיאור הבעלות בכנפיים - בעלת שליטה בחברה

למיטב ידיעת החברה ועל פי דיווחי כנפיים נכון ליום 31 בדצמבר 2024, ההחזקות במניות כנפיים הינן כדלקמן:

שם המחזיק	מספר מניות כנפיים רגילות בנות 1.00 ע.נ. כ"א, ני"ע 543017	שיעור החזקה (ללא דילול)		שיעור החזקה (בדילול מלא)[2]	
		% הון	% הצבעה	% הון	% הצבעה
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
לרנר יריב[7]	37,270	0.23	0.23	0.21	0.21
הפניקס בית השקעות בע"מ - קרנות נאמנות[8]	2,040.76	0.01	0.01	0.01	0.01
הפניקס פיננסים בע"מ - חשבון נוסטרו[9]	266,271	1.63	1.63	1.53	1.53
הפניקס פיננסים בע"מ - קופות גמל[10]	1,528,391	9.35	9.35	8.79	8.79
הפניקס בית השקעות בע"מ - עושה שוק[11]	3.93	0.00	0.00	0.00	0.00
כנפיים אחזקות בע"מ	128,353	-	-	-	-

---

2 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 "מזומן בלבד"), בהתאם לתנאי תכנית ההקצאה לפיה הוקצו.

3 המחזיקה הינה דירקטורית בחברה. המחזיקה הינה רעייתו של דוד בורוביץ. המחזיקה מסרה, כי היא החזיקה בניירות הערך, נכון ליום 31 בדצמבר 2024, באמצעות תמר מוזס השקעות בע"מ, חברה בה החזיקה בבעלות מלאה ("**תמר מוזס השקעות**"), כאשר כפי שנמסר לכנפיים, בינואר 2022 הועברו במתנה 26% ממניות תמר מוזס השקעות לבנה של תמר מוזס-בורוביץ, יריב בורוביץ כשיתרת המניות (74%) נותרה בידיה, וכאשר במועד ההעברה האמורה חתם יריב בורוביץ על יפוי כוח בלתי חוזר לטובת תמר מוזס בורוביץ להצבעה בגין המניות שהועברו לו. כמו כן, יצוין, וכפי שנמסר לכנפיים, כי ביום 14.1.2025 השלימה תמר בורוביץ העברה של כ-1.47 מיליון מניות (בשתי העברות של כ-1.1 מיליון וכ-0.37 מיליון מניות) מתוך כלל המניות המוחזקות, מתמר מוזס השקעות לחברה בשם לומה החזקות בע"מ, שהינה חברה בבעלותה המלאה של הגב' תמר מוזס בורוביץ. יובהר, כי כתוצאה מהעברה הפנימית הנ"ל לא חל שינוי בסך ההחזקות של תמר בורוביץ בחברה (אשר למועד זה מוחזקות באמצעות שתי חברות בשליטתה).

4 המחזיק מסר, כי הוא מחזיק בניירות הערך באמצעות בי אמ ג'י (בורוביץ מוזס גרופ) בע"מ, חברה בבעלותו המלאה, למעט מניה אחת המוחזקת על ידו במישרין. המחזיק הינו בעלה של תמר בורוביץ.

5 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.

6 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.

7 המחזיק מסר כי הוא מחזיק בניירות הערך באמצעות א.ס.י.ב אחזקות בע"מ, חברה בבעלותו של המחזיק. המחזיק חדל מלכהן כדירקטור חיצוני בכנפיים ביום 31.1.2025.

8 המחזיק הינו חבר בקבוצת דיווח מוסדית. הפניקס פיננסים בע"מ נחשבת "בעלת עניין" בחברה, מכוח ההחזקות המצרפיות של חשבון נוסטרו ו/או חשבונות ביטוח חיים משתתף ברווחים ו/או חשבונות לניהול קופות גמל או חברות לניהול קופות גמל ו/או באמצעות שותפויות ייעודיות המחזיקות בניירות ערך עבור עמיתי החברה. בקבוצת הדיווח של הפניקס פיננסים בע"מ מדווחת בדיווח נפרד גם הפניקס בית השקעות בע"מ (ובאנגלית: The Phoenix Investments House Ltd) ח.פ. 520041989 החזקות באמצעות קרנות נאמנות ועושה שוק. יצוין כי ביום 17 ביולי 2024 הפניקס פיננסים בע"מ (לשעבר: הפניקס אחזקות בע"מ ובאנגלית: Phoenix Financial Ltd) ח.צ. 520017450 דיווחה לבורסה ולרשות ניירות ערך, אודות הפיכתה לחברה ללא גרעין שליטה. כמו כן המחזיק מסר כי נכון ליום 31.12.2024 הוא מחזיק גם ב-6,814.50 מניות רגילות של החברה, המהוות שיעור החזקה של כ-0.00% מהונה המונפק והנפרע של החברה.

9 המחזיק הינו חבר בקבוצת דיווח מוסדית. לפרטים ראו בה"ש 8 לעיל. כמו כן המחזיק מסר כי נכון ליום 31.12.2024 הוא מחזיק גם ב-406,134.23 מניות רגילות של החברה המהוות כ-0.25% מהון המניות המונפק של החברה.

10 המחזיק הינו חבר בקבוצת דיווח מוסדית. לפרטים ראו בה"ש 8 לעיל. ההחזקות המופיעות תחת קופות הגמל הינן החזקות בנייר של שותפות מדדי מניות ושותפות מניות ישראל. כל בעלות הזכויות בכל שותפות הינן חברות מקבוצת הפניקס. השותפות עצמה אינה חברה לניהול קופות גמל. בהתאם להסכמות בין השותפות בשותפות, שיעור ההחזקה של בעלות הזכויות בשותפות משתנה באופן תדיר, בהתאם למנגנון הקבוע בהסכם השותפות. כמו כן המחזיק מסר כי נכון ליום 31.12.2024 הוא מחזיק גם ב-14,547,680.51 מניות רגילות של החברה המהוות כ-8.98% מהון המניות המונפק של החברה (ההחזקה הינה באמצעות שותפות מניות ישראל).

11 המחזיק הינו חבר בקבוצת דיווח מוסדית. לפרטים ראו בה"ש 8 לעיל.

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)[12] וכן בנותיו של יגאל ארנון (כרמל אילן ודפנה ארנון) (שתיהן יכונו 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 להלן[13]. 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. התפטרה 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, התפטרה 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.

מינוי יו"ר ומנכ"ל

בכפוף לכל דין, הצדדים להסכם יפעלו באופן שליו"ר דירקטוריון כנפיים וכן למנכ"ל כנפיים ימונה אדם אשר הומלץ לתפקיד זה על-ידי יחידי קבוצת בורוביץ.

זכות סירוב ראשונה

יחידי ארנון ו/או קימרלינג העניקו לקבוצת בורוביץ זכות סירוב ראשונה לרכוש מהם את מניותיהם בכנפיים אם וכאשר יפחת שיעור ההחזקה של כל אחד מהם אל מתחת ל- 5% מהון המניות המונפק והנפרע של כנפיים. זכות הסירוב הראשונה כאמור לא תחול על העברה או מכירה של מניות על-ידי יחידי ארנון ו/או קימרלינג ל"נעבר מורשה" אשר הנו

---

[12] נכון למועד הדו"ח ולמיטב ידיעת החברה, ילדיו של דוד בורוביץ אינם בעלי מניות בכנפיים.

[13] יצוין כי על-פי תקנון ההתאגדות של כנפיים, דירקטוריון כנפיים יכלול לא פחות מ- 3 דירקטורים ולא יותר מ- 14. נכון לתאריך פרסום הדו"ח מכהנים בדירקטוריון כנפיים 9 דירקטורים הכוללים שני דירקטורים חיצוניים.

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.

<u>הסכם בין BMG לתמר מוזס-בורוביץ</u>

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.

<u>תקנה 22</u>: **<u>עסקאות עם בעלי שליטה</u>**

להלן פירוט עסקאות עם בעלי השליטה או שלבעל השליטה יש עניין אישי באישורה, אשר החברה התקשרה בהן בשנת הדיווח או עד למועד הגשת הדו"ח או שהן עדיין בתוקף במועד הדו"ח:

עסקאות המנויות בסעיף 270(4) או 270(4א) לחוק החברות, התשנ"ט-1999 (להלן: "חוק החברות")

(א) <u>הסכם למתן שירותי ניהול בין החברה לבין בעלת השליטה - כנפיים</u>

לפרטים בדבר הסכם למתן שירותי ניהול בין החברה לבין כנפיים, ראו ביאור 19א לדוחות הכספיים.

(ב) <u>תנאי כהונתו של רו"ח נמרוד בורוביץ למתן שירותים כיו"ר דירקטוריון לחברה</u>

ביום 29 בדצמבר 2024 אישרה אסיפה כללית מיוחדת של בעלי המניות של החברה, לאחר קבלת אישור וועדת הביקורת והתגמול ודירקטוריון החברה, את תנאי כהונתו של רו"ח נמרוד בורוביץ בתפקיד יו"ר דירקטוריון החברה, החל מיום 29 בדצמבר 2024. לפרטים אודות תנאי הכהונה ראו דוח זימון אסיפה שפורסם ביום 24 בנובמבר 2024 (מס' אסמכתא: 2024-01-617913).

(ג) <u>ביטוח ושיפוי לדירקטורים (לרבות דירקטורים שהינם בעלי שליטה בחברה)</u>

ביטוח אחריות דירקטורים - לפרטים ראו תקנה 29א להלן.

שיפוי דירקטורים - כתבי השיפוי המוענקים לדירקטורים ולנושאי משרה בחברה אושרו ביום 21 בדצמבר 2011 על ידי האסיפה הכללית של החברה (וביום 21 בדצמבר 2011 על ידי האסיפה הכללית של כנפיים), ולפיהם התחייבה החברה לשפותם בשל כל חבות או הוצאה, בהתאם למפורט בכתבי השיפוי, שתוטל עליהם ו/או שיוציאו, עקב פעולה או פעולות שעשו בתוקף היותם נושאי משרה בחברה (לרבות פעולות לפני תאריך כתב השיפוי), ו/או שיעשו בתוקף היותם נושאי משרה בחברה ו/או בתאגידים מוחזקים. סכום השיפוי שתשלם החברה לכל הדירקטורים ונושאי המשרה, במצטבר, לפי כתבי השיפוי, לא יעלה על סך השווה ל-25% מהון החברה על פי הדוחות הכספיים המבוקרים או הסקורים האחרונים אשר היו ידועים במועד תשלום השיפוי בפועל.

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 19ב לדוחות הכספיים.

תקנה 24 : **החזקות בעלי עניין ונושאי משרה בכירה בחברה**

לפרטים אודות דוח מצבת אחזקות בעלי עניין ונושאי משרה בכירה בחברה ליום 31 בדצמבר 2024 ראו דיווח מיידי של החברה מיום 6 בינואר 2025 (מס' אסמכתא : 2025-01-001585).

תקנה 24א' : **הון רשום, הון מונפק וניירות ערך המירים**

ראו ביאור 16 לדוחות הכספיים.

תקנה 24ב' : **מרשם בעלי מניות**

מרשם בעלי מניות - מניות רגילות (סחירות) בנות 0.001 ש"ח ע.נ. כ"א				
המחזיק	**מספר זיהוי**	**כתובת**	**כמות ע.נ.**	**מספר סידורי**
חברה לרישומים של הבורסה לניירות ערך בתל אביב בע"מ	515736817	אחוזת בית 2, תל אביב	**162,414,524**	1-162,414,524

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.

תקנה 26 : **הדירקטורים של התאגיד**

שם	נמרוד בורוביץ - יו"ר דירקטוריון
מספר זיהוי	027788744
תאריך לידה	26.6.1970
מען להמצאת כתבי בית-דין	יוכבד בת מרים 21, תל אביב.
נתינות	ישראלית.
חברותו בוועדה או וועדות של הדירקטוריון	לא.
האם הדירקטור הנו עובד של התאגיד, של חברה בת או חברה קשורה שלו או של בעל עניין בו	לא (מעניק לחברה שירותי ניהול כיו"ר הדירקטוריון, החל מיום 29.12.2024).
תאריך תחילת כהונה כדירקטור בחברה	26.5.2024[14].
השכלה ועיסוק ב-5 השנים האחרונות	רואה חשבון; בוגר - מנהל עסקים וחשבונאות - המכלל למנהל. יו"ר דירקטוריון ומנהל עסקים ראשי ב-TUS Airways LTD (עד מרץ 2024); סמנכ"ל לאסטרטגיה, הצטיידות מטוסים ופיתוח עסקי באל על נתיבי אויר לישראל בע"מ (עד נובמבר 2020).
תאגידים נוספים בהם הוא מכהן כדירקטור כיום	כנפיים אחזקות בע"מ - סגן יו"ר דירקטוריון; בי. אמ. גי (בורוביץ מוזס גרופ) בע"מ; ד. ת בורוביץ מוזס השקעות בע"מ; Eastern Airlines (USA); לוקה תיירות בע"מ; מומנטס תיירות בע"מ; טייק-אוף החזקות בע"מ.
קרבה משפחתית לבעל עניין אחר בחברה	כן, בנו של דוד בורוביץ (מבעלי השליטה בכנפיים, ובעלה של הגב' תמר מוזס בורוביץ).
האם דירקטור חיצוני/ בלתי תלוי	לא.
האם בעל מומחיות חשבונאית ופיננסית/בעל כשירות מקצועית	בעל מומחיות חשבונאית ופיננסית.

שם	שלמה חנאל
מספר זיהוי	064516271
תאריך לידה	10.01.1950
מען להמצאת כתבי בית-דין	אצל החברה - רחוב ראול ולנברג 2, תל אביב, 6971701.
נתינות	ישראלית.
חברותו בוועדה או וועדות של הדירקטוריון	לא.
האם הדירקטור הנו עובד של התאגיד, של חברה בת או חברה קשורה שלו או של בעל עניין בו	לא (העניק לחברה שירותי ניהול כיו"ר דירקטוריון, עד לסוף דצמבר 2024).
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 החברה ויו"ר דירקטוריון כנפיים (החל מחודש ינואר 2013 ועד לסוף דצמבר 2024).

[14] מכהן בתפקיד יו"ר דירקטוריון החברה החל מיום 29.12.2024.

שם	שלמה חנאל
תאגידים נוספים בהם הוא מכהן כדירקטור כיום	כנפיים אחזקות בע"מ; QAS ישראל בע"מ, יו"ר דירקטוריון כנפי תחזוקה (2005) בע"מ, ש. חנאל בע"מ.
קרבה משפחתית לבעל עניין אחר בחברה	לא.
האם דירקטור חיצוני/ בלתי תלוי	לא.
האם בעל מומחיות חשבונאית ופיננסית/בעל כשירות מקצועית	בעל כשירות מקצועית.

שם	תמר מוזס בורוביץ
מספר זיהוי	056400997
תאריך לידה	11.03.1960
מען להמצאת כתבי בית-דין	אצל החברה - רחוב ראול ולנברג 2, תל אביב, 6971701.
נתינות	ישראלית.
חברותה בוועדה או וועדות של הדירקטוריון	לא.
האם הדירקטורית הנה עובדת של התאגיד, של חברה בת או חברה קשורה שלו או של בעל עניין בו	מנכ"ל תמר מוזס השקעות בע"מ, חברה 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; יו"ר דירקטוריון מפל תקשורת בע"מ.
תאגידים נוספים בהם היא מכהנת כדירקטורית כיום	כנפיים אחזקות בע"מ - יו"ר דירקטוריון (החל מיום 25.2.2025); דורי מדיה גרופ בע"מ (יו"ר דירקטוריון); מפל תקשורת בע"מ (יו"ר דירקטוריון); תמר מוזס השקעות בע"מ; לומה החזקות בע"מ; נעה מ.ב. תקשורת בע"מ; Communica TV בע"מ; דורי מדיה דרסט בע"מ; דורי מדיה פארן בע"מ; דורי ניו מדיה בע"מ; מפל - ל.ד.י. (ישראל) בע"מ; מפל - עדן טלנובלות בע"מ; מפל מותגים - בי.אם.איי בע"מ; 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.; MeMeMe Studios Ltd.; אפולו י.א.ק בע"מ; TMB Real Estate Inc.
קרבה משפחתית לבעל עניין אחר בחברה	כן, רעייתו של דוד בורוביץ (גם הוא מבעלי השליטה בכנפיים ואביו של נמרוד בורוביץ, המכהן כיו"ר דירקטוריון החברה).
האם דירקטור חיצוני/ בלתי תלוי	לא.
האם בעלת מומחיות חשבונאית ופיננסית/ בעלת כשירות מקצועית	בעלת כשירות מקצועית.

שם	ערן אילן
מספר זיהוי	052598224
תאריך לידה	17.06.1954
מען להמצאת כתבי בית-דין	רמז 6, תל אביב.
נתינות	אזרחות ישראלית.
חברותו בוועדה או וועדות של הדירקטוריון	לא.
האם הדירקטור הנו עובד של התאגיד, של חברה בת או חברה קשורה שלו או של בעל עניין בו	לא.
תאריך תחילת כהונה כדירקטור בחברה	3.1.2016.
השכלה ועיסוק ב-5 השנים האחרונות	בוגר הפקולטה למשפטים של האוניברסיטה העברית (1981); חבר לשכת עורכי הדין בישראל (1982). עוסק בהשקעות בחברות שונות בארץ ובעולם.
תאגידים נוספים בהם הוא מכהן כדירקטור כיום	כנפיים אחזקות בע"מ; ערן אילן השקעות בע"מ; פיינל בע"מ.
קרבה משפחתית לבעל עניין אחר בחברה	בעלה של הגב' כרמל אילן וגיסה של הגב' דפנה ארנון, הנחשבות בעלות שליטה בכנפיים.
האם דירקטור חיצוני/ בלתי תלוי	לא.
האם בעל מומחיות חשבונאית ופיננסית/ בעל כשירות מקצועית	בעל כשירות מקצועית.

שם	סופיה קימרלינג
מספר זיהוי	71511174
תאריך לידה	1.5.1951
מען להמצאת כתבי בית-דין	ת.ד. 3050, הרצליה 46638.
נתינות	אזרחות ישראלית.
חברותו בוועדה או וועדות של הדירקטוריון	לא.
האם הדירקטור הנו עובד של התאגיד, של חברה בת או חברה קשורה שלו או של בעל עניין בו	לא.
תאריך תחילת כהונה כדירקטור בחברה	30.12.2020.
השכלה ועיסוק ב-5 השנים האחרונות	תואר במנהל עסקים, אוניברסיטת דרבי ישראל. יזמות.
תאגידים נוספים בהם הוא מכהן כדירקטור כיום	כנפיים אחזקות בע"מ.
קרבה משפחתית לבעל עניין אחר בחברה	לא.
האם דירקטור חיצוני/ בלתי תלוי	לא.
האם בעל מומחיות חשבונאית ופיננסית/ בעל כשירות מקצועית	בעלת כשירות מקצועית.

שם	יהודה (יודי) לוי
מספר זיהוי	046201323
תאריך לידה	10.6.1945
מען להמצאת כתבי בית-דין	רחוב יגאל אלון 98, תל אביב 6789141, אצל גולדפרב זליגמן ושות'.
נתינות	אזרחות ישראלית.
חברותו בוועדה או וועדות של הדירקטוריון	לא.
האם הדירקטור הנו עובד של התאגיד, של חברה בת או חברה קשורה שלו או של בעל עניין בו	לא.
תאריך תחילת כהונה כדירקטור בחברה	29.12.2024.
השכלה ועיסוק ב-5 השנים האחרונות	בוגר הפקולטה למשפטים של האוניברסיטה העברית (1969); חבר לשכת עורכי הדין בישראל (1971) ולשכת עורכי הדין בניו יורק (1988). שותף מנהל של משרד עורכי דין גולדפרב זליגמן ושות'.
תאגידים נוספים בהם הוא מכהן כדירקטור כיום	זלנכל בע"מ; דורי מדיה גרופ בע"מ; The Shalem Foundation (ארה"ב); מרכז אקדמי שלם בע"מ; מרכז צגלה - אוניברסיטת תל אביב; פונגאטק מערכות בע"מ; חברות עו"ד יודי לוי; נכסי לויים בע"מ; א.ל. נכסי תעופה בע"מ.
קרבה משפחתית לבעל עניין אחר בחברה	לא.
האם דירקטור חיצוני/ בלתי תלוי	לא.
האם בעל מומחיות חשבונאית ופיננסית/ בעל כשירות מקצועית	בעל כשירות מקצועית.

שם	מרדכי ביגניץ - דירקטור חיצוני
מספר זיהוי	063808133
תאריך לידה	25.8.1951
מען להמצאת כתבי בית-דין	עוזי חיטמן 5, נתניה.
נתינות	ישראלית.
חברותו בוועדה או וועדות של הדירקטוריון	יו"ר ועדת ביקורת (גם בשבתה כוועדה לבחינת הדוחות הכספיים וכוועדת תגמול).
האם הדירקטור הנו עובד של התאגיד, של חברה בת או חברה קשורה שלו או של בעל עניין בו	לא.
תאריך תחילת כהונה כדירקטור	30.12.2020.
השכלה ועיסוק ב-5 השנים האחרונות	בוגר כלכלה וחשבונאות, אוניברסיטת תל אביב; רואה חשבון מוסמך בישראל; Babson College - בוסטון, ארה"ב - תכנית מנהלים: ניהול ואסטרטגיות בקמעונאות. יו"ר ומנכ"ל - OWC Pharmaceutical Research Corp (2014 - אפריל 2020); אלומיי קפיטל בע"מ - דירקטור חיצוני (2011 - דצמבר 2020); ערד השקעות ופיתוח תעשיה בע"מ - דירקטור חיצוני (2013 - פברואר 2020); מגדל קרנות נאמנות בע"מ - דירקטור חיצוני ויו"ר ועדת ביקורת (2017 - היום); ארד בע"מ - דירקטור

שם	מרדכי ביגניץ - דירקטור חיצוני
	חיצוני (מרץ 2020- היום). מלם - תים בע"מ - דירקטור חיצוני (דצמבר 2022 - היום).
תאגידים נוספים בהם הוא מכהן כדירקטור כיום	דירקטור חיצוני - מגדל קרנות נאמנות בע"מ, ארד בע"מ, מלם - תים בע"מ.
קרבה משפחתית לבעל עניין אחר בחברה	לא.
האם דירקטור חיצוני/ בלתי תלוי	דירקטור חיצוני.
האם בעל מומחיות חשבונאית ופיננסית/ בעל כשירות מקצועית	בעל מומחיות חשבונאית ופיננסית.

שם	אריאל שטיינברג - דירקטור בלתי תלוי
מספר זיהוי	016829822
תאריך לידה	29.12.1973
מען להמצאת כתבי בית-דין	העלייה השנייה 10, הרצליה.
נתינות	ישראלית.
חברותו 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), Edinburgh Business School, Heriot-Watt University (השלוחה בישראל). 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; אנרג'יקס - אנרגיות מתחדשות בע"מ; בתי זיקוק לנפט בע"מ; מגדל אחזקות בע"מ; המכללה למנהל.
קרבה משפחתית לבעל עניין אחר בחברה	לא.
האם דירקטור חיצוני/ בלתי תלוי	דירקטורית חיצונית.
האם בעלת מומחיות חשבונאית ופיננסית/ בעלת כשירות מקצועית	בעלת מומחיות חשבונאית ופיננסית.

<u>תקנה 26א'</u>: **<u>נושאי משרה בכירה</u>**

שם	סידני סלסקי
מספר זיהוי	011958196
תאריך לידה	16.08.1960
תאריך תחילת כהונה	25.10.2006
השכלה	בוגר מנהל עסקים וחשבונאות, אוניברסיטת וויטווטרסרנד, 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 G.K.P. USA (2012), INC; ג'י.קיי.פי (2011) בע"מ.
האם הוא בעל עניין בתאגיד או בן משפחה של נושא משרה בכירה אחר או בן משפחה של בעל עניין אחר בתאגיד	לא.

שם ותפקיד	דב ישועה - מנהל כספים
מספר זיהוי	0314192369
תאריך לידה	31.8.1977
תאריך תחילת כהונתו	3.4.2022
השכלה	בוגר חשבונאות וכלכלה, אוניברסיטת תל אביב; בוגר מנהל עסקים, אוניברסיטת תל אביב.
עיסוקו בחמש השנים האחרונות	סמנכ"ל כספים ומשנה למנכ"ל - קבוצת משלוחה. מנהל כספים בחברה ובכנפיים החל מאפריל 2022.
התפקיד שהוא ממלא בתאגיד, בחברת הבת שלו, בחברה קשורה שלו או בבעל עניין בו	מנהל כספים בחברה ובכנפיים.
האם הוא בעל עניין בתאגיד או בן משפחה של נושא משרה בכירה אחר או בן משפחה של בעל עניין אחר בתאגיד	לא.

שם ותפקיד	דניאל שפירא - מבקר פנימי
מספר זיהוי	052755998
תאריך לידה	21.7.1954
תאריך תחילת כהונתו	14.2.2012
השכלה	בוגר כלכלה וחשבונאות, אוניברסיטת בר אילן.
עיסוקו בחמש השנים האחרונות	בעל משרד לראיית חשבון ומבקר פנים בחברות ציבוריות הנסחרות בארץ ובחו"ל.
התפקיד שהוא ממלא בתאגיד, בחברת הבת שלו, בחברה קשורה שלו או בבעל עניין בו	מבקר פנימי בכנפיים.
האם הוא בעל עניין בתאגיד או בן משפחה של נושא משרה בכירה אחר או בן משפחה של בעל עניין אחר בתאגיד	לא.

תקנה 26ב': **מורשה חתימה של התאגיד**

אין בתאגיד מורשי חתימה עצמאיים.

תקנה 27: **רואה החשבון של התאגיד**

בריטמן אלמגור זהר ושות' - מרכז עזריאלי 1, תל אביב 67021.

תקנה 28: **שינוי בתקנון החברה**

במהלך תקופת הדוח לא חלו שינויים בתקנון החברה. לתקנון החברה העדכני ראו דיווח מיידי של החברה מיום 6 ביולי 2017 שעניינו תקנון החברה המעודכן (מס' אסמכתא: 2017-01-057853).

תקנה 29 : **המלצות והחלטות**

לפרטים אודות אישור אסיפה כללית שנתית מיוחדת של בעלי מניות החברה שנתקיימה ביום 29 בדצמבר 2024, במסגרתה אישרה האסיפה את תנאי כהונתו של רו"ח נמרוד בורוביץ למתן שירותים כיו"ר דירקטוריון לחברה, ראו דוח זימון אסיפה מיום 24 בנובמבר 2024 (מס' אסמכתא : 2024-01-617913).

תקנה 29א' : **החלטות החברה**

ביטוח דירקטורים ונושאי משרה

לפרטים ראו ביאור 19ג לדוחות הכספיים.

שיפוי לדירקטורים ונושאי משרה

לפרטים ראו ביאור 19ג לדוחות הכספיים.

תאריך : 25 במרץ 2025

גלובל כנפיים ליסינג בע"מ

שמות החותמים	תפקידם
(1) סידני סלסקי	מנהל כללי
(2) דב ישועה	מנהל כספים

שאלון ממשל תאגידי[1]

עצמאות הדירקטוריון				
			נכון	לא נכון
1.		בכל שנת הדיווח כיהנו בתאגיד שני דירקטורים חיצוניים או יותר. בשאלה זו ניתן לענות "נכון" אם תקופת הזמן בה לא כיהנו שני דירקטורים חיצוניים אינה עולה על 90 ימים, כאמור בסעיף 363א.(ב)(10) לחוק החברות, ואולם בכל תשובה שהיא (נכון/לא נכון) תצוין תקופת הזמן (בימים) בה לא כיהנו בתאגיד שני דירקטורים חיצוניים או יותר בשנת הדיווח (ובכלל זה גם תקופת כהונה שאושרה בדיעבד, תוך הפרדה בין הדירקטורים החיצונים השונים): דירקטור א': אורנה הוזמן-בכור. דירקטור ב': מרדכי ביגניץ. מספר הדירקטורים החיצוניים המכהנים בתאגיד נכון למועד פרסום שאלון זה: 2 (ראו הערה).	√	

[1] פורסם במסגרת הצעות חקיקה לשיפור הדוחות ביום 16.3.2014.

עצמאות הדירקטוריון				
			נכון	**לא נכון**
.2		שיעור[2] הדירקטורים הבלתי תלויים[3] המכהנים בתאגיד נכון למועד פרסום שאלון זה: 3/9. שיעור הדירקטורים הבלתי תלויים שנקבע בתקנון[4] התאגיד[5]: _____. √ לא רלוונטי (לא נקבעה הוראה בתקנון).	_____	_____
.3		בשנת הדיווח נערכה בדיקה עם הדירקטורים החיצוניים (והדירקטורים הבלתי תלויים) ונמצא כי הם קיימו בשנת הדיווח את הוראת סעיף 240(ב) ו-(ו) לחוק החברות לעניין היעדר זיקה של הדירקטורים החיצוניים (והבלתי תלויים) המכהנים בתאגיד וכן מתקיימים בהם התנאים הנדרשים לכהונה כדירקטור חיצוני (או בלתי תלוי).	√	
.4		כל הדירקטורים אשר כיהנו בתאגיד במהלך שנת הדיווח, אינם כפופים[6] למנהל הכללי, במישרין או בעקיפין (למעט דירקטור שהוא נציג עובדים, אם קיימת בתאגיד נציגות לעובדים). אם תשובתכם הינה "לא נכון" (קרי, הדירקטור כפוף למנהל הכללי כאמור) - יצוין שיעור הדירקטורים שלא עמדו במגבלה האמורה: _____.	√	

---

[2] בשאלון זה, "**שיעור**"- מספר מסוים מתוך הסך הכל. כך לדוגמה 3/8.

[3] לרבות "דירקטורים חיצוניים" כהגדרתם בחוק החברות.

[4] לעניין שאלה זו - "תקנון" לרבות על פי הוראת דין ספציפית החלה על התאגיד (לדוגמא בתאגיד בנקאי - הוראות המפקח על הבנקים).

[5] חברת איגרות חוב אינה נדרשת לענות על סעיף זה.

[6] לעניין שאלה זו - עצם כהונה כדירקטור בתאגיד מוחזק הנמצא בשליטת התאגיד, לא ייחשב כ"כפיפות", מאידך, כהונת דירקטור בתאגיד המכהן כנושא משרה (למעט דירקטור) ו/או עובד בתאגיד המוחזק שבשליטת התאגיד ייחשב "ככפיפות" לעניין שאלה זו.

עצמאות הדירקטוריון				
			נכון	**לא נכון**
.5		כל הדירקטורים שהודיעו על קיומו של ענין אישי שלהם באישור עסקה שעל סדר יומה של הישיבה, לא נכחו בדיון ולא השתתפו בהצבעה כאמור (למעט דיון ו/או הצבעה בנסיבות המתקיימות לפי סעיף 278(ב) לחוק החברות) : אם תשובתכם הינה "לא נכון" - האם היה זה לשם הצגת נושא מסוים על ידו בהתאם להוראות סעיף 278(א) סיפה : ☐ כן ☐ לא (יש לסמן x במשבצת המתאימה). יצוין שיעור הישיבות בהם דירקטורים כאמור נכחו בדיון ו/או השתתפו בהצבעה למעט בנסיבות כאמור בס"ק א : _____.	√	
.6		בעל השליטה (לרבות קרובו ו/או מי מטעמו), שאינו דירקטור או נושא משרה בכירה אחר בתאגיד, לא נכח בישיבות הדירקטוריון שהתקיימו בשנת הדיווח. אם תשובתכם הינה "לא נכון" (קרי, בעל שליטה ו/או קרובו ו/או מי מטעמו שאינו חבר דירקטוריון ו/או נושא משרה בכירה בתאגיד נכח בישיבות הדירקטוריון כאמור) – יצוינו הפרטים הבאים לגבי נוכחות כל אדם נוסף בישיבות הדירקטוריון כאמור : זהות : _____. תפקיד בתאגיד (ככל וקיים) : _____. פירוט הזיקה לבעל השליטה (אם מי שנכח אינו בעל השליטה עצמו) : _____. האם היה זה לשם הצגת נושא מסוים על ידו : ☐ כן ☐ לא (יש לסמן x במשבצת המתאימה).	√	

עצמאות הדירקטוריון				
			נכון	**לא נכון**
		שיעור נוכחותו[7] בישיבות הדירקטוריון שהתקיימו בשנת הדיווח לשם הצגת נושא מסוים על ידו: _____, נוכחות אחרת: _____ ☐לא רלוונטי (בתאגיד אין בעל שליטה).		

כשירות וכישורי הדירקטורים				
			נכון	**לא נכון**
7.		בתקנון התאגיד לא קיימת הוראה המגבילה את האפשרות לסיים מיידית את כהונתם של כלל הדירקטורים בתאגיד, שאינם דירקטורים חיצוניים (לעניין זה - קביעה ברוב רגיל אינה נחשבת מגבלה)[8]. אם תשובתכם הינה "לא נכון" (קרי, קיימת מגבלה כאמור) יצוין -	√	
		א. פרק הזמן שנקבע בתקנון לכהונת דירקטור: _____.		

[7] תוך הפרדה בין בעל השליטה, קרובו ו/או מי מטעמו.

[8] חברת איגרות חוב אינה נדרשת לענות על סעיף זה.

כשירות וכישורי הדירקטורים					
		ב.	הרוב הדרוש שנקבע בתקנון לסיום כהונתם של הדירקטורים: _____.		
		ג.	מנין חוקי שנקבע בתקנון באסיפה הכללית לשם סיום כהונתם של הדירקטורים: _____.		
		ד.	הרוב הדרוש לשינוי הוראות אלו בתקנון: _____.		
8.			התאגיד דאג לעריכת תוכנית הכשרה לדירקטורים חדשים, בתחום עסקי התאגיד ובתחום הדין החל על התאגיד והדירקטורים, וכן דאג לעריכת תכנית המשך להכשרת דירקטורים מכהנים, המותאמת, בין השאר, לתפקיד שהדירקטור ממלא בתאגיד. אם תשובתכם הינה "נכון"- יצוין האם התוכנית הופעלה בשנת הדיווח: ☐ כן ☐לא (יש לסמן x במשבצת המתאימה)		X ראו הערה.
9.		א.	בתאגיד נקבע מספר מזערי נדרש של דירקטורים בדירקטוריון שעליהם להיות בעלי מומחיות חשבונאית ופיננסית. אם תשובתכם הינה "נכון" - יצוין המספר המזערי שנקבע: 2.	√	
		ב.	מספר הדירקטורים שכיהנו בתאגיד במהלך שנת הדיווח - בעלי מומחיות חשבונאית ופיננסית[9]: 3. בעלי כשירות מקצועית[10]: 5. 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.	_____	_____

[9] לאחר הערכת הדירקטוריון, בהתאם להוראות תקנות החברות (תנאים ומבחנים לדירקטור בעל מומחיות חשבונאית ופיננסית ולדירקטור בעל כשירות מקצועית), התשס"ו - 2005.
[10] ר' ה"ש 9.

כשירות וכישורי הדירקטורים					
10.		א.	בכל שנת הדיווח כלל הרכב הדירקטוריון חברים משני המינים. אם תשובתכם הינה "לא נכון" - יצוין פרק הזמן (בימים) בו לא התקיים האמור: _____. בשאלה זו ניתן לענות "נכון" אם תקופת הזמן בה לא כיהנו דירקטורים משני המינים אינה עולה על 60 ימים, ואולם בכל תשובה שהיא (נכון/לא נכון) תצוין תקופת הזמן (בימים) בה לא כיהנו בתאגיד דירקטורים משני המינים: _____.	√	
		ב.	מספר הדירקטורים מכל מין המכהנים בדירקטוריון התאגיד נכון למועד פרסום שאלון זה: גברים: 6, נשים: 3.	_____	_____

ישיבות הדירקטוריון (וכינוס אסיפה כללית)				
			נכון	**לא נכון**
11.		א.	מספר ישיבות הדירקטוריון שהתקיימו במהלך כל רבעון בשנת הדיווח (הבהרת החברה - כולל ישיבות ועדות הדירקטוריון): רבעון ראשון (שנת 2024): 7. רבעון שני: 4. רבעון שלישי: 2. רבעון רביעי: 2.	_____	_____
		ב.	לצד כל אחד משמות הדירקטורים שכיהנו בתאגיד במהלך שנת הדיווח, יצוין שיעור[11] השתתפותו בישיבות הדירקטוריון (בס"ק זה - לרבות ישיבות ועדות הדירקטוריון בהן הוא חבר, וכמצוין להלן) שהתקיימו במהלך שנת הדיווח (ובהתייחס לתקופת כהונתו):	_____	_____

[11] ר' ה"ש 2.

ישיבות הדירקטוריון (וכינוס אסיפה כללית)

			שם הדירקטור	שיעור השתתפותו בישיבות ה**דירקטוריון**	שיעור השתתפותו בישיבות **ועדת ביקורת**[12]	שיעור השתתפותו בישיבות **הועדה לבחינת דוחות כספיים**[13]	שיעור השתתפותו בישיבות **ועדת תגמול**[14]	שיעור השתתפותו בישיבות ועדות **דירקטוריון נוספות בהן הוא חבר** (תוך ציון שם הועדה)	
			שלמה חנאל	10/10	-	-	-		
			תמר מוזס בורוביץ	10/10	-	-	-		
			נמרוד בורוביץ	3/3	-	-	-		
			ערן אילן	10/10	-	-	-	-	
			סופי קימרלינג	10/10	-	-	-	-	
			אריאל שטינברג (דב"ת)	8/10	5/5	ועדת הביקורת משמשת גם כוועדה לבחינת דוחות כספיים.	ועדת הביקורת משמשת גם כוועדת התגמול.		

[12] לגבי דירקטור החבר בוועדה זו.
[13] לגבי דירקטור החבר בוועדה זו.
[14] לגבי דירקטור החבר בוועדה זו.

ישיבות הדירקטוריון (וכינוס אסיפה כללית)										
			מרדכי ביגניץ (דח"צ)	10/10	5/5	ועדת הביקורת משמשת גם כוועדה לבחינת דוחות כספיים.	ועדת הביקורת מכהנת גם כוועדת התגמול.			
			אורנה הוזמן-בכור (דח"צ)	10/10	5/5	ועדת הביקורת משמשת גם כוועדה לבחינת דוחות כספיים.	ועדת הביקורת משמשת גם כוועדת התגמול.			
.12		בשנת הדיווח קיים הדירקטוריון דיון אחד לפחות לעניין ניהול עסקי התאגיד בידי המנהל הכללי ונושאי המשרה הכפופים לו, בלא נוכחותם וניתנה להם הזדמנות להביע את עמדתם.						√		

הפרדה בין תפקידי המנהל הכללי ויושב ראש הדירקטוריון				
			נכון	**לא נכון**
.13		בכל שנת הדיווח כיהן בתאגיד יו"ר דירקטוריון. בשאלה זו ניתן לענות "נכון" אם תקופת הזמן בה לא כיהן בתאגיד יו"ר דירקטוריון אינה עולה על 60 ימים כאמור בסעיף 363א.(2) לחוק החברות), ואולם בכל תשובה שהיא (נכון/לא נכון) תצוין תקופת הזמן (בימים) בה לא כיהן בתאגיד יו"ר דירקטוריון כאמור : 0.	√	

הפרדה בין תפקידי המנהל הכללי ויושב ראש הדירקטוריון

			נכון	לא נכון
14.		בכל שנת הדיווח כיהן בתאגיד מנהל כללי. בשאלה זו ניתן לענות "נכון" אם תקופת הזמן בה לא כיהן בתאגיד מנכ"ל אינה עולה על 90 ימים כאמור בסעיף 363א.(6) לחוק החברות, ואולם בכל תשובה שהיא (נכון/לא נכון) תצוין תקופת הזמן (בימים) בה לא כיהן בתאגיד מנכ"ל כאמור : 0.	√	
15.		בתאגיד בו מכהן יו"ר הדירקטוריון גם כמנכ"ל התאגיד ו/או מפעיל את סמכויותיו, כפל הכהונה אושר בהתאם להוראות סעיף 121(ג) לחוק החברות[15]. ✓ לא רלוונטי (ככל שלא מתקיים בתאגיד כפל כהונה כאמור).	---	---
16.		המנכ"ל אינו קרוב של יו"ר הדירקטוריון. אם תשובתכם הינה "לא נכון" (קרי, המנכ"ל הנו קרוב של יו"ר הדירקטוריון) –	√	
	א.	תצוין הקרבה המשפחתית בין הצדדים : _____.	_____	_____
	ב.	הכהונה אושרה בהתאם לסעיף 121(ג) לחוק החברות[16] : ☐ כן ☐ לא *(יש לסמן x במשבצת המתאימה)*	_____	_____
17.		בעל שליטה או קרובו אינו מכהן כמנכ"ל או כנושא משרה בכירה בתאגיד, למעט כדירקטור. ☐ לא רלוונטי (בתאגיד אין בעל שליטה).	√	

[15] בחברת איגרות חוב - אישור בהתאם לסעיף 121(ד) לחוק החברות.
[16] בחברת איגרות חוב - אישור בהתאם לסעיף 121(ד) לחוק החברות.

ועדת הביקורת

			נכון	לא נכון
18.		בועדת הביקורת לא כיהן בשנת הדיווח -	_____	_____
	א.	בעל השליטה או קרובו. ☐ לא רלוונטי (בתאגיד אין בעל שליטה).	√	
	ב.	יו"ר הדירקטוריון.	√	
	ג.	דירקטור המועסק על ידי התאגיד או על ידי בעל השליטה בתאגיד או בידי תאגיד בשליטתו.	√	
	ד.	דירקטור הנותן לתאגיד או לבעל השליטה בתאגיד או תאגיד בשליטתו שירותים דרך קבע.	√	
	ה.	דירקטור שעיקר פרנסתו על בעל השליטה. ☐ לא רלוונטי (בתאגיד אין בעל שליטה).	√	
19.		מי שאינו 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 הועדה, כאשר רוב הנוכחים היו דירקטורים בלתי תלויים ואחד מהם לפחות היה דירקטור חיצוני. אם תשובתכם הינה "לא נכון" - יצוין שיעור הישיבות בהן לא התקיימה הדרישה כאמור : _____.	√	

ועדת הביקורת			
		נכון	**לא נכון**
21.	ועדת הביקורת קיימה בשנת הדיווח ישיבה אחת לפחות בנוכחות המבקר הפנימי ורואה החשבון המבקר ובלא נוכחות של נושאי משרה בתאגיד שאינם חברי הוועדה, לעניין ליקויים בניהול העסקי של התאגיד.	√	
22.	בכל ישיבות ועדת הביקורת בה נכח מי שאינו רשאי להיות חבר הועדה, היה זה באישור יו"ר הועדה ו/או לבקשת הועדה (לגבי היועץ המשפטי ומזכיר התאגיד שאינו בעל שליטה או קרובו).	√	
23.	בשנת הדיווח היו בתוקף הסדרים שקבעה ועדת הביקורת לגבי אופן הטיפול בתלונות של עובדי התאגיד בקשר לליקויים בניהול עסקיו ולגבי ההגנה שתינתן לעובדים שהתלוננו כאמור.		X ראו הערה.
24.	ועדת הביקורת (ו/או הועדה לבחינת הדוחות הכספיים) הניחה את דעתה כי היקף עבודתו של רואה החשבון המבקר ושכר טרחתו ביחס לדוחות הכספיים בשנת הדיווח, היו נאותים לשם ביצוע עבודת ביקורת וסקירה ראויים.	√	

תפקידי הועדה לבחינת הדוחות הכספיים (להלן - הועדה) בעבודתה המקדימה לאישור הדוחות הכספיים

			נכון	לא נכון
25.	א.	יצוין פרק הזמן (בימים) אותו קבע הדירקטוריון כזמן סביר להעברת המלצות הועדה לקראת הדיון בדירקטוריון לאישור הדוחות הכספיים: שני ימי עסקים.	_____	_____
	ב.	מספר הימים שחלפו בפועל בין מועד העברת ההמלצות לדירקטוריון למועד הדיון בדירקטוריון לאישור הדוחות הכספיים: דוח רבעון ראשון (שנת 2024): 2 ימי עסקים. דוח רבעון שני: 3 ימי עסקים. דוח רבעון שלישי: 2 ימי עסקים. דוח שנתי: 4 ימי עסקים.	_____	_____
	ג.	מספר הימים שחלפו בין מועד העברת טיוטת הדוחות הכספיים לדירקטורים למועד הדיון בדירקטוריון לאישור הדוחות הכספיים: דוח רבעון ראשון (שנת 2024): 2 ימי עסקים. דוח רבעון שני: 3 ימי עסקים. דוח רבעון שלישי: 2 ימי עסקים. דוח שנתי: 3 ימי עסקים.	_____	_____
26.		רואה החשבון המבקר של התאגיד השתתף בכל ישיבות הועדה והדירקטוריון, בה נדונו הדוחות הכספיים של התאגיד המתייחסים לתקופות הנכללות בשנת הדיווח. אם תשובתכם הינה "לא נכון", יצוין שיעור השתתפותו: _____	√	
27.		בועדה התקיימו בכל שנת הדיווח ועד לפרסום הדוח השנתי, כל התנאים המפורטים להלן:	_____	_____

תפקידי הועדה לבחינת הדוחות הכספיים (להלן - הועדה) בעבודתה המקדימה לאישור הדוחות הכספיים				
			נכון	**לא נכון**
	א.	מספר חבריה לא פחת משלושה (במועד הדיון בועדה ואישור הדוחות כאמור).	√	
	ב.	התקיימו בה כל התנאים הקבועים בסעיף 115(ב) ו-(ג) לחוק החברות (לענין כהונת חברי ועדת ביקורת).	√	
	ג.	יו"ר הועדה הוא דירקטור חיצוני.	√	
	ד.	כל חבריה דירקטורים ורוב חבריה דירקטורים בלתי תלויים.	√	
	ה.	לכל חבריה היכולת לקרוא ולהבין דוחות כספיים ולפחות אחד מהדירקטורים הבלתי תלויים הוא בעל מומחיות חשבונאית ופיננסית.	√	
	ו.	חברי הוועדה נתנו הצהרה עובר למינוים.	√	
	ז.	המניין החוקי לדיון ולקבלת החלטות בוועדה היה רוב חבריה ובלבד שרוב הנוכחים היו דירקטורים בלתי תלויים ובהם דירקטור חיצוני אחד לפחות.	√	
	אם תשובתכם הנה "לא נכון" לגבי אחד או יותר מסעיפי המשנה של שאלה זו, יצוין ביחס לאיזה דוח (תקופתי/רבעוני) לא התקיים התנאי האמור וכן התנאי שלא התקיים: _____.		_____	_____

ועדת תגמול

			נכון	לא נכון
.28		הועדה מנתה, בשנת הדיווח, לפחות שלושה חברים והדירקטורים החיצוניים היוו בה רוב (במועד הדיון בועדה). ☐ לא רלוונטי (לא התקיים דיון).	√	
.29		תנאי כהונתם והעסקתם של כל חברי ועדת התגמול בשנת הדיווח הינם בהתאם לתקנות החברות (כללים בדבר גמול והוצאות לדירקטור חיצוני), התש"ס-2000.	√	
.30		בועדת התגמול לא כיהן בשנת הדיווח -	____	____
	א.	בעל השליטה או קרובו. ☐ לא רלוונטי (בתאגיד אין בעל שליטה).	√	
	ב.	יו"ר הדירקטוריון.	√	
	ג.	דירקטור המועסק על ידי התאגיד או על ידי בעל השליטה בתאגיד או בידי תאגיד בשליטתו.	√	
	ד.	דירקטור הנותן לתאגיד או לבעל השליטה בתאגיד או תאגיד בשליטתו שירותים דרך קבע.	√	

ועדת תגמול

			נכון	לא נכון
		ה. דירקטור שעיקר פרנסתו על בעל השליטה. ☐ לא רלוונטי (בתאגיד אין בעל שליטה).	√	
.31		בעל שליטה או קרובו לא נכחו בשנת הדיווח בישיבות ועדת התגמול, למעט אם קבע יו"ר הועדה כי מי מהם נדרש לשם הצגת נושא מסוים.	√	
.32		ועדת התגמול והדירקטוריון לא עשו שימוש בסמכותם לפי סעיפים 267א(ג), 272(ג)(3) ו-272(ג1)(1)(ג) לאישור עסקה או מדיניות תגמול, למרות התנגדותה של האסיפה הכללית. אם תשובתכם הנה "לא נכון" יצוין – סוג העסקה שאושרה כאמור: _____ מספר הפעמים בהן נעשה שימוש בסמכותם בשנת הדיווח: _____	√	

מבקר פנים

		נכון	לא נכון
.33	יו"ר הדירקטוריון או מנכ"ל התאגיד הוא הממונה הארגוני על המבקר הפנימי בתאגיד.	√	
.34	יו"ר הדירקטוריון או ועדת הביקורת אישרו את תכנית העבודה בשנת הדיווח.	√	

מבקר פנים			
		נכון	**לא נכון**
	בנוסף, יפורטו נושאי הביקורת בהם עסק המבקר הפנימי בשנת הדיווח : (1) ניהול אגרות חוב ; (2) יישום המלצות שהופיעו בדוחות ביקורת פנים קודמים. (יש לסמן x במשבצת המתאימה).		
35.	היקף העסקת המבקר הפנימי בתאגיד בשנת הדיווח (בשעות[17]) : 185.	———	———
	בשנת הדיווח התקיים דיון (בועדת הביקורת או בדירקטוריון) בממצאי המבקר הפנימי.	√	
36.	המבקר הפנימי אינו בעל ענין בתאגיד, קרובו, רו"ח מבקר או מי מטעמו וכן אינו מקיים קשרים עסקיים מהותיים עם התאגיד, בעל השליטה בו, קרובו או תאגידים בשליטתם.	√	

עסקאות עם בעלי עניין			
		נכון	**לא נכון**
37.	בעל השליטה או קרובו (לרבות חברה שבשליטתו) אינו מועסק על-ידי התאגיד או נותן לו שירותי ניהול. אם תשובתכם הינה "לא נכון" (קרי, בעל השליטה או קרובו מועסק על ידי התאגיד או נותן לו שירותי ניהול) יצוין -		X ראו הערה.

[17] כולל שעות עבודה שהושקעו בתאגידים מוחזקים ובביקורת מחוץ לישראל, ולפי העניין.

עסקאות עם בעלי עניין

		נכון	לא נכון
	- מספר הקרובים (לרבות בעל השליטה) המועסקים על-ידי התאגיד (לרבות חברות שבשליטתם ו/או באמצעות חברות ניהול) : _____. - האם הסכמי העסקה ו/או שירותי הניהול כאמור אושרו בידי האורגים הקבועים בדין : ☒ כן ☐ לא (יש לסמן x במשבצת המתאימה) ☐ לא רלוונטי (בתאגיד אין בעל שליטה). _____.		
38.	למיטב ידיעת התאגיד, לבעל השליטה אין עסקים נוספים בתחום פעילותו של התאגיד (בתחום אחד או יותר). אם תשובתכם הינה " לא נכון" - יצוין האם נקבע הסדר לתיחום פעילויות בין התאגיד ובעל השליטה בו : ☐ כן ☐ לא (יש לסמן x במשבצת המתאימה) ☐ לא רלוונטי (בתאגיד אין בעל שליטה).	√	

יו"ר הדירקטוריון: _____ **יו"ר ועדת הביקורת:** _____ **יו"ר הועדה לבחינת הדוחות הכספיים:** _____

תאריך החתימה: 25 במרץ 2025

שאלה מס' 8 - החברה עורכת מעת לעת הדרכות לדירקטורים בהתאם לתוכנית האכיפה בדיני חברות וניירות ערך שאימצה החברה.

שאלה מס' 9 - למועד פרסום הדוח מכהנים בחברה שלושה דירקטורים שסווגו כבעלי מומחיות חשבונאית ופיננסית, מר מרדכי ביגניץ והגב' אורנה הוזמן-בכור (דירקטורים חיצוניים) ונמרוד בורוביץ (יו"ר הדירקטוריון), כאשר יתר הדירקטורים הינם בעלי כשירות מקצועית.

שאלה מס' 23 - החברה אינה מעסיקה עובדים והיא מקבלת שירותי ניהול מחברת האם, כנפיים אחזקות בע"מ. למיטב ידיעת החברה, ועדת הביקורת של חברת האם קבעה הסדרים לגבי אופן הטיפול בתלונות של עובדי כנפיים (לרבות אלו המענקים שירותי ניהול לחברה) בקשר לליקויים בניהול עסקי התאגיד ולגבי ההגנה שתינתן לעובדים שהתלוננו כאמור, והסדרים כאמור היו בתוקף בשנת הדיווח.

שאלה מס' 37 - כאמור בהערה לשאלה מס' 23, החברה מקבלת שירותי ניהול מחברת האם, כנפיים אחזקות בע"מ. לפרטים אודות הסכם הניהול כאמור ראו ביאור 19א לדוחות הכספיים המאוחדים ליום 31 בדצמבר 2024. כמו כן יצוין כי החל מיום 29.12.2024 מעניק רו"ח נמרוד בורוביץ (שהינו בנו של דוד בורוביץ, מבעלי השליטה בכנפיים ובעלה של הגב' תמר מוזס בורוביץ, מבעלי השליטה בכנפיים ודירקטורית בחברה) שירותי יו"ר דירקטוריון לחברה, לפרטים ראו ביאור 19ב לדוחות הכספיים המאוחדים ליום 31 בדצמבר 2024.

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 בקרות ונהלים הקיימים בחברה, אשר תוכננו בידי המנהל הכללי ונושא המשרה הבכיר ביותר בתחום הכספים או תחת פיקוחם, או בידי מי שמבצע בפועל את התפקידים האמורים, בפיקוח דירקטוריון החברה, אשר נועדו לספק מידה סבירה של ביטחון בהתייחס למהימנות הדיווח הכספי ולהכנת הדוחות הכספיים בהתאם להוראות הדין, ולהבטיח כי מידע שהחברה נדרשת לגלות בדוחות שהיא מפרסמת על פי הוראות הדין נאסף, מעובד, מסוכם ומדווח במועד ובמתכונת הקבועים בדין.

הבקרה הפנימית כוללת, בין השאר, בקרות ונהלים שתוכננו להבטיח כי מידע שהחברה נדרשת לגלותו כאמור, נצבר ומועבר להנהלת החברה, לרבות למנהל הכללי ולנושא המשרה הבכיר ביותר בתחום הכספים או למי שמבצע בפועל את התפקידים האמורים, וזאת כדי לאפשר קבלת החלטות במועד המתאים, בהתייחס לדרישת הגילוי.

בשל המגבלות המבניות שלה, בקרה פנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי אינה מיועדת לספק ביטחון מוחלט שהצגה מוטעית או השמטת מידע בדוחות תימנע או תתגלה.

ההנהלה, בפיקוח הדירקטוריון, ביצעה בדיקה והערכה של הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי בתאגיד והאפקטיביות שלה; הערכת אפקטיביות הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי שביצעה ההנהלה בפיקוח הדירקטוריון כללה הערכת סיכוני הדיווח והגילוי וקביעה מהם התהליכים המהותיים מאוד לדיווח הכספי והגילוי ומהן היחידות העסקיות הרלוונטיות להערכת האפקטיביות של הבקרה הפנימית, מיפוי ותיעוד הבקרות הקיימות בתאגיד, הערכת אפקטיביות התכנון של הבקרות, ניתוח פערי הבקרה הקיימים, הערכת אפקטיביות התפעול של הבקרות, הערכה כוללת של אפקטיביות הבקרה הפנימית, לרבות רכיבי המעטפת - בקרות ברמת הארגון (Entity Level Controls), תהליך עריכה וסגירת הדוחות הכספיים ובקרות 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 2024 היא **אפקטיבית**.

5.3. **הצהרות מנהלים**[1]

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 2024 (**"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.

סידני סלסקי, מנכ"ל

תאריך: 25 במרץ 2025

[1] בהתאם לאמור בסעיף 5.2 לעיל.

5.3.2. **<u>הצהרת מנהל כספים</u>**

הח"מ, דב ישועה, מצהיר בזה כי:

5.3.2.1. בחנתי את הדוחות הכספיים ומידע כספי אחר הכלול בדוחות של גלובל כנפיים ליסינג בע"מ (להלן: "**החברה**") לשנת 2024 (להלן:"**הדוחות**");

5.3.2.2. לפי ידיעתי, הדוחות הכספיים והמידע הכספי האחר הכלול בדוחות אינם כוללים כל מצג לא נכון של עובדה מהותית ולא חסר בהם מצג של עובדה מהותית הנחוץ כדי שהמצגים שנכללו בהם, לאור הנסיבות שבהן נכללו אותם מצגים, לא יהיו מטעים בהתייחס לתקופת הדוחות;

5.3.2.3. לפי ידיעתי, הדוחות הכספיים ומידע כספי אחר הכלול בדוחות משקפים באופן נאות, מכל הבחינות המהותיות, את המצב הכספי, תוצאות הפעולות ותזרימי המזומנים של החברה לתאריכים ולתקופות שאליהם מתייחסים הדוחות;

5.3.2.4. גיליתי לרואה החשבון המבקר של החברה, לדירקטוריון ולוועדת הביקורת של דירקטוריון החברה, בהתבסס על הערכתי העדכנית ביותר לגבי הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי:

א. את כל הליקויים המשמעותיים והחולשות המהותיות בקביעתה או בהפעלתה של הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי ככל שהיא מתייחסת לדוחות הכספיים ולמידע הכספי האחר הכלול בדוחות, העלולים באופן סביר להשפיע לרעה על יכולתה של החברה לאסוף, לעבד, לסכם או לדווח על מידע כספי באופן שיש בו להטיל ספק במהימנות הדיווח הכספי והכנת הדוחות הכספיים בהתאם להוראות הדין; וכן –

ב. כל תרמית, בין מהותית ובין שאינה מהותית, שבה מעורב המנהל הכללי או מי שכפוף לו במישרין או מעורבים עובדים אחרים שיש להם תפקיד משמעותי בבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי;

5.3.2.5. אני, לבד או יחד עם אחרים בחברה:

א. קבעתי בקרות ונהלים, או וידאתי קביעתם וקיומם של בקרות ונהלים תחת פיקוחי, המיועדים להבטיח שמידע מהותי המתייחס לחברה, לרבות חברות מאוחדות שלו כהגדרתן בתקנות ניירות ערך (דוחות כספיים שנתיים), התש"ע-2010, ככל שהוא רלוונטי לדוחות הכספיים ולמידע כספי אחר הכלול בדוחות, מובא לידיעתי על ידי אחרים בחברה ובחברות המאוחדות, בפרט במהלך תקופת ההכנה של הדוחות; וכן -

ב. קבעתי בקרות ונהלים, או וידאתי קביעתם וקיומם של בקרות ונהלים תחת פיקוחנו, המיועדים להבטיח באופן סביר את מהימנות הדיווח הכספי והכנת הדוחות הכספיים בהתאם להוראות הדין, לרבות בהתאם לכללי חשבונאות מקובלים; וכן -

ג. הערכתי את האפקטיביות של הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי, ככל שהיא מתייחסת לדוחות הכספיים ולמידע הכספי האחר הכלול בדוחות למועד הדוחות; מסקנותיי לגבי הערכתי כאמור הובאו לפני הדירקטוריון וההנהלה ומשולבות בדוח זה.

אין באמור לעיל כדי לגרוע מאחריותי או מאחריות כל אדם אחר, על פי כל דין.

דב ישועה, מנהל כספים

תאריך: 25 במרץ 2025

5.4. **<u>חוות דעת רואה החשבון המבקר בדבר אפקטיביות הבקרה הפנימית</u>**

ראו עמוד ג-1 לדוחות הכספיים.

חלק ו׳

מכתב הסכמה

Deloitte.

תאריך: 25 במרץ, 2025

לכבוד
הדירקטוריון של **גלובל כנפיים ליסינג בע"מ ("החברה")**

ג.א.נ.,

הנדון: <u>תשקיף מדף של גלובל כנפיים ליסינג בע"מ מחודש מאי 2023</u>

הננו להודיעכם כי אנו מסכימים להכללה (לרבות בדרך של הפנייה) בתשקיף מדף שבנדון של הדוחות שלנו המפורטים להלן:

(1) דוח רואה החשבון המבקר מיום 25 במרץ, 2025 על הדוחות הכספיים המאוחדים של החברה לימים 31 בדצמבר 2024 ו-2023 ולכל אחת משלוש השנים בתקופה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2024.

(2) דוח רואה החשבון המבקר מיום 25 במרץ, 2025 על ביקורת של רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי של החברה ליום 31 בדצמבר 2024.

(3) דוח רואה החשבון המבקר מיום 25 במרץ, 2025 על המידע הכספי הנפרד של החברה בהתאם לתקנה 9ג' לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומיידיים), התש"ל- 1970 לימים 31 בדצמבר 2024 ו-2023 ולכל אחת משלוש השנים בתקופה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2024.

בכבוד רב,

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

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

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

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

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

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

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

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

משרד נצרת
מרג' אבן עאמר 9
נצרת, 16100

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

משרד בית שמש
יגאל אלון 1
בית שמש, 9906201

משרד רעננה - מתחם אינפיניטי
הפנינה 8,
רעננה

משרד ראשל"צ - מתחם מילנייה
שדרות ראשונים 23
ראשל"צ