In accordance with Regulation 32 of the Overseas Companies Regulations 2009.

P01205413591120

DON'T STAPLE

OS AA01

Statement of details of parent law and other information for an overseas company

Companies House

✓ **What this form is for**
You may use this form to accompany your accounts disclosed under parent law.

✗ **What this form is NOT f**
You cannot use this form t an alteration of manner o with accounting requirem

SATURDAY

AC5EITGZ
A12 10/06/2023 #7
COMPANIES HOUSE

Part 1 Corporate company name

Corporate name of overseas company ❶	"EL AL" ISRAEL AIRLINES LIMITED
UK establishment number	B R 0 0 1 1 6 0

→ **Filling in this form**
Please complete in typescript or in bold black capitals.

All fields are mandatory unless specified or indicated by *

❶ This is the name of the company in its home state.

Part 2 Statement of details of parent law and other information for an overseas company

A1 Legislation

Please give the legislation under which the accounts have been prepared and audited.

Legislation ❷	IFRS

❷ This means the relevant rules or legislation which regulates the preparation of accounts.

A2 Accounting principles

Accounts

Have the accounts been prepared in accordance with a set of generally accepted accounting principles?

Please tick the appropriate box.

☑ **No.** Go to **Section A3.**

☐ **Yes.** Please enter the name of the organisation or other body which issued those principles below, and then go to **Section A3.**

Name of organisation or body ❸	

❸ Please insert the name of the appropriate accounting organisation or body.

OS AA01

Statement of details of parent law and other information for an overseas company

A3 Audited accounts

Audited accounts	Have the accounts been audited in accordance with a set of generally accepted auditing standards? Please tick the appropriate box. ☐ **No.** Go to **Part 3 'Signature'**. ☑ **Yes.** Please enter the name of the organisation or other body which issued those standards below, and then go to **Part 3 'Signature'**.	❶ Please insert the name of the appropriate accounting organisation or body.
Name of organisation or body ❶	DELOITTE	

Part 3 Signature

I am signing this form on behalf of the overseas company.

Signature

Signature

X X

This form may be signed by:
Director, Secretary, Permanent representative.

OS TM03

Termination of appointment by an overseas company of a person authorised to accept service of documents or person authorised to represent the company in respect of a UK establishment

Presenter information

You do not have to give any contact information, but if you do it will help Companies House if there is a query on the form. The contact information you give will be visible to searchers of the public record.

Contact name: SHANTAL RADIA

Company name: ELAL ISRAEL AIRLINES

Address

Post town

County/Region

Postcode: NW6 1RZ

Country

DX

Telephone

Checklist

We may return forms completed incorrectly or with information missing.

Please make sure you have remembered the following:

- ☐ The company name and number as registered in the UK match the information held on the public Register.
- ☐ You have completed Section 2.
- ☐ You have ticked the tick box in Section 4, if applicable.
- ☐ You have correctly entered the details of the person being terminated in Section 5.
- ☐ You have included the date of termination of appointment.
- ☐ You have signed the form.

Important information

Please note that all information on this form will appear on the public record.

Where to send

You may return this form to any Companies House address:

England and Wales:
The Registrar of Companies, Companies House,
Crown Way, Cardiff, Wales, CF14 3UZ.
DX 33050 Cardiff.

Scotland:
The Registrar of Companies, Companies House,
Fourth floor, Edinburgh Quay 2,
139 Fountainbridge, Edinburgh, Scotland, EH3 9FF.
DX ED235 Edinburgh 1
or LP - 4 Edinburgh 2 (Legal Post).

Northern Ireland:
The Registrar of Companies, Companies House,
Second Floor, The Linenhall, 32-38 Linenhall Street,
Belfast, Northern Ireland, BT2 8BG.
DX 481 N.R. Belfast 1.

Further information

For further information, please see the guidance notes on the website at www.companieshouse.gov.uk or email enquiries@companieshouse.gov.uk

This form is available in an alternative format. Please visit the forms page on the website at www.companieshouse.gov.uk

EL AL ISRAEL AIRLINES LTD.

2022 ANNUAL REPORT

Table of Contents

CHAPTER B

Board of Director's Report

CHAPTER C

Consolidated Financial Statements for 2022

I am hereby certify this is the translation of Hebrew accounts.

Orau

EL AL ISRAEL AIRLINES LTD.

2022 ANNUAL REPORT

Table of Contents

CHAPTER B

Board of Director's Report

CHAPTER C

Consolidated Financial Statements for 2022

Chapter B

Report of the Board of Directors on the State of the Corporation's Affairs

El Al Israel Airlines Ltd.
2022 Periodic Report

GENERAL

El Al Israel Airlines Ltd. (the "Company" or "El Al") and the Subsidiaries (the "Group") operate mainly in the field of air transport of passengers and cargo by regular and charter flights. The Group also engages in ancillary activities to air transport such as: duty-free product sales, manufacture and supply of food to airlines (including to the Company itself), provision of security services to the Israeli aviation, provision of routine maintenance and comprehensive maintenance services for its aircraft. In addition, the Group operates a loyalty club for its customers, in which it cooperates with financial institutions in a branded credit card project.

The business environment in which the Company operates is the civil international aviation industry and tourism to and from Israel, which is characterized by a high level of competition, which gets worse during periods of overcapacity, and with high economic and geopolitical sensitivity in Israel and worldwide.

STATEMENT OF THE BOARD OF DIRECTORS AND MANAGEMENT REGARDING BUSINESS DEVELOPMENTS AND THEIR IMPACT ON THE GROUP.

Development of the Corona crisis and its effect on the Group's activities

Starting in the first quarter of 2020, the Corona virus spread around the world and on March 11, 2020, the outbreak was classified as a global pandemic. From then until February 2022, for two years, there were severe disruptions in the Group's activity even to a cessation of its activity from the end of March 2020 to the end of September 2020, and since then the Group has operated intermittently and with significant disruptions and, among other things, it has made operational and commercial changes and adjustments in accordance with the guidelines and closures that have taken place in Israel and throughout the world. During the first quarter of 2022, traffic restrictions were gradually lifted and there was a significant recovery in global aviation until the full return of demand, as detailed below.

The following are details regarding the scope of the Group's activity compared to 2019 by quarter in the years 2020-2022 in the context of the outbreak of the virus, the restrictions and the return of demand in 2022:

Period	Corona pandemic timeline	Scope of activity compared to the corresponding period in 2019 (in terms of ASK (seat-km))	Rate of revenues compared to the corresponding period in 2019
Q1/20	Outbreak of the Corona virus pandemic around the world	83%	75%
Q2/20	Period of the crisis and the intermittent restrictions	2%	26%
Q3/20		0%	6%
Q4/20		13%	22%
Q1/21		10%	27%
Q2/21		31%	38%
Q3/21		38%	39%
Q4/21		46%	51%
Q1/22		53%	66%
Q2/22	Period of recovery	73%	88%
Q3/22		72%	97%
Q4/22		81%	108%

It should be noted that the volume of activity during the recovery period was limited due to the Company's production capacity and not due to a demand limit. Regarding the financial measures carried out by the Group during the crisis period, see Note 1.B to the financial statements.

The Group's return to activity and the main developments in the Company's business activity in 2022

During the second and third quarters of 2022, with the almost complete removal of restrictions, including the cancellation of mandatory PCR tests upon entry into Israel and the mandatory wearing of a mask on flights to Israel, demand increased significantly and returned to its pre-Corona crisis level and even beyond that. Nevertheless, during this period, the Group still operated at a reduced volume of activity compared to 2019, mainly due to the production capacity limitation affected by the process of preparing the aircraft for use and returning the aircrews, which become qualified for service at a slower pace than the return of demand.

In the third quarter of 2022, for the first time since the outbreak of the Corona crisis, the Group returned to profitability and recognized a pre-tax profit for that period of approx. USD 68 million, at an activity volume of approx. 72% compared to the volume of activity in the corresponding period in 2019, due to the limited production capacity. In addition, the pre-tax loss for 2022 amounted to approx. USD 14 million, a significant improvement compared to a pre-tax loss of approx. USD 77 million for 2019 (the last year in which the Group's activity was regular), and approx. USD 562 million and approx. USD 423 million for the years 2020 and 2021, respectively. The Group's cash flow from operating activities for the year ended December 31, 2022 amounted to approx. USD 313 million. The capital deficit attributed to parent company shareholders decreased to approx. USD 321 million, compared to the amount of approx. USD 549 million as on December 31, 2021.

Also, in the fourth quarter of 2022, the Group's revenues amounted to approx. USD 561 million, and for the first time since the outbreak of the Corona crisis, the Group's revenues exceeded the revenue data of the corresponding quarter of 2019 by approx. 8%, and the Group also recognized a pre-tax profit in this quarter of approx. USD 7.4 million, for the first time (for the fourth quarter) since 2015. See Section A.1 below for additional explanations regarding the analysis of the business results in relation to 2019.

Subsequently and in the context of the return of strong demand that is also reflected in the sales data, as detailed below, and in the context of publications by international aviation bodies such as the forecasts of the umbrella organization of the airlines IATA, the Company expects to continue to enjoy high demand for its services during 2023. The following are the Company's passenger sales (ticketed orders) in December 2021 - February 2023 by month (in USD millions) compared to sales in 2019 (on the eve of the crisis) in the corresponding period. It should be emphasized that the following data are not revenue data. [1]

Month	December 2021 - February 2022	March 2022 - May 2022	June 2022 - August 2022	September 2022 - November 2022	December 2022 - February 2023
Sales	324	695	670	655	643 (projected)
Rate of sales compared to the corresponding period in 2019	55%	107%	118%	116%	113%

[1] The figures are the gross sales data, including Air-port taxes attributed thereto, and including sales of vouchers, credits and frequent flyer points. It should be noted that the revenue from these sales will not be recognized before the related flight date, whenever it may be. In certain cases the sales of tickets can be changed by the customers as a cancellation or change of the ticket.

The Company's assessments regarding future demand and continued recovery of the industry constitute forward looking information, as defined in the 5728-1968 Securities Law. Such forward-looking information does not constitute a proven fact and is based on IATA forecasts and the Company's estimates to the best of its judgment, as of the date of approval of the Report. These estimates largely concern third parties, over which the Company has no control, and depend on the occurrence of events beyond the Company's control. **The non-realization or different (and even substantially different) then expected realization of the forward-looking information, may also be caused by a realization of one of the risk factors which characterize the Company's operation, as well as from developments in the economic environment in which the Company operates.**

The Company's plans in the short and medium term – production capacity and signing of agreements with the employee committees

The quick return to activity and the significant increase in the Group's sales and revenues as described above, following a long period of reduced activity, present the Company with challenges related to the production capacity limitation and the Company's ability to meet the demand for flights. In view of this, the Company is working to increase production capacity and return it to pre-Corona crisis level by training and refreshing manpower absorbing new aircraft, increasing capacity by entering "wet" leases (lease of aircraft on its team) and reconditioning existing flight equipment. It should be noted that in 2019, the Company operated an average of 43 aircraft, while currently the Company is operating 39 aircraft, and the Company intends to recondition most of the aircraft during the coming years, thereby increasing the number of aircraft in order to meet the demand for flights. Regarding the reconditioning of the Boeing 777-200 aircraft fleet and considerations regarding equipping with additional aircraft, see Section A2.2 below.

In this context, with the return of demand and as part of the Group's efforts to return to full activity and meet the increasing demand targets, in July 2022, an agreement was signed following negotiations between the Company and the Histadrut and the Pilot's Committee establishing a series of agreements between the parties that apply from July 2022 until December 2025. The negotiations between the parties took place along with the need to regulate changes and adjustments to the agreements signed in July 2020 and October 2018, and in view of the Company's operational needs arising from the need to return the Company to full activity after the Corona crisis. In this agreement, it was agreed, among other things, on the reimbursement of the pilots' salary reductions due to the Corona crisis, and on the other hand on additional operational streamlining measures. As part of the agreement, it was determined that in order to fully exhaust the possibility of increasing sales and profitability given the existing market demand for flights, the Company would be entitled to lease several additional aircraft on a wet lease. In view of the above , the Company estimates that the signing of the agreement is not expected to have a substantial adverse effect, for further details see Section 8.4.5 to the Corporation's Business Affairs.

In addition, in August 2022, an agreement was signed between the Company and the maintenance and engineering committee of the Company's employees and the New General Histadrut, which is valid until December 31, 2026. In December 2022, an agreement was signed between the Company and the Administrative Committee of the Company's employees and the New General Histadrut, which is in effect until December 31, 2028, and in February 2023, an agreement was signed between the Company and the New General Histadrut, the workers' committee that represents the flight attendants sector, which is in effect until December 31, 2028. The Company estimates that the signing of the agreements is not expected to have a substantial negative effect on the Company's business results. For further information in their regard, see Section 8.4.5 of the Corporation's Business Affairs. According to the Company's

management, these agreements make it possible for the Company to establish its stability and enable the execution of its business plans, including the increase in production capacity and fully exhausting market demands. It should be noted that as of a date immediately prior to the approval of the financial statements, there are no labor disputes that have been announced by the Histadrut Transport Workers Union. For additional information, see Section 8.4 of the Description of the Corporation's Business Report.

In addition, the Company received permission to fly through Saudi Arabia's airspace, after Saudi Arabia announced that it would allow Israeli aircraft to fly through its airspace. The Company also received permission to fly over the airspace of Oman. Said permits will allow the Company to improve its network of flight routes, examine the opening of new routes such as Australia, and even fly to India once again. As of the publishing of the financial statements, the Company estimates that the shortening of flight routes to some of the destinations in the Far East and the opening of new routes, may have a significant positive effect on the Company, with the Company estimating that third parties may moderate the impact, among other things, against the backdrop of growing competition.

In addition to the production capacity challenges, the Company also faces the increase in the prices of inputs, among other things fees and operating expenses, with the increase in inflation around the world, and in particular the increase in jet fuel prices, which are at record prices compared to recent years, among other things, against the backdrop of the geo-political situation between Russia and Ukraine which began in February 2022. The Company managed to handle the aforementioned increase in the prices of inputs by adjusting sales prices to market prices which are derived from excess demand over supply.

In this context it should be noted that in addition to the stated regarding excess demand, in view of the Company's plans and, among other things, in view of the signing of the agreements with the Company's various segments, and in view of the opening the airspace over Saudi Arabia as aforesaid, the Company anticipates that it will be possible to deal with the increase in inputs and inflation.

[B] [l] The Company's assessments regarding the reconditioning of aircraft, aircraft provision, the impact of increasing production capacity on the Company's profitability, the implications of the agreements with the various workers' committees, flight through Saudi Arabia and Oman's airspace, opening of new aviation routes, the impact of new aviation routes on the Company and the Company's contending with the effects of a rise in input and inflation, constitute forward looking information, as defined in the 5728-1968 Securities Law. Such forward-looking information does not constitute a proven fact and is based on the information available to the Company and its assessments are to the best of its judgment as of a date close to the approval of the report. These assessments largely concern third parties and their activities, as well as receipt of various approvals (including regulators) over which the Company has no control, and depend on the occurrence of events beyond the Company's control. **The non-realization or different (and even substantially different) then expected realization of the forward-looking information, may also be caused by the realization of one of the risk factors which characterize the Company's operation, as well as from developments in the economic environment in which the Company operates.**

The main financial operations carried out in 2022

In addition to the above regarding the effect of the return of activity and demand on the Company's profitability and its cash flow from operating activities, the following are the main financial measures taken by the Group in 2022 as part of the Company's stabilization and streamlining efforts after the years of the Corona crisis:

- In June 2022, and further to the Company's commitment stipulated in the agreement with the State and the controlling shareholder as detailed in Note 22.A of the financial statements, "El Al Frequent Flyer Ltd.", which at the aforementioned time was a wholly owned subsidiary of the Company ("**Frequent Flyer Co.**") signed with The Phoenix Insurance Company Ltd. ("**the Phoenix**") on an agreement to funding of 130 million dollars in connection with the sale of the Frequent Flyer Club activity by the Company to the Frequent Flyer Co. as detailed in Note 14 of the financial statements.
  As part of the transaction, the Company, the Frequent Flyer Company and The Phoenix signed a memorandum granting The Phoenix an option for the purchase of up to 25% of the Frequent Flyer's shares, an option that The Phoenix exercised in September 2022 through the purchase of 19.9% of the Frequent Flyer's shares held by the Company, for a consideration in the amount of approx. USD 14 million, derived from the option exercise mechanism, so as of the date of this report, the Company holds 80.1% of the Frequent Flyer Company shares and The Phoenix holds 19.9% of the Frequent Flyer Company shares. For details regarding the exercise of the option, see Note 21.C to the financial statements.

- During September 2022, among other things with the improvement in the Company's financial situation, the Company, the State and the controlling shareholder signed a new agreement amending the previous assistance agreements in which most of the obligations imposed on the Company under the assistance agreements signed during 2021-2022, as detailed in Note 22.A to the financial statements. Under this agreements,, the Company repaid loans from banking corporations in the amount of approx. USD 45 million. In addition, subject to the signing of the extension of the security agreement with the approval of the Israeli government, the State agreed to advance payments for aviation security expenses to the Company, in the amount of USD 20 million, with this advance to be returned to the State by April 1, 2023, when as of the date of approval of the financial statements, the State has not yet advanced the payments as mentioned.

Despite the deficit in equity as detailed in the financial statements, in view of the transition to profitability and a positive cash flow from operating activities, the significant increase in sales and the Group's revenue as a result of an accelerated return of demand to the volumes just prior to the Corona crisis, and in view of the operational stability as a result of the work agreements signed with the various committees as detailed above, the improvement in liquidity balances as reflected in the Group's cash balance, which, as of December 31, 2022 amounted to approx. USD 283 million, and in the context of the improvement in the capital deficit and the working capital deficit and in accordance with the Group's business plans and the set of financial options available to it, the Company, as the management and the Board of Directors estimate, is expected to meet its financial obligations in the foreseeable future.

A. BOARD OF DIRECTORS' EXPLANATIONS REGARDING THE STATE OF THE CORPORATION'S BUSINESS

A1. KEY DATA

During routine times, the Company's activity is characterized by high seasonality and therefore the Company compares its performance with the performance in the corresponding periods last year. Right now, since until the first quarter of 2022 the Company operated in a commercial and operational environment that was affected by the movement restrictions and the development of the Covid-19 epidemic and the recovery from it, the Company finds it appropriate to compare the results of its operations not only in relation to the corresponding quarter last year but also in relation to the previous quarter. In addition, in view of the return to activity and the return of demand, a comparison has been made to the profitability data in the corresponding periods in 2019, which represents the last full year of the Company's activity prior to the Corona crisis. Furthermore, and in order to examine in perspective the operating results since the return to activity, a comparison of the second half of 2022 in comparison to the same period in 2019 has also been performed.

Accordingly, the following is an explanation regarding the comparison between the operating results of the second half of 2022 relative to the second half in 2019 (USD millions):

	H2-2022	H2-2019	Change
Volume of activity in relation to 2019	76%	100%	
Operating revenue	1,187	1,166	2%
EBITDA	249	153	62%
EBITDAR	269	179	50%
Profit (loss) before taxes on income	76	(6)	
Profit (loss) for the period	75	(5)	
Cash flows from operating activities	128	93	37%

- Although the Company's operations in the second half of 2022 are at a ratio of approx. 76% in terms of the Company's available seats (by weighting the flown distance-ASK), relative to the corresponding period in 2019, mainly due to production capacity, the Company's revenue in the present half exceeded those of the corresponding period in 2019, among others against the backdrop of the vigorous demand and the rise in jet fuel prices.

- Due to the fact that the Company has crossed the revenue threshold in the same period in 2019, although the volume of operations relative to that period is only 76%, then despite an increase in jet fuel prices, and due to the Company's streamlining, the Company achieved an increase in EBITDA and EBITDAR of approx. USD 96 million and approx. USD 90 million, respectively. The increase in these metrics is also significant when neutralizing a one-time revenue recognized in the third quarter of 2022, amounting to approx. USD 38 million as specified in Note 13.A to the financial statements.

- The increase in EBITDAR is also reflected in a significant increase in the Company's business results, which are slightly offset in relation to the increase in EBITDAR due to an increase in the Company's financing expenses as detailed below.

- Cash flow from ongoing activity for the second half of 2022 is high compared to cash flow from ongoing activities in the corresponding period in 2019. This despite cash flow in the second half of 2019 includes a one-time grant of USD 15 million received from the then credit companies, while cash flows in the second half of 2022 includes negative flows for reimbursement of USD 36 million in security advances. When neutralizing this, an even higher improvement in cash flow can be observed, in light of the increase in operating results.

Below is an explanation of the comparison between the operating results in the fourth quarter of 2022 relative to the previous quarter and corresponding quarters in 2021 and 2019 (USD millions):

	Q4/2022	Q3/2022	Q4/2021	Q4/2019	Change relative to Q4/2019
Volume of activity compared to the corresponding quarter in 2019	81%	72%	46%	100%	
Operating revenue	561	626	265	518	8%
EBITDA	93	156	(4)	34	169%
EBITDAR [2]	102	167	11	43	135%
Profit (loss) before tax	7	68	(111)	(41)	(118%)
Profit (loss) for the period	8	67	(110)	(31)	(127%)
Cash flows from operating activities	72	57	(11)	86	(17%)

- In the fourth quarter of 2022, for the first time since the outbreak of the Corona crisis, the Company surpassed the revenue turnover compared to 2019, despite the fact that the volume of activity in terms of available seats (weighted for KM - ASK), was only approx. 81% compared to the corresponding data in 2019. This trend was influenced by the strong demand experienced by the Company during 2022 with the recovery from the Corona crisis and in the context of the increase in the price of jet fuel as detailed in Section A.2.1 below.

- Despite the increase in jet fuel prices, and despite the increase in the Group's financing expenses due to the increase in its liabilities as detailed in Section A.2.1 below, the Group's profitability figures improved significantly compared to the corresponding quarter in 2019 (and certainly compared to last year), and this is a direct continuation to the streamlining carried out by the Company during the Corona period, and since the aforementioned revenue threshold was crossed even though the Group operated at a reduced volume of activity, which allowed it to save on its variable expenses compared to the corresponding quarter in 2019.

- The decrease in cash flow from operating activities in the fourth quarter of 2022 compared to the corresponding quarter in 2019 against the backdrop of one-time grants received from the credit card companies in the fourth quarter of 2019 in the amount of approx. USD 15 million as well as against the backdrop of refunds of advance payments to the Ministry of Defense in the amount of approx. USD 36 million paid in

[2] The Company's EBITDAR is the EBITDA excluding rental expenses that are not reflected as capital expenses in accordance with International Financial Reporting Standard IFRS 16 regarding leases (mainly short-term leases, variable lease payments, etc.).

the fourth quarter of 2022,mainly due to these reasons which were offset due to the improvement in the business results between the periods.

- Notwithstanding the aforesaid in the previous section, the Company's cash flow from operating activities in the fourth quarter exceeded the corresponding data in the third quarter, this as part of the continued trend of stability in the Company's sales in future periods as well.

- Despite the increase in the volume of activity relative to 2019, due to the effect of seasonality and since the demand for the Company's activities in the summer season is significantly higher than the rest of the year, and due to the fact that in the previous quarter the Company recognized a one-time revenue amounting to approx. USD 38 million, as detailed in Note 13.A to the financial statements, there was a decrease in the revenue and profitability data in the current quarter, compared to the previous quarter.

The following are the main data for the years 2022 and 2021, as well as in relation to 2019, which, as stated above, represents the Company's last year of activity prior to the outbreak of the Corona crisis (USD millions):

	2022	2021	2019
Volume of activity in relation to 2019	70%	32%	100%
Operating revenue	1,986	857	2,178
EBITDA	307	(32)	246
EBITDAR	348	36	296
Loss before taxes	(14)	(423)	(77)
Profit (loss) for the period	109	(413)	(60)
Cash flows from operating activities	313	(1)	294

- The Company's volume of activity in 2022 is approx. 70%, in terms of the Company's available seats (weighted for the distance flown-ASK), in relation to 2019. Even though the demands returned to their pre-crisis level and even more, the Company's activity volume is still limited compared to 2019 due to production capacity limitations as well as the impact of the first quarter of the year which was affected by significant traffic restrictions.

- Despite the aforementioned regarding the volume of activity, the Company's revenues reached similar volumes in relation to 2019.This trend was influenced by the strong demand experienced by the Company during 2022 with the recovery from the Corona crisis and in the context of the increase in the price of jet fuel.

- The Company's EBITDA in 2022 is higher than the corresponding figure in 2019. By neutralizing a one-time revenue recognized in 2022 in the amount of approx. USD 66 million due to the recognition of income for government grants as compensation for the damages of the Corona virus (see Notes 13.A and 14.H to the financial statements), the Company's EBITDA is without a material change compared to its level before the crisis and it is with a reduced volume of activity as detailed above and despite travel restrictions experienced by the Company during the first quarter of the year and despite the increase in jet fuel prices. The ability to maintain an EBITDA level similar to its level

in 2019, despite the above, is mainly based in the ability to adjust sales prices to market prices derived from excess demand over supply and stabilization of the Group's fixed expenses and overhead in relation to the periods prior to the Corona crisis, as well as a result of the streamlining carried out by the Company.

- The Group's pre-tax loss in relation to 2019 improved in light of the improvement in the EBITDA as detailed above and this despite an increase in the Company's financing expenses in the context of the increase in its liabilities as a result of financial measures carried out throughout the crisis period as well as in the context of the increase in interest rates in the markets. The Company's net profit for 2022 was affected by a one-time tax income of approx. USD 112 million for the sale of the Frequent Flyer Club activity to a subsidiary, as detailed in Note 17 to the financial statements.

- The improvement in cash flow from operating activities in 2022 compared to 2019, in the amount of approx. USD 19 million, is mainly due to a decrease in the pre-tax loss in 2022 and to an improvement in the Company's sales for future periods (deferred revenue) compared to the corresponding figure in 2019 and as a result of the overgrowth in working capital items. Moreover, it should be noted that the current cash flow for 2019 was favorably affected by one-time grants received from credit companies in 2019 amounting to USD 59 million.

A2. OVERVIEW OF DEVELOPMENT IN THE BUSINESS ENVIRONMENT AND OPERATIONAL METRICS

A2.1 OVERVIEW OF THE BUSINESS ENVIRONMENT IN WHICH THE COMPANY OPERATES –

For the Year ended December 31

Ben Gurion Airport passenger traffic and market share:
The following tables describe the development and breakdown of passenger traffic at Ben Gurion Airport, divided between outbound residents and inbound tourism and according to geographical regions, with the brackets in the first table describing the volume of traffic in relation to 2019. In 2022, there was a sharp increase in passenger traffic at Ben Gurion Airport, which reached a volume of approx. 80% compared to 2019, compared with a volume of approx. 25% compared to 2019 last year. Both in the outbound resident traffic and in the inbound tourist traffic there was a sharp increase compared to last year.
The Company's market share at Ben-Gurion Airport in 2022 is lower by approx. 1.26% compared to last year and lower by approx. 2.51% from 2019, impacted by the Company's limited production capacity, which makes it difficult to fully respond to the rate of the returning demand.

PASSENGER TRAFFIC AT BEN GURION AIRPORT - INBOUND TOURISTS TO ISRAEL AND OUTBOUND RESIDENTS[3]

Year		2022	Change compared to 2019	2021	Change compared to 2019	2019
Ben Gurion Airport Passenger Traffic	**Millions of flight segments**	19.22	-20%	6.09	-75%	24.04
Outbound Residents from Israel	**Millions of passengers**	7.48	-10%	2.8	-67%	8.3
Inbound Tourists to Israel	**Millions of passengers**	2.45	-38%	0.38	-91%	4.0

[3] Outbound Israelis – by air only. Inbound tourists – by air and without day visitors as defined by the Central Bureau of Statistics.

PASSENGER TRAFFIC (DIRECT FLIGHTS[4]), IN MILLIONS OF PASSENGER SEGMENTS, BY GEOGRAPHIC REGION[5]

Region[6]	Change in % 2022 compared to 2019	2022	2021	2019
Trans Atlantic	-2.16%	2.13	1.05	2.18
Europe	-29.46%	12.62	3.95	17.89
Asia and Africa	12.7%	4.47	1.09	3.97
Total	-20.03%	**19.22**	**6.09**	**24.04**

THE COMPANY'S MARKET SHARES BY GEOGRAPHICAL REGION[7]

Region[6]	2022	2021	2019
Trans Atlantic	37.5%	36.4%	42.5%
Europe	23.7%	22.8%	24.7%
Asia and Africa	8.8%	10.9%	12.3%
Total	**21.75%**	**23.01%**	**24.26%**

DISTRIBUTION OF PASSENGERS AT BEN GURION AIRPORT, BY TYPE OF COMPANY[8]

Type / Year	2022	2021	2019
El Al and San D'or	21.75%	23.01%	24.26%
Regular companies (not including El Al)	40.5%	44.6%	45.3%
Low cost companies	33.6%	28.2%	22.9%
Charter companies (not including San D'or)	4.1%	4.2%	7.2%

4 These data constitute the Company's assessment based on an analysis of the Israel Airports Authority data. The data are segmented according to the direct flight destination and do not reveal the real destination of the passenger in the case of "Sixth Freedom" flights.

5 The regions indicated in the table also include destinations to which the Company does not fly. The data presented in relation to the years 2019 and 2021 are adapted to the Company's methodology in 2022, according to which Turkey, Azerbaijan and Uzbekistan are associated with the Asia and Africa region.

6 The "Transatlantic" region includes the countries of North America and South America; the "Asia and Africa" region includes the countries of the Far East, Asia and Africa. For additional information, see Footnote 3.

7 The regions indicated in the table also include destinations to which the Company does not fly. The calculation of market shares is based on both El AL flights and Sun D'Or flights, subsidiarity company fully owned by the company which operates in charter flights.

8 The companies are classified at the Company's discretion. Information regarding the distribution of passenger traffic is based on IAA data.

TRAFFIC OF SIGNIFICANT COMPETITORS[9]

Airline	Type of Company	Passenger Traffic in 2022 (thousands)	Market Share at Ben-Gurion Airport in 2022	Passenger traffic in 2019 (thousands)	Market Share in Ben Gurion Airport in 2019
El Al	Regular	4,181.57	21.75%	5,831.66	24.26%
Wizz Air	Low cost	1,474.67	7.67%	1,279.20	5.32%
Ryanair	Low cost	1,308.82	6.80%	752.87	3.13%
Turkish Airlines	Regular	1,277.72	6.64%	1,170.86	4.87%
EasyJet	Low cost	803.06	4.17%	1,172.10	4.87%
Pegasus	Low cost	788.9	4.10%	572.15	2.38%
United Airlines	Regular	668.99	3.48%	682.61	2.83%
Lufthansa	Regular	566.23	2.94%	604.99	2.51%
Aegean Airlines	Regular	354.68	1.84%	502.92	2.09%
Flydubai	Low cost	345.51	1.79%	*	*

The rates of change presented in the table are compared to 2019, in view of the non-representative volumes of activity in 2021.

* Fly Dubai did not operated in Israel in 2019.

Ben Gurion Airport passenger traffic:

The following table presents the cargo traffic in Israel with a breakdown between exports and imports:

CARGO TRAFFIC AT BEN GURION AIRPORT - IMPORT AND EXPORT[10]

Year		2022	Change compared to previous year	2021	Change compared to previous year	2020
Total cargo	Thousands of tons	378	0.7%	376	15.3%	326
Cargo imports	Thousands of tons	232	-0.3%	233	17.0%	199
Cargo exports	Thousands of tons	146	2.3%	143	12.6%	127

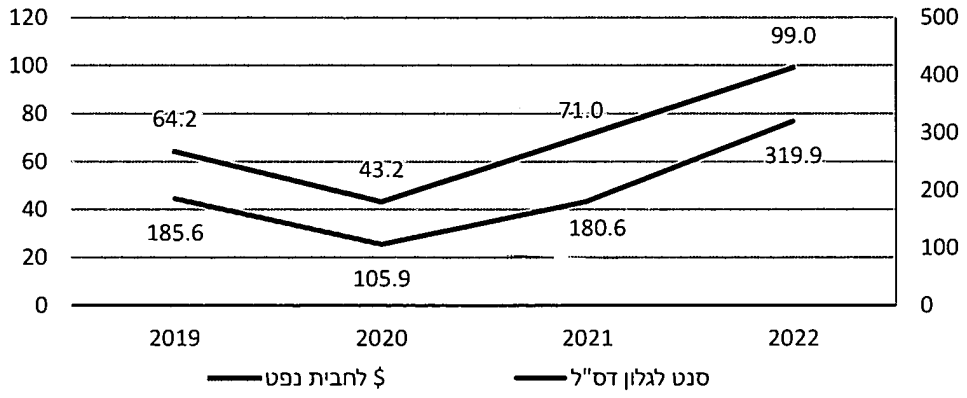
9 The market share information is based on IAA data (not including Arkia and Israir). It should be clarified that some of the companies also operate flights to Israel from destinations other than their destinations of origin. The selected companies are the company's leading competitors as of the date of the report. Meanwhile, companies that are added and/or deleted from time to time, are updated due to a substantial increase in the volume of activity.

10 Source of data: These data constitute the Company's assessment based on an analysis of the Israel Airports Authority data. The data include cargo transported in cargo planes and in the belly of passenger planes.

Jet fuel:

In 2022, there was an increase in the price of jet fuel of 40% in the price of a barrel of crude oil and 77% in the price of jet fuel, compared to the prices in 2021. The increase in prices was due in part to the rapid return to activity and the impact of the geo-political situation between Russia and Ukraine that began during February 2022. The Company is acting to offset the effect of the aforesaid increase, among other things, by adjusting the sale prices and executing hedging transactions according to the Company's available facility amount and in accordance with the Company's hedging policy. For additional information regarding the effect of the increase in jet fuel prices on the Company's results, see Section A.3 below.

DEVELOPMENT OF THE PRICE OF JET FUEL AND THE AVERAGE CRUDE OIL IN THE MARKET [11]



Exchange rates:

The following graph shows the average exchange rates of the NIS against the USD in each year. In 2022, the USD strengthened against the NIS by approx. 4% compared to 2021. The average exchange rates have an effect on the Company's NIS expenses, mainly on salaries.

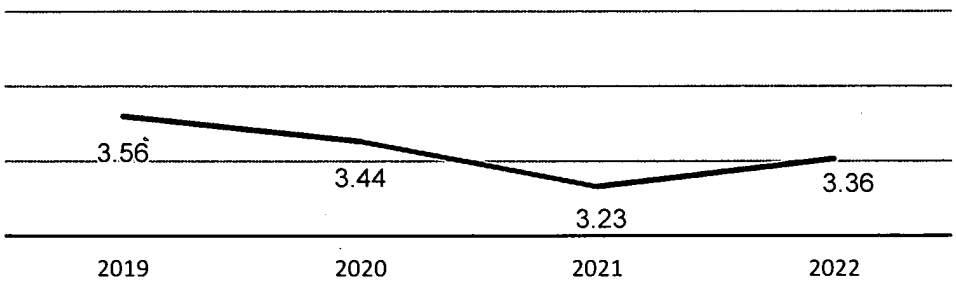
As of December 31, 2022, the exchange rate of the NIS against the USD was approx. 3.52, compared to a rate of approx. 3.11 as of December 31, 2021, which reflects the strengthening of the USD against the NIS by approx. 13.2%.

These exchange rates have an effect on the Company's balance sheet balances denominated in NIS, see Chapter B of this report. In addition, the weakening of the average exchange rate of the NIS against the USD has a positive effect on the Company's operating results. While the Company's revenues are mainly in USD, the salary expenses and other NIS expenses are mainly in NIS. Regarding the effect of the JPN, see Chapter B on the exposure and management of market risks.

[11] Source: the Bloomberg system

The following is the development of the average exchange rate of the NIS against the USD in the last three years:

DEVELOPMENT OF AVERAGE NIS/USD EXCHANGE RATE



For the three-month period

PASSENGER TRAFFIC AT BEN GURION AIRPORT - INBOUND TOURISTS TO ISRAEL AND OUTBOUND RESIDENTS[12]

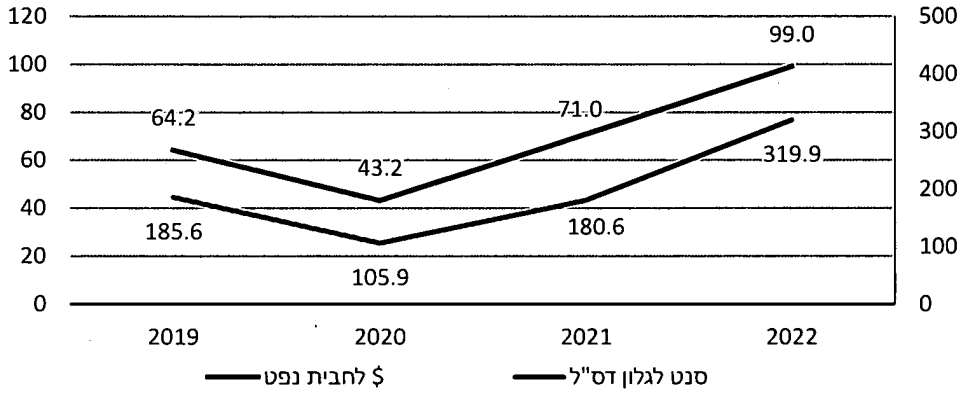
Q4 of		2022 (% Change in relation to 2019)	2021 (% Change in relation to 2019)	Change
Ben Gurion Airport Passenger Traffic	**Millions of flight segments**	5.49 (-5%)	2.38 (-59%)	131%
Outbound Residents from Israel	**Millions of passengers**	1.98 (5%)	1.05 (-44%)	89%
Inbound Tourists to Israel	**Millions of passengers**	0.83 (-23%)	0.15 (-86%)	453%

[12] Outbound Israelis – by air only. Inbound tourists – by air and without day visitors as defined by the Central Bureau of Statistics.

CARGO TRAFFIC AT BEN GURION AIRPORT - IMPORT AND EXPORT[13]

Q4 of		2022	2021	Change
Total cargo	Thousands of tons	97.1	102.8	(-5.5%)
Cargo imports	Thousands of tons	59.1	62.9	(-5.9%)
Cargo exports	Thousands of tons	38.0	39.9	(-4.8%)

DEVELOPMENT OF THE PRICE OF JET FUEL AND THE AVERAGE CRUDE OIL IN THE MARKET [14]



[13] Source of data: These data constitute the Company's assessment based on an analysis of the Israel Airports Authority data. The data include cargo transported.
In cargo planes and in the belly of passenger planes.

[14] Source: the Bloomberg system

A2.2 OPERATIONAL METRICS AND PRODUCTION CAPACITY[15] –

OPERATIONAL INDICES FOR THE YEAR ENDED DECEMBER 31

	2022	2021	2019	Change relative to 2019
Volume of activity and passenger traffic:				
Passenger segments - Scheduled and charter (paying passengers) - in thousands	4,081	1,377	5,814	(29.8%)
Total market share – in percentages	21.75%	23.01%	24.26%	(11.6%)
Revenue passenger kilometers (RPK) - in millions	16,734	6,346	23,646	(29.2%)
Available seat kilometers (ASK) - in millions	20,126	9,265	28,583	(29.6%)
ASK % compared to the corresponding period in 2019	70%	32%	100%	(29.6%)
Passenger load factor (PLF) - in percentages	83.1%	68.5%	82.7%	0.5%
Flight hours (on passenger flights) - in thousands	126.6	52.5	172.8	(26.7%)
Cargo traffic:				
Tons of airborne cargo - in thousands	67.2	81.5	74.5	(9.7%)
Revenue ton kilometers (RTK) - in millions	408.2	512.1	446.4	(8.6%)
Profitability indices:				
RRPK	10.5	8.2	8.2	28.8%
RASK	8.8	5.6	7.3	19.5%
TRASK	9.9	9.2	7.62	29.5%
CASK	9.4	12.0	7.4	27.3%
CASK without fuel	6.5	10.0	5.7	13.4%

Legend

Passenger Segment – One-way flight voucher.

RPK (Revenue Passenger Kilometer) – The number of paying passengers multiplied by the flight distance.

ASK (Available Seat Kilometer) – The number of seats offered for sale multiplied by the flight distance.

PLF – Passenger Load Factor – Passenger occupancy RPK/ASK.

RRPK – Average Revenue to RPK. Reflects the average revenue per paying passenger, weighted for km.

RASK - Revenue per ASK – Passenger Revenues divided by ASK. Reflects the weighted average revenue per seat KM.

CASK - Cost per ASK – Expenses divided by ASK. Reflects the average cost per seat, weighted for km.

TRASK - Total Revenue per ASK – Total Revenues divided by ASK. Reflects the company's total revenue per weighted seat KM.

RTK - Revenue Ton Kilometer – The weight of paid air cargo in tons multiplied by the flight distance.

[15] It should be noted that the operational metrics included in this note also include flights operated by aircraft on a "wet" lease (a lease of an aircraft with its crew).

The following are several main points that arise from an analysis of the operational metrics for 2022:

- The available seats (ASK) and the number of passenger-km flown (RPK) increased significantly compared to last year in view of the opening of the industry and the return of activity and in the context of strong demand. As a result, the Company's passenger load factor (PLF) increased by approx. 21.4%. Nevertheless, the volume of activity has not yet returned to its level compared to 2019, and this is in view of the production capacity limitation (see below).

- Cargo activity in 2022 decreased compared to last year, among other things, because it included the operation of dedicated cargo flights on passenger planes, which was more unique to the crisis period when passenger aircraft was limited. In addition, the cargo activity was also affected by a drop in prices due to the increase in the supply of passenger aircraft with the recovery from the Corona crisis, which resulted in an increase in the capacity offered for cargo (in the belly of the passenger aircraft).

PRODUCTION CAPACITY

The following table presents the size of the Company's fleet and its development (as of December 31, and not including wet leases):

Aircraft Fleet:	2022	2021	2019
Number of aircraft at the end of the period - in units	45	45	43
Number of reconditioned airplanes at the end of the period - in units	39	31	43
Average age of the aircraft fleet at the end of the period - in years	11.9	10.9	9.2
Average age of the aircraft fleet in use at the end of the period - in years	11.0	7.8	9.2

The following table presents the breakdown of the above aircraft fleet and the types of aircraft, as well as its status upon exiting the Corona crisis:

Fleet	Number of Seats for Aircraft Type (Average)	Aircraft Usable	Aircraft not in use	Total
737	737-800 – 169 737-900 – 175	22	2	24
777	279	2	4*	6
787	787-8 – 238 787-9 – 271	15	-	15
Total		**39**	**6**	**45**

* Regarding 2 777-200 aircraft which, according to the Company's plans, were depreciated to their net realizable value, see Note 10.D to the financial statements.

The following are additional actions that the Company intends to carry out regarding production capacity and their background

- The Company intends to recondition most of the preserved aircraft fleet. In addition, it intends to reconfigure some of the 777 aircraft expected to return to service (two of which are already operating) so that the interior of the aircraft will be configured as the Dreamliner aircraft, which will result in an increase in the number of seats and production capacity and an improvement in the customer experience.

- During the third quarter of 2023 the Company is expected to receive Dreamliner no. 16 and during the second quarter of 2024 the Company is expected to receive another Dreamliner aircraft purchased from Boeing (aircraft no. 17), as detailed in Note 10.B to the financial statements.

- **Wet leases** – the Company is working to increase production capacity also through wet leases (ACMI) of narrow-body passenger aircraft as needed and according to agreements signed in the agreement with the pilots, as detailed in note 11.B to the financial statements, with the aim of returning and even surpassing full production capacity as it was before the Corona crisis. The Company also uses a dedicated cargo plane (wide body).

The Company intends to act to renew its fleet of narrow-body aircraft in the coming years, and accordingly the Company will contact the aircraft manufacturers on the matter.

- Further to that stated in Section 8.11 of the Description of the Corporation's Business Report, the Company is expected to operate a dedicated Boeing 737-800 cargo plane (on a dry lease) from the second quarter of 2023.

The aforementioned regarding the reconditioning of the preserved fleet, the change in configuration of some of the aircraft, the date of receiving the additional aircraft, including the examination of the possibility of stocking up on cargo aircraft on the basis of wet or dry lease, constitute forward-looking information, within the meaning of the Securities Law, 1968, based on the Company's current estimates, with these estimates depending to a great extent on third parties and their activities, as well as on the occurrence of events beyond the Company's control. The non-realization or the different (and even substantially differently) then expected realization of the forward-looking information, may also be caused as a result of realization of one of the risk factors which characterize the Company's operation, as well as from developments in the economic environment in which the Company operates.

FOR THE THREE MONTHS PERIOD ENDED DECEMBER 31					
	Q4/22	**Q3/22**	**Q4/21**	**Q4/19**	**Q4/22 Vs. Q3/22**
Volume of activity and passenger traffic:					
Passenger segments - Scheduled and charter (paying passengers) - in thousands	1,139	1,349	486	1,331	(15.6%)
Total market share – in percentages	21.3%	21.5%	20.8%	23.4%	(100.0%)
Available seat kilometers (ASK) - in millions	5,481	6,058	3,088	6,753	(9.5%)
ASK % compared to the corresponding period in 2019	81%	72%	46%	100%	12.7%
Revenue passenger kilometers (RPK) - in millions	4,685	5,295	2,175	5,593	(11.5%)
Passenger load factor (PLF) - in percentages	85.5%	87.4%	70.4%	82.8%	(2.2%)
Flight hours (passenger flights) - in thousands	35.1	38.5	18.1	41.2	(8.9%)
Cargo traffic:					
Tons of airborne cargo - in thousands	16.8	16.1	19.5	18.0	4.6%
Revenue ton kilometers (RTK) - in millions	103	94	126	113	9.6%
Profitability indices:					
RRPK	10.9	11.0	8.2	8.2	(0.3%)
RASK	9.3	9.6	5.7	6.8	(2.5%)
TRASK	10.2	10.3	8.6	7.7	(1.0%)
CASK	9.5	8.6	10.5	8.1	10.4%
CASK without fuel	6.8	5.7	8.5	6.4	19.1%

A3. ANALYSIS OF THE COMPANY'S BUSINESS RESULTS

The Company's statements of profit or loss are presented below, including the rate of turnover and the rate of change compared to last year. Also presented are the main factors that affected the Company's results in the reporting periods compared to the corresponding period last year.

FOR THE YEAR ENDED DECEMBER 31						
	2022		2021		Change	
	USD thousands	% of Turnover	USD thousands	% of Turnover	USD thousands	%
Operating revenue	1,985,777	100.0%	857,167	100.0%	1,128,611	131.7%
Operating expenses	(1,676,411)	(84.4%)	(960,477)	(112.1%)	(715,934)	74.5%
Gross profit (loss)	309,366	15.6%	(103,310)	(12.1%)	412,677	(399.5%)
Sales expenses	(168,118)	(8.5%)	(88,361)	(10.3%)	(79,756)	90.3%
General and administrative expenses	(112,410)	(5.7%)	(99,838)	(11.6%)	(12,573)	12.6%
Other income (expenses), net	84,005	4.2%	(28,932)	(3.4%)	112,937	(390.4%)
Operating profit (loss)	112,843	5.7%	(320,441)	(37.4%)	433,284	(135.2%)
Financing expenses, net	(127,267)		(102,728)		(24,539)	
Loss before taxes on income	(14,424)		(423,169)		408,745	
Tax benefit	123,845		10,125		113,720	
Profit (loss) for the period	109,421		(413,044)		522,465	

Operating revenue

Operating revenue increased in the reporting period by approx. USD 1,129 million, approx. 131.7% compared to revenues last year. Passenger flight revenues increased by approx. USD 1,201 million, approx. 222% compared to revenues last year. The increase in revenue from passenger flights stems from the consequences of the Corona crisis last year which resulted in severe disruptions in passenger traffic compared to 2022, in which there were traffic restrictions in the first quarter and then demand returned and activity began to gradually return (see Note A.1 above for a comparison with 2019).

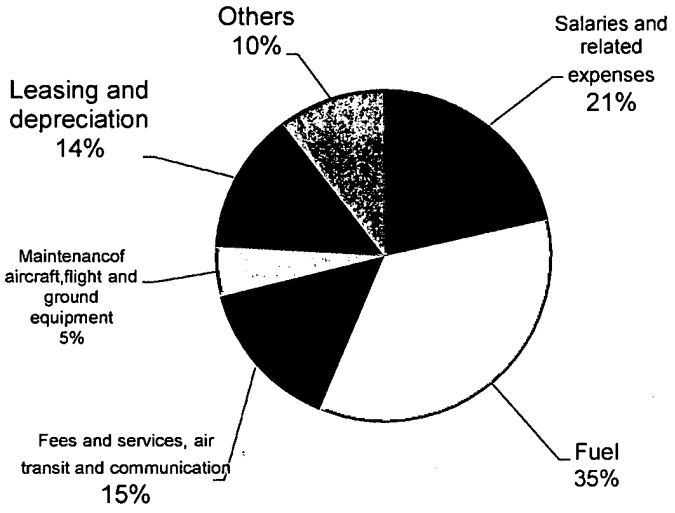
Revenue from cargo in the reporting period decreased by approx. USD 82.3 million (a decrease of approx. 30%) compared to revenue from cargo last year due mainly to a decrease in the amount of cargo flown by approx. 17%, and a decrease in the yield per ton-km in the context of the stabilization of passenger aircraft activity around the world, which has led to an increase in the capacity of cargo transported in the aircraft belly, increased competition and a decrease in prices.

Operating expenses

The Company's operating expenses in the reporting period amounted to approx. USD 1,676 million. The increase in activity compared to last year was reflected in an increase in operating expenses in the amount of approx. USD 716 million, approx. 74.5%, as follows:

- An increase in jet fuel expenses in the amount of approx. USD 397.1 million, as detailed below.
- An increase in operating salary expenses in the amount of approx. USD 137 million due to an increase in activity that led to the return of employees who were on unpaid leave and to the recruitment of employees.
- An increase in other variable expenses that depend on activities such as: flight permits, fees and services at airports, food supply for aircraft, maintenance of aircraft and engines, etc.

Distribution of operating expenses for 2022



Jet fuel expenses

The Company's jet fuel expenses increased in 2022 by approx. USD 397.1 million (an increase of approx. 213% compared to expenses last year), mainly as a result of a 65% increase in the amount of fuel consumed by the Company's aircraft due to the increased activity, and from the increase in jet fuel prices in the market. In 2022, there was a negative effect from the hedging transactions that expired during the quarter, compared with a positive effect last year, as detailed in the following table.

THE FOLLOWING TABLE REFLECTS THE EFFECT OF JET FUEL EXPENSES ON THE COMPANY'S RESULTS, INCLUDING THE EFFECT OF HEDGING TRANSACTIONS (IN USD MILLIONS)

	2022	2021	Difference
Jet fuel expenses for the period (before the effect of hedging)	579	199.3	379.7
Effect of jet fuel hedging transactions on profit and loss	4.6	(12.8)	17.4
Total jet fuel expenses (including the effect of hedging)	583.6	186.5	397.1
Jet fuel quantity consumed (in millions of gallons)	164.5	99.4	65.1

For additional information regarding the hedging of jet fuel prices, see Chapter B below. For further information regarding the effect of derivative financial instruments on the financial statements, see Note 19 to the financial statements.

Sales expenses

Sales expenses increased by approx. USD 80 million compared to last year, mainly due to an increase in sales commissions and distribution costs due to the increase in sales, and to the increase in advertising expenses and accordingly to the distribution system.

General and administrative expenses

There was an increase of approx. USD 12.6 million in administrative and general expenses compared to last year, mainly due to the fact that in the first quarter last year, the Company was almost completely shut down and therefore the Company's headquarters employees were also mostly on unpaid leave at that time, and there was also a freeze on other activities such as professional services. For a comparison with 2019, administrative and general expenses at that time amounted to approx. USD 139 million, so that in 2022 there was a decrease of approx. 19% in the administrative and general costs, even though the Company has already returned to activity.

Other income (expenses)

Other net income amounted to approx. USD 84 million, mainly from the recognition of income in the grant component of as a result of the State Assistance Agreements and from the updating of the provision for severance benefits (see Notes 13.A and 15.I to the financial statements).

Financing expenses

Net financing expenses amounted to approx. USD 127.3 million, compared to approx. USD 102.8 million last year. Most of the increase stems from the recognition of interest expenses due to the increase in the Company's liabilities, among other things an agreement with the State for the pre-financing of airline tickets for employees of the aviation security system, the bonds to the State (which were repaid during the period), a loan from The Phoenix to the Frequent Flyer Company as detailed in Note 14.C.1 to the financial statements as well as the effect of the increase in interest rates in the markets (see also Chapter B below).

Loss before taxes

The pre-tax loss in 2022 amounted to approx. USD 14.4 million, compared with a pre-tax loss of approx. USD 423.2 million last year. This is in the context of the increase in the volume of the Company's activities in the reporting period, which led to an improvement of approx. USD 412.7 million in the Company's gross profitability, all as explained above, as well as the effect of other revenues recognized during the period, mainly for the assistance agreements with the State as detailed above.

Tax benefit

The tax benefit in the reported period amounted to approximately USD 123.8 million compared to a tax benefit of approx. USD 10.1 million last year, and this is mainly due to the recognition of a tax asset in the amount of USD 112 million as a result of the sale of the Frequent Flyer Club activity to a subsidiary company. For additional information, see Note 17 to the financial statements.

FOR THE THREE-MONTH PERIOD ENDED DECEMBER 31

	Q4/2022		Q4/2021		Change	
	USD thousands	% of Turnover	USD thousands	% of Turnover	USD thousands	%
Operating revenue	560,741	100.0%	264,784	100.0%	295,958	111.8%
Operating expenses	(444,456)	(79.3%)	(282,899)	(106.8%)	(161,557)	57.1%
Gross profit (loss)	116,285	20.7%	(18,116)	(6.8%)	134,401	(741.9%)
Sales expenses	(46,627)	(8.3%)	(27,737)	(10.5%)	(18,891)	68.1%
General and administrative expenses	(31,368)	(5.6%)	(29,574)	(11.2%)	(1,793)	6.1%
Other income (expenses), net	7,747	1.4%	(1,958)	(0.7%)	9,705	(495.6%)
Operating profit (loss)	46,037	8.2%	(77,385)	(29.2%)	123,422	(159.5%)
Financing expenses, net	(38,676)		(33,087)		(5,589)	
Profit (loss) before taxes on income	7,361		(110,472)		117,833	
Tax benefit (taxes on income)	1,107		369		738	
Profit (loss) for the period	8,468		(110,103)		118,567	

Operating revenue

Operating revenue increased in the reporting quarter by approx. USD 296 million, approx. 111.8% in relation to revenues in the corresponding quarter last year. Revenue from passenger flights increased by approx. USD 331 million, approx. 183% in relation to the corresponding revenue last year and even surpassed the revenue threshold for the corresponding period in 2019. This revenue level was achieved even though the

volume of activity in the current quarter is approx. 81% of the activity volume in the corresponding quarter of 2019 (compared to 46% in the corresponding quarter last year in relation to the same quarter in 2019), and this is with the high demand and the increase in input prices and as a result, the Company adjusted the sales prices to the market prices derived from an excess of demand over supply in relation to the corresponding period last year.
Revenue from cargo in the fourth quarter of 2022 decreased by approx. USD 36.6 million, a decrease of approx. 49% compared to revenue from cargo in the corresponding quarter last year in view of the decrease in the amount of cargo flown by approx. 14%, and in the yield per ton-km, and in the context of the stabilization of passenger aircraft activity around the world, which has led to an increase in the capacity of air cargo, increased competition and a decrease in prices.

Operating expenses
The Company's operating expenses in the reporting quarter amounted to approx. USD 444.5 million, an increase of approx. USD 161.5 million compared to the corresponding period last year for the following reasons:

- An increase in jet fuel expenses in the amount of approx. USD 87.3 million, mostly for the increased activity, as detailed below.
- An increase in wage and operating expenses and in other variable expenses that depend on activities such as: flight permits, fees and services at airports, food supply for aircraft, maintenance of aircraft and engines, etc.

Jet fuel expenses
The Company's jet fuel expenses increased in the reporting quarter by approx. USD 87.3 million (an increase of approx. 44%) compared to expenses in the corresponding quarter last year, mainly as a result of an increase in jet fuel prices in the market and from an increase in the amount consumed due to the increased activity.

	2022	2021	Difference
Jet fuel expenses for the period (before the effect of hedging)	147	69.1	77.9
Effect of jet fuel hedging transactions on operating profit	1	(8.4)	9.4
Total jet fuel expenses	148	60.7	87.3
Jet fuel quantity consumed (in millions of gallons)	44.3	29.6	14.7

For additional information regarding the hedging of jet fuel prices, see Chapter B below.
For further information regarding the effect of derivative financial instruments on the financial statements, see Note 19 to the financial statements.

Gross profit

Since the above mentioned increase in the Company revenue is higher than the increase in the scope of operations on the basis of adjusting sales prices to market prices, among other things, in order to address the rise of input prices and excess demand on the supply, hence despite the increase in operating expenses the Company significantly increased its gross profit, reaching a gross profit of approx. $ 116 million relative to a gross loss of approx. $ 18 million in the corresponding quarter last year.
Moreover, although the Company operated in the reporting quarter at an activity volume of approx. 81%, in relation to the corresponding period in 2019, and although the Company's operating expenses include depreciation expenses for aircraft that have not yet returned to service, as well as other fixed expenses that do not depend on the volume of the Company's activity, and despite the increase in jet fuel prices, the gross profit in the reporting quarter is significantly higher than the corresponding figure in the fourth quarter of 2019, approx. USD 67 million.

Sales expenses

Sales expenses increased by approx. USD 18.9 million compared to the corresponding quarter last year, resulting mainly from an increase in sales commissions and distribution costs due to the increase in sales and an increase in advertising expenses. Despite surpassing the revenue threshold for the corresponding quarter in 2019, sales expenses decreased in the reporting quarter compared to the corresponding period in 2019 due to the decrease in wage expenses attributed to sales and a decrease in sales expenses that are not sales-dependent.

General and administrative expenses

Although the volumes of activity for the fourth quarter of 2022 are substantially higher than the corresponding period last year, the general and administrative expenses increased by only approx. USD 1.8 million. Despite the return to activity, the amount of general and administrative expenses compared to the corresponding period in 2019 decreased by approx. USD 6.6 million (a decrease of approx. 17%), among other things as a result of the decrease in salary expenses compared to 2019.

Other revenue

Other net income amounted to approx. USD 7.7 million, mainly as a result of the recognition of a capital gain from the sale of Beit El Al (see Note 10.E to the financial statements).

Operating profit

Due to the above regarding the gross profit and in view of the decrease in the amount of administrative and general expenses in relation to the turnover, the Company's operating profit for the reporting quarter amounted to approx. USD 46 million compared to an operating loss of approx. USD 77.4 million in the corresponding quarter last year, and compared to approx. USD 19.6 million in the corresponding quarter in 2019.

Financing expenses

Net financing expenses amounted to approx. USD 38.7million, compared with approx. USD 33 million in the corresponding quarter last year. The increase is mainly due to interest expenses in respect of a loan from The Phoenix in the Frequent Flyer Company, as detailed in Note 14.C.1 to the financial statements, from an increase in interest expenses on variable interest loans with the increase in the Libor interest rate (see Chapter B below regarding the Company's exposure to market risks and the risk

management, including the hedging policy), from the recognition of financing expenses in respect of the assistance agreements with the State for pre-financing of plane tickets for the aviation security system personnel, as well as the effect of exchange rate differences, mainly for loans denominated in the JPY.

Profit before taxes

The significant improvement in the operating profitability despite the increase in financing expenses resulted in a pre-tax profit in the reporting quarter of approx. USD 7.4 million, compared with a pre-tax loss of approx. USD 110.5 million in the corresponding quarter last year. The pre-tax loss in the corresponding quarter in 2019 amounted to approx. USD 41.2 million, showing the significant improvement in the Company's business results even in relation to its activities on the eve of the Corona crisis.

Taxes on income

Income tax expenses in the reporting quarter and in the corresponding quarter last year are not material for the Company.

A4. SEASONALITY

In general, the Group's activity is affected by seasonality and focuses on peak periods. Heavy traffic of outbound Israeli residents occurs mainly during the summer and holiday periods, and heavy inbound tourist traffic entering Israel occurs during the summer and towards Jewish or Christian holidays or vacations in the countries of origin. This element of the Company's activity is affected by the rate of recovery from the Corona crisis and the extent of return to activity.

A5. CASH FLOWS

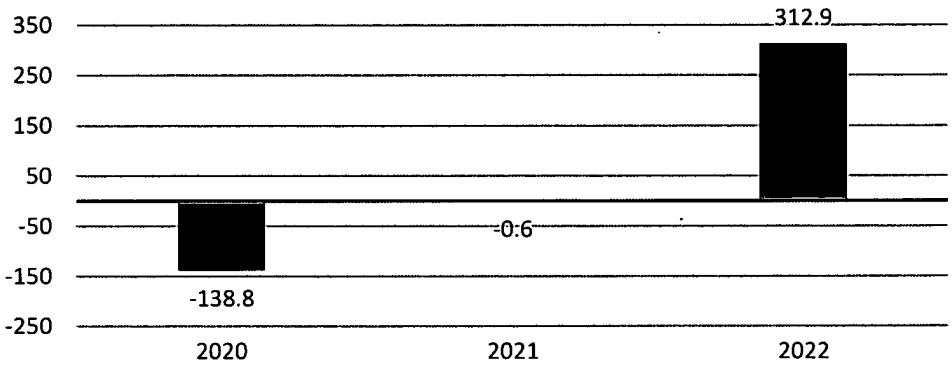
CASH FLOWS IN THE YEAR ENDED DECEMBER 31, 2022 COMPARED TO 2021

	2022	2021	Change
	USD thousands		USD thousands
Net cash flows provided by (used in) operating activities	312,888	(557)	313,445
Net cash flows provided by (used in) investing activities	(59,493)	7,942	(67,435)
Net cash flows provided by (used in) financing activities	(56,098)	15,170	(71,268)
Impact of changes in exchange rates on cash balances held in foreign currency	(4,662)	(280)	(4,382)
Increase in cash and cash equivalents	192,635	22,275	170,360

Cash flows from operating activities

In 2022, the Company had a positive cash flow from operating activities in the amount of approx. USD 312.9 million, compared with a negative cash flow of approx. USD 0.6 million last year. The increase of approx. USD 313.5 million in operating activities is comprised mainly of the decrease in the pre-tax loss in the reporting period compared to the corresponding period last year in the amount of approx. USD 408.7 million, as explained above in the profit and loss chapter, and due to the rebuilding of the Group's working capital, including an increase in flight ticket sales for future periods (deferred revenue), less an increase in the customer balance and an increase in the balance of suppliers and payables. In addition, it should be noted that in the corresponding period last year, financing was received from the State through the prepayment of the flights of aviation security system personnel, which is partially offset by deposits to the trustee for an employee dismissal program in the net amount of approx. USD 172 million.

DEVELOPMENT OF CASH FLOWS FROM OPERATING ACTIVITIES FOR THE YEARS 2020-2022 (USD MILLIONS)



Cash flows for investing activities

In 2022, the Company used approx. USD 59.5 million, net, for investing activities. During this period, the Group invested in fixed assets and intangible assets an amount of approx. USD 66.2 million, of which approx. USD 15 million was for an additional advance payment for the purchase of the aircraft no. 17, as detailed in Note 10.B to the financial statements and approx. USD 8 million paid for a renovation, which in essence is an improvement of the interior of the 777 aircraft. On the other hand, proceeds from the realization of fixed assets and the realization of a long-term investment amounted to a total of approx. USD 12.6 million (mainly the sale of Beit El Al for which a total of approx. USD 8.5 million was received).

In 2021, the Group had a net cash flow of approx. USD 8 million from investing activities, mainly resulting from the release of deposits provided by the Company as collateral in respect of derivatives in the amount of approx. USD 26 million, from the proceeds of a transaction for the sale and leaseback attributed to the residual value in the amount of approx. USD 2 million. On the other hand, the investment in fixed and intangible assets amounted to approx. USD 20 million.

Cash flows from financing activities

In 2022, the Group used approx. USD 56 million, net, for financing activities. In this period, the Group received financing against club assets in the amount of USD 130 million and a loan from the controlling shareholder in the amount of approx. USD 20 million and in addition, it sold shares of a subsidiary (by way of the exercise of an option by the buyer, see note 21.C to the financial statements) in return for approx. USD 14 million. On the other hand, the Group repaid loans from financial entities in the amount of approx. USD 121 million and paid current maturities of lease liabilities in the amount of approx. USD 99 million.

In 2021, the Group had a net cash flow of approx. USD 15 million from financing activities. During this period, the Group received consideration from the issuance of options amounting to approx. USD 75 million and from the exercise of options for shares in the amount of approx. USD 9 million. In addition, the Group received a loan in the amount of approx. USD 50 million from the Company's controlling shareholder and a loan in the amount of USD 44.5 million from banking corporations, as well as the

amount of approx. USD 3 million from a sale and leaseback transaction, which is not attributed to the residual value and consideration from the issuance of bonds to the State in the amount of approx. USD 5 million.
On the other hand, the Group repaid loans in the amount of approx. USD 107 million, a short-term loan from a controlling shareholder in the amount of approx. USD 10 million and lease liabilities in the amount of approx. USD 53 million.

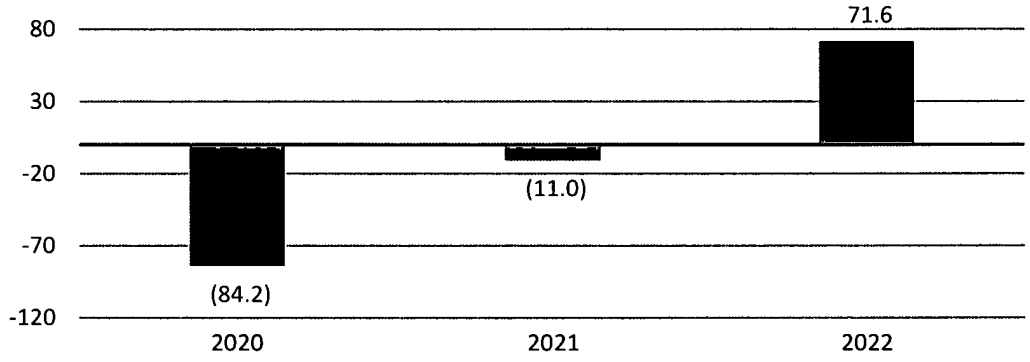
CASH FLOWS IN THE THREE-MONTH PERIOD ENDED DECEMBER 31, 2022, COMPARED TO THE CORRESPONDING PERIOD LAST YEAR

	2022	2021	Change
	USD thousands		USD thousands
Net cash flows provided by (used in) operating activities	71,636	(11,042)	82,678
Net cash flows used in investing activities	(28,705)	(3,839)	(24,866)
Net cash flows provided by (used in) financing activities	(77,277)	18,037	(95,314)
Impact of changes in exchange rates on cash balances held in foreign currency	1,185	552	633
Increase (decrease) in cash and cash equivalents	(33,161)	3,708	(36,869)

Cash flows from operating activities

In the fourth quarter of 2022, the Company had a positive cash flow from operating activities in the amount of approx. USD 71.6 million, compared with a negative cash flow of approx. USD 11 million in the corresponding quarter last year. The improvement in the amount of approx. USD 82.6 million in operating activities is comprised mainly of the transition to a pre-tax profit in the reporting period compared to a pre-tax loss in the corresponding period last year, as explained above in the profit and loss chapter.

DEVELOPMENT OF CASH FLOWS FROM OPERATING ACTIVITIES FOR THE FOURTH QUARTER OF 2020-2022 (USD MILLIONS)



Cash flows for investing activities

In the fourth quarter of 2022, the Group used approx. USD 28.7 million, net for investing activities. During this period, the Group invested in fixed assets and intangible assets in the amount of approx. USD 41.9 million, of which approx. USD 15 million was for an additional advance payment for the purchase of the aircraft no. 17, as detailed in Note 10.B to the financial statements. On the other hand, proceeds from the realization of fixed assets amounted to a total of approx. USD 8.8 million (mainly the sale of Beit El Al for which a total of approx. USD 8.5 million was received).

In the fourth quarter of 2021, the Group used approx. USD 3.8 million, net for investment activities, mainly as a result of an investment in fixed and intangible assets in the amount of approx. USD 9.4 million and on the other hand, the net realization of deposits in the amount of USD 5.6 million.

Cash flows from financing activities

In the fourth quarter of 2022, the Group used approx. USD 77 million, net for financing activities. In this period, the Group repaid loans from financial entities in the amount of approx. USD 36 million and paid current maturities of lease liabilities in the amount of approx. USD 25.5 million and the liability component in respect of the bond issuance in the amount of approx. USD 20 million, and on the other hand, increased short-term credit in the amount of approx. USD 4 million.

In the fourth quarter of 2021, the Group had a net cash flow of approx. USD 18 million from financing activities. During this period, the Group received an amount of approx. USD 50 million from the receipt of a loan from the controlling shareholder and an amount of approx. USD 5 million for a liability component in respect of issuance of bonds to the State. On the other hand, the Group repaid loans from financial entities in the amount of approx. USD 25 million and made current payments of lease liabilities in the amount of approx. USD 11 million.

A6. THE COMPANY'S FINANCIAL POSITION, CASH BALANCES AND WORKING CAPITAL

	31.12.2022	31.12.2021		31.12.2022	31.12.2021
	USD thousands			USD thousands	
Current assets	594,176	252,738	Current liabilities	1,436,156	1,939,099
Non-current assets	2,594,225	2,579,488	Non-Current Liabilities	2,099,132	1,441,906
			Equity	(346,887)	(548,779)
Total	**3,188,401**	**2,832,226**	Total	**3,188,401**	**2,832,226**

The following are the main changes in the asset, liability and equity items as of December 31, 2022 compared to December 31, 2021

Current assets

The Group's current assets as of December 31, 2022 amounted to approx. USD 594 million, an increase of approx. USD 341 million compared to the balance as of December 31, 2021. The increase was mainly due to an increase in the balance of cash and cash equivalents (see the explanation above regarding cash flow) and an increase in the customer balance as a result of an increase in the group's sales volume with the return of activity and demand and their increase throughout the year.

Current liabilities

The Group's current liabilities as of December 31, 2022 amounted to approx. USD 1,436 million, a decrease of approx. USD 503 million compared to the balance as of December 31, 2021. The decrease is mainly due to the classification of the balance of long-term loans from banking corporations to the non-current liabilities as stated below, offset by an increase in the balance of deferred revenue from the sale of airline tickets as a result of the substantial improvement in sales for future periods, an increase in the balances of trade payables and a loan received from the controlling shareholder.

It should be noted that until June 30, 2022, the balance of long-term loans from banking corporations was classified to current liabilities. From the third quarter of 2022 and based on the Group's assessment of the lenders' lack of a right to demand immediate repayment due to a worsening of the Company's business situation, the Group has returned to classifying its loans according to the loan repayment schedules.

Working capital

As of December 31, 2022, the Group has a working capital deficit of approx. USD 842 million compared to a deficit of approx. USD 1,686 million as of December 31, 2021. The decrease in the deficit is mainly due to the cessation of the classification of all its loans as current liabilities, as stated above. It should be noted that the current liabilities as of December 31, 2022 include a loan from the controlling shareholder in the amount of approx. USD 70 million, which is convertible into the Company's shares, as detailed in Note 14.G to the financial statements, an amount of approx. USD 40 million for a liability to employees for vacation, which is expected to be paid to employees upon retirement but is classified as a short-term liability in accordance with accounting principles. In addition, the current liabilities include an amount in respect of a loan for

the financing of advance payments for a Series 787-8 aircraft, whose original balance is $31 million (partially repaid by insignificant amounts), where said amount will be repaid through long-term financing that the Company is acting to receive upon receipt of the aircraft. It should be noted that an amount of approx. USD 483 million constitutes deferred revenue from the sale of airline tickets, which in the normal course of the Company's business is not repaid in cash but through the provision of future flight services. The current ratio as of December 31, 2022 increased to approx. 41.4%, compared with approx. 13.0% as of December 31, 2021. It should also be noted that due to the Group's activity structure, the Group has a built-in working capital deficit due to the balance sheet recognition of the uses expected to be paid in the current year (current maturities) while the sources of their payment will only be recognized when they are actually received (the cash flows expected to be received in respect of the activity).

Non-current assets

The non-current assets as of December 31, 2022 amounted to approx. USD 2,594 million, an increase of approx. USD 15 million compared to the balance as of December 31, 2021. Most of the increase is due to the recognition of a tax asset, as mentioned in Note 17 to the financial statements, in the amount of approx. USD 108 million and from an increase in respect of derivative financial instruments for interest rate hedging transactions as a result of an increase in the fair value of transactions due to the increase in interest rates. On the other hand, there was a decrease in the depreciated cost of fixed assets and in the right-of-use of leased assets mainly due to the current depreciation.

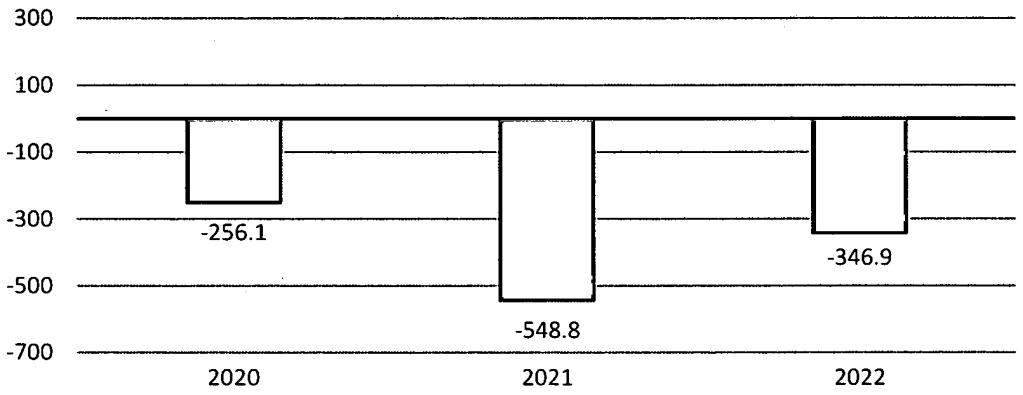
Non-current liabilities

The Group's non-current assets as of December 31, 2022 amounted to approx. USD 2,099 million, an increase of approx. USD 657 million compared to the balance as of December 31, 2021. Most of the movement stems from the classification of long-term loans into non-current liabilities as stated above, from the receipt of a long-term loan from The Phoenix in the amount of approx. USD 85 million (less current maturities) as part of the sale of the Club to a subsidiary (see Note 14.C.1 to the financial statements) which were partly offset by a decrease in long-term deferred revenue, mainly in view of the recognition of a deferred grant as income, as detailed in Note 14.G to the financial statements and by a decrease in lease liabilities, mainly due to current maturities.

Equity

The capital deficit attributed to Company shareholders as of December 31, 2022 amounted to approx. USD 321 million. The decrease in the deficit attributed to Company shareholders in the amount of USD 228 million was affected by the net profit in 2022 in the amount of approx. USD 109 million and it was positively affected by the increase of approx. USD 54 million in the balance of capital reserves (net of tax), mainly in respect of an improvement in the fair value of the interest rate hedging transactions and actuarial gains in respect of liabilities to employees, recorded to other comprehensive income resulting from the increase in interest rates in the markets and as detailed in Note 15 to the financial statements and from an increase in the amount of approx. USD 63 million in a capital reserve from transactions with non-controlling interests and resulting from the exercise of 19.9% of The Phoenix's option for the shares of the Frequent Flyer Program. See Note 21.C to the financial statements.

CAPITAL DEFICIT AS OF DECEMBER 31 (USD MILLIONS)



The Company's loans and significant credit facilities

For information regarding the Company's loans, see Note 14 to the financial statements.

B. EXPOSURE AND MANAGEMENT OF MARKET RISKS

The following is information regarding the market risks to which the Company is exposed and their management, including the use of hedging transactions. The Company implements hedge accounting and designates hedging transactions as hedging instruments. Regarding the accounting policy in this context and regarding the Company's policy in managing market risks, those responsible for their management, the means of supervision and implementation of the policy, see Note 19 to the financial statements.

Exposure to changes in jet fuel prices

In general, the jet fuel expenses constitute a key component of the Company's operating expenses and affect the Company's profitability. The Company is taking protective measures to reduce exposure.

As of December 31, 2022, the Company had several engagements, for the purpose of hedging fuel prices, which cover approx. 40% of the planned consumption for the first quarter of 2023 and approx. 10% of the planned consumption for April 2023. For the effect of the transactions on profit or loss, see Note 19 to the financial statements. The net fair value of the total jet fuel hedging instruments as of December 31, 2022 is the amount of approx. USD 0.9 million.

The following table presents the sensitivity of the jet fuel expenses over a period of the next 12 months (close to the date of publication of the financial statements), in relation to future market prices, expected according to the known curve close to the date of publication of the report, depending on the expected level of activity and as estimated by the Company (under the assumption that all other variables, including the consumption quantity and suppliers' margins, will remain unchanged with respect to the reporting year).

Change in the Average Market Price in the next 12 Months in relation to the Price close to the Date of Publication of the Report (254 cents/gallon)	**Extent of the Effect on Expenses (USD millions)**
50%	223
25%	114
25%-	117
50%-	235

The rates of change in the market price in the table above were in accordance with the maximum rate of change in jet fuel prices during the period of the Corona crisis.

Exposure to a decrease in aircraft price lists in relation to long-term loans

According to the provisions of some of the agreements for loans taken by the Company from Israeli banks in connection with the purchase of aircraft (it should be noted that these loans are not "reportable credit"), the Company is required to meet the minimum ratio between the market value of the aircraft and the balance of the loans, which are secured by those aircraft (LTV). For information, see Note 14.D to the financial statements.

Exposure to changes in the interest rate

Most of the Company's loans bear interest based on the USD Libor interest rate and the interest on some of the loans is hedged through derivatives that are also based on the USD Libor interest rate. In the middle of 2023, the use of the USD Libor interest rate will cease worldwide and new interest rates will begin to be used. As of the date of the report, the Company has begun negotiations for the conversion of the existing loan agreements and the existing hedging transactions. The Company's management estimates that the transition to the use of Sofr interest is not expected to have a material impact on the Company. See also Note 19.F(2) to the financial statements.

Close to the date of publication of the report, approx. 28% of the balance of loans received by the Company are at variable interest rates and approx. 72% of the balance of loans are at fixed interest rates or hedged for a period of up to approx. 8 years.
The following table presents the sensitivity of interest expenses on the balance of loans as of the reporting date, over a period of the next 12 months (close to the date of publication of the financial statements), including the effect of the Company's measures regarding interest rate risk management.

Change in the Average Libor Interest Rate in the next 12 Months in relation to the Libor Interest Rate close to the Date of Publication of the Report (4.6%)	**The Average Hedging Rate and/or the Credit rate at Fixed Interest from the Projected Exposure for the next 12 Months**	**Extent of the Effect on Expenses in the next 12 Months After the Hedging Effect (USD millions)**
50%	72%	13.7
15%		4.1
-15%		4.1-
50%-		13.7-

Interest rate derivatives

During the year ended on December 31, 2022, there was a substantial increase in the global interest rate environment, which led, among other things, to an increase in Libor interest rates, on which the loans are based, which are denominated with a variable interest rate as detailed above. As detailed above and in Note 14 to the financial statements and in Note 19.F.2 to the financial statements, the Company manages the interest rate risk, among other things, by using interest rate derivatives.
In accordance with the increase in interest rates, there was a significant increase in the value of interest derivatives, so that in the year ended on December 31, the Company recognized an increase in the Company's equity amounting to approx. USD 50 million. The balance of interest derivatives in the statement of financial position as of December 31, 2022 is a positive balance (asset) of approx. USD 42.2 million.

Exposure in respect of exchange rates

Exposure in respect of current expenses and payments

The majority of the Company's revenues and expenses are in USD, which is the Company's functional and presentation currency. The Company has expenses in NIS, mainly salary expenses and payments to local suppliers in Israel. Therefore, a change in the NIS exchange rate against the USD affects the USD value of expenses in NIS.

The following table presents the sensitivity of NIS expenses over the next 12 months (close to the date of publication of the financial statements), in relation to future market prices expected as of this date, depending on the expected level of activity and the Company's estimates (under the assumption that all other variables, including the amount of NIS expenses, will remain unchanged from expectations in relation to the reporting year).

Close to the date of publication of this quarterly report, the hedging rate of the NIS cash flow exposure for the next 12 months is approx. 34% of the expected exposure.

Change in the Average Exchange Rate in the next 12 months in relation to the Exchange Rate close to the Date of Publication of the Report (NIS 3.54 per USD spot rate)	**The Average Hedging Rate from the Projected Exposure for the next 12 Months**	**Change in the USD Value of NIS Expenses after the Hedging Effect (USD millions)**
10%	34%	31-
10%-		**39**

Exposure in respect of actuarial liabilities denominated in NIS

The Company has several obligations related mainly to the severance pay for employees in Israel denominated in NIS, totaling approx. USD 102 million (net of plan assets), which exposes the Company to changes in the statement of profit and loss due to the revaluation of balance sheet balances each period.

Exposure in respect of loans denominated in JPY

The Company has several loans in which some components are linked to the JPY in a total amount equal to approx. USD 100 million. These are components that constitute balloon loans for a period of 10 years. The Company hedged part of the exposure to the USD/JPY exchange rate through a forward transaction. As of the date of the financial statements, the fair value of this hedging transaction is approx. USD 7.8 million to the Company's debt. For more information on the Company's exposure to changes in the exchange rate of the JPY against the USD, see Note 19 to the financial statements.

Exposure in respect of balance sheet balances and future payments

The main financial liabilities that expose the Company to a non-USD currency that expose the Company to fluctuations in exchange rates are as follows, with a breakdown according to the main currencies (in USD):

	NIS	JPY	EUR	GBP
Financial working capital, net	(2.8)	-	(21.4)	-
Lease liabilities	11.8	-	-	-
Loans (not hedged, see below regarding the hedging instrument)	-	52.8	-	-
Liability in respect of employee benefits	101.5	-	-	1.0
Total liabilities in USD	**110.5**	**52.8**	**(21.4)**	**1.0**
Spot exchange rate as of December 31, 2022 per USD 1.	3.52	131.0	0.94	0.83
Effect of a 10% decrease/increase in the exchange rate on results	**11.0**	**5.3**	**(2.1)**	**0.1**

C. ASPECTS OF CORPORATE RESPONSIBILITY AND CORPORATE GOVERNANCE

C1. DONATIONS AND ASSISTANCE TO THE COMMUNITY

As part of its activities in 2022, the Company donated cash and cash equivalents amounting to approx. USD 594 thousand.

C2. DIRECTORS WITH ACCOUNTING AND FINANCIAL EXPERTISE

For information regarding the experience and education of the directors whom the Board of Directors considered as having accounting and financial expertise in the reporting year, see Regulation 26 in Part D of this periodic report.

C3. DISCLOSURE REGARDING THE INTERNAL AUDITOR IN A REPORTING CORPORATION

1. Details of the internal auditor and compliance with conditions

1.1. Name of the Auditor: Moshe Cohen

1.2. Beginning of term of office: August 1, 2021.

1.3. His qualifications for the position: Accountant, BA in Economics and Accounting, Tel Aviv University. He has 40 years of experience in internal auditing, auditing of financial statements, risk management and consulting.
Serves as an internal auditor in public companies and various organizations, managing partner in the firm of Chaikin, Cohen, Rubin & Co., Certified Public Accountants.
The Internal Auditor meets all the compliance requirements set forth in Section 3(a) of the Internal Audit Law, 1992.
The Internal Auditor is in compliance with the provisions of Section 146(b) of the Companies Law, 5759-1999 and the provisions of Section 8 of the Internal Audit Law, 5752-1992.

1.4. In the reporting year, the Internal auditor does not have holdings in the Company's securities or holdings in another entity related thereto.

1.5. As of the date of his appointment, the Internal Auditor does not have nor did he have any business relations with the audited corporation or with an entity related thereto, other than being the Internal Auditor of subsidiaries of the Company.

1.6. The Internal Auditor is outsourced by the Company.

2. Manner of appointment of the Internal Auditor

2.1. The appointment of the Internal Auditor was approved and recommended by the Audit Committee at its meeting on July 15, 2021 and by the Company's Board of Directors at its meeting on July 28, 2021 after considering the Auditor's education, qualifications and experience in internal auditing and risk management in corporations of significant scale.

2.2. Obligations were imposed on the Internal auditor and authorizations were granted in accordance with the Company's internal audit procedure, the provisions of which are based on the laws of the State of Israel. In this context, the Internal Auditor was required to propose a work plan, carry out audits in the Company in accordance with the plan and distribute written reports that include findings, conclusions and recommendations.

3. The Internal auditor's superior

The internal auditor is subordinate in the Company to the Company's Chairman of the Board of Directors and the CEO, in accordance with the Company's Articles of Association.

4. Work plan

4.1. The internal auditor's work plan is annual.

4.2. The internal auditor's work plan is determined based on the following considerations:

4.2.1. The risk inherent in the issue on the Company's activities and profitability.

4.2.2. The impact of the issue on the safety and security of passengers, employees and aircraft, the Company's profitability, passenger service, information security, cyber and regulation.

4.2.3. Maintenance of appropriate, applicable and efficient controls in the audited area.

4.2.4. Proposals of VPs and department heads.

4.2.5. Findings of previous audits and the pace of implementation of recommendations.

4.2.6. The need for follow-up for a proper audit procedure.

4.3. The Chairman of the Company's Board of Directors, the members of the Audit and Remuneration Committee and the Company CEO are involved in determining the work plan.

4.4. The work plan proposal is received annually by the Chairman of the Board, members of the Board of Directors' Audit and Remuneration Committee and the Company CEO. All approve the proposal in accordance with Section 149 of the Companies Law, 1999.

4.5. With the gradual return to activity starting in the second quarter of the reporting year, the Audit and Remuneration Committee instructed the audit to adjust the audit resources and work plan to the scope, nature of activity and the Company's status, with a focus on the plan on subjects related to safety, risk management, return to a routine, information security, cyber, etc.

4.6. The Internal Auditor has the discretion to deviate from the work plan.

4.7. The Company's Auditor is present at the Board discussions in which significant transactions are approved.

5. Audit abroad or of investee corporations

The Company Auditor also serves as the Internal Auditor of all the active subsidiaries and therefore its work plan takes these companies into account. The Internal Auditor's work plan also includes the conducting of examinations of the Company's activities abroad.

6. Treatment of complaints regarding deficiencies in the management of the Company's business

The Company's Auditor has been appointed to coordinate and present to the Audit and Remuneration Committee the manner in which the Company's employees' complaints regarding deficiencies in the management of its business are handled. In this context, an orderly mechanism has been established in the Company to deal with these issues. The issue is regularly examined and audited.

7. Scope of employment

7.1. The Internal Auditor is employed through outsourcing and is in charge of five Internal Auditors, two of whom are full-time employees of the Company. In 2022, the internal audit work plan was adjusted for the increase in activity and the state of the Company

and therefore, the audit hours were increased and adjusted to the Company's volume of activity in the reporting year compared to the previous year.

7.2. In 2022, approx. 7,600 hours of audit work were performed in the Company and its subsidiaries in Israel, as detailed below:

Work Hours for the Company's Activity in Israel	Work Hours for the Company's Activity Abroad	Work Hours for Investee Corporations	Total
6,100	1,100	400	7,600

8. Performing the audit

8.1. The Company's Internal Auditor performs his work in accordance with the Companies Law, 1999, in accordance with the Internal Audit Law, 1992 and in accordance with generally accepted professional standards.

8.2. The Chairman of the Board of Directors and the Chairman of the Audit and Remuneration Committee hold a quarterly discussion with the Internal Auditor regarding his work and regarding the professional standards according to which the Internal Auditor works.

8.3. The Audit and Remuneration Committee holds meetings at which it discusses the work of the Internal Auditor and the audit standards.

8.4. Prior to approving the proposed annual audit plan, the Chairman of the Board and the Audit and Remuneration Committee discuss the risks according to which the proposed work plan was formulated with the Internal auditor, after which the Audit and Remuneration Committee discusses the proposed annual audit plan and the risks according to which the proposal was formulated, and approves the plan.

8.5. In addition, in the reporting year, a discussion was held in the Audit and Remuneration Committee, in the presence of the Internal auditor, and without the presence of Company officers who are not members of the committee, to examine deficiencies in the Corporation's business management.

9. Access to information

The Internal Auditor has free, continuous and unmediated access to any document and information held by the Company and its subsidiaries, in Israel and abroad, or held by one of its employees, as well as access to any standard or computerized database, any automated database and any data processing systems in the Company, including financial data, as stated in Section 9 of the Internal Audit Law, 1992.

10. Report of the Internal Auditor

10.1. The Internal Auditor's reports are submitted in writing.

10.2. In 2022, the Internal Auditors completed 22 audit reports. The audit reports were submitted to the Chairman of the Board of Directors, to the members of the Board of Directors' Audit and Remuneration Committee and to the Company CEO. In addition, the Internal Auditor conducted a number of special examinations and accompanying audits, the results of which were regularly reported to the Audit and Remuneration Committee and to the Chairman of the Board.

10.3. In 2022, the Audit and Remuneration Committee convened 18 times to discuss the Internal Auditor's reports, on the following dates: 13.1, 24.1, 14.2, 21.2, 13.3, 11.4, 26.4, 15.5, 13.6, 26.6, 8.8, 5.9, 7.9, 21.9, 27.10, 20.11, 19.12, 29.12.

11. The Board of Director's assessment of the Internal Auditor's activities

The Board of Directors believes that the scope, nature and continuity of the Internal Auditor's activities and work plan are reasonable in the circumstances, and have the capacity to fulfill the Corporation's internal audit objectives, as they relate to all significant and core activities of the Company.

12. Remuneration

12.1. The total remuneration in 2022 to the Internal Auditor and its staff is NIS 948 thousand. The cost does not include the cost of the Company's employees.

12.2. The Company's Board of Directors believes that the remuneration amount and its components given to the Internal Auditor do not impair the Internal Auditor's ability to exercise independent discretion in performing his duties.

C4. DISCLOSURE REGARDING THE FEES OF THE INDEPENDENT AUDITOR

THE FOLLOWING ARE THE GROUP'S FEE EXPENSES TO THE ACCOUNTING FIRM BRIGHTMAN ALMAGOR ZOHAR & CO. IN RESPECT OF AUDITING AND TAX SERVICES AND ADDITIONAL SERVICES PROVIDED BY THEM

	Auditing Services and Audit-Related Services	Additional Services	Total
	USD thousands	USD thousands	USD thousands
2022	538	174	712
2021	550	71	621

The fees were approved by the Company's Board of Directors and are reasonable and acceptable according to the nature of the Company and the scope of its activities.

C5. REMUNERATION FOR INTERESTED PARTIES AND SENIOR OFFICIALS

Regarding the remuneration for interested parties and senior officials, see Note 22 to the financial statements regarding transactions with interested parties and related parties and Regulation 21 in the chapter "Additional Information regarding the Corporation".
Regarding remuneration of the Company's officers as approved by the company's shareholders' meeting on October 18, 2022, see the meeting summons report published by the Company on September 8, 2022 (Reference no.: 2022-01-115261).

C6. INTERNAL ENFORCEMENT PLANS

Internal enforcement plan regarding securities law and corporate law
In 2011, the Company's Board of Directors, following the approval by the Corporate Governance Committee, approved the main points of the internal enforcement plan regarding securities law and corporate law (the "Internal Enforcement Plan").
In accordance with the recommendation of the Corporate Governance Committee, the Company's Board of Directors appointed the Company's Legal Adviser as the Supervisor of Internal Enforcement in this area (the "Supervisor").
The internal enforcement plan expresses the Company's recognition of the importance of compliance with the law by the Company's employees, managers, members of its Board of Directors and relevant service providers and coordinates the Company's policy regarding the prevention and treatment of violations, including policies for assessing the damage of violations of the law and preventing their recurrence.
The purpose of the Internal Enforcement Plan is to assimilate and enforce norms of law enforcement, ethical principles and other rules of conduct among the Company, its officers and employees, thereby ensuring the compliance of the Company and its individuals with the provisions of securities law.
The enforcement plan includes measures for the internal identification of potential violations and failures, whose function is, among other things, to identify and correct failures, streamline reporting processes, identify and deal with conflict of interest cases, prevent leakage of inside information outside the Company and prevent prohibited influence on the trading in the Company's shares. It should be clarified that an effective internal enforcement plan may constitute a tool in the hands of the CEO and the Board of Directors as part of the performance of their supervisory duty and may also be a credit to the Company in the event of any violation of securities law.
The Internal Enforcement Plan adopted by the Company includes an outline for the operation of the Company's internal enforcement system and key procedures, including: the Board of Directors' work procedures; the procedure for defining roles and authorities of the Audit and Remuneration Committee; the procedure for transactions with related parties; the conflict of interest procedure for directors; the procedure for remuneration of officers; reporting procedure (non-financial); inside information procedure; the procedure for providing information to the media and the capital market, procedure for considering enforcement considerations when promoting employees and managers, procedure for considering enforcement considerations in a remuneration plan, and the procedure for training members of the Board of Directors.
During 2022, the supervisor continued to carry out various actions as part of the implementation of the enforcement program among the Company's employees and managers, including trainings on internal enforcement provided to the Company's

employees and managers by the supervisor and by external lecturers, at subsidiaries as well as to consultants who provide services to the Company. Scheduled audits were conducted to review the implementation of enforcement procedures.
In the Enforcement Supervisor's Report, the Supervisor will provide the members of the Board of Directors with a description of the actions taken during the reporting period in the implementation and assimilation of the enforcement plan, a review of compliance events and measures taken to deal with such incidents and prevent the recurrence of similar cases in the future, as well as a file of updates regarding legislative amendments, Securities Authority guidelines and significant rulings handed down in legal proceedings regarding securities law and corporate law. In July 2022, the work plan for 2022 was approved. It should be noted that in the context of the Corona crisis, the work plan was adjusted for the scope of the Company's activities.

Internal enforcement plan regarding competition law

In 2014, the Company's Board of Directors approved an Internal Enforcement Plan regarding competition law, which includes an outline for the operation of the Company's internal enforcement system and key procedures in the Company's areas of activity.
In accordance with the recommendation of the Corporate Governance Committee, the Company's Board of Directors appointed the Company's Legal Adviser as the Supervisor of Internal Enforcement in the Company in this area. The implementation and adoption of an effective enforcement plan are intended to contribute to an increase in awareness, among employees and managers, of the requirements of the Economic Competition Law and the Competition Authority's Enforcement Policy and accordingly, to a reduction in exposure to enforcement proceedings and lawsuits against the Company, its employees and managers. In addition, Section 48(a) of the Economic Competition Law, 1988 was amended in the framework of Amendment 21 to the Law, which determined an obligation on an officer in a corporation "to supervise and do everything possible to prevent an offense under this law by the corporation or by one of its employees". A violation of this obligation establishes criminal liability for officers carrying a criminal sanction of up to one year in prison. The novelty in this provision is that criminal liability exists for officers even if no corporation offense has been committed under competition law. According to the amendment, non-compliance with the supervision obligation in itself constitutes the criminal offense. An internal enforcement plan, carried out systematically and effectively by the corporation, may assist officers in fulfilling this obligation. It should be noted that Section 48(b) presumes that the officer's obligation to prevent violations of the provisions of the law has been breached where an offense has been committed by the corporation, unless the officer has proven that he has done all that is possible to fulfill his obligation. The Internal Enforcement Plan will assist the officer even in these situations, as long as he was not involved in committing the offense and did not know of its existence.

In July 2022, the work plan for 2022 was approved in accordance with the Internal Enforcement Plan regarding competition law. It should be noted that in the context of the Corona crisis, the work plan was adjusted for the scope of the Company's activities.

Internal enforcement plan regarding the prohibition on giving or receiving bribes and the prohibition of corruption

In 2018, the Company's Board of Directors approved an internal enforcement program pertaining to the prohibition of giving or receiving bribes and the prohibition of corruption and appointed the Company's VP of Human Resources as the person in charge of enforcement in this area. The enforcement plan reflects the great importance that the Company places on strict compliance with the provisions of the law regarding bribery and corruption offenses.

D. DISCLOSURE PROVISIONS IN CONNECTION WITH THE CORPORATION'S FINANCIAL REPORTING

D1. DISCLOSURE REGARDING CRITICAL ACCOUNTING ESTIMATES

The implementation of accounting principles by management when preparing the financial statements sometimes involves assumptions, valuations and various estimates that affect the amounts of assets and liabilities and the business results reported in the financial statements. Some of the assumptions, valuations and estimates are critical to the financial position or results of operations reflected in the Group's financial statements, due to the materiality of the issue, the complexity of the calculations or the feasibility of the materialization of issues that are uncertain. For details of significant accounting estimates used by the Company, see Note 2.C to the annual financial statements as of December 31, 2022.

D2. ISSUES TO WHICH THE COMPANY'S AUDITORS DRAW ATTENTION IN THEIR CONCLUSION REGARDING THE FINANCIAL STATEMENTS

1. to the state of the Company's business and the deficit in equity.
2. For information regarding the exposure from class actions against the Company and the Company's exposure to these class actions, see Note 16 to the financial statements.

E. ADDITIONAL INFORMATION

DISCLOSURE REGARDING CHANGES IN THE ECONOMIC ENVIRONMENT, MARKET RISKS AND SPECIAL EVENTS

1. The international aviation market is affected by the security situation, political situation, special events, such as the outbreak of epidemics and natural disasters around the world in general and in specific regions in particular, as well as by the economic situation in Israel and around the world. For information regarding the outbreak of the Corona pandemic, the global economic and aviation crisis and their implications for oil prices and interest rates, see Chapter A to this report.
   The following are the changes that occurred in jet fuel prices, the Libor interest rate and the exchange rate from the end of the quarter to the date close to the approval of the Report:
2. As of the reporting date, the market price of the jet fuel (before fees and supplier margins), weighted according to the markets in which the Company purchases the jet fuel, was approx. 295 cents per gallon, while as of close to the date of approval of the report, this price is approx. 262 cents per gallon, a decrease of approx. 11%. The sharp changes in price have a significant impact on the Company's financial results.
3. The Company implements hedge accounting and designates hedging transactions as hedging instruments. Regarding the accounting policy on this issue, see Note 19 to the financial statements.
4. The framework agreements applicable to hedging transactions stipulate, among other things, the conditions under which the parties will be required to transfer collateral against the hedging transactions. With some of the hedging entities, there is no need to transfer collateral at all, and for some collateral is required (in the form of an interest-bearing monetary deposit) when the negative fair value of the transactions on a particular day exceeds the threshold determined in the agreement.
5. As of the reporting date, the 3-month Libor interest rate was approx. 4.76%, while close to the date of approval of the report, the rate is approx. 4.95%.
6. On a date close to the approval of the financial report, the USD exchange rate against the NIS declined by approx. 4% relative to the date of the report. It should be noted that the effect of the exchange rates on the business results of the coming quarter will be determined in accordance with the actual exchange rates during the quarter as a whole and at its end (March 31, 2023).

Amikam Ben Zvi - Chairman of the Board of Directors
March 1, 2023

Dina Ben Tal Ganancia - CEO

APPENDIX A TO THE REPORT OF THE BOARD OF DIRECTORS ON THE STATE OF THE CORPORATION'S AFFAIRS

THE GROUP'S MATERIAL LOANS FOR THE YEAR ENDED DECEMBER 31, 2022

					Amortization Schedule				
Lender Characteristics	**Loan Amount (USD thousands)**	**Unsettled Balance (USD thousands)**	**Securities**	**Interest**	**Payment Frequency - Principal and Interest**	**Principal Repayment Amount (USD thousands)**	**Balloon Balance (USD thousands)**	**Loan Commencement Date**	**Loans' Final Repayment Date**
Foreign banking institution and Japanese investors	145,000	109,991	787-9 aircraft	Variable Libor + margin 1%-2%	Quarterly	2,818	52,000	27/06/2018	30/06/2028
Foreign banking institution guaranteed by UKEF	125,000	94,817	787-9 aircraft	Variable Libor + margin 0%-1%	Quarterly	3,058	-	10/08/2018	10/08/2030
Foreign banking institution and Japanese investors	149,872	115,239	787-9 aircraft	Variable Libor + margin 0.5%-1.5%	Quarterly	2,730	50,530	18/06/2019	30/08/2029
Foreign banking institution and Japanese investors	132,894	105,813	787-8 aircraft	Variable Libor + margin 0%-1%	Quarterly	2,390	44,873	27/11/2019	31/10/2029
Foreign banking institution and Japanese investors	126,099	99,660	787-8 aircraft	Variable Libor + margin 0.5%-1.5%	Quarterly	2,388	40,392	18/12/2019	18/12/2029
Foreign banking institution and Japanese investors	132,650	107,480	787-8 aircraft	Variable Libor + margin 0%-1%	Quarterly	2,379	44,615	19/02/2020	31/01/2030
Local financial institution (granted to the subsidiary El Al Frequent Traveler Ltd.)	130,000	123,500	El Al Matmid Frequent Flyer Club Ltd.	Variable 5.5%-8%	Quarterly	5,614	-	30/06/2022	30/06/2028

LOANS THAT ARE NOT MATERIAL IN THEMSELVES BUT INCLUDE A MATERIAL CROSS-VIOLATION STIPULATION

- The Company has a number of loans from the same foreign banking institution (jointly with other parties or alone) which are not material in themselves, but include a material cross-violation stipulation so that in the event that the Company is in breach of any loan, such loans will be brought forward for immediate repayment, which as of December 31, 2022 amount to a total of approx. $138,010 thousand. See also Note 14.D to the financial statements.
- The Company has a number of loans secured by EXIM or UKEF guarantees obtained by the Company from various foreign banking institutions, some of which are material and are included under the heading - "Material loans of the Group as of December 31, 2022" and some of which are not material in themselves, but include a material cross-violation stipulation so that in the event that the Company breaches a term in any loan within this group of loans or breaches a payment liability it has in other loans (over a certain amount), then the loans guaranteed by the aforementioned EXIM or UKEF guarantee, which as aforesaid amount to approx. $386,498 thousand as of December 31, 2022, will be put forward for immediate repayment. See also Note 14.D to the financial statements.

Chapter C

Consolidated Financial Statements

El Al Israel Airlines Ltd.

2022 Periodic Report

El Al Israel Airlines Ltd.

Consolidated Financial Statements for Year 2022

Contents

	Page
Reports of the Independent Auditors	C-1 - C-4
Financial Statements	
Consolidated Statements of Financial Position	C-5 - C-6
Consolidated Statements of Profit and Loss	C-7
Consolidated Statements of Comprehensive Income	C-8
Consolidated Statements of Changes in Equity	C-9 - C-11
Consolidated Statements of Cash Flows	C-12 - C-13
Notes to the Consolidated Financial Statements	C-14 - C-108

Deloitte.

The Auditors' Report to the Shareholders of El Al Israel Airlines Ltd About the Audit of Internal Controls of Financial Reporting According to Section 9B(c) of the Securities Regulations (Periodic and Immediate Reports), 1970

We audited internal control components of the financial reporting of **El Al Israel Airlines Ltd** and subsidiaries (hereinafter, together: the "**Company**") as of December 31, 2022. These control components were determined as explained in the next paragraph. The Company's Board of Directors and management are responsible for conducting effective internal control over financial reporting and for the evaluation of the effectiveness of internal control components on financial reporting attached to the periodic report for the above date. It is our responsibility to provide an opinion on the components of internal control over the Company's financial reporting based on our audit.

The components of internal control over audited financial reporting were determined in accordance with Audit Standard (Israel) 911 of the Institute of Certified Public Accountants in Israel "Audit of Components of Internal Control over Financial Reporting" (hereinafter - "Audit Standard (Israel) 911"). These components are: (1) controls at the organization level, including controls on the editing and closing process of financial reporting and general controls on information systems; (2) controls on passenger revenue from the sale of airline tickets; (3) controls on measuring prepaid revenues for frequent flyer points; (4) controls on fixed assets – aircraft, engines and spare parts; (5) controls on salary expenses for employees in Israel; (6) controls on benefits for employees in Israel. All internal control components are with the exception of subsidiaries (hereinafter collectively - the "Audited Control Components").

We have conducted our audit in accordance with Audit Standard (Israel) 911. This standard requires that we plan and perform the audit in order to identify the audited control components and to obtain a reasonable degree of assurance as to whether these control components have been effectively complied with in all material respects. Our audit included gaining an understanding of the internal control over financial reporting, identifying the audited control components, assessing the risk that there is a material weakness in the audited control components, and examining and evaluating the effectiveness of the design and operation of those control components based on the assessed risk. Our audit, regarding those control components, also included performing other such procedures that we deemed necessary according to the circumstances. Our audit referred only to the audited control components, unlike an internal audit of all material processes in connection with the financial reporting, and therefore our opinion relates only to the audited control components. Also, our audit did not address the interactions between the audited control components and those that are not audited and therefore, our opinion does not take into account such possible effects. We believe that our audit provides a reasonable basis for our opinion in the context described above.

Due to inherent limitations, internal control over financial reporting in general, and over components thereof in particular, may not prevent or detect misrepresentation. Also, drawing conclusions regarding the future based on any current effectiveness assessment is at risk of controls becoming inadequate due to changes in circumstances or that the degree of compliance with the policies or procedures will change adversely.

In our opinion, based on our audit, the Company effectively maintained, in all material respects, the audited control components as of December 31, 2022.

We also audited, in accordance with generally accepted auditing standards in Israel, the Company's consolidated financial statements for December 31, 2022 and 2021 and for each of the three years in the period ending December 31, 2022. Our report, dated March 1, 2023, included an unqualified opinion on those financial statements as well as drawing attention to the state of the Company's business and the Company's exposure to certification of class actions, based on our audit.

Brightman Almagor Zohar & Co.
Certified Public Accountants
A Firm in the Deloitte Global Network

Tel Aviv, March 1, 2023

Tel Aviv - Main Office
Azrieli Center 1 Tel Aviv 6701101, POB 16593 Tel Aviv 6116402 | Phone: 03-6085555 info@deloitte.co.il |

Nazareth Office
Mar Ibn Amer 9
Nazareth, 16100
Phone: 3994455-073
Fax: 073-3994455
info-nazareth@deloitte.co.il

Eilat Office
Municipal Center
POB 583
Eilat, 8810402
Phone: 08-6375676
Fax: 08-6371628
1nfo-eilat@deloitte.co.il

Haifa Office
Maale Hashihrur 5
POB 5648
Haifa, 3105502
Phone: 04-8607333
Fax: 04-8672528
info-ha1fa@delo1tte.co.il

Jerusalem Office
Kiryat Hamada 3
Migdal Har Hotzvim,
Jerusalem, 914510
POB 45396
Phone: 02-5018888
Fax: 02-5374173
info-ier@deloitte.co.il

Deloitte.

The Auditors' Report to the Shareholders of El Al Israel Airlines Ltd.

Introduction

We audited the attached consolidated statements of the financial position of **El Al Israel Airlines Ltd** (hereinafter: the **Company**) for December 31, 2022 and December 31, 2021 and the consolidated statements of profit or loss, comprehensive income, changes in equity and cash flows for each of the three years in the period that ended on December 31, 2022. These financial statements are the responsibility of the Company's Board of Directors and management. Our responsibility is to express an opinion on these financial statements based on our audits.

The Basis for Our Opinion

We conducted our audit in accordance with generally accepted Israeli auditing standards, including standards set in the Auditors' Regulations (Auditor's Mode of Performance), 1973. Those standards require that we plan and perform the audit to obtain reasonable assurance that the financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by the Company's Board of Directors and management, as well as evaluating the overall financial statement presentation. We believe that our audit provides an adequate basis for our opinion.

Opinion

In our opinion, based on our audit, the consolidated financial statements adequately reflect, in all material respects, the financial position of the Company and its consolidated companies as of December 31, 2022 and December 21, 2021 and the results of their operations, changes in capital and cash flows for each of the three years in the period that ended on December 31, 2022 in accordance with International Financial Reporting Standards (IFRS) and the provisions of the Securities (Annual Financial Statements) Regulations, 5770-2010.

We also audited, in accordance with the Israel Institute of Certified Public Accountants' Audit Standard (Israel) 911 "Audit of Internal Control Components on Financial Reporting", the Company's internal control components on financial reporting as of December 31, 2022. Our report of March 1, 2023 included an unqualified opinion on the effectiveness of those components.

Emphasis (Attention)

Without qualifying our Opinion, we draw attention to Note 1 of the consolidated financial statements as of December 31, 2022 about the deficit in the shareholders' equity of approximately USD 321 million; about the operational and financial actions that were carried out by the Company; and about the evaluation of the management and the Board of Directors in regard to the Company's ability to meet its financial liabilities in the foreseeable future. See also key issues in the audit below.

We also draw attention to Note 16 of the consolidated financial statements about the exposure to certification of class actions against the Company and the Company's exposure to the class actions.

Tel Aviv - Main Office
Azrieli Center 1 Tel Aviv 6701101, POB 16593 Tel Aviv 6116402 | Phone: 03-6085555 info@deloitte.co.il |

Nazareth Office
Marj Ibn Amer 9
Nazareth, 16100
Phone: 3994455-073
Fax: 073-3994455
info-nazareth@deloitte.co.il

Eilat Office
Municipal Center
POB 583
Eilat, 8810402
Phone: 08-6375676
Fax: 08-6371628
1nfo-eilat@deloitte.co.il

Haifa Office
Maale Hashihrur 5
POB 5648
Haifa, 3105502
Phone: 04-8607333
Fax: 04-8672528
info-ha1fa@delo1tte.co.il

Jerusalem Office
Kiryat Hamada 3
Migdal Har Hotzvim,
Jerusalem, 914510
POB 45396
Phone: 02-5018888
Fax: 02-5374173
info-ier@deloitte.co.il

Key Issues in the Audit

The key issues in the audit, as described below, are those matters that were communicated, or were to be communicated, to the Company's board of directors, and which, according to our professional judgment, were most significant in the audit of the consolidated financial statements for the current period. These issues include, among other things, any matter which: (1) relates, or may relate, to material sections or disclosures in the financial statements; and (2) we deemed it to be particularly challenging, subjective or complex. These issues were responded to in our audit and in our opinion on the consolidated financial statements as a whole. The communication of these issues below does not change our opinion on the financial statements as a whole, and we do not use this communication to give a separate opinion on these issues or on the sections or disclosures to which they refer.

The following are the key issues in the audit of the Company's consolidated financial statements for the year ended December 31, 2022:

Frequent Flyer Programs, see Note 2.C.(7) and Note 13

As stated in note 2.C.(7) and in Note 13 of the consolidated financial statements, for the purpose of calculating the prepaid balance of revenue for the frequent flyer points that were accrued as of the date of the statement of financial position and have not yet been used, the Company relies on the sale prices of the various products to which the points can be converted, taking into account the number of points that must be converted in order to purchase the same products, and on the Company's experience about the forecasted utilization of the points. Changes in the management's estimate about the value of the point and the rate of non-utilization of the points may affect the timing of the recognition of revenue. As of December 31, 2022, the short-term balance of the prepaid revenues from the frequent flyers clubs is about USD 96,167 thousand; the long-term balance is about USD 59,907 thousand. We have identified the estimates of the forecasted point utilization and the sale prices of the various products to which the points can be converted as a key issue in the audit. Our judgment is required to evaluate the ability to use historical information to determine these estimates.

The audit procedures we performed in connection with Frequent Flyer Programs were as follows:
We evaluated the planning and audited the effectiveness of the Company's control in connection with estimates of the forecasted utilization of points that will not be converted and the sales prices of the various products to which the points can be converted; we evaluated the adequacy of the methodology that the Company used to determine the estimates and we concluded that these estimates are consistent with previous periods; we developed an independent estimate of unutilized Frequent Flyer Programs points taking into account information from the industry and historical data; we compared the results of our independent test with the Company's calculations to be satisfied; we employed an information technology expert who examined the adequacy of the number of points accrued; we audited the completeness and accuracy of the data underlying the calculation of the point value estimate; we performed sensitivity analyses to assess the changes in the prepaid revenues in the short term and the long time.

Tel Aviv - Main Office
Azrieli Center 1 Tel Aviv 6701101, POB 16593 Tel Aviv 6116402 | Phone: 03-6085555 info@deloitte.co.il |

Nazareth Office
Marj Ibn Amer 9
Nazareth, 16100
Phone: 3994455-073
Fax: 073-3994455
info-nazareth@deloitte.co.il

Eilat Office
Municipal Center
POB 583
Eilat, 8810402
Phone: 08-6375676
Fax: 08-6371628
1nfo-eilat@deloitte.co.il

Haifa Office
Maale Hashihrur 5
POB 5648
Haifa, 3105502
Phone: 04-8607333
Fax: 04-8672528
info-ha1fa@delo1tte.co.il

Jerusalem Office
Kiryat Hamada 3
Migdal Har Hotzvim,
Jerusalem, 914510
POB 45396
Phone: 02-5018888
Fax: 02-5374173
info-ier@deloitte.co.il

Employee Benefits, see Note 2.C.(4) and Note 15

As described in Note 2.C.(4) and in Note 15 of the consolidated financial statements, the current value of the Company's liability – for retirement and severance compensation for some of the employees in Israel; for paid leave to all the employees in Israel; for redemption of sick days for some employees in Israel; and for additional benefits – is based on a large number of data that are determined on the basis of an actuarial assessment using actuarial assumptions. Changes in the actuarial assumptions may affect the value of the Company's liabilities for the benefits listed above. As of December 31, 2022, the balance of the actuarial liabilities for short-term employee benefits is about USD 41,121 thousand, and for the long-term is about USD 68,362 thousand. We identified the database for the actuarial calculation and actuarial assumptions as a key issue in the audit. Our judgment is required to assess the adequacy of the database and significant assumptions in order to determine the value of the Company's liabilities for employee benefits.

The audit procedures we performed in connection with employee benefits, were as follows:

We evaluated the planning and audited the effectiveness of the Company's control over internal control components on employee benefits in Israel; we evaluated the professional competence and independence of the actuarial expert used by the Company by inquiring about his experience and relevant professional competence; we audited the completeness and accuracy of the data underlying the calculation of employee benefits; we employed our own actuarial expert who examined the basis of the assumptions used for the actuarial work and conducted an independent calculation of the total liability for actuarial employee benefits.

Adequacy of the Going Concern Assumption, see Note 1B

As stated in Note 1B of the Company's consolidated financial statements for the year 2022, we identified the assessment of the adequacy of the Company's going concern assumption as a key issue in the audit. This is in regard to the deficit in the shareholders' equity; the operational and financial operations carried out by the Company; and the assessment of the management and the board of directors about the Company's ability to meet its financial obligations in the foreseeable future. Our judgment is required to assess the state of the Company's business and the adequacy of the going concern assumption.

The audit procedures that we performed in connection with the Company's business situation and the adequacy of the going concern assumption were as follows:

We reviewed the Company's two-year cash flow forecast, which was prepared by the Company's management and approved by the board of directors; we performed sensitivity analyses on certain essential parameters that are not absolutely certain in the Company's cash flow forecast; we examined the Company's forecasts for returning to full activity in relation to the other, external, forecasts and market studies; we examined the effect of extreme scenarios and the Company's reactions to the extreme scenarios on the cash flow forecast; we examined the adequacy of the disclosure in the consolidated financial statements about the state of the Company's business.

Brightman Almagor Zohar & Co.

Certified Public Accountants

A Firm in the Deloitte Global Network

Tel Aviv, March 1, 2023

Tel Aviv - Main Office
Azrieli Center 1 Tel Aviv 6701101, POB 16593 Tel Aviv 6116402 | Phone: 03-6085555 info@deloitte.co.il |

Nazareth Office
Mar‌j Ibn Amer 9
Nazareth, 16100
Phone: 3994455-073
Fax: 073-3994455
info-nazareth@deloitte.co.il

Eilat Office
Municipal Center
POB 583
Eilat, 8810402
Phone: 08-6375676
Fax: 08-6371628
1nfo-eilat@deloitte.co.il

Haifa Office
Maale Hashihrur 5
POB 5648
Haifa, 3105502
Phone: 04-8607333
Fax: 04-8672528
info-ha1fa@delo1tte.co.il

Jerusalem Office
Kiryat Hamada 3
Migdal Har Hotzvim,
Jerusalem, 914510
POB 45396
Phone: 02-5018888
Fax: 02-5374173
info-ier@deloitte.co.il

El Al Israel Airlines Ltd.
Consolidated Statements of Financial Position

Assets	Note	As of December 31 2022 USD thousands	2021 USD thousands
Current assets			
Cash and cash equivalents	3	283,161	90,526
Short-term deposits	4	15,089	20,169
Trade receivables	5	221,654	87,753
Accounts receivable and debit balances	6	27,823	21,027
Derivative financial instruments	19	6,309	250
Prepaid expenses	7	25,158	17,716
Inventory	8	14,982	15,297
Total current assets		594,176	252,738
Non-current assets			
Long-term deposits	4	88,062	79,184
Long-term investments	9	2,078	3,160
Deferred tax liabilities	17	110,224	-
Right-of-use leased assets	11	720,407	816,836
Fixed assets and intangible assets	10	1,636,362	1,680,309
Derivative financial instruments	19	37,093	-
Total non-current assets		2,594,225	2,579,488
Total assets		3,188,401	2,832,226

The attached notes constitute an integral part of the Consolidated Financial Statements.

El Al Israel Airlines Ltd.
Consolidated Statements of Financial Position

Liabilities and equity	Note	As of December 31 2022 USD thousands	2021 USD thousands
Current liabilities			
Current maturities and short-term credit	14	223,293	1,128,534
Loans from the controlling shareholder	14G	70,000	50,000
Current maturities of leases	11	141,733	141,161
Trade payables		179,895	105,023
Accounts payable and credit balances	12	99,532	107,944
Deferred revenue	13	587,554	288,961
Provisions	16	12,107	13,136
Derivative financial instruments	19	8,824	1,203
Employee benefit obligations	15	113,218	103,136
Total current liabilities		1,436,156	1,939,099
Non-Current Liabilities			
Loans from financing entities	14	888,580	-
Lease liabilities	11	767,245	864,885
Bonds	14n	2,036	4,839
Deferred revenue	13	233,267	348,872
Long-term credit balances	12	131,784	105,105
Employee benefit obligations	15	68,362	100,480
Derivative financial instruments	19	7,858	17,725
Total non-current liabilities		2,099,132	1,441,906
Total liabilities		3,535,288	3,381,005
Capital deficit	18		
Share capital		406,953	406,186
Share premium and capital reserves		354,957	235,844
Accumulated deficit		(1,082,787)	(1,191,519)
Total capital deficit attributed to Company shareholders		(320,877)	(549,489)
Non-controlling interests		(26,010)	710
Total capital deficit		(346,887)	(548,779)
Total liabilities and equity		3,188,401	2,832,226

Amikam Ben Zvi - Chairman of the Board of Directors | **Dina Ben Tal Ganancia - CEO** | **Itzhak Eliav - CFO, Senior VP**

Date of approval of the financial statements: March 1, 2023

The attached notes constitute an integral part of the Consolidated Financial Statements.

El Al Israel Airlines Ltd.
Consolidated Statements of Profit or Loss

	Note	For the Year ended December 31		
		2022	2021	2020
		USD Thousands	USD Thousands	USD thousands
Operating revenue	20A	1,985,777	857,167	623,075
Operating expenses	20B	(1,676,411)	(960,477)	(800,403)
Gross profit (loss)		309,366	(103,310)	(177,327)
Sales expenses	20C	(168,118)	(88,361)	(60,709)
General and administrative expenses	20D	(112,410)	(99,838)	(101,996)
Other income (expenses), net	20E	84,005	(28,932)	(24,267)
		(196,523)	(217,132)	(186,972)
Operating profit (loss)		112,843	(320,441)	(364,300)
Financing expenses	20F	(147,814)	(109,133)	(196,787)
Financing income	20G	20,547	6,404	331
Financing expenses, net		(127,267)	(102,728)	(196,456)
Company share in losses		-	-	(801)
Loss before income tax		(14,424)	(423,169)	(561,557)
Tax benefit	17	123,845	10,125	30,520
Net profit (loss) for the year		109,421	(413,044)	(531,037)
Profit (loss) per ordinary share of NIS 1 PV (in USD):	18C			
Basic earnings (loss) per share		0.64	(2.48) (*)	(5.92)
Diluted earnings (loss) per share		0.36	(2.48) (*)	(5.92)
Weighted average number of shares (in thousands) used in the calculation of earnings (loss) per share:				
Basic		169,967	166,337 (*)	89,313
Diluted		312,676	166,337 (*)	89,313

* Insignificant adjustment of comparative figures.

The attached notes constitute an integral part of the Consolidated Financial Statements.

El Al Israel Airlines Ltd.
Consolidated Statements of Comprehensive Income

	For the Year ended December 31		
	2022	2021	2020
	USD Thousands	USD Thousands	USD thousands
Profit (loss) for the year	109,421	(413,044)	(531,037)
Other comprehensive income (loss):			
Amounts that will not be classified in the future to profit or loss:			
Profit in respect of remeasurement of defined benefit plan, net of tax	13,058	287	2,922
Amounts that will be classified in the future to profit or loss:			
Exchange rate differences in respect of translation of foreign activities	160	3	(699)
Profit (loss) in respect of cash flow hedging, net of tax	40,712	34,641	(43,178)
Profit (loss) in respect of cash flow hedging - time value, net of tax	(611)	238	481
Other comprehensive income (loss) for the year	53,319	35,169	(40,474)
Total comprehensive income (loss) for the year	162,740	(377,875)	(571,511)

The attached notes constitute an integral part of the Consolidated Financial Statements.

El Al Israel Airlines Ltd.

Consolidated Statements of Changes in Equity

	For the Year ended December 31, 2022									
	Share Capital	Capital Reserve for Issuance of Discounted Shares	Capital Reserve for Issuance of Options	Capital Reserve for Cash Flow Hedging	Capital Reserve for Cash Flow Hedging - Time Value	Other Capital Reserves	Accumulated Deficit	Total Equity Attributable to the Owner of the Parent Company	Non-Controlling Interests	Total
	USD Thousands	USD Thousands	USD Thousands	USD Thousands	USD Thousands	USD Thousands	USD Thousands	USD Thousands	USD Thousands	USD thousands
Balance as of January 1, 2022	406,186	(53,539)	69,490	(11,040)	85	230,848	(1,191,519)	(549,489)	710	(548,779)
Movement in the reporting period:										
Profit for the year	-	-	-	-	-	-	108,732	108,732	689	109,421
Other comprehensive income (loss)	-	-	-	40,712	(611)	13,218	-	53,319	-	53,319
Total comprehensive income (loss) for the year	-	-	-	40,712	(611)	13,218	108,732	162,051	689	162,740
Exercise of option warrants for shares	768	2,306	(1,206)	-	-	-	-	1,868	-	1,868
Share-based payment	-	-	-	-	-	1,590	-	1,590	21	1,611
Non-controlling interests' exercise of shares in subsidiary	-	-	-	-	-	63,102	-	63,102	(27,430)	35,672
Total equity as of December 31, 2022	406,953	(51,233)	68,283	29,673	(526)	308,758	(1,082,787)	(320,879)	(26,010)	(346,887)

The attached notes constitute an integral part of the Consolidated Financial Statements.

El Al Israel Airlines Ltd.

Consolidated Statements of Changes in Equity

(continued)

	For the Year ended December 31, 2021									
	Share Capital	Capital Reserve for Issuance of Discounted Shares	Capital Reserve for Issuance of Options	Capital Reserve for Cash Flow Hedging	Capital Reserve for Cash Flow Hedging - Time Value	Other Capital Reserves	Accumulated Deficit	Total Equity Attributable to the Owner of the Parent Company	Non-Controlling Interests	Total
	USD Thousands	USD Thousands	USD Thousands	USD Thousands	USD Thousands	USD Thousands	USD Thousands	USD Thousands	USD Thousands	USD thousands
Balance as of January 1, 2021	375,141	(37,927)	-	(45,681)	(153)	230,287	(778,554)	(256,887)	789	(256,096)
Movement in the reporting period:										
Loss for the year	-	-	-	-	-	-	(412,964)	(412,964)	(79)	(413,043)
Other comprehensive income	-	-	-	34,641	238	290	-	35,169	-	35,169
Total comprehensive income (loss) for the year	-	-	-	34,641	238	290	(412,964)	(377,795)	(79)	(377,874)
Proceeds from issuance of options, net	-	-	75,611	-	-	-	-	75,611	-	75,611
Exercise of option warrants for shares	31,044	(15,612)	(6,121)	-	-	-	-	9,311	-	9,311
Loan from controlling shareholder	-	-	-	-	-	270	-	270	-	270
Total equity as of December 31, 2021	406,186	(53,539)	69,490	(11,040)	85	230,848	(1,191,519)	(549,489)	710	(548,779)

The attached notes constitute an integral part of the Consolidated Financial Statements.

For the Year ended December 31, 2020

El Al Israel Airlines Ltd.

Consolidated Statements of Changes in Equity
(continued)

	Share Capital	Share Premium	Capital Reserve for Issuance of Discounted Shares	Capital Reserve for Cash Flow Hedging	Capital Reserve for Cash Flow Hedging - Time Value	Other Capital Reserves	Accumulated Deficit	Total Equity Attributable to the Owner of the Parent Company	Non-Controlling Interests	Total
	USD thousands	USD Thousands	USD Thousands	USD Thousands	USD Thousands	USD Thousands	USD Thousands	USD Thousands	USD Thousands	USD thousands
Balance as of January 1, 2020	155,012	35,554	-	(2,502)	(633)	227,949	(247,643)	167,737	915	168,651
Movement in the reporting period:										
Loss for the year	-	-	-	-	-	-	(530,911)	(530,911)	(126)	(531,037)
Other comprehensive income (loss)	-	-	-	(43,178)	481	2,223	-	(40,474)	-	(40,474)
Total comprehensive income (loss) for the year	-	-	-	(43,178)	481	2,223	(530,911)	(571,385)	(126)	(571,511)
Issuance of shares, net of issue costs, net of tax	220,130	(35,554)	(37,927)	-	-		-	146,649	-	146,649
Loan from controlling shareholder	-	-	-	-	-	116	-	116	-	116
Total equity as of December 31, 2020	375,141	-	(37,927)	(45,681)	(153)	230,287	(778,554)	(256,887)	789	(256,097)

The attached notes constitute an integral part of the Consolidated Financial Statements.

El Al Israel Airlines Ltd.
Consolidated Statements of Cash Flows

	For the Year ended December 31		
	2022	2021	2020
	USD Thousands	USD Thousands	USD thousands
Cash flows from (for) operating activities			
Profit (loss) for the period	109,421	(413,044)	(531,037)
Adjustments required to present cash flows from operating activities - Appendix A	203,467	412,486	392,217
Cash provided by (used in) operating activities	312,888	(557)	(138,820)
Cash flows from (for) investing activities			
Fixed asset purchases (including payment on account of aircraft and general engine overhauls)	(53,558)	(15,231)	(115,251)
Proceeds from realization of fixed assets, including from sale and leaseback transaction attributed to the residual value, and realization of a long-term investment	10,649	2,825	23,123
Investment in intangible assets	(12,568)	(5,320)	(3,603)
Change in deposits	(4,016)	25,668	(16,691)
Proceeds from sale of Maman	-	-	15,432
Cash provided by (used in) investing activities	(59,493)	7,942	(96,990)
Cash flows from (for) financing activities			
Proceeds from issuance of shares, net	-	-	146,331
Proceeds from issuance of options	-	75,330	-
Exercise of options for shares	1,868	9,311	-
Receipt of financing against frequent flyer club assets (see Note 14.C)	130,000	-	-
Receipt of loans from banking corporations	-	44,475	132,650
Receipt of loan from controlling shareholder (see Note 14.F)	20,000	50,000	10,000
Payment in respect of loan raising expenses	(3,226)	(817)	(10,716)
Repayment of loans from financing entities	(121,442)	(107,003)	(157,268)
Repayment of loan from controlling shareholder	-	(10,000)	-
Repayment of lease liabilities	(98,743)	(53,471)	(45,440)
Consideration from sale and leaseback transaction not attributed to the residual value	-	3,013	-
Liability component for the issuance of bonds to the State of Israel (see Note 14.G)	27,375	4,789	-
Repayment of liability component for the issuance of bonds to the State of Israel (see Note 14.G)	(30,114)	-	-
Increase (decrease) in short-term credit, net	4,212	(456)	(2,356)
Exercise of option for subsidiary's shares (see Note 21.C)	13,972	-	-
Net cash provided by (used in) financing activities	(56,098)	15,170	73,201
Impact of changes in exchange rates on cash balances held in foreign currency	(4,662)	(280)	1,600
Increase (decrease) in cash and cash equivalents	192,635	22,275	(161,009)
Cash and cash equivalents at beginning of period	90,526	68,251	229,260
Cash and cash equivalents at end of period	283,161	90,526	68,251

The attached notes constitute an integral part of the Consolidated Financial Statements.

El Al Israel Airlines Ltd.

Consolidated Statements of Cash Flows

(continued)

	For the Year ended December 31		
	2022	2021	2020
	USD thousands	USD Thousands	USD thousands
Appendix A – Adjustments required to present cash flows from operating activities:			
Income and expenses not entailing cash flows:			
Depreciation (including disposal of accessories, obsolete components and consumption of consumable equipment)	109,049	121,918	128,033
Depreciation in respect of right-of-use leased assets	100,931	107,661	113,399
Depreciation of value of aircraft to fair value, less realization costs	-	43,466	-
State financing by advance payment of flights of aviation security system personnel	-	207,885	-
Advance deposit for employee dismissal program	-	(35,931)	-
Other income in respect of government grants, net (see Notes 13.A and 14.G)	(41,483)	-	-
Deferred taxes, net	(124,847)	(10,548)	(32,115)
Decrease in liabilities in respect of employee benefits and in provisions	(7,363)	(6,829)	98,164
Net capital gain from realization of assets	(8,326)	(1,216)	(9,178)
Changes in fair value of financial instruments in respect of ineffective jet fuel hedging transactions	-	(6,969)	6,831
Adjustments in respect of financing expenses	24,866	35,153	35,194
Other changes	5,601	(4,203)	1,497
Changes in asset and liability items:			
Decrease (increase) in trade receivables and other receivables	(140,537)	(44,351)	109,144
Decrease (increase) in prepaid expenses	(7,390)	(4,093)	2,065
Decrease (increase) in inventory	315	(3,026)	3,700
Increase (decrease) in trade payables and other payables	84,922	19,421	(38,946)
Increase (decrease) in deferred revenue	207,729	(5,852)	(25,569)
	203,467	412,486	392,217
Appendix B - Interest payments, interest receipts and taxes paid and classified under cash flows from operating activities (1):			
Interest payments (2)	85,076	52,033	55,877
Interest receipts	3,099	172	730
Tax payments - advances for excess expenses	256	130	35

(1) The Company classifies cash flows in respect of interest and dividends received as well as cash flows in respect of interest paid as cash flows that were used in or provided by operating activities.

(2) Including conceptual interest on lease liabilities in accordance with International Financial Reporting Standard IFRS 16 - "Leases".

The attached notes constitute an integral part of the Consolidated Financial Statements.

El Al Israel Airlines Ltd.

Notes to the Consolidated Financial Statements

Note 1 - General

A. El Al Israel Airlines Ltd. (the "Company" or "El Al") and the Subsidiaries (the "Group") operate mainly in the field of air transport of passengers and cargo by regular and charter flights. The Group also carries out activities ancillary to air transport, such as the sale of duty-free products, production and supply of food to airlines (including to the Company), provision of security services for Israeli aviation, provision of routine maintenance services and comprehensive maintenance for its aircraft. In addition, the Group operates a loyalty club for its customers in collaboration with financial institutions in a branded credit card venture.

B. The Company's business status

1. The outbreak of the "corona" virus (COVID-19) and its effect on the Group during the period of restrictions:

From the first quarter of 2020, the Corona virus spread around the world and on March 11, 2020, the outbreak was classified as a global pandemic. From then until February 2022, for two years, there were severe disruptions in the Group's activity even to a cessation of its activity from the end of March 2020 to the end of September 2020, and since then the Group has operated intermittently and with significant disruptions and, among other things, it has made operational and commercial changes and adjustments in accordance with the guidelines and closures that have taken place in Israel and throughout the world. During the first quarter of 2022, traffic restrictions were gradually lifted and a significant recovery in global aviation began up to the full return of demand as described below.

Below are details about the volume of the Group's activity in relation to 2019 (pre-coronavirus) by quarters in 2020-2022 against the outbreak of the virus, restrictions and the return of demand in 2022:

Period	Period Characteristics	Volume of activity in relation to the corresponding period in 2019 (in terms of ASK (seat-km))	Rate of revenues compared to the corresponding period in 2019
Q1/20	Outbreak of the Corona virus pandemic around the world	83%	75%
Q2/20	Period of the crisis and the intermittent restrictions	2%	26%
Q3/20		0%	6%
Q4/20		13%	22%
Q1/21		10%	27%
Q2/21		31%	38%
Q3/21		38%	39%
Q4/21		46%	51%
Q1/22		53%	66%
Q2/22	Period of recovery	73%	88%
Q3/22		72%	97%
Q4/22		81%	108%

It should be noted that the volume of activity during the recovery period was limited due to the Company's production capacity and not due to a demand limit.

2. Operational and financial measures taken by the Group during the crisis period:

- With the outbreak of the crisis, the Company placed most of its employees, and even in certain periods the absolute majority of its employees, on unpaid leave.

Note 1 - General (continued)

- During 2020, the Company raised about USD 147.7 million through an issue of shares, in which Kanfei Nesharim Aviation Ltd became the controlling shareholder of the Company (see Note 22 below); the State of Israel also purchased shares in the Company and as of December 31, 2022, it holds about 11.81% of the Company's shares.
- During 2020, the Group released compensation fund surpluses in the amount of approx. USD 97 million.

- The Group has signed aid agreements and loans from the State and the controlling shareholder for a cumulative amount of approx. USD 380 million, as detailed below:

Financing Entity	In USD millions	Reference
State of Israel – advance payment for the flights of aviation security system personnel	210	Note 13.A
Controlling shareholder – non-interest bearing loans redeemable in shares	70	Note 14.F
State of Israel – bonds convertible into Company shares	45	Note 14.G
State of Israel – advance payment for fuel expenses	12	Note 12
Histadrut – bonds convertible into Company shares	3	Note 14.G
State of Israel – advance payment on account of participation in security	40	Note 22.A
Total	380	

- During 2021, the Group raised approx. USD 77 million in consideration for the allotment of options for the Company's shares, as detailed in Note 18.B below.
- The Group deferred lease payments and loans during the period in the amount of approx. USD 96 million.
- As part of the streamlining plan in 2021, the Group terminated the employment of approx. 1,900 employees. In addition, in the fourth quarter of 2021, the Group signed an additional voluntary retirement plan with the Histadrut that took place in 2022.

Although the Group made many cost operational adjustments, and despite the financial operations which are partly described above, the restrictions on the aviation led to severe disruptions in the Group's activities, and together with its high financing and capital expenses, the Group incurred losses in the years 2020 and 2021 for a total amount of about USD 944 million. These losses brought the Group to a capital deficit of about USD 256 million and about USD 549 million as of December 31 of 2020 and 2021, respectively.

3. The Group's return to activity and demand in 2022 and the signed wage agreements:

During the second and third quarters of 2022, with the almost complete removal of restrictions, including the cancellation of mandatory PCR tests upon entry into Israel and the mandatory wearing of a mask on flights to Israel, demand increased significantly and returned to its pre-Corona crisis level and even beyond that. Nevertheless, during this period, the Group still operated at a reduced volume of activity compared to 2019, as detailed in the table above, mainly due to the production capacity limitation affected by the process of preparing the aircraft for use and returning the aircrews, which become qualified for service at a slower pace than the return of demand.

With the return of demand and as part of the Group's efforts to return to full activity and meet the increasing demand targets, in July 2022, an agreement was signed following negotiations between the Company and the Histadrut and the Pilot's Committee establishing a series of agreements between the parties that apply from July

Note 1 - General (continued)

2022 until December 2025. The negotiations between the parties took place along with the need to regulate changes and adjustments to the agreements signed in July 2020 and October 2018, and in view of the Company's

operational needs arising from the need to return the Company to full activity after the Corona crisis. In this agreement, it was agreed, among other things, on the reimbursement of the pilots' salary reductions due to the Corona crisis, and on the other hand on additional operational streamlining measures. In view of the stated above, the Company assesses that signing the agreement is not expected to have a material adverse effect.

In addition, in August 2022, an agreement was signed between the maintenance and engineering committee of the Company's employees and the Histadrut, which is in effect until December 31, 2026. In December 2022, an agreement was signed between the administrative committee of the Company's employees and the Histadrut Labor Federation, to be in effect through December 31, 2028. In February 2023, subsequent to the date of the statement of financial position, an agreement was signed between the Company and the Histadrut, the workers' committee that represents the flight attendants sector, which is in effect until December 31, 2028. The Company estimates that the signing of the agreements is not expected to have a substantial negative effect on the Company's business results.

4. Financial measures taken in 2022:

- In June 2022, the Company and a wholly owned subsidiary of the Company, "El Al Matmid Frequent Flyer Club Ltd." (the "Subsidiary"), signed an agreement for the sale of the frequent flyer club activity at a value of USD 500 million to the Subsidiary, simultaneously with the signing by the Company and the Subsidiary with the Phoenix Insurance Company Ltd. of an agreement to funding of USD 130 million. As part of the agreement, the parties signed a warrant granting The Phoenix an option to purchase up to 25% of the Subsidiary's shares. In September 2022, Phoenix partially exercised the option by purchasing 19.9% of the shares of a subsidiary held by the Company for about USD 14 million, derived from the exercise mechanism. For information about the exercise of the option, see Note 21.C.

- In September 2022, among other things in view of the improvement in the Group's financial position, the Company, the state and the controlling shareholder signed a new agreement amending the previous assistance agreements in which most of the obligations imposed on the Group by virtue of the assistance agreements signed in 2021, as described in Note 22.A, and during the first half of 2022, as described in Note 22.A, were adjusted or canceled. Within this, some of the funding received from the state was repaid as described in that note.

5. Summary:

- In the third quarter of 2022, the Group returned to profitability and recognized a pre-tax profit for that period of approx. USD 68 million for the first time since the outbreak of the Corona crisis. In addition, the pre-tax loss for 2022 amounted to approx. USD 14 million, compared to a loss of approx. USD 77 million for 2019, and approx. USD 562 million and approx. USD 423 million for the years 2020 and 2021, respectively. The Group's cash flow from operating activities for the year ended December 31, 2022 amounted to approx. USD 313 million. The capital deficit attributed to parent company shareholders decreased to approx. USD 321 million, compared to the amount of approx. USD 549 million as on December 31, 2021.

- In addition, it is noted that in the fourth quarter of 2022, for the first time since the crisis, the Group exceeded the amount of revenue in the corresponding period in 2019. Thus, in the second half of 2022, the Company recognized a (pretax) profit of about USD 76 million, compared to a loss of about USD 6 million in the corresponding period in 2019, as well as an improvement of about 37% in the cash flow from current operations between those periods.

- In the context of the return of demand and the industry's recovery, and in the context of publications by international aviation entities such as the forecasts of the umbrella organization of the airlines IATA, the Company expects to continue the recovery trend during 2023 and enjoy increased demand for its services.

Note 1 - General (continued)

- Notwithstanding the equity deficit as stated above, in view of the transition to profitability and a positive cash flow from current operations; the significant increase in the Group's sales and revenue resulting from an accelerated return of demand to the pre-coronavirus volume; the operational stability gained in signing the labor agreements with the various unions as described above; the improvement in liquidity

  balances as reflected in the Group's cash balance of about USD 283 million as of December 31; the improvement in the equity deficit and in the working capital deficit; and in view of the Group's business plans and its overall financing options – the Company is expected, in the opinion of the management and the board of directors, to meet its financial liabilities in the foreseeable future.

Note 2 - Preparation Basis for the Financial Statements

A. Statement regarding the implementation of International Financial Reporting Standards (IFRS) and the Securities Regulations:

The Group's financial statements have been prepared in accordance with International Financial Reporting Standards (hereinafter - "IFRS") and interpretations thereof published by the International Accounting Standards Board (IASB), and in accordance with the Securities Regulations (Annual Financial Statements), 2010 (hereinafter - "Financial Statements Regulations").

B. The Group's functional and presentation currency:

The financial statements of the Company and each of its subsidiaries are prepared in the currency of the main economic environment in which they operate (hereinafter – the "Functional Currency"), while the consolidated financial statements of the Group are presented in United States dollars – the Functional Currency of the Company (and most of its subsidiaries), because most of the Company's income and expenses, including the aircraft procurement and financing, are stated in United States dollars.

Transactions made in currencies other than the Group's functional currency are recognized according to the exchange rates in effect on the dates of the transactions. At the end of each reporting period, monetary items denominated in other currencies are translated according to the exchange rates in effect on that date. Exchange rate differences are recognized in the statement of profit and loss in the period in which they incur (with the exception of exchange rate differences in investee companies – see Note 21.A).

C. Significant accounting considerations and critical estimates:

(1) General:

In the implementation of the Group's accounting policies, the Group's management is required, in certain cases, to exercise extensive accounting judgment regarding estimates and assumptions that have been used in determining the values of assets and liabilities in the financial statements. The estimates and the related assumptions are based on past experience and other factors considered relevant. Actual results may differ from these estimates. The following is a list of the critical estimates and discretion exercised by the Group's management in these financial statements.

(2) Government grants:

- As detailed in Note 13.A below, to the best of the Group's discretion, the consideration received in the State Financing Agreement through the advance payment for the flights of the Aviation Security System personnel contains both a sale agreement and a financing agreement. Therefore, the Group estimates that the agreement embodies a significant financing component according to International Financial Reporting Standard IFRS 15. This component is calculated using the discount rate that would have been reflected, according to the Group's estimation, in a separate financing transaction on the date of the agreement. The difference between the consideration received and the present value of the conceptual cash flows (as detailed in the aforesaid note) that was calculated using the discount rate as mentioned was recognized by the Group as a government grant in accordance with International Accounting Standard IAS 20. For additional information, including the manner of determining the discount rate and the dates on which the government grant was recognized as revenue in the statement of profit and loss, see Note 13.A below.

Note 2- Preparation Basis for the Financial Statements (continued)

C. Significant accounting considerations and critical estimates: (continued)

- In addition and as detailed in Note 14.H, at the Group's best discretion, the difference between the fair value of the consideration received from the State for interest-bearing bonds, as detailed in Note 1.B.(6), according to the discount rate that would be reflected in a separate financing transaction on the date of the agreement, and the consideration received is recognized as a government grant. It should be noted that the early repayment of the bond as detailed in Note X below also constituted, according to the Group's judgment, a repayment of the government grant and was treated accordingly and as detailed in that note.

(3) Provisions and contingent liabilities:

For the purpose of examining the exposures arising from lawsuits filed against the Group, as well as regarding the determination of the likelihood that they will materialize to its detriment, the Group's management relies on the opinions of legal and professional advisers. After the Group's advisers have formed their legal position and the Group's prospects regarding the subject of the lawsuit, whether the Group will have to bear the consequences or be able to dismiss it, the Group's management estimates the amount of the provision to be recognized in the financial statements, if any, based on the Group management's best estimate of the amount that will be required to settle the obligation. The results of the proceedings may differ from the assessments of the Group's management and significantly affect the financial position and results of the Group's operations. For details of the provisions and contingent liabilities as of December 31, 2022, see Note 16.

(4) Employee benefits:

The current value of the Group's liability for retirement and severance compensation for some employees in Israel; to paid leave to all employees in Israel; paid sick day redemption to some employees in Israel; and to additional benefits, including the pension plans of some of the Group's local employees in the United States and the United Kingdom, is based on a large number of data, which are determined on the basis of an actuarial estimate, using actuarial assumptions, including the discount rates of the various liabilities. Changes in the actuarial assumptions may affect the estimated value of the Group's obligations to pay such benefits. For details of the actuarial assumptions and for their sensitivity analysis, see Note 15.

(5) Useful life and residual values of aircraft and engines:

The Group's aircraft and their engines are depreciated throughout their useful life and considering their residual value. As stated in Note 10 below, the estimated useful lives of the Group's aircraft and engines, as well as their residual values, are determined in accordance with management plans and assessments regarding the use of the aircraft fleet and according to market estimates of equipment sale amounts when retired from service, including based on aircraft price lists published from time to time.

Actual changes in the remaining useful life and/or in the residual value may lead to substantial changes in the Group's depreciation rates and depreciation expenses. For additional information, including regarding the change in the depreciation estimate in 2022, see Note 10.B.(1).

(6) Testing for signs of impairment:

During 2020 and 2021, in view of the business environment in those years, the Group was required to assess the value in use of its operating assets several times. During 2022, with the return of demand in a way that was significantly ahead of the forecasts at the time, the Company did not detect any signs of impairment. Nevertheless, due to the increase in interest rates around the world which also affected the Company's weighted discount rate (WACC), the Company performed a sensitivity analysis for the purpose of examining whether the increase in interest rates in itself may be a sign of impairment. The conclusion of the analysis was that the increase in interest rates does not constitute a sign of impairment. For additional information, see Note 10.D.

Note 2- Preparation Basis for the Financial Statements (continued)

C. Significant accounting considerations and critical estimates: (continued)

(7) Plans for the Frequent Flyer Club:

For the purpose of calculating the balance of deferred revenue in respect of the frequent flyer points, accrued as of the date of the statement of financial position and not yet utilized, the Group bases the calculation on the sales prices of the various products to which the same points can be converted, taking into account the number of points to be converted in order to purchase those products, on a mix of the products purchased with points and on the Group's experience regarding the point utilization forecast.

Recently, the Group offered its customers a new value proposition which may lead to a change in the predicted non-realization rates. The Company has integrated the changes expected in its assessments.

Changes in management's assessment regarding the point value and the rate of non-realization of the points may affect the timing of the revenue recognition.

(8) Deferred taxes:

The Group recognized deferred tax assets for the carryover losses only up to the amount of the liability for deferred taxes, except for a deferred tax asset from the sale of the Frequent Flyer Club activity to a subsidiary (as described in Note 17), which was made as a taxable transaction, in view of the temporary difference may be deductable between the book value of the assets carried over and their tax base, and in view of the expected profit of the subsidiary.

Note 3 - Cash and cash equivalents

Cash and cash equivalents include deposits that can be withdrawn immediately, as well as fixed-term deposits for which there is no limitation and/or designated purpose for their use, and whose maturity date, at the time of their investment, does not exceed three months. Deposits whose maturity, on the date of investment, exceeds three months and does not exceed one year are classified under the 'short-term deposits' item. The Group has interest income of about 3.2%-5.7% on its debit balances. See also Note 20.F below about financing income.

	As of December 31	
	2022	2021
	USD Thousands	USD thousands
Cash and bank balances	112,813	90,223
Cash equivalents	170,348	303
Total cash and cash equivalents	283,161	90,526

Note 4 – Deposits

Composition:

	As of December 31	
	2022	2021
	USD Thousands	USD thousands
Short-term deposits:		
Deposits provided by the Group as collateral for aircraft leasing transactions	14,747	20,069
Designated deposits	-	101
Bank deposits for over 3 months	263	-
Deposit provided by the Group as collateral for derivatives	79	-
Total short-term deposits	15,089	20,169
Long-term deposits:		
Long-term bank deposits (1)	2,010	7,660
Deposits with service providers	5,331	4,735
Deposits provided by the Group as collateral for aircraft leasing transactions	80,721	66,789
Total long-term deposits	88,062	79,184

(1) Long-term bank deposits mainly include deposits invested by the Group as collateral in respect of derivative financial instruments recognized as a liability.

Note 5 – Customers

A. Accounting policy:

The Group's customers are examined at the end of each reporting period in order to identify the existence of signs of impairment. Impairment occurs when there is objective evidence that as a result of one or more events, the chances of collecting the customer's debt were adversely affected. This evidence may include, among other things, significant financial difficulties of the debtor or non-compliance with current payments.

In the event of impairment, the Group recognizes a loss and a provision for doubtful debt. The provision is calculated specifically (the Group does not make a general provision for materiality reasons). When the Group ultimately estimates that the debts are not collectible, the debt is recognized as lost.

B. Composition:

	As of December 31	
	2022	2021
	USD Thousands	USD thousands
Open accounts	122,296	44,839
Expected receipts for credit card sales (see (4) below)	103,043	46,179
	225,339	91,018
Less - Provision for doubtful debts (most are over 90 days)	(3,685)	(3,266)
Total trade receivables	221,654	87,753

(1) In passenger flight activity, which routinely constitutes the majority of the Group's balance of customers, the credit period of the Group's sales ranges from one week to one month from the date of ticketing. It should be noted that the revenue from those sales is recognized during the actual flight, which usually occurs after the actual payment is collected.

(2) The average debt period of customer debts whose due date has passed, as of December 31, 2022, is approx. 93 days (as of December 31, 2021: approx. 92 days).

(3) As of December 31, 2022, the Group's customers include several types of customers in Israel and worldwide: International Airline Organization (hereinafter – "IATA") agents, who pay through the IATA bank clearing system, and business customers. Private customers purchase tickets by cash payment or credit card. The credit quality of IATA agents is determined according to the parameters of the IATA bank clearing system (BSP for passenger agents and CASS for cargo agents abroad). These entities require bank guarantees in respect of these agents according to IATA principles. In addition, the Group has insurance for the credit risk of IATA agents in Israel. This insurance does not cover all of the Group's exposure in respect of the credit risk.

(4) The customers' balance as of December 31, 2022 and December 31, 2021 includes a balance due to a credit card clearing agent in the United States and Canada in the amount of about USD 39 million and about USD 35 million, respectively, which originated from airline ticket sales but is held as collateral by clearing agent in case the Group is required to return the funds to the customers if it is unable to carry out the flight That balance is transferred to the Group by the clearer gradually according to the rate of utilization of the flight tickets. From the second quarter of 2022, and in the context of legal issues with the clearing house, among other things due to the improvement in the Group's business situation, the collateral percentage for the risk of flight ticket cancellations was reduced. In addition, the Group is acting with the clearing agent to release the full amount of the collateral.

When determining the likelihood of repayment of customer debts, the Group examines changes in the quality of the customer's credit from the date of granting the credit until the reporting date. The total credit risk is limited, in view of the large customer base divided into different industries and geographical areas, and in view of the relatively short credit period.

Note 5 - Trade Receivables (continued)

C. Customer debt aging:

	As of December 31	
	2022	2021
	USD thousands	USD thousands
Not in arrears	204,523	71,224
In arrears up to 90 days	8,046	9,147
In arrears over 90 days	12,770	10,648
Total	225,339	91,019
Less - Provision for doubtful debts (most are over 90 days)	(3,685)	(3,266)
Total at the end of the year	221,654	87,753

D. Movement in the provision for doubtful debts:

	As of December 31	
	2022	2021
	USD Thousands	USD thousands
Balance at the beginning of the year	3,266	5,713
Loss (reversal of loss) from impairment in respect of customers, net	908	(198)
Amounts deleted	(489)	(2,249)
Balance of provision for doubtful debts	3,685	3,266

Note 6 – Accounts Receivable and Debit Balances

	As of December 31	
	2022	2021
	USD Thousands	USD thousands
Government institutions	9,924	5,794
Receivables for the restoration of leased engines	3,719	3,253
Advance payments to suppliers	8,333	5,343
Other receivables	5,846	6,637
Total accounts receivable and debit balances	27,823	21,027

Note 7 - Prepaid Expenses

Advance expenses include, but are not limited to, commissions to agents and credit card fees attributed to unrecognized revenue, which will be recognized as sales expenses in the statement of profit and loss while recognizing revenue from the flights for which the fees were paid.

	As of December 31	
	2022	2021
	USD Thousands	USD thousands
Commissions to agents	10,346	5,687
Credit card fees	5,292	1,625
Prepaid operating expenses	9,519	10,404
Total prepaid expenses	25,158	17,716

Note 8 - Inventory

	As of December 31	
	2022	2021
	USD Thousands	USD thousands
Jet fuel for consumption	5,823	7,685
Materials and foodstuffs	5,487	4,750
Chemicals	1,688	1,629
Duty free products	1,985	1,232
Total inventory	14,982	15,297

Note 9- Long-Term Investments

A. Composition:

	As of December 31	
	2022	2021
	USD Thousands	USD thousands
Investments at fair value (see Section B below)	2,078	3,160
Total	2,078	3,160

B. Investments at fair value:

Investments at fair value include investment ventures in collaboration with the subsidiary Cockpit Innovation Ltd (for more information, see Note 21.A.(6)). In return, Cockpit holds capital instruments in those ventures (mainly start-up companies).

C. Phantom-type option in ICC

In December 2018, the Company signed an agreement of principles for a contract with Diners Club Israel Ltd and Israel Credit Cards Ltd ("Diners", "Cal" and "the Credit Companies", respectively), for the issuance and operation of branded credit cards for the Frequent Flyer Club members (the "Agreement") for a period of 10 years starting on September 1, 2019, with a mutual right of exit after seven years (the "Contract Period") to each of the parties.

In the Agreement, the Company was granted a "phantom" option that confers economic interests in Cal (equivalent to 8.75% of the increase in value of Cal) or in Diners (equivalent to 35% of the increase in value of Diners), which can only be exercised upon their sale or IPO, according to terms stipulated in the Agreement, and be paid in cash.

As stated in Note 21.C, as part of the transfer of the Frequent Flyer Club activity to the subsidiary Matmid, the Agreements with the credit companies were assigned to the subsidiary, including the Agreement with Cal.

It is noted that the Strum Commission, which examined the separation of credit companies from banks, determined within the Increasing Competition and Reducing Concentration (Legislative Amendments) Law, 5777-2017 (January), that divestitures will first be done to credit companies owned by banks with substantial activity in the banking system. For this purpose, a bank with a substantial activity is one with assets that exceed 20% of the asset value of all banks in Israel.

In the case of Cal, which is controlled by Israel Discount Bank and is also held by First International Bank of Israel – banks that do not meet the criteria of substantial activity – the Strum Commission recommended that at the end of a period to be determined, an examination will be conducted that will determine the necessity of its separation according to the development of competition and the competitive conduct of this company. It was also established in the legislation that during the period from the end of four years from the commencement date of the law and the end of six years from the commencement date, the Minister of Finance may, with the consent of the Bank of Israel Governor and the Knesset Finance Committee, determine that even banks that control less than 20% of the banking system's total assets will be included in the definition of a bank with substantial activity.

As of December 31, 2022, a decision has not yet been made by the Minister of Finance and/or the Knesset Finance Committee. Because of this, as of that date, there was no indication of a decision to sell Cal/Diners. Hence, the Group assesses that the value of the phantom option as of the date of the Statement of the Financial Position is not material.

On January 19, 2023, after the date of the Statement of the Financial Position, as part of a policy to increase competition in the banking and credit market, the Minister of Finance decided to exercise his authority and change in the regulations the fixed rate in the definition of a bank with substantial activity, and as a result, to divest Cal from Israel Discount Bank. Following this, on January 30, 2023, the Knesset Finance Committee approved the divestiture of Cal from Discount. In view of this, the Group is reviewing the effect of the decision on the value of the option , as will be reflected in the Group's financial statements for the first quarter of 2023.

Note 10 - Fixed Assets and Intangible Assets

A. Composition of fixed assets:

The Group's fixed assets mainly include the Group's aircraft and its flight equipment (such as engines, including reserves, spare parts, accessories, etc.) as detailed below. In addition to these, the fixed assets include the Group's buildings and facilities, transportation equipment, furniture and computer equipment. Fixed asset items are presented in the statement of financial position according to their cost, less accumulated depreciation.

(1) Composition of the depreciated cost in the statement of financial position:

	As of December 31	
	2022	2021
	USD thousands	USD thousands
Depreciated cost:		
Aircraft and flight equipment	1,561,062	1,610,968
Other Fixed Assets and Intangible Assets (see Note 10.E)	75,300	69,340
	1,636,362	1,680,308

Note 10 - Fixed Assets and Intangible Assets (continued)

A. Composition of fixed assets (continued)

(2) Balances of cost, accumulated depreciation and depreciated cost of Group aircraft and flight equipment:

	Passenger Aircraft	Engines	Payments on account of Aircraft and Engines	Accessories and Spare Parts	Total
	USD thousands	USD Thousands	USD Thousands	USD Thousands	USD thousands
Cost:					
As of January 1, 2021	2,167,886	266,858	63,407	191,929	2,690,080
Classification	(1,211)	-	(1,948)	3,159	-
Additions	(422)	3,087	831	20,174	23,670
Disposals	-	(9,043)	-	(26,312)	(35,354)
As of December 31, 2021	2,166,253	260,903	62,290	188,950	2,678,396
Classification	2,191	-	(2,191)	-	-
Additions	1,300	4,366	15,111	43,648	64,425
Disposals	-	(368)	-	(33,921)	(34,289)
As of December 31, 2022	2,169,744	264,900	75,211	198,677	2,708,532
Accumulated depreciation:					
As of January 1, 2021	777,938	59,688	-	105,987	943,612
Depreciation for the year	80,139	3,292	-	19,028	102,460
Disposals	-	(5,216)	-	(16,893)	(22,109)
As of December 31, 2021	858,077	57,764	-	108,122	1,023,963
Depreciation for the year	70,277	7,934	-	18,790	97,000
Disposals	-	(368)	-	(16,591)	(16,959)
As of December 31, 2022	928,354	65,330	-	110,319	1,104,004
Depreciation to net realizable value in respect of aircraft retired from service as of December 31, 2022 and 2021	(40,591)	(2,875)	-	-	(43,466)
Depreciated cost:					
As of December 31, 2022	1,200,799	196,695	75,211	88,358	1,561,062
As of December 31, 2021	1,267,585	200,263	62,291	80,831	1,610,968

Note 10 - Fixed Assets and Intangible Assets (continued)

A. Composition of fixed assets (continued)

(3) Composition of the Group's aircraft fleet as of December 31, 2022:

Model	Average Seats	Average Age	Ownership	Leased	Total
777-200ER *	279	19.6	6	-	6
737-900ER	175	8.0	8	-	8
737-800 **	169	18.3	6	10	16
787-9 ***	271	4.3	4	8	12
787-8 ***	238	3.0	3	-	3
Total	**217**	**11.9**	**27**	**18**	**45**

* Four aircraft are not active. For the purpose of two aircraft, which were amortized to the realization value according to the Group's business plans. See Section D below.

** Two aircraft are not active.

*** Regarding the date of receipt of a Dreamliner aircraft (aircraft no. 16) and the purchase of another Dreamliner aircraft, see section B below.

In general, the Group's aircraft and its engines are encumbered in favor of the lending entities under a fixed and specific senior lien, and in some cases the aircraft were purchased through loans that were taken by dedicated companies (Special Purpose Companies - "SPC"), which were established as part of the financing transactions and therefore the legal format is that the aircraft are owned by the designated companies, which lease the aircraft to the Company for the duration of the financing periods and at the end of the lease periods, the aircraft are transferred to the Company (either with or without additional consideration), including potential and ancillary rights such as insurance.

The Company may not transfer or record an additional lien on the assets without the prior consent of the lending entities. See also Note 14(d) below.

B. DATE OF RECEIPT OF A DREAMLINER AIRCRAFT (AIRCRAFT NO. 16) AND THE PURCHASE OF ANOTHER DREAMLINER AIRCRAFT

On December 15, 2022, the Company signed an offer document with Boeing for the purchase of a new 787-9 aircraft (the "offer"). In accordance with the offer, the Group will purchase an aircraft from Boeing, equipped with two Rolls Royce engines, which was originally manufactured for another customer, with certain adjustments that will be made by Boeing for the Group's needs, according to the Group's decision. The expected delivery date of this aircraft is the second quarter of 2024 ("aircraft no. 17"). On December 22, 2022, the Group signed final documents for the purchase of aircraft no. 17 (the "Purchase Agreement").

Together with the Company signing the Offer, the Company signed an agreement with Boeing that arranges the updated delivery date of a Boeing 787-8 aircraft, which is the 16th aircraft in the Group's procurement transaction (the "16th aircraft"), of which original delivery date (March 2020) was postponed due to the coronavirus crisis. Thus, its updated delivery is scheduled for the third quarter of 2023. Also, as part of this agreement, the parties agreed on an amount that will be set aside for the benefit of the Group and can be used for goods or services that will be provided by Boeing or aircraft no. 16 (the "monetary amount"), while mutually waiving the parties' claims regarding the late delivery of aircraft no. 16 (the "deferral agreement"). It should be noted that with the signing of the purchase agreement for aircraft no. 17, the deferral agreement for aircraft no. 16 entered into effect.

Note 10 - Fixed Assets and Intangible Assets (continued)

B. Date of receipt of a Dreamliner aircraft (aircraft no. 16) and the purchase of another Dreamliner aircraft (continued)

The total purchase cost of aircraft no. 16 and aircraft no. 17, according to the offer and the deferral agreement (after deducting the aforementioned amount), including necessary investment costs and adjustments to the configuration of aircraft no. 17, if the Group decides to carry them out at its discretion, will amount to an estimated total of approx. USD 230 million.

As of the date of publication of the financial statements, the Group is examining several alternatives to finance the purchase of aircraft no. 16, including a combination of various financing routes.

Towards the delivery of the 17th aircraft, the Group will examine the funding alternatives for it, except for an advance payment in an immaterial amount that was made at the time of signing the Offer and the final documents, with the balance to be paid upon the delivery of the 17th aircraft.

C. Accounting policy for the depreciation of the Group's aircraft and flight equipment:

(1) Amortization of the Group's Aircraft and Engines

The cost of the aircraft includes all the costs required to purchase the aircraft, including absorption costs. Additional costs to the Group after receiving the aircraft will be recorded to the cost of the Group's aircraft if they constitute an asset that will be used by the Group for several periods (a significant addition or upgrade in the aircraft's performance or form). Ongoing maintenance costs are recognized in the statement of profit or loss at the time they are incurred.

The Group's aircraft are depreciated while separating into components with a significant cost, which are mainly the fuselage and a general overhaul cost component of the aircraft engine, known as "potential". The fuselage is depreciated in a straight line over its expected useful life while taking into account the expected residual value at the end of the period, depending on the residual value of the aircraft expected on the date when, according to the management's assessment, the Group's use of that aircraft is expected to end. The engine potential is depreciated according to the engine hours actually performed compared to the engine hours expected until the date of the next overhaul (or until the date of the engine's retirement from service, as the case may be).

In cases where the Group has entered into engine maintenance agreements of an insurance nature, the Group recognizes expenses (which are not depreciation) as defined in the insurance agreements, and the general overhaul cost is at the insurer's expense. In these cases, the potential component is not depreciated.

The Group's aircraft are depreciated over a period of between 20 and 29 years. For aircraft for which it has been decided that they are expected to retire from active service in the Group, the Group records the value in the books of those aircraft at their expected realization value, less expected sales costs. The residual values, depreciation methods and useful life are reviewed by the Group's management on an ongoing basis. Changes in these estimates are treated prospectively.

At the beginning of 2022, the Group made a change in the estimated useful lives of part of the Group's aircraft fleet and in additional headquarters assets which is treated prospectively. The effect of the change in the estimate is a decrease in depreciation expenses of approx. USD 13 million per year.

(2) Rotables and Spare Parts

The cost of spare parts and consumables is determined using the moving weighted average method, and is depreciated according to the rate of use (issues). In addition, the Group makes an ongoing provision for impairment of those parts in accordance with the Group's policy in this regard.

Rotables and consumables are recognized according to their actual cost, and are depreciated accordingly over the life of the fleet to which they are associated. Accessories and spare parts that are not attributed to a particular fleet are depreciated over the average expected life of all the Group's aircraft fleets.

Note 10 - Fixed Assets and Intangible Assets (continued)

D. Review of Impairment and Devaluation to Fair Value net of Realization Costs

Accounting policy:
At the end of each reporting period, the Group examines whether there are any indications of impairment of the Group's aircraft fleet, which as a whole constitutes a single cash-generating unit. The Group's management believes that the positive cash flows stemming from the Group's aircraft fleets are not independent of the cash flows of other fleets.
This is because the Group's aircraft fleets fly in many cases to the same destinations aircraft from other fleets also fly, and are mostly replacements, and in any case, they all are part of the Group's route network which the Group manages as a whole. The recoverable amount is the fair value of the fleet or its value in use, whichever is higher. When assessing the value in use, the Group estimates the future cash flows expected to result from the use of the aircraft (expected contribution) and their realization at the end of the period of use, and discounts them to their present value, using a discount rate that reflects the operational risk of aircraft fleets based on the Group's weighted discount rate. The value in use, including the discount rate, was calculated by an external appraiser.

If such signs exist, the recoverable amount of the fleet as a whole is estimated in order to determine whether it is necessary to recognize an impairment and what that amount is. During 2022 and as of December 31, 2022, the Group did not identify any signs of impairment in relation to the forecasts used in estimating the recoverable amount as of September 30, 2022, and therefore no further impairment test was performed.

It is noted that in view of the interest rate rise worldwide, the Group examined whether the increase in rates can have an effect on the weighted discount rate in a way that may result in impairment. According to the sensitivity analyses performed and based on the same assumptions used in previous studies (except for the discount rate), also due to the decline in certainty in the industry and the risk of the industry, it was found that it is unlikely that the increase in interest rates will result in impairment.

Depreciation of aircraft to net realizable value:

In accordance with the Group's business plans, during 2021 the Group reduced the value of two Boeing 777-200 aircraft under its ownership to the expected sale value for them, net of the realization costs, including their renovation immediately prior to the sale according to the aircraft's maintenance status. In respect of these aircraft, the Group recognized a reduction in value in the 'other expenses' item in the Group's statement of profit and loss for 2021, in the amount of approx. USD 43 million.

Note 10 - Fixed Assets and Intangible Assets (continued)

E. Depreciation of other fixed assets and intangible assets:

The balance of the Group's other fixed assets is depreciated in a straight line over the expected life of the various assets, or in the case of leasehold improvements, over the useful life or the balance of the lease period of that property, whichever is shorter.

	As of December 31, 2022		
	Cost	Accumulated Depreciation	Amortized Cost
	USD Thousands	USD Thousands	USD thousands
Buildings and facilities at Ben Gurion Airport	106,830	80,469	26,361
Computers and office furniture	35,819	31,359	4,460
Ground machinery and equipment	64,526	53,561	10,965
Leasehold improvements	25,908	25,279	629
Vehicles and garage equipment	8,271	7,324	947
Owned buildings	4,237	129	4,108
Intangible assets (1)	98,403	70,573	27,830
	343,993	268,694	75,300

	As of December 31, 2021		
	Cost	Accumulated Depreciation	Amortized Cost
	USD thousands	USD Thousands	USD thousands
Buildings and facilities at Ben Gurion Airport	105,205	76,655	28,550
Computers and office furniture	33,243	29,608	3,635
Ground machinery and equipment	65,565	53,975	11,590
Leasehold improvements	25,687	25,511	176
Vehicles and garage equipment	8,522	7,151	1,371
Owned buildings	7,450	3,001	4,449
Intangible assets (1)	85,835	66,267	19,568
	331,508	262,168	69,340

(1) This balance mainly includes software purchased by the group, including costs for its development.

(2) During July 2022, the Company signed an agreement for the sale of its rights in the Beit El Al property to several local companies. The capital gain from this sale, USD 9 million, was recognized in the fourth quarter of 2022 in the other expenses (income) item after the transfer of control to the buyer. This amount is the same as consideration from the sale (the amortized cost of the property as of the sale date was zero).

Note 11 - Leases

A. Accounting policy:

(1) General

The Group's aircraft leases, as well as certain other leases such as buildings, including the Ben Gurion Airport campus area leased by the Group from the Israel Airports Authority, facilities and vehicles are recognized as assets and liabilities in the Group's statement of financial position according to the lease term and the contractual lease payments.

The lease period is the period that cannot be canceled by the lessee, plus periods for which there is an option to extend the lease, if it is reasonably certain that the Group will exercise the option, and periods for which there is an option to cancel the lease, if it is reasonably certain that the Group will not exercise the option to cancel. When determining the lease term, the Group takes into account the economic characteristics of the property and the lease, including, among other things, the ratio of the lease payments to the expected market prices when exercising the option, the importance of the leased asset to the Group, the cost of its replacement or the investment made in it, or that will be required in the property replacing the leased property, as well as the Group's past experience regarding those properties. It should be noted that properties for which the contract has expired, but the Group continues to use them against ongoing payments to the property owner, are recognized as a short-term lease, as detailed below, since there is no lease period that cannot be canceled.

Liabilities in respect of leases are presented separately in the statement of financial position (divided into non-current liabilities and current liabilities - current maturities), and are measured upon initial recognition according to the present value of the fixed lease payments in the lease period, plus payments expected in periods covered by options that are reasonably certain to be realized. After the initial recognition, the liability is amortized according to the effective interest method in a manner that increases its book value for the recognition of interest expenses and in a manner that reduces the book balance with the payment attributed to the principal component ("Spitzer"). Exchange rate differences in respect of liabilities denominated in non-USD currencies are recorded to financing expenses in the statement of profit or loss as they arise.

The discount rate used for calculating the present value of the lease fees as stated above, as a rule, is the discount rate inherent in the lease (the internal rate of return on the transaction from the lessee's perspective). Where this rate is not easily found, the Group uses its incremental discount rate (the conceptual financing price in the purchase of the right-of-use in the property from the lessor on full credit) at the time of engagement in the lease, depending on the lease amount, its average life and the nature of the leased property. The range of the leased aircraft's discount rates is between 2.9% and 9.1% (of which for leases for the Group's wide-body aircraft, which is the main lease liability, the range of the discount rates is between 4% and 6%) and the range of the discount rate for the leased real estate is between 5.5% and 8.25%.

The asset recognized in respect of the leases is also presented separately in the statement of financial position in the "right-of-use leased assets" item. These assets are measured according to the cost method and are amortized in a straight line over the lease term, and are initially recognized at the initial amount of the lease liability, plus advances paid and direct costs borne by the Group for the lease.

Leases that last less than a year ("short-term leases") and leases of low-value assets are recognized as current expenses and no liabilities or assets are recognized in their respect. Variable lease payments, which are not dependent on an exchange rate or index, are also recognized as an expense in the period to which the variable lease payments relate and are not part of the liability or asset in the statement of financial position. With regard to vehicle leases, the Group has chosen to apply the provisions of the standard as a portfolio, since in the Group's assessment, these leases have similar characteristics.

Note 11 - Leases (continued)

A. Accounting policy: (continued)

(2) Changes in lease agreements

When an amendment is made to lease agreements (which is not treated as a separate lease), the liability is remeasured according to the discount rate on the date of the change, and the changes in the value of the liability are recorded to the cost of the right-of-use asset, and they will affect future depreciation expenses. This is except when the change is attributed to a decrease in the scope of the lease, in which case a profit or loss is recognized that reflects the cancellation of the relevant balances in respect of the part of the lease (or the full lease) that has been canceled.

It should be noted that a lease amendment resulting from a waiver or deferral of lease agreements directly attributable to the Corona crisis, the changes in which related to periods no later than June 30, 2022, were treated as variable lease payments and were recognized in 'other expenses (income)' in the statement of profit and loss, as detailed in Section 20.E. below.

(3) Leased aircraft maintenance

The Group's liabilities to the lessors of leased aircraft for their maintenance are recognized as provisions over the lease period (presented in the long-term and short-term liability items, as applicable) against the recording of current maintenance expenses, according to the pattern of use of the component for which maintenance is required and in accordance with the contractual terms of each lease, based on the amount expected to be paid by the Group at the time of the maintenance event. In contracts where the Group is required to pay maintenance reserves (payments made to the lessor for the purpose of ensuring the maintenance work by the lessee), these payments are recognized as a deposit (long-term or short-term, as applicable), which will be returned to the Group when the actual maintenance work is performed.

(4) Statement of Cash Flows

In the statement of cash flows, the Group classifies the portion of the lease payments that constitutes a repayment of the conceptual reserve of the Group's lease liability as cash flow used in financing activities. The part of the payment that constitutes an interest payment is classified according to the Group's policy as cash flow used in operating activities. In addition, cash flows paid to aircraft lessors as deposits to ensure future maintenance treatments ("maintenance reserves") are classified as cash flows used in investing activities. When the actual treatment is performed, the cash flow for the treatment, which is paid by the Group, is classified as cash flow used in operating activities, while the return of the funds from the collateral (reserve) is classified as a positive cash flow provided by investing activities.

B. Changes in lease agreements in 2022:

(1) Arrangements with aircraft lessors

- During the second quarter of 2022, the Group signed with two foreign lessors to extend the two dry lease agreements for Boeing 737-800 passenger aircraft for an additional period of 50 months, starting in April 2022, and for an additional period of 5 years, starting in February 2026. The arrangements also include payment arrangements for repayment of amounts deferred until the date of signing due to the Corona crisis. Due to the aforesaid arrangements, the Group recognized an increase in the right-of-use asset and the lease liability in the amount of approx. USD 12 million.

- During the third quarter of 2022, the Group signed with a foreign lessor to extend the dry lease agreement for a Boeing 737-800 passenger aircraft for an additional period of 3 years, starting in October 2022. The arrangement also includes payment arrangements for repayment of amounts deferred until the date of signing due to the Corona crisis. Due to the aforesaid arrangement, the Group recognized an increase in the right-of-use asset and the lease liability in the amount of approx. USD 4 million.

- During the fourth quarter of 2022, the Group signed with two foreign lessors to extend the two dry lease agreements for Boeing 737-800 passenger aircraft for an additional period of two years, which began in October 2022, and for an additional period of 21 months, which began in January 2023. The arrangements also include payment arrangements for repayment of amounts deferred until the date of signing due to the Corona crisis. Due to the aforesaid arrangements, the Group recognized an increase in the right-of-use asset and the lease liability in the amount of approx. USD 3 million.

Note 11 - Leases (continued)

B. Changes in lease agreements in 2022 (continued):

(2) Arrangements with airport authorities where the Group operates

During 2022 and 2021, the Group reached agreements with the authorities at airports where the Group operates regarding leases of certain areas in those airports during the Corona crisis period, including in respect of business lounges which were closed to the public.

(3) Effect of the arrangements on the Group's cash flows and profit or loss

Due to the arrangements described above and due to additional deferrals and waivers, the Group incurred cash flow savings of approx. USD 7 million and approx. USD 66 million during 2022 and 2021, respectively. Also, for the arrangements described above (except arrangements with aircraft leases as described in Section 11.B.1) the Group recognized over the years 2022 and 2021 in an expense decrease of USD 2 million and about USD 15 million, respectively, which, was charged to the other revenues item in the Group's statement of profit and loss.

(4) Deferral of other payments

In addition to the above, the Group recognized an increase in the lease liability in the amount of approx. USD 27.7 million for the deferral of lease payments.

C. Composition and amounts of the Group's leases:

As of December 31, 2022, the Group leases 18 aircraft and 3 engines. The balance of the lease periods ranges from approx. two years to approx. 11 years. In addition, the Group's leases include leases of other buildings and facilities, including contracts with the Airports Authority, and vehicles.

Regarding the status of the leased aircraft as of December 31, 2022, see Note 10.A.(3) above.

(1) Right-of-use leased assets:

	Aircraft	Buildings and Vehicles	Total
Right-of-use leased assets – depreciated cost		USD thousands	
Balance as of January 1, 2022	738,256	78,580	816,836
Depreciation for the period	(89,896)	(11,034)	(100,931)
Additions during the period	18,435	1,628	20,064
Disposals and changes during the period	(9,887)	(5,675)	(15,562)
Balance as of December 31, 2022	**656,908**	**63,499**	**720,407**
Balance as of January 1, 2021	798,864	93,559	892,423
Depreciation for the period	(95,866)	(11,795)	(107,661)
Additions during the period	36,016	1,139	37,155
Changes due to linkage	-	68	68
Disposals and changes during the period	(758)	(4,391)	(5,149)
Balance as of December 31, 2021	**738,256**	**78,580**	**816,836**

Note 11 - Leases (continued)

C. Composition and amounts of the Group's leases (continued):

(2) Lease liabilities:

Lease liabilities	Aircraft	Buildings and Vehicles	Total
		USD thousands	
Balance as of January 1, 2022	898,137	107,909	1,006,046
Additions during the period	18,435	1,628	20,063
Disposals and changes during the period	(9,887)	(6,508)	(16,395)
Payment of the conceptual reserve component (without interest)	(82,887)	(15,856)	(98,743)
Changes in interest payable	(3,331)	2,984	(347)
Waiver of rental fees for Corona discounts	-	(1,013)	(1,013)
Exchange rate and linkage differences	-	(633)	(633)
Balance as of December 31, 2022	**820,467**	**88,511**	**908,978**
Current lease liabilities	127,453	14,280	141,733
Long-term lease liabilities	693,014	74,231	767,245
Total lease liabilities as of December 31, 2022	**820,467**	**88,511**	**908,978**
Balance as of January 1, 2021	892,563	125,316	1,017,879
Additions during the period	36,016	1,139	37,155
Disposals and changes during the period	(1,463)	(5,115)	(6,578)
Payment of the conceptual reserve component (without interest)	(44,441)	(9,030)	(53,471)
Changes in interest payable	15,462	5,047	20,509
Waiver of rental fees for Corona discounts	-	(9,115)	(9,115)
Exchange rate and linkage differences	-	(333)	(333)
Balance as of December 31, 2021	**898,137**	**107,909**	**1,006,046**
Current lease liabilities	124,667	16,494	141,161
Long-term lease liabilities	773,470	91,415	864,885
Total lease liabilities as of December 31, 2021	**898,137**	**107,909**	**1,006,046**

As of December 31, 2022, the current lease liability balance includes the amount of approx. USD 27.7 million in respect of the deferral of aircraft and engine lease payments.

With regard to the projected repayment dates of the liabilities, see Note 14.J below regarding liquidity risk.

Note 11 - Leases (continued)

D. Expenses (income) recognized in the statement of profit and loss in respect of leases:

	For the Year ended December 31	
	2022	2021
	USD Thousands	
Depreciation expenses in respect of right-of-use assets	100,931	107,661
Interest expenses in respect of lease liabilities	47,816	49,001
Income in respect of exchange rate differences	(1,992)	(1,637)
Expenses related to short-term leases (*)	33,579	60,535
Expenses related to leases of low-value assets	3,054	2,449
Expenses related to variable lease payment that were not included in the measurement of lease liabilities	3,177	4,743
Expenses in respect of leased aircraft overhaul	17,515	12,414
Waiver of rental fees for Corona discounts (including for short-term leases)	(1,863)	(14,753)
Capital gain from transaction for the sale and leaseback of a CFM engine (737 fleet)	-	(578)
Total effect on the statement of profit and loss	**202,217**	**219,835**

(*) This amount consists mainly of expenses for wet leases (leasing of an aircraft with its crew) which are usually signed for short periods.

E. Cash flows in respect of leases:

	For the Year ended December 31	
	2022	2021
	USD Thousands	
Cash flow in respect of conceptual reserve for leases (financing activities)	98,743	53,471
Cash flow in respect of conceptual interest on leases (operating activities)	48,162	28,491
Total cash flows in respect of lease liabilities	**146,905**	**81,962**

Note 12 - Accounts Payable and Credit balances

Current liabilities:

	As of December 31	
	2022	2021
	USD Thousands	USD thousands
Port taxes payable	62,110	27,087
Payables for non-realized flight segments of foreign companies (1)	9,808	2,984
Government institutions	1,594	19,980
Interest payable	5,346	2,523
Deposits received for passenger groups (2)	875	27,659
Provisions for future overhauls of leased aircraft (see Note 10.A)	12,982	19,211
Other payables	6,817	8,499
Total	99,532	107,944

(1) This balance reflects amounts of airline tickets sold by the Group, which must be transferred to foreign companies that will operate the flights.

(2) This balance reflects amounts received in advance for passenger groups, against which the Group is expected to issue flight tickets at a future date.

Non-current liabilities:

	As of December 31	
	2022	2,021
	USD Thousands	USD thousands
Provisions for future overhauls of leased aircraft	118,602	96,347
Others (1)	13,182	8,758
Total	131,784	105,105

(1) During February 2022, the Company received an amount of approx. USD 12 million from the State, which constitutes a payment for additional fuel consumption and for current Level A maintenance activities for the period from January 1, 2022 to December 31, 2041. This amount includes a government grant component in addition to the participation component in fuel expenses.

In order to reflect the two components of the agreement, the Group estimated the discount rate that would have been obtained in a separate theoretical financing transaction on the same date with a reasonable market participant at a rate of approx. 18%. Accordingly, the discounted amount was recognized in non-current liabilities under the 'payables' item, and each quarter over the period of the agreement with the State, a financing expense is recognized on the one hand at the amount of the conceptual interest, and on the other hand, the amount of the participation in fuel expenses is recognized in the statement of profit and loss at the conceptual amount that would have been paid if the consideration had been paid in advance. The difference between the amount actually received and the capitalized amount of the liability is USD 4.8 million and was recognized in the statement of profit and loss in the other expenses (revenue) item in the year ended on December 31, 2022 (in the first quarter), at the time the grant was received, as the compensation was for losses incurred to the Company before receiving the grant.

Note 13 - Revenue Recognition and Deferred Revenue

A. Background and accounting policy

(1) Revenue and deferred revenue from airline tickets and frequent flyer club points

Flight ticket sales are included as deferred revenue until the date of the flight, when the revenue is recognized in the statement of profit or loss. Revenue from passenger flights also includes revenue from the Group's provision of the service, while the sale of the airline tickets was carried out by other airlines. Revenue from passenger flights also includes revenue from collaboration agreements with other airlines. In these cases, when the service is provided by the other airlines, while the sale is made by the Group, the revenue is presented net, i.e. the Group collects the receipts resulting from the passenger flight, transfers the other airline's share, and recognizes revenue only for the difference between them.

Flight ticket sales, in which the Group gives its customers flight points, as part of the frequent flyer club, which can be converted to flights (or other products) at a later date, are separated into performance obligations, allocating the payment received from the customer to the flight component and to the points component, based on the separate theoretical sale price of the flight point valued by the Group. The consideration attributed to the club points will be recognized as revenue when the service is provided by the Group in exchange for the redemption of the points. Until the date of revenue recognition, the liability in respect of club points is recognized as deferred revenue.

Consideration from the sale of club points to business partners is mostly included as deferred revenue and is recognized as revenue when the service is provided by the Group in exchange for the redemption of the points. Regarding significant accounting considerations and critical estimates that were used in determining the value of the liability in respect of the frequent flyer club points in the financial statements, see Note 2.C.(7).

(2) Grants from the Credit Companies

Grants from credit card companies received in 2019 by the Group as part of the issuance and operation of branded credit cards to members of the Group's frequent flyers club were recognized as pre-paid revenue and amortized to profit and loss in a manner that reflects the agreement period to which the grants are attributed (the period at which the agreement cannot be terminated by any of the parties without a significant fine). Due to the conceptual financing component (according to the accounting principles) inherent in some of the grants received, the Group recognizes conceptual interest expenses against an increase in the amount of deferred revenue, which will increase the amount recognized as revenue in the future.

(3) Revenue from Cargo

Revenue from cargo flights is recognized on the date the cargo is delivered to its destination. Revenue from collaboration with foreign companies is recognized gross, i.e. the sale to the customer is recognized as full revenue while the payment to the other airline is recognized as an expense, because in these transactions, unlike with passenger flights, the Group is also a major supplier for other airlines.

(4) Revenue and prepaid revenue from flight tickets for flying aviation security system personnel

As part of the signing of the agreement with the State during 2021, the Group received revenue in advance from flight tickets for the aviation security system personnel in the amount of USD 210 million, which is recognized over the period of the agreement with the State, which is for a period of 20 years beginning in May 2021. As State funding, on the one hand, it is an aid scheme that is provided given the financial position of the Group at the time and with the intention of helping it and the aviation industry in general to overcome the Corona crisis, and on the other hand, it is an agreement to purchase airline tickets in advance and as compensation for the revenue that would have been generated for the Group if it had been able to sell the seats. According to the Group management's best judgment, this agreement combines a government grant component and a component of a sales agreement with a customer, as defined in the relevant accounting principles.

Note 13 – Recognition of Revenue and Deferred Revenue from Flight Tickets and Frequent Flyer Club Points (continued)

A. Background and accounting policy: (continued)

In order to reflect the two components of the agreement, the Group estimated the discount rate that would have been obtained in a separate theoretical financing transaction with a reasonable market participant on the same date at terms consistent with the conceptual credit received at a rate of approx. 17.2%, and the difference between the cash flow actually received and the conceptual cash flow in the transaction (the estimated amount that would have been received from the State during the years of the agreement had it not been received in advance) discounted at a discount rate as stated ("the discounted amount"), constituted a government grant in the amount of approx. USD 69 million.

The service (performance obligation) provided to the State in this agreement is the availability of seats for security personnel according to the number of flights the Group will actually operate, at the sole discretion of the Group and its commercial needs. The State, on the other hand, may determine the number of employees flown on flights.

Accordingly, the discounted amount was recognized on the date received as a sale agreement with a significant financing component. Accordingly, deferred revenue was recognized for the sale of the availability of seats on flights, and in each reporting period over the term of the agreement with the State, a financing expense is recognized on the one hand at the amount of the conceptual interest, and on the other hand, revenues in the conceptual amount that would have been paid for the same reporting period if the consideration had been paid in advance. The difference between the financing expenses and the revenue is offset in the balance sheet from the balance of the liability in respect of deferred revenue.

The grant amount is recognized in the 'other expenses and income' item in the statement of profit and loss over the period in which the Group recognizes the relevant costs as expenses for which the grant is intended to provide compensation. See Note 20.E below.

The grant spread period until the date of signing the new agreement with the state in September 2022 (as specified in Note 22.A) was the end of 2025, according to the Group's efficiency program and as required in the agreement with the state, although the Group is obliged to fly security personnel over 20 years under the agreement . The income from the grant component was recognized from the fourth quarter of 2021, the date on which the terms of the agreement were met.

Upon signing the new agreement with the state, and after fully repaying the debt to the state by the Group (two years early), as described in Note 14.G, the liabilities imposed on the Group by the state by virtue of the previous assistance agreements were adjusted or canceled. Accordingly and in view of the removal of the conditions for compliance with the streamlining plan, in the third quarter of 2022, the Group recognized the balance of the grant that was not yet recognized as income in the amount of approx. USD 50 million as income in the 'other expenses (income)' item.
The amount of the grant recognized in each of the years 2021 and 2022 is approx. USD 9.6 million and approx. USD 59 million, respectively.

B. **Current liabilities:**

	As of December 31	
	2022	2021
	USD Thousands	USD thousands
From the sale of airline tickets	482,981	228,425
In respect of club points	96,167	37,732
Grants from credit card companies	6,059	5,871
Flights of aviation security system personnel	-	14,172
Other	2,347	2,761
Total	587,554	288,961

Note 13 (continued) - Recognition of Revenue and Deferred Revenue from Flight Tickets and Frequent Flyer Club Points

C. Non-current liabilities:

	As of December 31	
	2022	2021
	USD Thousands	USD thousands
In respect of club points	59,907	130,045
Grants from credit card companies	20,206	26,179
Flights of aviation security system personnel	153,155	192,648
Total	233,267	348,872

For information about flying aviation security personnel, see Note 13.A(4) above.

D. Movement in the liability in respect of frequent flyer club points:

	As of December 31	
	2022	2021
	USD Thousands	USD thousands
Opening balance	167,777	157,923
Increase in liability for accrual of points	101,627	65,817
Decrease in liability for realizations and expiry of points	(113,330)	(55,963)
Closing balance	156,074	167,777

Note 14 - Loans and Bonds

A. Accounting policy

The loans taken by the Group are initially recognized in the amount raised, after deducting transaction costs and commissions paid, mainly for guarantees provided to the Company by third parties, such as the Export-Import Bank of the United States (EXIM) and the government agency for promoting exports from England (UKEF) and a consortium of insurance companies that provides insurance policies to banks by means of an insurance policy issued by the Aircraft Finance Insurance Consortium (AFIC), (see below).

A loan given to the Frequent Flyer subsidiary as described in Note 14.C(1) below, which also includes an option component that gives the lender the right to convert the loan to the shares of the subsidiary, or alternatively purchase the subsidiary's shares from the Company, with a variable exercise increment (see below), is a hybrid contract that includes an embedded derivative measured at fair value through profit and loss (the option), with the balance of the amount received for the first time being recognized as a financial liability measured at amortized cost.

Subsequent to the initial recognition date, the loans are measured at amortized cost using the effective interest method. When there is a change in the terms of the loan, including a deferral of principal and interest payments (see below), the Group examines whether this is a significant change in the terms of the debt. An insignificant change is treated so that the Group calculates the balance of the cash flows according to the current terms, discounts them at the original effective interest rate, and records the loan balance in the books according to the calculated value. The difference between the calculated value and the book value of the loan is recorded to the financing item in the statement of profit or loss. No changes were found to be a significant change in the debt.

It should be noted that from the third quarter of 2022, the Group has returned to classifying its loans in accordance with the loan repayment schedules. This is because the Group estimates that due to the improvement in business results, financial and operational stability, as mentioned in Note 1.B above, the likelihood that there will be a claim that the lenders have the right to immediate repayment of the loans is low.

For the purpose of the accounting policy on a loan from the controlling shareholder and recognition of a government grant in respect of a grant component in bonds issued to the State of Israel, see Note 14.F and Note 14.G.

Composition:

	As of December 31	
	2022	2021
	USD Thousands	USD Thousands
Loans from banks (see Note 14.B)	1,013,748	1,128,536
Loan to EL AL Frequent Flyer subsidiary (see Note 14.C)	98,125	-
Loan from the controlling shareholder (see Note 14.F)	70,000	50,000
Bonds (see Note 14.G)	2,036	4,839
	1,183,909	1,183,375

Note 14 – Loans and Bonds (continued)

B. Movement and balances in respect of loans from financing entities:

	Fixed-Interest Loans	Variable-Interest Loans (Libor)	Loans to Finance Advance Payments on Aircraft ("PDP")	Overdrafts	Total
	USD thousands	USD Thousands	USD Thousands	USD Thousands	USD Thousands
For the year ended December 31, 2022:					
Annual interest in percentages	1.83-8.00	5.09-10.89	5.23	-	-
As of January 1, 2022:					
Current maturities	32,867	109,624	31,080	19,194	192,765
Long-term loans	221,083	714,685	-	-	935,769
Total loans	253,950	824,310	31,080	19,194	1,128,534
Movement during 2022:					
Receipt of long-term loans (see Note 14.D(1) below)	101,375	-	-	-	101,375
Current repayments and movement in overdraft	(27,576)	(93,866)	-	(4,212)	(117,230)
Other changes	(4,153)	6,347	(3,000)	-	(806)
Total loans as of December 31, 2022	323,596	736,791	28,080	23,405	1,111,873
Of which: current maturities	44,361	127,446	28,080	23,405	223,293
Total long-term loans	279,235	609,345	-	-	888,580

Note 14 – Loans and Bonds (continued)

B. Movement and balances in respect of loans from financing entities (continued):

	Fixed-Interest Loans	Variable-Interest Loans (Libor)	Loans to Finance Advance Payments on Aircraft ("PDP")	Overdrafts	Total
	USD thousands	USD Thousands	USD Thousands	USD Thousands	USD thousands
For the Year ended December 31, 2021:					
Annual interest in percentages	1.82-5.56	0.63-6.59	3.75	-	-
As of January 1, 2021:					
Current maturities	32,799	96,645	31,080	19,651	180,175
Long-term loans	254,010	757,751	-	-	1,011,761
Total loans	286,809	854,396	31,080	19,651	1,191,936
Movement during 2021:					
Receipt of long-term loans (see Note 14.D(1) and (2) below)	-	44,475	-	-	44,475
Current repayments and movement in overdraft	(27,299)	(79,704)	-	(456)	(107,459)
Other changes	(5,559)	5,142	-	-	(417)
Total loans as of December 31, 2021	253,950	824,309	31,080	19,195	1,128,536
Of which: current maturities	32,867	109,623	31,080	19,195	192,767
Total long-term loans[1]	221,083	714,685	-	-	935,769

[1]It is noted that as of December 31, 2021, and as reflected as the comparison figures in these financial statements, the loans were presented as short-term liabilities, in accordance with the accounting standards, as at that time a cause was established for immediate repayment to the lenders due to the state of the Group's business then.

Note 14 – Loans and Bonds (continued)

C. Changes in the Group's loan status in the reporting year

(1) Loan received against the Frequent Flyer Club assets:

On June 23, 2022, the Subsidiary "El Al Frequent Flyer Ltd." ("Subsidiary" or "Borrower") signed with the Phoenix Insurance Company Ltd. in its role as financier, organizer, credit agent and security trustee ("the Phoenix") an agreement to be funded by the Phoenix and additional financiers as they join (collectively: the "financiers") in the amount of USD 130 million (the "Financing Agreement" and the "Loan" respectively). Following the signing of the financing agreement, on June 30, 2022, the Company received a total of USD 130 million from The Phoenix, net of transaction costs and loan placement fees.
The main points of the financing agreement are as follows:

1. The loan was granted to the Borrower for a period of 6 years and will be repaid by the Borrower in quarterly payments (principal and interest), with a loan interest rate in the range of 5.5% to 8%, depending on the Borrower's compliance with financial ratios. The nominal interest rate in the first year of the loan is 7%.
2. As part of the financing transaction, the Company and the Subsidiary signed a deed granting the Phoenix an option to purchase up to 25% of the Borrower's shares, exercisable at any time until the end of the loan period and, subject to certain conditions, for another year (the "Option Warrant" and the "Option", respectively). The exercise price in the option warrant is agreed upon and adjusted for agreed variable financial parameters. According to the option warrant, the option can be exercised with a payment to the Company according to the established formula and also by offsetting the loan balance of the borrower, or a part thereof. A shareholders' agreement was also signed between the Company, the Borrower and the Phoenix that regulates their rights and obligations as shareholders and option holders in the borrower.
   As mentioned, the option's exercise price is according to the formula determined in the option warrant, which is partially variable according to certain established parameters. For that reason and as detailed in the accounting policy above, the option is treated as an embedded derivative, which is separated from the host contract and accounted for at fair value through profit and loss. The Group employed an expert appraiser for the estimation of the option's value, and accordingly he estimated the value of the option at approx. USD 27 million.
   This amount was deducted from the loan and accordingly, the loan's effective interest rate is in the range of approx. 14.5% to 15.5%.
   As of the date of the report, the total net loan, less transaction costs and credit fees and less the aforementioned option value, amounts to approx. USD 98 million. USD 85 million of which are presented as long-term loans, and the rest as a current maturity in the short-term loan item.
   Regarding the exercise of options granted to the Phoenix for the purchase of 19.9% of the shares of the El Al Matmid Frequent Flyer Club, see Note 21.C.

(2) In the Corona crisis period and immediately thereafter, and in order to adjust current loan payments to the outline for the return to activity, the Group applied to several financing entities (Israeli and foreign) to defer principal payments on the loans with a commitment to ongoing payment of interest in the period in which the principal payments are deferred (the deferral period), and to spread out the deferred principal payments to later periods. As of December 31, 2022, throughout the crisis period, the Group reached agreements with the lenders for deferring payments of which balance as of the date of the report is the USD 83 million (including deferment of the PDP loan repayment as described in Note 14.J below), to be paid over the years 2023 to 2026. It should be noted that during2022, the Group began to repay amounts that had been deferred in previous periods.

Note 14 – Loans and Bonds (continued)

D. Collateral and Loan to Collateral Ratio

Below is a list of the collateral items provided to secure the loans, and where relevant, the requirement for the ratio of outstanding balance to collateral:

Financing Source	Book Balance as of December 31, 2022	Aircraft and Reserve Engines and other Assets as Collateral	Requirement for Ratio of Unpaid Balance to Collateral Value
	USD thousands		
Local bank (1)	25,901	Three 777-200 aircraft Three 737-800 aircraft One 737-900 aircraft	80%
Local bank (1)	3,875	One 777-200 aircraft	50%
Local banks	46,979	Two 737-900 aircraft	80%
Foreign banks (1)	53,550	Four reserve engines	-
Foreign banks (2) and bonds issued by a SPC (4)	380,304	Five 737-900 aircraft One 787-9 aircraft Two 787-8 aircraft	-
Foreign banks (3)	214,899	One 787-9 aircraft One 787-8 aircraft	-
Foreign banks with a cross-default clause (5)	138,010	Three 737-800 aircraft Two 777-200 aircraft One 787-9 aircraft	-
Foreign banks	109,991	One 787-9 aircraft	-
The Phoenix loan with a fixed lien on the shares of El Al Frequent Flyer subsidiary (6)	98,125	The issued share capital of the subsidiary	-

Note 14 – Loans and Bonds (continued)

D. Collateral and ratio of loans to collateral (continued):

(1) There is a Cross Default mechanism between the various loans of the same banking institution.

(2) There is a Cross Default mechanism between the loans secured by EXIM or UKEF guarantees of the various financing institutions.

(3) There is a Cross Default mechanism between the loans secured by the AFIC insurance policy through a consortium of insurance companies that provides insurance policies to banks that finance aircraft purchases.

(4) Loans taken to finance aircraft, and financed by bonds issued by designated companies (SPC) that are not owned by the Group, and are guaranteed by EXIM, a US government-owned bank, with the Group's repayment of the bonds being principal and interest payments made to the designated company. In the event that the bonds are not repaid in an orderly fashion by the Group, and the EXIM guarantee is exercised, EXIM may realize the pledged aircraft to repay the balance of the bonds. To the extent that the funds from the realization of the aircraft are not sufficient to cover the amount of the guarantee, the Group will be obligated to repay the balance of the debt to EXIM. It should be noted that there is a Cross Default mechanism between these loans and the loans listed in note (2) above.

(5) There is a cross-default mechanism between the various loans of that foreign bank. There is also a cross-default mechanism, to loans provided by other financial institutions.

(6) As part of the financing agreement, the Borrower must comply with accepted obligations in agreements of this type, including the obligation not to take additional loans outside of the terms stipulated in the financing agreement, the obligations not to make payments to the Company except in accordance with the provisions of the financing agreement, as well as the obligations to comply with financial covenants (an equity to balance sheet ratio of no less than 45%, a debt to EBITDA ratio not exceeding 7 in the first year, and which will decrease with respect to each loan year to 5.5). In addition, the Borrower will not be allowed to make an early repayment of the loan during the first 3 years from the date of its granting, after which early repayment will be possible subject to the conditions stipulated in the financing agreement. In addition:

A. The financing agreement has various clauses that are customary in transactions of this type, including the option of calling the loan available for immediate repayment upon breach event that are specified in the financing agreement, including when the borrower does not comply with financial covenants as stated above (subject to a remedial mechanism in the financing agreement); a breach of material obligations by The Company or the borrower by virtue of inter-company agreements between the Company and the borrower (the "Inter-Company Agreements") or by virtue of agreements with the credit companies for the issuance of branded credit cards ("the Agreements with the Credit Companies"); and when a financial creditor of the borrower has the right to call a debt of the borrower for immediate payment (cross-default); or when a financial creditor has called for immediate payment a debt of the Company to him that exceeds the amount stipulated in the financing agreement (cross-acceleration) – all in accordance with the financing agreement.

B. The loan was secured through a floating lien on all the Borrower's assets and rights, including the Borrower's bank account, as well as through a fixed lien on the Borrower's rights under the agreements with the credit companies and under the intercompany agreements.

C. The loan was secured with a fixed lien on all of the borrower's shares held by the Company, which will constitute at least 51% of the borrower's issued share capital at any time throughout the loan period.

It is noted that as of December 31, 2022 and the date of publication of the financial statements, the borrower meets all the financial covenants.

It is noted that some of the loans as of December 31, 2022 may be repaid early by the Group, as customary. Also, some of the loan agreements taken out by the Group include a right of the bank to demand immediate payment of the loan balances provided by the relevant bank upon occurrence of certain events, such as a merger or transfer of control without obtaining the prior consent in writing of the bank, as well as upon other, standard events as customary in financing transactions.

Note 14 – Loans and Bonds (continued)

D. Collateral and ratio of loans to collateral (continued):

Some of the credit agreements (which are not Reportable Credit, as defined in the Securities Authority's directives) state that the ratio of the balance owed to the bank to the market value of the pledged aircraft will not exceed the ratio of outstanding balance to collateral value (LTV) as stated in the table above. A test for compliance with this ratio will be performed based on certain international professional publications that were determined regarding the market value of the aircraft. It was also determined that if the actual collateral ratio is lower than the above rate, the Group will provide additional collateral, or advance repayments of liabilities to the banking corporations, in order to meet the required ratio.

The coronavirus crisis, which caused impairment of aircraft in pricelists worldwide, of which values have not returned to their full pre-crisis value, led to non-compliance with the LTV financial covenants with some of the banks as of the date of the statement of the financial position. Under the loan agreements, non-compliance with the required ratio establishes the banks' right to supplemental collateral and, if this is not provided, the right to demand immediate repayment of the loans. Following the Company's requests to these banks to waive compliance of the LTV covenant, the banks notified the Company that they waive compliance with the LTV ratio covenant as of December 31, 2022 and the publication date of the financial statements.

E. Fair value of loans:

	As of December 31, 2022		As of December 31, 2021	
	Book Value	Fair Value	Book Value	Fair Value
	USD thousands	USD Thousands	USD Thousands	USD Thousands
Fixed-rate loans from financial entities	323,596	322,200	257,860	273,804 (*)

The loans' fair value as of December 31, 2022 is based upon the calculation of the present value of the cash flows according to the current interest curve (level 2 - based on observed data). The fair value presented as of December 31, 2021 is approximately the same as the unpaid balance of the loans, plus accrued interest and early repayment penalties, in view of the classification of the loans as current liabilities as of the same date.

With the exception of the loans listed in the table above, the fair value of the other financial assets and financial liabilities is approximately equal to their book value.

Note 14 – Loans and Bonds (continued)

F. Loans from the controlling shareholder

During the year 2021 and during February 2022, loans were received from the controlling shareholder in the amount of approx. USD 50 million and approx. USD 20 million, respectively. The repayment dates for the shareholder loans are as follows: (a) An amount of USD 43 million will be repaid after the Group raises an amount exceeding USD 62 million in an issue (so that any excess amount raised beyond USD 62 million will be used to repay this part of the shareholder loans). (b) An amount of USD 27 million will be repaid on December 31, 2025 or after the Group raises an amount in excess of USD 105 million in an issue (so that half of any excess amount raised over USD 105 million will be used to repay this part of the shareholder loans), whichever of these dates is earlier. The shareholder loans were given and will be repaid in USD, they do not bear linkage differences, do not accrue any interest and are not secured by collateral. The controlling shareholder is entitled at any time, and subject to any law, to convert the shareholder loans, in whole or in part, into capital. The conversion of the owner's loans, all or some of them, is subject to the approval of the Company's institutions according to Sections 270(4), 274 and 275 of the Companies Law; that is, to the approvals of the Company's Audit Committee, , Board of Directors and the General Meeting, in which one of the two options stipulated in Section 275(a)(3) of the Companies Law will occur.

Accordingly, as the Company does not have an unconditional right to defer repayment of the loan by issuing a variable number of shares for more than 12 months from the date of the statement of the financial position, according to accounting standards, the loans were fully classified as current liabilities in the statement of the financial position.

G. Bonds to the State of Israel

Issuance of bonds in November 2021:

In November 2021, the Company received about USD 7 million from the state in accordance with the assistance agreement signed between the state, the controlling shareholder and the Company against allotment of bonds by the Company, which do not bear interest, for a period of three years. At the end of the 3 years, the Company may repay the bonds or convert them into the Company's shares, according to the average share price in the 30 days preceding the end of the period, at a reduction of 7.5% from the above average price.
For information regarding the advanced repayment of the above bonds and payment of the debt in their respect to the State during 2022, see below.

The bonds were initially recognized according to the cash settlement alternative, which is the more economical alternative for the Company, according to the discount rate that would have been obtained in a separate theoretical financing transaction on the same date with a reasonable market participant, which is approx. 13.4%. In view of the fact that the bonds were given in the context of the assistance given to the Company for the damage it incurred as a result of the State-imposed traffic restrictions due to the outbreak of the Delta strain, the difference between the actual amount received and the fair value of the liability on the date of initial recognition constitutes a government grant in the amount of approx. USD 2.2 million.

Accordingly, the grant component was recognized in the 'other expenses and income' item in the statement of profit or loss for 2021, at the time the grant was received, since the compensation is for losses incurred by the Company prior to receiving the grant in respect of the Delta strain.

Note 14 – Loans and Bonds (continued)

Issuance of bonds in February 2022:

In February 2022, the Company received about USD 38 million from the state in accordance with the assistance agreement signed between the state, the controlling shareholder and the Company against allotment of bonds by the Company, which do not bear interest, for a period of 3 years. For information regarding the advanced repayment of the above bonds and payment of the debt in their respect to the State during 2022, see below. The bonds are initially recognized according to the cash settlement alternative, which is the more economical alternative for the Company, according to the discount rate that would have been obtained in a separate theoretical financing transaction on the same date with a reasonable market participant, which is approx. 14.5%. In view of the fact that the bonds were given against the background of the assistance given to the Company due to the damage caused to it due to the movement restrictions imposed by the state during the coronavirus period, the difference between the amount actually received and the fair value of the liability at the time of recognition for the first time constitutes a government grant, which was recognized in 2022, in the amount of about USD 12.7 million, in the other expenses (income) item of the statement of profit and loss, as the compensation was for losses incurred by the Company prior to receiving the grant.

In addition, during the month of February 2022, the company received a total of approximately 3 million dollars from Tnufa for Growth Association against the issuance of additional bonds that can be converted into a variable amount of shares that were treated in a similar manner and the grant component for them was recognized as participation in the retirement expenses of the employees.

Note 14 – Loans and Bonds (continued)

G. Bonds to the State of Israel (continued):

Repayment of bonds to the State in September 2022:

In September 2022, as part of signing the agreement between the Company, the state and the controlling shareholder (for more information, see Note 22.A), it was agreed to advance the repayment of the convertible bonds into Company shares that were allotted to the state by approximately two years relative to the original maturity date. Accordingly, the Company advanced a payment of USD 45 million to the state for the repayment of the bonds. Accordingly, in September 2022, the Company repaid USD 15 million, and in November 2022, the Company completed the repayment of the bonds with a payment of additional USD 30 million.
In view of the early repayment of the bonds, the Group recognized at the time of signing the agreement to advance the repayment as described above (the third quarter of 2022) as an expense in the other expenses (income) item of about USD 11.7 million for the grant component (which is now "returned" to the state), which was recognized during the year 2021 and in the first quarter of 2022. It should be noted that this amount is net of the theoretical interest expenses that were recognized in the amount of approx. USD 2.5 million.

In total (including the issuance and early repayment of the bonds), in respect of all the bonds as stated above, in 2022 and in 2021, in the other income (expenses) item, income of about USD 1 million and USD 2.2 million, respectively, was recognized, as well as financing expenses in those years of about USD 3.4 million dollars and about USD 0.05 million, respectively.

H. Financing for the purchase of Dreamliner aircraft no. 16 and 17

For more information, see Note 10.B above.

I. Liquidity risk in respect of loans and leases:

The following table lists the contractual repayment dates (including agreements with the financing entities for deferral or spreading out of payments, see Note 14.C.2 above) of the Group's liabilities for principal and interest payments on loans, as well as minimum lease payments for aircraft leases and other leases. The table has been prepared based on the non-discounted cash flows, according to the contractual date on which the Group is required to repay its liabilities.

Note 14 – Loans and Bonds (continued)

I. Liquidity risk in respect of loans and leases (continued):

	2023	2024	2025	2026	2027 onwards	Total
	USD millions					
Current repayments of loan reserve	160	159	144	142	495	1,100
Current reserve payments in respect of leases	142	116	109	98	444	909
Total current repayments	302	275	253	240	939	2,009
Repayments of loan for the financing of advance payments on account of aircraft (PDP) (1)	28	-	-	-	-	28
Payment that will be included in the statement of profit or loss and will therefore be included in cash flows from operating activities:						
Interest payments in respect of loans (2)	47	41	32	24	53	197
Interest payments in respect of leases	44	36	31	26	69	206
Total interest payments	91	77	63	50	122	403
Repayments of bonds to the State of Israel (3)	-	-	3	-	-	3
Total payments	421	352	319	290	1,061	2,443

(1) A loan for advances paid for the 16th aircraft to be repaid with long-term financing to be received upon receipt of the aircraft. For information, see Note 10.B.

(2) Interest payments in respect of loans do not include interest rate hedging payments. Regarding the liquidity risk in respect of derivative financial instruments, including interest rate hedging, see Note 19 below.

(3) It should be noted that loans from the controlling shareholder can be repaid to capital at any time, subject to the provisions of any law, by the controlling shareholder. For information, see Section F above. These loans were not included as part of the liquidity analysis.

The Group's sources for paying these liabilities are the Group's current cash flows which are expected to arise with the return of demand in the aviation industry as the Group gradually experienced starting from the second quarter of 2022.

Note 15 - Liabilities for Employee Benefit Obligations

A. Accounting policy:

(1) Post-employment benefits:

Post-employment benefits include a liability for retirement and severance pay, including a retirement grant for senior pilots, redemption of sick days, adjustment grants for senior employees and certain benefits for Group retirees. In addition, the benefits also include pension payments for certain local employees in the United States and England. The Group's post-employment benefits are partly defined contribution plans and partly defined benefit plans.

Expenses in respect of the Group's commitment to deposit funds under a Defined Contribution Plan are recognized in the statement of profit or loss on the date of receipt of the work services, for which the Group is obligated to make the deposit.

Expenses in respect of a Defined Benefit Plan are recognized in the statement of profit or loss in accordance with the Projected Unit Credit Method, using actuarial estimates. The present value of the Group's obligation in respect of a Defined Benefit Plan is determined by discounting the expected future cash flows in respect of the plan using the market yields of high quality corporate bonds denominated in the currency in which the benefits will be paid in respect of the plan, and having approximately the same repayment periods as of the dates of the expected settlement of the plan.

The cost of the service is recorded to the 'salary expenses' item. The net interest cost (after offsetting the return on plan assets) is included in the statement of profit or loss under 'financing expenses'. Actuarial gains and losses in respect of post-employment plans are recognized in other comprehensive income at the time of their creation and will not be reclassified to profit or loss at a later date.

The plan assets are measured at fair value. Interest income on the plan assets is determined based on the discount rate of the appropriate obligations and is recognized in profit or loss as part of the net interest cost. The difference between interest income on the plan assets and their actual return is recorded to other comprehensive income and will not be reclassified to profit or loss at a later date.

(2) Other long-term employee benefits:

Other long-term employee benefits are benefits that are expected to be utilized in a period exceeding 12 months from the end of the period in which the service qualifying for the benefit was provided.

Other employee benefits include mainly utilization and redemption of vacation and rest days and a study grant for children of employees. These benefits are recognized and measured in the same way that post-employment benefits are recognized, provided that actuarial gains and losses in their respect are recognized in profit or loss at the time of their creation, instead of to other comprehensive income.

(3) Short-term employee benefits:

Short-term employee benefits are benefits that are expected to be paid in full within 12 months from the end of the year in which the qualifying service is provided by the employee.

Short-term employee benefits include the Group's liability for current wages. These benefits are recognized in the income statement at the time of their creation.

(4) Benefits for dismissal and early retirement plans:

Dismissal benefits are recognized when the Group is actually obligated to the employees to provide the benefits, and not against a significant future service of those employees. The amount of the liability is determined according to the present value of the expected cash flows in respect of the obligation.

(5) With regard to significant accounting discretion and critical estimates that were used in determining the value of the liability in the financial statements, see Note 2.C(4).

Note 15 - Liabilities for Employee Benefit Obligations (continued)

B. **Composition:**

	Reference	Plan Currency	As of December 31, 2022			As of December 31, 2021		
			Current Liabilities	Non-Current Liabilities	Non-Current Assets	Current Liabilities	Non-Current Liabilities	Non-current assets
			USD Thousands	USD Thousands	USD Thousands	USD Thousands	USD Thousands	USD Thousands
Short-term employee benefits:								
Wages, salaries and social benefits		Mainly NIS	72,097	-	-	36,206	-	-
			-	-	-	-	-	-
			-	-	-	-	-	-
Post-employment benefits:			-	-	-	-	-	-
Benefit for retirement and severance pay in Israel	C	NIS	-	23,536	-	-	39,246	-
Redemption of sick days	D	NIS	-	24,138	-	-	33,217	-
Pension funds for employees in branches:	E		-	-	-	-	-	-
United States		USD	-	2,083	-	-	204	-
England		GBP	-	956	-	-	4,358	-
Retiree benefits	F	NIS	-	10,210	-	-	14,666	-
Other post-employment benefits	G	NIS	-	4,568	-	-	5,230	-
			-	-	-	-	-	-
Other long-term employee benefits:			-	-	-	-	-	-
Liability for vacation and rest*	L1	NIS	41,252	-	-	52,522	-	-
Other long-term benefits	L2	NIS	-	2,884	-	-	3,651	-
			-	-	-	-	-	-
			-	-	-	-	-	-
Dismissal benefits:			-	-	-	-	-	-
Voluntary retirement plans	I	NIS	(131)	(13)	-	14,408	(92)	-
Total in the statement of financial position			113,218	68,362	-	103,136	100,480	-

- It should be noted that a liability for vacation and rest is presented in the statement of financial position as a current liability, although it is expected to be realized after a period of 12 months from the reporting date (and is therefore defined as a long-term benefit). This is because the Company does not have an "unconditional right" to defer the settlement of the obligation for this period, and therefore according to the accounting principles, the liability is presented in the short term.

Note 15 - Liabilities for Employee Benefit Obligations (continued)

C. Benefits for retirement and dismissal of employees in Israel:

(1) The Group's obligation in respect of retirement and severance pay in Israel (for permanent employees under a collective agreement):

The Group's employment agreements, the labor laws in Israel and the "Severance Pay Law, 1963 require the Group to pay severance pay to employees at the time of their dismissal or retirement.

Regulated payments for retirement and dismissal of the Group's employees:

As of September 1992, the social rights of some of the Group's employees are regulated under a designated pension agreement (the "Agreement"). The agreement stipulates that the Group's payments to the pension fund and an approved fund (executive insurance or a provident fund) in respect of an employee who joins the pension arrangement, will replace the obligation to pay severance pay to that employee, in accordance with Section 14 of the Severance Pay Law, 1963, for the same part of the wages and for the same period for which the payments were made. Generally, employees who were given tenure in the Company after the above date were required to join the program. It should also be noted that most of the employees who joined the Company from September 1992 are signed onto Section 14 as aforesaid (whether they are permanent, temporary or senior executives).

Defined contribution plan:

Accordingly, the current deposits in pension funds and policies in insurance companies exempt the Group from any additional obligation to employees, and as for long-time employees who joined the pension agreement in 1992, the exemption is only in respect of periods for which deposits were made.

Defined benefit plan:

With regard to the period between the commencement of the employee's employment with the Company and the date of the employee's joining the aforementioned pension agreement, the employees are entitled to severance pay according to their salary when they retire from the Group, for the number of years in that period. Employees who have not joined the pension agreement are entitled to severance pay in the amount of their salary at the time of retirement from the Group for all their years of employment in the Company.

Note 15 - Liabilities for Employee Benefit Obligations (continued)

(2) Arrangements and plans for ensuring retirement and dismissal payments (the plan assets):

According to the provisions of the collective agreement, the Group deposited 8.33% of the current salary of the employees in provident funds for compensation in Israeli banks in the Group's name. In accordance with the agreement signed on December 22, 2011, in view of a legislative arrangement that entered into effect on January 1, 2011, and which no longer allows deposits for severance pay in the Central Compensation Fund, senior employees who until December 31, 2010 had funds deposited for them in the Central Fund, from January 1, 2011 the funds are deposited for them into a compensation component in a provident fund in the name of the employee. Currently, most of the program's assets constitute personal funds of the employees managed by leading investment houses in the economy.

(3) Retirement grant for senior pilots:

Senior pilots, upon reaching the age of 65, a date when they can no longer continue to serve as active pilots under the Pilot Regulations, and who do not serve as instructors or supervisors, terminate their employment with the Company and are entitled to a retirement grant (in addition to severance pay, to which they are legally entitled) in amounts stipulated in the agreement. This commitment is paid from the Group's current sources. For an update regarding the quota of instructors and supervisors in 2022, see Section K below.

(4) Managers and senior executives:

Senior employees, including senior executives, are employed according to personal employment agreements, with a number of senior employees entitled to receive for their period of employment, in addition to severance pay by law, payment of additional retirement compensation (two compensations) at a rate of one month per year for their period of employment according to the last total salary. It should be clarified that senior employees and managers who joined the Company after 2011 are not entitled to such additional compensation. This commitment is funded by dedicated personal funds.

About share-based payment to officers, see Note 18.

D. Redemption of sick days:

Permanent employees (with the exception of employees on personal contracts), when they retire from the Group on compulsory retirement or who have retired over the age of 45 on conditions that entitle them to compensation, are entitled to the redemption of sick days according to the conversion formula set forth in the collective agreement. It should be noted that the allowable accrual ceiling for sick days for some employees is higher than stipulated by law, and it depends on the date of commencement of their employment with the Company. This commitment is paid from the Group's current sources.

E. Pension funds of some of the Group's local employees in the United States and in England:

Some of the Group's local employees in the US and the UK benefit from pension plans (the "plans") under which the Group pays the pension cost of employees of those offices. The pension cost is calculated as the product of the "years of entitlement" to the pension at a rate of the determining salary for the pension. Retirement from the age of 65 usually entitles the employee to full benefits. The pension fund assets are managed by a dedicated body and are invested, primarily, in negotiable securities. The Group undertook to cover any deficit that would be created in the value of the fund assets in relation to the actuarial liabilities, whatever they may be.

With regard to the UK pension fund, as of 2005, the fund does not accept new employees and there is also no further accrual of rights within its framework. The US Pension Fund is also closed to new members, but for existing employees who are part of the arrangement, there is still an accrual of rights.

The compulsory payments are financed mainly from the plan assets, but in view of the existing deficit in the pension plans, the Group supplements certain amounts in respect of the obligation from its own sources as well.

Note 15 - Liabilities for Employee Benefit Obligations (continued)

F. Retiree benefits:

After their retirement, Company employees are entitled (subject to seniority) to flight tickets and gifts for the holidays in accordance with the Group's policy.

G. Other post-employment benefits:

Other benefits include an adjustment grant to which some of the Group's senior employees are entitled. In addition, in some of the Group's offices abroad, the Group's local employees are entitled to severance pay in accordance with local law and in accordance with the Group's agreements. Moreover, the other benefits include liabilities for severance pay of the subsidiaries.

H. Multi-employer program in a subsidiary:

Borenstein Caterers Inc. (USA) participates in a multi-employer pension plan for some of its employees, for which the subsidiary invested the amount of approx. USD 419 thousand in 2022. The Group's share in the plan's unfunded liabilities as of December 31, 2022 is approx. USD 7.3 million, so that if the Group ceases to make such ongoing payments, or withdraws from the plan, it will have to bear this amount. The Group intends to continue to deposit funds into the plan, therefore no liability has been recognized in the financial statements in its respect.

I. Dismissal benefits (retirement plans and the cost of dismissal):

In addition to that stated in Note 1.B above, as part of another voluntary retirement plan, in October 2021 and as of the date of publication of the financial statements, the Group's Board of Directors approved the collective agreements it signed with the Histadrut, the Maintenance Committee and the Administrative Committee regarding the arrangement of another plan for providing increased compensation or a monthly annuity to the Company's permanent employees who will choose to retire voluntarily, according to the conditions set forth in the agreements as stated above. During the second quarter of 2022, with the completion of most of the retirement plan, the Group re-estimated the provision balance required for compensation in respect of the retirement plans and accordingly recognized other income for 2022 in the amount of approx. USD 7 million (in 2021 the Group recognized other expenses in the amount of approx. USD 17 million).

J. Key management personnel

For information about expenses in respect of remuneration of key management personnel, see Note 22.F below.

Note 15 - Liabilities for Employee Benefit Obligations (continued)

K. Details of the quantitative effects in respect of defined benefit plans on the financial statements

	Severance Pay in Israel	Redemption of Sick Days	Pension Funds	Retiree Benefits	Other Benefits	Total
	USD Thousands	USD Thousands	USD Thousands	USD Thousands	USD Thousands	USD Thousands
Amounts recognized in the statement of profit or loss in respect of defined benefit plans: For the year ended December 31, 2022:						
Service cost*	340	1,518	122	188	21	2,189
Interest cost	1,066	578	1,720	405	75	3,844
Return on plan assets according to discount rate	(301)	-	(1,656)	-	-	(1,957)
Real return transferred from compensation item to benefits	7	-	-	-	-	7
Exchange rate differences	(4,408)	(3,643)	(531)	(1,288)	(38)	(9,908)
Other changes in the period	-	-	-	-	(155)	(155)
Total	(3,296)	(1,547)	(345)	(695)	(97)	(5,980)
For the Year ended December 31, 2021:						
Service cost	5,838	841	122	77	879	7,757
Interest cost	1,256	689	1,550	407	78	3,980
Return on plan assets according to discount rate	(595)	-	(1,475)	-	-	(2,070)
Real return transferred from compensation item to benefits	61	-	-	-	-	61
Exchange rate differences	1,091	1,083	(62)	410	207	2,729
Other changes in the period	-	-	-	-	-	-
Total	7,651	2,613	135	894	1,164	12,457
For the Year ended December 31, 2020:						
Service cost	9,325	875	124	299	(117)	10,506
Interest cost	1,283	747	1,982	434	206	4,652
Return on plan assets according to discount rate	(903)	-	(1,878)	-	60	(2,721)
Real return transferred from compensation item to benefits	86	-	-	-	-	86
Exchange rate differences	2,181	2,349	183	779	232	5,724
Other changes in the period	-	34	-	-	127	161
Total	11,972	4,005	411	1,512	508	18,408

*In accordance with the agreement signed with the pilots' committee in 2022, the quota of pilots over the age of 65 who continue to hold supervisory and training positions in the Company was returned, for the period of the agreement, to 20 (in 2020, as part of the streamlining plan, the quota was reduced to 17. In view of this, there was a reduction in the quota of pilots eligible for the retirement grant and therefore the Group recognized a decrease in the expense in 2022 in the amount of approx. USD 4.4 million as the cost of past services.

Note 15 - Liabilities for Employee Benefit Obligations (continued)

K. Details of the quantitative effects in respect of defined benefit plans on the financial statements (continued)

Expenses in respect of defined benefit plans are included in the following items in the statement of profit or loss:

	For the Year ended December 31		
	2022	2021	2020
	USD Thousands	USD Thousands	USD Thousands
Operating expenses	(6,317)	8,469	13,231
Sales expenses	(441)	591	923
General and administrative expenses	(1,109)	1,487	2,323
Financing expenses	1,887	1,910	1,931
Total	(5,980)	12,457	18,408

	For the Year ended December 31, 2022					
	Severance Pay in Israel	Redemption of Sick Days	Retiree	Pension Funds	Other Benefits	Total
	USD Thousands	USD Thousands	USD Thousands	USD Thousands	USD Thousands	USD Thousands
Movement in the present value of the obligation:						
Opening balance - present value of obligation	54,212	33,218	14,665	73,279	7,911	183,285
Service cost	340	1,518	188	122	21	2,189
Interest cost	1,066	578	405	1,720	75	3,844
Actuarial (gains) losses	(6,385)	(5,024)	(3,518)	(16,566)	(4)	(31,497)
Benefits paid	(10,482)	(2,509)	(242)	(3,901)	(847)	(17,981)
Changes in exchange rate	(5,762)	(3,643)	(1,288)	(2,161)	(427)	(13,281)
Other changes in the period	-	-	-	-	(155)	(155)
Closing balance - present value of obligation	32,989	24,138	10,210	52,493	6,574	126,404
Change in fair value of plan assets:						
Opening balance - fair value of plan assets	14,966	-	-	68,715	2,681	86,362
Return on plan assets according to discount rate	301	-	-	1,656	-	1,957
Remeasurements for the difference between the actual return on the plan's assets and the return calculated according to the discount rate	1,018	-	-	(16,599)	-	(15,581)
Employer deposits	536	-	-	1,213	-	1,749
Benefits paid	(6,007)	-	-	(3,901)	-	(9,908)
Real return transferred from compensation item to benefits item	(7)	-	-	-	-	(7)
Changes in exchange rate	(1,354)	-	-	(1,630)	(389)	(3,373)
Other changes in the period	-	-	-	-	(286)	(286)
Closing balance - fair value of plan assets	9,453	-	-	49,454	2,006	60,913
Average life of the obligation (in years)	5	8	16			
Discount rate in percentages	5-5.2	5	5.2-5.9			
Sensitivity analysis for a 1% increase in the discount rate	(778)	(1,677)	(1,866)			

The discount rate for the US pension is 5.18% and for the UK pension 4.8%.

K. Details of the quantitative effects in respect of defined benefit plans on the financial statements (continued)

	For the Year ended December 31, 2021					
	Severance Pay in Israel	Redemption of Sick Days	Retiree Benefits	Pension Funds	Other Benefits	Total
	USD Thousands	USD Thousands	USD Thousands	USD Thousands	USD Thousands	USD Thousands
Movement in the present value of the obligation:						
Opening balance - present value of obligation	73,511	39,195	13,637	80,147	10,705	217,195
Service cost	5,838	841	77	122	879	7,757
Interest cost	1,256	689	407	1,550	78	3,980
Actuarial (gains) losses	(3,148)	(125)	185	(4,712)	(522)	(8,322)
Benefits paid	(24,949)	(8,465)	(51)	(3,648)	(932)	(38,045)
Changes in exchange rate	1,704	1,083	410	(180)	232	3,249
Other changes in the period	-	-	-	-	(2,529)	(2,529)
Closing balance - present value of obligation	54,212	33,218	14,665	73,279	7,911	183,285
Change in fair value of plan assets:						
Opening balance - fair value of plan assets	33,910	-	-	72,225	1,877	108,012
Return on plan assets according to discount rate	595	-	-	1,475	-	2,070
Remeasurements for the difference between the actual return on the plan's assets and the return calculated according to the discount rate	(5,629)	-	-	(2,293)	-	(7,922)
Employer deposits	764	-	-	1,074	-	1,838
Benefits paid	(15,225)	-	-	(3,648)	-	(18,873)
Real return transferred from compensation item to benefits item	(61)	-	-	-	-	(61)
Changes in exchange rate	612	-	-	(118)	25	519
Other changes in the period	-	-	-	-	779	779
Closing balance - fair value of plan assets	14,966	-	-	68,715	2,681	86,362
Average life of the obligation (in years)	7.8	8.5	18.7			
Discount rate in percentages	2.1	2.15	2.65-3.6			
Sensitivity analysis for a 1% increase in the discount rate	(1,285)	(2,313)	(2,387)			

The discount rate for the US pension is 2.71% and for the UK pension 1.8%.

Note 15 - Liabilities for Employee Benefit Obligations (continued)

K. Details of the quantitative effects in respect of defined benefit plans on the financial statements (continued)

Additional actuarial assumptions:

The main actuarial assumptions (beyond the interest rate as detailed above in the quantitative data) used by the Group to estimate their quantitative liabilities and effects as detailed above are as follows:

- The projected rate of increase in wages in the medium and long term is between 3% and 5.5% For the Year. If the projected rate of increase in wages was higher by one percent in relation to the rate taken into account when calculating the obligation, the liability for post-employment benefits (with the exception of pension) would have increased by approx. USD 10.5 million. The above sensitivity analysis was determined based on reasonably possible changes in the actuarial assumptions at the end of the reporting period. Sensitivity analysis does not take into account any interdependence that exists between the assumptions.
- The departure rate is estimated in a range between 1.1% and 4.4% depending on the age of the population.

L. Other long-term employee benefits:

(1) Paid vacation days:

In accordance with the Annual Leave Law, 1951 and in accordance with the Group's employment agreements, the Group's employees are entitled to paid vacation days for each year of work. An employee who ceased working before utilizing the balance of the vacation days accrued, is entitled to payment for the balance of the vacation days upon retirement. In addition, some employees of the Group are entitled to rest days which are redeemed upon retirement, as long as an accumulated balance remains. The Group's obligation for a vacation also includes its obligation for these days.

(2) Other long-term benefits:

These benefits mainly constitute grants for academic studies of employee's children. It should be noted that the streamlining agreement stipulates that during the term of the agreement, the employees will not be entitled to funding for their children's academic studies.

Note 15 - Liabilities for Employee Benefit Obligations (continued)

L. Other long-term employee benefits: (continued)

(3) Details of the quantitative effects in respect of other long-term employee benefits on the financial statements:

	Vacation and Rest	Other Long-Term Benefits
	USD Thousands	USD Thousands
For the year ended December 31, 2022:		
Opening balance	52,519	3,654
Amounts recognized in the statement of profit or loss in respect of defined benefit plans:		
Service cost	31,006	147
Interest cost	959	75
Exchange rate differences	(5,853)	(298)
Actuarial gains *	(9,148)	(615)
Total	16,964	(691)
Benefits paid	(28,232)	(79)
Closing balance	41,252	2,884
Average life of the obligation (in years)	7	10
For the Year ended December 31, 2021:		
Opening balance	61,772	3,989
Amounts recognized in the statement of profit or loss in respect of defined benefit plans:		
Service cost	14,069	262
Interest cost	1,002	77
Exchange rate differences	1,735	123
Actuarial gains	(7,796)	(741)
Total	9,010	(279)
Benefits paid	(18,263)	(56)
Closing balance	52,519	3,654
Average life of the obligation (in years)	8	11
For the Year ended December 31, 2020:		
Opening balance	59,466	4,589
Amounts recognized in the statement of profit or loss in respect of defined benefit plans:		
Service cost	18,385	(502)
Interest cost	992	86
Exchange rate differences	3,767	262
Actuarial gains	(2,830)	(355)
Total	20,314	(508)
Benefits paid	(18,615)	(86)
Closing balance	61,165	3,994
Average life of the obligation (in years)	9	11

* Most of the actuarial gain stems from the increase in the interest's rate of increase

Note 15 - Liabilities for Employee Benefit Obligations (continued)

L. Other long-term employee benefits: (continued)

(4) Expenses in respect of vacation and rest are included in the following items in the statement of profit or loss:

	For the Year ended December 31		
	2022	2021	2020
	USD Thousands	USD Thousands	USD Thousands
Operating expenses	12,644	6,430	15,516
Sales expenses	1,322	448	1,083
General and administrative expenses	2,039	1,129	2,724
Financing expenses	959	1,002	992
Total	16,964	9,009	20,315

Note 16 – Provisions and Contingent Liabilities

In accordance with International Accounting Standard IAS 37, the financial statements recognize provisions for claims and legal proceedings, for which a negative cash flow is expected (with a probability of over 50%), which in the opinion of the Group's management, based, among other things, on the opinions of its legal counsel, are appropriate with regard to the circumstances of the case. These provisions are recognized, in respect of claims and legal proceedings, as aforesaid, against the Group, which in the opinion of the management there is a likelihood that they will not be dismissed or canceled, even though it denies the above claims.

With regard to significant accounting considerations and critical estimates that were used in determining the value of the liability in the financial statements, see Note 2.C.(3).

As of December 31, 2022, claims totaling approx. USD 959 million and claims that are not quantified in monetary amounts are pending against the Group. In respect of these claims, the Group recognized a provision in the financial statements in the total amount of approx. USD 12.1 million. In the opinion of the Group's management, which is based on the opinion of its legal counsel, it is not expected that the Company will be exposed to an additional loss in respect of the above claims beyond the amounts of the provisions included in the financial statements.

A. Movement in Provisions:

	Total provisions
	USD Thousands
Balance as of January 1, 2021	14,650
Additional provisions recognized including updating Of existing provisions)	242
Amounts utilized and canceled during the year	(1,890)
Exchange rate effect	134
Balance as of December 31, 2021	13,136
Additional provisions recognized including updating of existing provisions)	2,900
Amounts utilized and canceled during the year	(3,634)
Exchange rate effect	(295)
Balance as of December 31, 2022	12,107

Note 16 - Provisions and Contingent Liabilities (continued)

B. Details of the main legal proceedings:

The following are the class actions that have been filed against the Company:

No.	Date of Claim	Type of Claim / Court	Subject of Claim	Amount Claimed	Status	Accounting Effects
1	February 2013	Class action / Central District	The application for approval is based on a claim of a large-scale global restrictive arrangement to coordinate various components of cargo shipping prices on flights, and in particular the fuel and security additions. The application was also filed against British Airways, Lufthansa and Swiss Airlines.	NIS 473 million	In January 2020, the court approved the claim as a class action. According to the decision, the group members who are directly harmed are all customers who sent cargo to Israel or from Israel (except from/to the US) from January 1, 2000 until the end of the arrangement which is, at the earliest, February 14, 2006, and those who are indirectly harmed who are all customers of the directly harmed customers, who purchased from the directly harmed customers cargo delivery services to or from Israel (except from/to the US) during the above period. The remedy claimed is compensation for the damage caused to the group members which constitutes the difference between the price actually charged in view of the alleged coordination, including the fuel and security additions, and the price that would have been charged under competitive market conditions had it not been for the alleged coordination. The Group filed a request to appeal to the Supreme Court against the District Court's decision to approve the claim as a class action. In June 2022, the Supreme Court issued a ruling, in which the Group's requests for leave to appeal were deleted, while preserving the Group's right to raise all of its claims at the hearing stage of the class action and the appeal proceedings (if any). The parties resorted to mediation proceedings.	The Group recognized a provision in its financial statements, according to management's estimate and based on the opinion of its legal counsel, in respect of the claim.
2	January 2015	Class action / Central District	The application for approval is based on a claim for non-refund of port fees and/or taxes charged by the Group from the passengers at the time of charging the flight tickets in cases where the passengers did not show up for the flight.	NIS 60 million (a personal amount of NIS 257)	In September 2019, the court approved the claim as a class action. According to the decision, the group members are all customers of the Group who purchased a flight ticket from the Group in the seven years before filing the claim and did not show up for the flight or the flight segment, and the Group did not refund all port taxes directly or indirectly (including a refund through the travel agent through whom the ticket was purchased) where the Group did not transfer the amounts it charged for this purpose to the various airports, or where it can claim their return from the port authorities. The remedies sought are the refund of the amounts the Group must return to the group members, together with linkage differences and interest from the date it should have been returned and an order for the Group to act to inform its customers of their right to a refund of port taxes. The parties resorted to mediation proceedings.	The Group recognized a provision in its financial statements, according to management's estimate and based on the opinion of its legal counsel, in respect of the claim.
3	August 2016	Application for class action approval / Central District	The application for approval is based on the claim that the Group advertises, markets and sells flight tickets according to its advertised flight schedule, while from the beginning it does not have enough pilots and captains to carry out the flight schedule.	Not quantified	An evidentiary hearing was held, after which the parties submitted summaries of the request for approval. At present, we are awaiting a ruling on the request for approval.	The Group's management estimates, based on the opinion of its legal counsel, that it is more likely than not that the claim will be dismissed.

Note 16 - Provisions and Contingent Liabilities (continued)

B. Details of the main legal proceedings (continued):

The following are the class actions that have been filed against the Company: (continued)

No.	Date of Claim	Type of Claim / Court	Subject of Claim	Amount Claimed	Status	Accounting Effects
4	February 2017	Request for class action approval / Central District	The application for approval is based on the claim that in the event of cancellation or delay of a flight, the Group is acting in violation of the Aviation Services Law, 2012, and other obligations. The group defined in the application is, among other things, the Group's customers whose flight was canceled and did not receive a refund of the ticket price or an alternative flight of their choice, the Group's customers who did not receive assistance services and information sheets regarding their rights to benefits and the Group's customers who received a misleading response from the Group.	A personal amount of NIS 44,615	In May 2022, the court partially approved the request for approval. According to the decision, the members of the group are divided into two groups: the members of Group A are all the customers whose flight was canceled or took off at least two hours late, in the 4 years prior to the submission of the request for approval until the date of its approval, and therefore were entitled to any benefits in accordance with the Aviation Services Law, and the Group did not present them with a document detailing their rights to benefits near the time of creation of the qualifying cause; and the members of Group B are the customers of the group whose flight took off up to 8 hours late, in the 4 years prior to the submission of the request for approval until the date of its approval, and were therefore entitled to assistance services in accordance with the Aviation Services Law, received notice of the postponement of the departure time more than three hours prior to the original departure time and therefore did not arrive at the airport in preparation for this departure time, and did not receive these assistance services from the Group, whether actual assistance or indemnification for the expenses they actually spent on assistance services that they received. The applicants filed an appeal against the partial rejection of the request for approval, while the Group filed a request for permission to appeal the part of the decision in which the approval request was approved. At this stage, the district court ordered a delay of the proceedings before it until the appeal proceedings are decided.	The Group recognized a provision in its financial statements, according to management's estimate and based on the opinion of its legal counsel, in respect of the claim.
5	October 2017	Application for class action approval / Central District	The application for approval is based on various claims regarding the seats on the plane, in which there is a restriction to leaning back.	NIS 33 million (a personal amount of NIS 577)	An evidentiary hearing was held and dates were set for the parties' filing of summaries in the request for approval.	The Group's management estimates, based on the opinion of its legal counsel, that it is more likely than not that the claim will be dismissed.
6	February 2018	Application for class action approval / Central District	The application for approval is based on an allegation that the Group abused its position as a declared monopoly on the Tel Aviv-Mumbai route by charging an unfairly high price to time-sensitive passengers, and it was also argued that the avoidance of an Indian airline entering the Tel Aviv-Mumbai route constitutes a restrictive arrangement.	NIS 321 million (a personal amount of NIS 11,250)	The Group filed its response to the request for approval. At the end of a preliminary hearing, it was agreed that from the application for approval and from the claim, the grounds of a restrictive arrangement and relief for non-pecuniary damage would be deleted. The Company was also given the right to file a supplementary response, which was indeed filed in February 2020. In December 2022, a preliminary hearing was held, after which, on the recommendation of the court, the parties turned to an external party to check the correctness of the data declared by the Group.	The Group's management estimates, based on the opinion of its legal counsel, that it is more likely than not that the claim will be dismissed.

Note 16 - Provisions and Contingent Liabilities (continued)

B. Details of the main legal proceedings (continued):

The following are the class actions that have been filed against the Company: (continued)

No.	Date of Claim	Type of Claim / Court	Subject of Claim	Amount Claimed	Status	Accounting Effects
7	March 2018	Amended application for class action approval / Central District	The Group illegally collects a "security levy".	NIS 612 million (a personal amount of NIS 371)	An evidentiary hearing was held regarding the request for approval, after which summaries were filed by the parties. At present, we are awaiting a ruling on the request for approval.	The Group's management estimates, based on the opinion of its legal counsel, that it is more likely than not that the claim will be dismissed.
8	July 2020	Request for class action approval / Central District	The application for approval is based on a claim that the Group does not refund its customers who purchased airline tickets for flights that were scheduled to take off from February 1, 2020 and were canceled, the amounts paid within the time set for this by law and that apparently the Group does not inform consumers and the public regarding their right to a refund and/or that they must apply in writing for the refund. It was further alleged in the application that the Group violated, among other things, the provisions of the Aviation Services Law (Compensation and Assistance due to Cancellation of a Flight or a Change in its Conditions), 2012, as well as other laws.	USD 400 million (a personal amount of NIS 3,710)	On March 26, 2021m a judgment was given in which the court approved the applicant's withdrawal of the approval application and on March 31, 2021, the applicant filed a request to cancel the judgment. On April 27, 2021, a hearing was held in court on the request for cancellation and it was agreed that the applicant's notice of withdrawal and the judgment would be cancelled, with each party maintaining its claims. On July 13, 2021, a hearing was held, at the end of which and in accordance with the court's recommendation, the parties began a dialogue to examine the possibility of concluding the procedure by agreement. After an agreement was not reached between the parties, the parties filed a notice regarding the exhaustion of the negotiation procedures and asked to set a date for another preliminary hearing.	The Group's management estimates, based on the opinion of its legal counsel, that it is more likely than not that the claim will be dismissed.
9	January 2021	Request for class action approval / Central District	The request for approval is based on a claim that the Group began marketing on April 30, 2018, "upgraded flight tickets" of the Flex type that are supposedly not respected by the airlines with which it has agreements and sometimes operates the actual flights. According to the applicants, on October 27, 2019, the Group revised its publications regarding Flex cards and noted that some of the benefits of Flex cards do not exist on return flights to Israel. The application included a calculation for claimed damage, consisting of compensation in the amount of half of the cost of a Flex card, a non-financial compensation in the amount of NIS 1,000 and sample compensation in the amount of NIS 1,000.	NIS 450 millicn (a personal amount of NIS 4,625)	The Group filed its response to the request for approval and the applicants submitted a response to the Group's response.	The Group's management estimates, based on the opinion of its legal counsel, that it is more likely than not that the claim will be dismissed.

In addition to the above table, additional applications were filed against the Group for approval of class actions as of December 31, 2022, in the total amount of approx. NIS 9 million (approx. USD 2.6 million). In respect of these applications, the Group did not recognize a provision in the financial statements.

Note 16 - Provisions and Contingent Liabilities (continued)

B. Details of the main legal proceedings (continued):

Legal proceedings that have ended:

(1) Regarding a request for approval of a class action that was filed and approved against the Group in the Tel Aviv District Court, which was based on a claim that the company unilaterally changed the terms of the club's program in a number of characteristics, all of which constitute a significant deterioration of the club's terms and substantial economic damage to the value of the points accumulated by the group, in the amount of NIS 1.3 billion, on November 9, 2022, a judgment was issued, which confirms and gives effect to the settlement reached by the parties. As part of the compromise settlement, which was confirmed in the judgment, it was agreed that the Group would award a number of Frequent Flyer Club points to each customer who was a member of the Frequent Flyer Club as of February 10, 2015, and it was also agreed that the Group would pay compensation to the representing plaintiff and fees to his attorney in amounts that are immaterial to the Company (hereinafter collectively - the "Total Settlement Amount"). It should be noted that the total settlement amount, as mentioned, does not have a significant impact on the Group's financial results.

(2) Regarding a request for approval of a class action filed against the Group in the Central District Court, which is based on a claim that the Group charges customers who make a change in the flight ticket an additional payment that is the difference between the price of the original flight and the price of the alternative flight, in cases where the alternative flight is cheaper, in the amount of NIS 92.3 million, on November 22, 2022, a judgment was issued, which confirms and gives effect to the settlement reached by the parties. As part of the compromise settlement, which was approved in the judgment, it was agreed, among other things, that the Group would update a section in its terms of transportation and make a corresponding change on its website, grant a benefit to a defined group of passengers, and also pay compensation to the applicant and fees to his attorney in amounts that are not material to the Company. The ruling does not have a significant impact on the Group's financial results.

Arrangement reached by the Group with the US Department of Transportation (DOT):

In July 2022, the DOT notified the Company that it demanded a financial penalty to be imposed on the Group due to delays in returning the funds of customers who purchased flight tickets to and from the US, mainly in the period from March 1, 2020 to March 31, 2021. After a lengthy dialogue, in November 2022, an order was signed with the DOT, by mutual agreement, which states that the Group will be fined 900 thousand dollars, of which 450 thousand dollars will be offset following the refunds made by the Group to passengers to and from the US (passengers who chose to cancel their flight and were not entitled to a refund according to the law), so the Group must pay 450 thousand dollars.

Note 17 - Taxes on Income

Deferred taxes are recognized in respect of temporary differences between the value of assets and liabilities for tax purposes and their value in the financial statements. Deferred tax balances (asset or liability) are calculated according to the expected tax rate at the time of realization, in accordance with the tax laws substantively enacted as of December 31, 2022, as detailed below. The Group recognized a deferred tax asset for the Group's losses carried forward for tax purposes only up to the reset of the amount of the liability for deferred taxes in respect of other temporary differences, among other things, in the context of the losses recognized in recent years due to the Corona crisis. In respect of deductible temporary differences in the Subsidiary, the Group recognized a deferred tax asset, as detailed below.

In June 2022, the Company and the subsidiary Matmid Frequent Flyer (the "Subsidiary ") signed an agreement for the sale of the activity of the Frequent Flyer Club. Due to the sale of the club's activities to the Subsidiary, which was done as a taxable transaction for tax purposes, the tax base of the assets transferred to the Subsidiary is about USD 486 million, which is expected to be amortized in the Subsidiary's tax returns according to the period of use of those assets. In view of this, and based on the fact that in the Group's consolidated statements it is not possible to recognize the aforementioned assets since it is an intercompany sale, a deductible temporary difference is created in the consolidated statements, as defined in International Accounting Standard IAS 12, "Income taxes", between the book value of the transferred assets and their tax base. In view of this, and as a consequence of the fact that profits for tax purposes are expected in the Subsidiary against which the aforementioned tax reduction can be offset, the Group recognized in its consolidated statements a tax asset for the difference of about USD 112 million. In this context, it is noted that the tax liability created in the Company for the sale of the activity was offset by the Company's current and accrued losses for tax purposes, for which no deferred tax asset was previously recognized.

Also, in calculating the deferred taxes, the taxes that would apply in the event of the realization of the investments in investee companies are not taken into account, since these temporary differences are under the control of the Group and are not expected to be reversed in the foreseeable future.

A. Deferred tax asset (liability) balances:

	Balance as of January 1, 2022	Recognized in Profit or Loss	Recognized in Other Comprehensive Income	Recognized in Equity	Balance as of December 31, 2022
	USD thousands	USD Thousands	USD Thousands	USD Thousands	USD Thousands
Timing differences:					
Fixed assets	(295,200)	(17,259)	-	-	(312,459)
Derivative financial instruments	* 4,247	621	(11,978)	-	(7,111)
Provisions and doubtful debts	3,851	(431)	-	-	3,421
Recognition of tax asset in the sale of the Matmid Frequent Flyer Club; see above.	-	108,551	-	-	108,551
Employee benefit obligations	13,535	12,802	(2,850)	-	23,487
	(273,568)	104,283	(14,828)		(184,113)
Losses for tax purposes**	* 273,567	20,770	-	-	294,337
Total	-	125,053	(14,828)	-	110,224

Note 17 - Taxes on Income (continued)

	Balance as of January 1, 2021	Recognized in Profit or Loss	Recognized in Other Comprehensive Income	Recognized in Equity	Balance as of December 31, 2021
	USD thousands	USD Thousands	USD Thousands	USD Thousands	USD thousands
Timing differences:					
Fixed assets	(260,720)	(34,481)	-	-	(295,200)
Derivative financial instruments *	15,256	(626)	(10,383)	-	4,247
Provisions and doubtful debts	4,542	(691)	-	-	3,851
Employee benefit obligations	46,068	(32,398)	(135)	-	13,535
	(194,854)	(68,196)	(10,518)		(273,568)
Issue costs	-	(281)	-	281	-
Losses for tax purposes * / **	194,613	78,954	-	-	273,567
Total	(241)	10,478	(10,518)	281	-

* Re-classified

** The balance of the losses carried over for the Company's tax purposes as of the end of 2022 is about USD 1,452 million dollars. The group did not recognize a tax asset of USD 179 million due to uncertainty about the realization prospects. On the balance of the carried over loss, the Company recognized a tax asset up to the amount of the liability.

B. Income tax expenses recognized in profit or loss:

	For the Year ended December 31		
	2022	2021	2020
	USD Thousands	USD Thousands	USD thousands
Current tax expenses	1,007	353	1,104
Deferred taxes	(125,053)	(10,478)	(41,536)
Amortization of surplus asset	201	-	9,911
Tax benefit	(123,845)	(10,125)	(30,520)

Note 17 - Taxes on Income (continued)

C. Effective tax:

	For the Year ended December 31		
	2022	2021	2020
	USD Thousands	USD Thousands	USD thousands
Profit (loss) before taxes on income and before some of the profits of associated companies - (but including the revaluation of Maman options)	(14,424)	(423,169)	(561,970)
Statutory tax rate	23%	23%	23%
Tax benefit according to the statutory tax rate	(3,318)	(97,329)	(129,253)
Additional tax in respect of:			
Non-deductible expenses	970	271	328
Recognition of tax asset due to a spin off of the club's activity.	(108,551)	-	-
Recognition of tax asset for losses carried forward from previous years *	(13,158)	-	-
Non-recognition of a tax asset, including write-off of surplus asset	211	88,712	97,295
Tax expenses in respect of the sale of an associated company for which no deferred taxes were recognized	-	-	753
Other differences	-	(1,780)	357
Total tax benefits in the statement of profit or loss	(123,845)	(10,125)	(30,520)

* The Company recognizes the tax asset up to the amount of the liability. As during 2022 a deferred tax liability was recognized against other comprehensive income (mainly for interest hedging and for re-measurements of a defined benefit plan), the Company recognized a tax asset for its carried over losses against profit and loss up to the amount of the liability.

D. The tax laws applicable to the Group:

(1) According to the Income Tax Regulations (Rules regarding the Management of Accounting Ledgers of Companies in Foreign Investments and Certain Partnerships and Determination of their Taxable Income), 1986, the results of the Company and of some of its subsidiaries are measured for tax purposes on a USD basis. Some of the consolidated companies are assessed together with the Company.

(2) The Company is an industrial company as defined in the Encouragement of Industry law (Taxes), 1969, and is accordingly entitled to increased depreciation rates on aircraft and flight equipment. According to the Income Tax Regulations (Depreciation), 1941, the Company is entitled to depreciation in respect of these asset items at an annual rate of 30%, and in respect of engines, an annual depreciation rate of 40%.

E. Final assessments:

The Company has tax assessments that are considered final up to and including the 2017 tax year.

Note 18 – Capital and Surplus and Share-Based Payment

A. The Company's share capital

	Registered		Issued and Paid-Up	
	Special Share	Ordinary Shares	Special Share	Ordinary Shares
	NIS 1 PV	NIS 1 PV	NIS 1 PV	NIS 1 PV
	NIS	NIS	NIS	NIS
Balance as of December 31, 2022	1	1,875,000,000	1	171,437,850
Balance as of December 31, 2021	1	1,875,000,000	1	168,804,087

It is noted that in October 2021, the Company consolidated the ordinary shares in a ratio of 1 to 8, followed by a reduction in the par value of the ordinary shares to NIS 1 PV so that the number of shares prior to the consolidation was 1,350,422,665 shares, and after the consolidation the number of shares is 168,802,833 shares.

B. Options

On February 14, 2021, the Company published an additional shelf offer memorandum under the shelf prospectus published on August 31, 2020. The options are exercisable for the Company's shares, in consideration for an additional exercise price of NIS 0.30 per option, linked to the USD. After the consolidation of capital as detailed in Section A above, all 8 options are exercisable for one NIS 1 PV share.

As part of the tender that took place in connection with the offer of the options, the Company allocated a total of 1,250,000,000 options for a consideration (gross) in the amount of NIS 250 million, which at the time of the issue amounted to approx. USD 77 million, before issue costs, and were recorded (net of issue costs and deferred tax attributed to them) to the Company's equity. Subsequently, during 2022 and 2021, approx. 21,080,108 and approx. 101,350,531 options were exercised, respectively, in exchange for 2,635,014 and 12,688,816 shares of NIS 1 PV, respectively. The exercise premium paid to the company was about USD 1.9 million and about USD 9.3 million, respectively.

As of December 31, 2022, there are 1,127,569,361 option (Series 2) exercisable into Company shares (at a ratio of 8 options per share).

Note 18 – Capital and Surplus and Share-Based Payment

C. Earnings per share:

The issuance of the options issued in February 2021 has a potential impact on the number of potential shares for the calculation of the diluted earnings per share. In addition, in respect of the convertible shareholder loan that stated in Note 14.f above and in accordance of the bonds that could be converted into shares at the Group's option (which were repaid but existed for part of the period), the Company has additional potentially dilutive shares. Depending on the average share price in the relevant periods (adjusted for the capital consolidation), the number of potential shares that would have been added to the diluted earnings per share calculation for these instruments is 312,676,360 shares, as detailed below.

	For the Year ended December 31		
	2022	2021	2020
	USD Thousands	USD Thousands	USD Thousands
Profit (loss) used for basic earnings per share	108,732	(413,044)	(531,037)
Adjustments			
Options	-	-	-
Option to purchase Subsidiary Company shares	(334)	-	-
Loan convertible into shares	-	-	-
Bonds convertible into ordinary shares	3,174	-	-
Profit (loss) used in calculation of diluted earnings (loss) per share	111,572	(413,044)	(531,037)

	For the Year ended December 31		
	2022	2021	2020
	Thousands of Shares	Thousands of Shares	Thousands of Shares
Weighted average number of ordinary shares used in calculation of basic earnings (loss) per share	169,967	166,337	89,313
Adjustments			
Options	45,240	-	-
Loan convertible into shares	62,788	-	-
Bonds convertible into ordinary shares	34,681	-	-
The number of shares used for the diluted profit.	312,676	166,337	89,313

Note 18 – Capital and Surplus and Share-Based Payment

C. Earnings per share (continued):

Instruments that could potentially dilute the basic earnings per share in the future, but were not included in the calculation of the diluted earnings per share since their effect was anti-dilutive:

	For the Year ended December 31		
	2022	2021	2020
	Thousands of Shares	Thousands of Shares	Thousands of Shares
Options	-	52,414	-
Loan convertible into shares	-	5,539	-
Bonds convertible into ordinary shares	-	834	-
Options issued as part of share-based payment arrangements	9,700	-	-
Number of shares that can potentially dilute the basic earnings per share.	9,700	58,787	-

D. The special State share and its accompanying rights:

On May 18, 2003, the Company allotted a special share to the Government of Israel which is not for sale or transfer. The special share is intended to protect the vital interests of the State, in accordance with government decisions, as follows:

- Maintaining the existence of the Company as an Israeli company to which Israeli law applies;
- Maintaining the operating capacity and the passengers and cargo flight capacity not to fall below the minimum quantity determined;
- Preventing hostile entities or entities that may harm the vital affairs of the state from becoming an interested party in the Company or having any influence in any other way on its management;
- Maintaining the Company's safety and security arrangements as determined by State entities on behalf of the State.

In addition, the Government Companies Order (Declaration of a Vital Interest to the State in El Al Israel Airways Ltd.), 2004, states that the State has a vital interest in the connection with the Company, to allow effective use of essential assets (aircraft that constitute minimum flight capacity, as defined in the Company's Articles of Association) in case of emergency or for security purposes to ensure the continued existence of activities that are essential for national security and that the Company will employ, at all times, Israeli air crew members, and in Israel - Israeli ground crews, who have the necessary training and licensing to operate the essential assets, all in a number not less than required for the continuous and simultaneous operation of all the essential assets in case of an emergency or security need. As of the date of signing these consolidated financial statements, the provisions of the order do not obligate the Company to make any change in the manner of operation or to make any change in the composition of its employees.

Note 18 – Capital and Surplus and Share-Based Payment

E. The Company's policy regarding dividend distributions:

As part of the Company's dividend distribution policy, the Company will distribute dividends from time to time, at the discretion of the Board of Directors, and subject to the Company's needs.

The implementation of this policy is subject to the provisions of any law and the Company's Board of Directors' assessment of the Company's ability to meet its existing and expected liabilities from time to time, and taking into account the Company's existing liquidity, operations and business plans or those expected in the future. The adoption of this policy does not detract from the authority of the Company's Board of Directors to decide at any time on changing, amending and/or canceling the dividend policy determined in this decision and/or to approve additional distributions within the limits permitted by law and/or to decide to reduce the rate of the dividend to be actually distributed or to avoid a distribution with attention to the Company's liquidity, its activities, its business and its condition that changes from time to time.

In July 2020, the Group's Board of Directors confirmed that to the extent that the Group takes out a State-guaranteed loan, the Group will not distribute dividends or repurchase shares for the period of the loan until the date of the full loan repayment, except with the prior consent of the financing entity and the State.

As part of the Group's signing of an agreement with the State, the Group undertook not to make a dividend distribution, including a repurchase of shares, until the end of 2025, and that any distribution or dividend distribution, including a repurchase of shares, between 2026 and 2028 (inclusive) will not exceed 30% of the total net profit in all the aforesaid years together as of the date of distribution.

F. Share-based payment:

A. On October 31, 2022, the Company's board of directors approved a private allotment of 7,100,000 non-negotiable and non-transferable option warrants, exercisable into ordinary shares of the Company, of NIS 1 par value, without consideration, for eleven offrees. The warrants will be granted to ten offerees who are officers of the Company, none of whom is the Company's CEO or a director, as well as to one offeree who is a board member of a material subsidiary of the Group, in accordance with and subject to the terms of the Group's "2022 Options Allotment Plan", which was adopted by the Company's board of directors on August 10, 2022. The options are granted to the offerees through a trustee within the framework of Article 102 of the Income Tax Ordinance in the capital gains track.

B. On December 15, 2022, allotment of 1,150,000 non-negotiable and non-transferable option warrants, exercisable into 1,150,000 ordinary shares of the Company, with a par value of NIS 1 each, was approved, without consideration, to the chairman of the Company's board of directors, in accordance with and subject to the 2022 Options Allotment Plan ("2022 plan") of the Company, and to the other terms described in the meeting summons memorandum.

C. On December 15, 2022, the allotment of 1,450,000 non-negotiable and non-transferable option warrants, exercisable into 1,450,000 ordinary shares of the company, with a par value of NIS 1 each, was approved to be granted to the Company's CEO , in accordance with and subject to the 2022 Options Allotment Plan ("2022 plan") of the Company, and to the other terms described in the meeting summons memorandum.

The options will vest over a period of 3 years, and 1/3 of the total options granted will vest and become exercisable after every 12 full months of continuous service of each offeree, starting from July 1, 2022 (with the exception of one offeree who began his term on July 17, 2022).

The options will be exercisable from the vesting date until the end of 7 years from the grant date. Options that are not exercised by the end of the aforementioned exercise period will expire and will not grant any right to the relevant offeree.

Note 18 – Capital and Surplus and Share-Based Payment

F. Share-based payment (continued)::

	Equity compensation for officers
Number of options	9,700,0000
Number of recipients	13
Share price (in NIS)*	4.1
Exercise price (in NIS)**	3.89
Risk-free interest rate	3.22%
Fair value of option in NIS	2.06
Expected volatility	43.05%
Life of the option (in years)	7

The fair value of the options on the day of their grant is about NIS 20 million (approximately USD 5.7 million). In order to determine the fair value of the options, the Company contracted an external expert while applying the Black and Sholes (B&S) mechanism.

* The closing price of the Company's shares on the stock exchange market on October 30, 2022, the trading day preceding the date of the Board of Directors' decision, was NIS 4.10. The exercise price is lower than this price by approx. 5.12%.

** The exercise price is determined as the share price on the grant date according to the average of the last 30 days preceding the grant date. It is not linked to any linkage base.

In the period ended December 31, 2022, the Group recognized an expense of approx. USD 1.6 million in respect of a share-based payment dependent on the vesting period that has past and the Group's commitment as of the date of the statement of financial position, based on the Group's expectations regarding the completion of the vesting periods by the offerees.

Note 19 - Derivative Financial Instruments and Hedge Accounts

A. Management of financial risks and their source:

The Group uses a variety of derivative financial instruments to manage the exposures to jet fuel price changes, which has a direct effect on the Group's operating expenses, the exposures to changes in interest stemming from loans granted to the Company at variable interest rates and the exposure to exchange rates, which are mainly due to the NIS salary expenses in most of the Group and certain debt components denominated in the JPY (the exposure to the JPY) is balance sheet and not cash flow exposure in the short term). The Company also has certain exposures, small in scope, to other currencies mainly due to excess receipts over payments in these currencies.

The Company's board of directors is responsible for approving the Group's market risk management policy and it supervises the implementation of the policy through a market risk management committee. The Board of Directors is responsible for defining the policy and updating it. The committee audits the policy implementation and has the authority to give instructions/approvals to the Group's management to deviate from the implementation of the policy according to various developments (this committee receives a monthly report from the CFO). The Company's CEO is responsible for making the decisions regarding the execution of the actual hedging transactions in accordance with the committee's policy and guidelines.

The Group's Finance Division provides services to the business activity, enables access to local and international financial markets, monitors and manages the financial risks associated with the Group's activities through internal reports that analyze the degree of exposure to risks according to their level and intensity.

As of December 31, 2022, the Group's derivative instruments are designated as hedging instruments in cash flow hedge accounting. The hedging relationship is documented by the Group at the time of entering into the hedging transaction. The documentation identifies the hedge instrument, the hedged item, the hedged risk, the hedging strategy implemented, and the degree of compliance of the strategy with the Group's hedging policy is examined.

B. Accounting policy:

Insofar as the Group's hedging instruments are recognized as effective, changes in the value of derivative financial instruments designated for cash flow hedging are initially recognized in the statement of other comprehensive income (and in the Group's equity), and are subsequently recognized in the statement of profit and loss, when the hedged forecast transaction is recorded in the statement of profit or loss (for example, the purchase of jet fuel) in the relevant item in which the expense for the hedged item is recognized. For example, on the date of recording the results of the hedging transactions to the statement of profit and loss, the results of the jet fuel hedging transactions are recorded to the 'fuel expenses' item, while forward contracts for protecting the NIS-USD exchange rate are recorded to 'wage expenses', which constitute the hedged forecast transaction, for this purpose.

When hedging by options is done using only their intrinsic value, changes in the fair value of the time component in respect of those options will also be recognized in other comprehensive income (and will be presented in the statement of changes in equity in a separate capital reserve) and will be classified to profit or loss with the occurrence of the hedged transaction, or, under certain conditions, earlier.

The effectiveness of the hedging is examined through a principled test based on "economic ratios", where the evaluation of the effectiveness of the hedging is done prospectively according to the extent of consumption of the hedged item in relation to the extent of the hedging.

When the Group's hedging instruments are not recognized as effective, the Group records the gain or loss accrued in respect of the hedging instruments in the statement of other comprehensive income (capital reserve) to profit or loss, even before the expiration of the hedging instrument, in the 'financing expenses' item. Revaluations of these derivatives, after being recognized as ineffective, are also recorded to financing expenses. Where the Group realizes a hedging instrument prior to the occurrence of the hedged transaction, the deferred profit or loss is recognized in respect of the hedging instrument realized on the date of the hedged transaction.

Note 19 - Derivative Financial Instruments and Hedge Accounts (continued)

C. Composition of derivative financial instruments in the statement of financial position:

				As of December 31, 2022				
	Fair Value Level	Date of Contractual Payment (Receipt)	Nominal Amount	Current assets	Non-current assets	Current liabilities	Non-Current Liabilities	Total Fair Value
		USD Thousands	USD Thousands	USD Thousands	USD Thousands	USD Thousands	USD Thousands	USD Thousands
Derivative Financial Instruments:								
Derivative financial instruments designated as hedging items:								
Jet fuel hedging transactions	2	1/23-4/23	42,927	881	-	-	-	881
Interest rate hedging transactions	2	6/28-8/30	* 491,734	5,177	37,093	-	-	42,270
Exchange rate hedging transactions	2	2/23-8/29	245,400	252	-	(3,494)	(7,858)	(11,100)
Derivative financial instruments at fair value through profit and loss:								
Option to purchase shares in the Matmid Ffrequent Flyer subsidiary (see note 14.C(1))	3			-	-	(5,330)	-	(5,330)
Total assets in respect of derivative financial instruments				6,309	37,093	(8,824)	(7,858)	26,720

	Fair Value Level	Date of Contractual Payment (Receipt)	Nominal Amount	Current assets	Non-current assets	Current liabilities	Non-Current Liabilities	Total Fair Value
		USD thousands	USD Thousands	USD Thousands	USD Thousands	USD Thousands	USD Thousands	USD Thousands
Derivative financial instruments designated as hedging items:								
Jet fuel hedging transactions	2	1/22-3/22	6,198	250	-	-	-	-
Interest rate hedging transactions	2	6/28-8/30	* 546,896	-	-	(1,203)	(9,667)	(10,870)
Exchange rate hedging transactions	2	8/29	32,646	-	-	-	(8,058)	(8,058)
Total assets in respect of derivative financial instruments				250	-	(1,203)	(17,725)	(18,928)

* Reflects the principal amount.

Level 2 – The fair value of the Group's hedging transactions (jet fuel, interest and currency) is measured using accepted forward rate curves (Level 2 - based on observable parameters).

Level 3 – To measure the option, the Company engaged an external expert. The option was measured according to the B&S (Black and Scholes) model, the volatility was estimated at approx. 39% and the risk-free interest rate was estimated at approx. 4%.

Note 19 - Derivative Financial Instruments and Hedge Accounts (continued)

D. Jet fuel derivatives:

(1) Jet fuel hedging policy

The purpose of the financial hedging of jet fuel prices is to ensure the purchase price range of the jet fuel, in order to protect against the Group's exposure to changes in global jet fuel prices.

According to the Group's policy on the subject, the jet fuel is hedged for a period of 3-24 months in advance, in a rolling manner every month, as follows:

- For the next three months, the Group will hedge at least 40% of the jet fuel consumption.
- The maximum hedge will be 80% for the first month and will decline by 5% each month until the 12th month.
- For months 13-18, the Group's management will be given the option to hedge up to 25% of the expected jet fuel consumption (without a minimum hedging obligation).
- For months 19-24, the Group's management will be given the option to hedge up to 15% of the expected jet fuel consumption (without a minimum hedging obligation).

Hedging is performed using various financial instruments (price fixing, options and various option structures), using appropriate underlying assets, such as: jet fuel, crude oil or its distillates, all at the discretion of the Group's management.

When hedging jet fuel prices, the Group hedged the price of only the raw material from the Group's engagements for the purchase of jet fuel, which also include logistical and other components such as storage and transportation. Since the price of the raw material constitutes the significant and main volatile component in these engagements, the hedging transactions were expected to be effective.

The Market Risk Management Committee has the authority to approve deviations from the policy detailed above, including the scope of the hedging.

Note 19 - Derivative Financial Instruments and Hedge Accounts (continued)

D. Jet fuel derivatives: (continued)

(3) Quantitative effect of jet fuel hedges on the financial statements

The following is the effect of the jet fuel derivatives on the Group's profit or loss, other comprehensive income, equity and cash flows. Fair value of the jet fuel and raw petroleum hedge transactions.

	Impact on Profit or Loss for the Period	Impact on Other Comprehensive Income for the Period	Total effect on the Group's capital	Cash Flow in respect of Derivatives	Increase in Asset / Decrease in Liability (Decrease in Asset / Increase in Liability)
	USD Thousands	USD Thousands	USD Thousands	USD Thousands	USD thousands
For the Year ended December 31, 2022					
Jet fuel derivatives:					
Balances for jet fuel derivatives as of January 1, 2022		750			250
Revaluation of transactions accounted for as hedging instruments	-	(5,489)	(5,489)	-	(5,489)
Receipt for transactions accounted for as hedging instruments	(733)	733	-	(733)	733
Early realization of transactions *	620	(620)		0	0
Loss from premiums due to expiration of derivatives designated as hedging instruments	(4,478)	4,478	-	-	-
Premium payments for hedging instruments	-	-	-	(5,386)	5,386
Total movement in jet fuel derivatives	(4,591)	(898)	(5,489)	(6,119)	630
Balances for jet fuel derivatives as of December 31, 2022		(148)			881
Potential effect of a 15% increase/(decrease) in the price of jet fuel on the fair value of derivatives at the end of the year (in USD millions)	-	2.7/(1.8)	2.7/(1.8)	-	2.7/(1.8)

Note 19 - Derivative Financial Instruments and Hedge Accounts (continued)

D. Jet fuel derivatives: (continued)

(3) Quantitative effect of jet fuel hedges on the financial statements (continued)

The following is the effect of the jet fuel derivatives on the Group's profit or loss, other comprehensive income, equity and cash flows for 2021.

	Impact on Profit or Loss for the Period	Impact on Other Comprehensive Income for the Period	Total effect on the Group's capital	Cash Flow in respect of Derivatives	Increase in Asset / Decrease in Liability (Decrease in Asset / Increase in Liability)
	USD thousands	USD Thousands	USD Thousands	USD Thousands	USD thousands
For the Year ended December 31, 2021					
Jet fuel derivatives:					
Balances for jet fuel derivatives as of January 1, 2021		(17,324)			(24,103)
Revaluation of transactions accounted for as hedging instruments	-	30,761	30,761	-	30,761
Receipt for transactions accounted for as hedging instruments	4,439	(4,439)	-	4,439	(4,439)
Early realization of transactions *	8,438	(8,438)		9,058	(9,058)
Transfer to profit or loss due to lack of effectiveness	(138)	138	-	-	-
Revaluation of transactions not recognized as effective recognized in profit or loss	4,274	-	4,274	-	4,274
Loss from premiums due to expiration of derivatives designated as hedging instruments	(52)	52	-	-	-
Premium payments for hedging instruments	-	-	-	(120)	120
Payment of transaction not recognized as effective	-	-	-	(2,695)	2,695
Total movement in jet fuel derivatives	16,961	18,074	35,035	10,682	24,353
Balances for jet fuel derivatives as of December 31, 2021		750			250
Potential effect of a 15% increase/(decrease) in the price of jet fuel on the fair value of derivatives at the end of the year (in USD millions)	-	1/(0.25)	1/(0.25)	-	1/(0.25)

*** In October 2021, the Group made early repayment on all the jet fuel hedging transactions on the same date for the positive amount of approx. USD 9.1 million.** The deferred profit in respect of the hedged instruments that were realized, which until the date of realization were recognized in a capital reserve, was recognized in profit or loss on the date of the hedged transactions, the vast majority of which occurred in the fourth quarter of 2021.

Note 19 - Derivative Financial Instruments and Hedge Accounts (continued)

E. Currency risk:

(1) Currency risk in respect of the Group's expenses and liabilities in NIS

The majority of the Group's revenues and expenses are in USD, which constitutes its functional and presentation currency. The Group is exposed to changes in the USD exchange rate against other currencies in which it has income and expenses, mainly in respect of most of the salary expenses paid in Israel in NIS. Therefore, a change in the NIS exchange rate against the USD affects the USD value of Group's expenses in NIS.

The Company also has a balance sheet exposure to the weakening of the USD against the NIS, due to excess financial liabilities over financial assets (mainly due to liabilities for employee benefits (see Note 15) and, to a lesser extent, for lease liabilities for properties in Israel) denominated in currencies other than the USD. Thus, a decrease or increase of 10% in the exchange rate would have resulted in an expense or income, as the case may be, of about USD 11.0 million, due to the revaluation of the balances in the statement of the financial position.

The Group's policy allows it to hedge its expected cash flow exposure to the NIS, up to 75% for the next 12 months. In addition, the hedging policy was defined in a manner that set minimum hedging rates for hedging the expected cash flow exposure to the NIS: 40% for the next 3 months, 30% for months 4-6 and 15% for months 7-9, with monthly rolling.

(2) Currency risk in respect of loans taken in JPY

The company has several loans in which part of its financial debt is denominated in JPY. The total debt denominated in JPY as of December 31, 2022 amounts to approx. USD 78 million. The Group carried out a transaction to swap cash flows in order to determine the price of the JPY, for a debt of approx. USD 26 million (as of December 31, 2022) out of the above amount. In view of this, a decrease or increase of 10% in the exchange rate would have resulted in an expense or income, as the case may be, of about USD 5 million, due to the revaluation of the financial debt that is not hedged.

(3) Quantitative effect of the derivatives on the financial statements

The following is the effect of the foreign currency derivatives on the Company's profit or loss, other comprehensive income, equity and cash flows.

Note 19 - Derivative Financial Instruments and Hedge Accounts (continued)

E. Currency risk: (continued)

	Impact on Profit or Loss for the Period	Impact on Other Comprehensive Income for the Period	Total effect on the Group's capital	Cash Flow in respect of Derivatives	Increase in Asset / Decrease in Liability (Decrease in Asset / Increase in Liability)
	USD Thousands	USD Thousands	USD Thousands	USD Thousands	USD thousands
For the Year ended December 31, 2022					
Exchange rate derivatives:					
Balances for exchange rate derivatives as of January 1, 2022		(4,004)			(8,058)
Revaluation of transactions accounted for as hedging instruments	-	(7,383)	(7,383)	-	(7,383)
Payment for transactions accounted for as hedging instruments	(4,141)	4,141	-	(4,141)	4,141
Revaluation of loan hedging transactions in JPY	(3,433)	4,721	1,289	-	1,289
Completion of interest for hedging loans in JPY	(1,089)	-	(1,089)	-	(1,089)
Total movement in exchange rate derivatives	(8,662)	1,479	(7,183)	(4,141)	(3,042)
Balances for exchange rate derivatives as of December 31, 2022		(2,525)			(11,100)
Potential effect of a 10% decrease/(increase) in the exchange rate on the fair value of derivatives at the end of the year (in USD millions)	-	23.1/(22.5)	23.1/(22.5)	-	23.1/(22.5)
For the Year ended December 31, 2021					
Exchange rate derivatives:					
Balances for exchange rate derivatives as of January 1, 2021		(5,420)			(5,258)
Revaluation of loan hedging transactions in JPY	(3,271)	1,416	(1,855)	-	(1,855)
Completion of interest for hedging loans in JPY	(946)	-	(946)	-	(946)
Total movement in exchange rate derivatives	(4,217)	1,416	(2,800)	-	(2,800)
Balances for exchange rate derivatives as of December 31, 2021		(4,004)			(8,058)
Potential effect of a 10% decrease/(increase) in the exchange rate on the fair value of derivatives at the end of the year (in USD millions)	-	4/(3.6)	4/(3.6)	-	4/(3.6)

Note 19 - Derivative Financial Instruments and Hedge Accounts (continued)

F. Interest risk:

(1) Description of the risk and the quantitative effect

The Group is exposed to a cash flow risk in respect of interest stemming from loans at variable interest rates. The risk is managed by the Group by maintaining an appropriate ratio between variable interest rate loans and fixed rate loans, as well as by using interest derivatives. Hedging operations are evaluated on an ongoing basis in order to adapt them to forecasts regarding the interest rate and the desired hedged risk. An optimal hedging strategy is ensured by adjusting the mix of the Group's loans and making "back-to-back" protections against the repayment schedules of existing loans.

In accordance with the Group's interest rate hedging policy, the Group partially hedges its cash flow exposure to the Libor interest rate (exposure stemming from the Group's loans) through interest rate hedging transactions or by taking fixed rate loans. The scope of the actual hedging (i.e. the total loans that are at a fixed interest rate or loans with a variable interest rate that are hedged through interest rate hedging transactions) as of the date of the report is approx. 70% of the financing portfolio.

Interest expenses recognized by the Group in 2022 for variable rate loans is about USD 29 million.

The following is the effect of interest derivatives on the Group's profit or loss, other comprehensive income, equity and cash flows.

Note 19 - Derivative Financial Instruments and Hedge Accounts (continued)

F. Interest risk (continued)

	Impact on Profit or Loss for the Period	Impact on Other Comprehensive Income for the Period	Total effect on the Group's capital	Cash Flow in respect of Derivatives	Increase in Asset / Decrease in Liability (Decrease in Asset / Increase in Liability)
	USD Thousands	USD Thousands	USD Thousands	USD Thousands	USD thousands
For the Year ended December 31, 2022					
Interest rate derivatives:					
Balances for interest rate derivatives as of January 1, 2022		(10,870)			(10,870)
Revaluation of transactions accounted for as hedging instruments	-	50,335	50,335	-	50,335
Payment for transactions accounted for as hedging instruments	(2,805)	2,805	-	(2,805)	2,805
Effect of hedging on the provision for interest payable	1,641	(1,641)	-	-	-
Total movement in interest rate derivatives	(1,164)	51,499	50,335	(2,805)	53,140
Balances for interest rate derivatives as of December 31, 2022		40,629			42,270
Potential effect of a 50% increase/(decrease) in the interest rate on the fair value of derivatives at the end of the year (in USD millions)	-	38.1/(42.6)	38.1/(42.6)	-	38.1/(42.6)
For the Year ended December 31, 2021					
Interest rate derivatives:					
Balances for interest rate derivatives as of January 1, 2021		(36,780)			(36,780)
Revaluation of transactions accounted for as hedging instruments	-	16,384	16,384	-	16,384
Payment for transactions accounted for as hedging instruments	(9,527)	9,527	-	(9,527)	9,527
Total movement in interest rate derivatives	(9,527)	25,911	16,384	(9,527)	25,911
Balances for interest rate derivatives as of December 31, 2021		(10,869)			(10,869)
Potential effect of a 50% increase/(decrease) in the interest rate on the fair value of derivatives at the end of the year (in USD millions)	-	2.6/(2.2)	2.6/(2.2)	-	2.6/(2.2)

Note 19 - Derivative Financial Instruments and Hedge Accounts (continued)

F. Interest risk (continued)

(2) Management of the change in the Libor interest rate

The Group's loans at variable interest rates are USD loans linked to the Libor USD interest rate.

The global banking and finance system is expected to stop using Libor interest rates and move to using SOFR interest rates. As for the USD, it was decided in December 2020 to extend the publication of Libor interest rates until the end of June 2023. As of the date of the report, the Group has begun negotiations for the conversion of the existing loan agreements and the existing hedging transactions. The Group's management estimates that the transition to the use of Sofr interest is not expected to have a material impact on the Group.

G. Liquidity risk in respect of derivatives:

Below are the amounts and expected receipt (payment) dates for derivatives, according to the expected market conditions as of December 31

2022.

	2023	2024	2025	2026	2027 onwards	Total
						USD millions
Jet fuel hedging transactions	(1.1)					(1.1)
Interest rate hedging transactions	15.2	10.9	6.4	5.0	8.6	46.1
Exchange rate hedging transactions	(2.1)	-	-	-	(7.8)	(9.9)
Total receipt in respect of derivatives	**12.0**	**10.9**	**6.4**	**5.0**	**0.8**	**35.1**

Note 20 - Details of Statement of Profit or Loss Items

א. Operating revenue:

	For the year ended on December 31		
	2022	2021	2020
	USD Thousands	USD Thousands	USD Thousands
Revenues from passenger aircraft:			
Revenues from passengers on the Company's scheduled flights	1,693,065	530,530	314,440
Revenues from cargo transported in passenger aircraft	140,130	149,270	164,378
Revenues from San D'or flights	48,382	9,694	8,000
Total revenues from passenger aircraft	1,881,577	689,494	486,818
Revenues from cargo transported in cargo aircraft (including in the framework of the Fifth Freedom)	55,263	128,469	99,833
Total revenues from flying passengers and cargo (*)	1,936,840	817,963	586,651
Other income (1)	48,937	39,204	36,424
	1,985,777	857,167	623,075

(*) The following is a breakdown of the Group's revenues from passenger and cargo flights by geographic areas:

	For the year ended on December 31		
	2022	2021	2020
	USD Thousands	USD Thousands	USD Thousands
America	758,520	351,077	208,240
Europe	953,355	275,044	204,152
Asia and Africa	224,965	165,261	150,798
Cargo transport in the framework of the Fifth Freedom (2)	-	26,581	23,461
Total revenues from flying passengers and cargo transport	1,936,840	817,963	586,651

(1) Other revenues mainly include income from sales of Duty-Free products, flight food services, maintenance services for other entities, Frequent Flyer Club membership fees, unloading and loading services, etc.

(2) Cargo transport by the Group between two foreign countries.

Note 20 - Details of Statement of Profit or Loss Items (continued)

B. Operating expenses:

	For the Year ended December 31, 2022		
	2022	2021	2020
	USD Thousands	USD Thousands	USD Thousands
Fuel	583,543	186,455	131,993
Salaries and related expenses	360,337	222,990	192,702
Airport fees and services	182,007	117,784	82,187
Maintenance of aircraft, flight equipment and ground equipment	80,360	32,731	38,785
Air passage and air communication	66,126	38,025	28,569
Depreciation of owned equipment	102,210	108,544	111,546
Depreciation of right-of-use asset	96,857	103,184	109,154
Aircraft and engine lease fees	31,980	60,465	34,284
Food and provisions	61,711	28,680	20,604
Air crew expenses	49,175	25,031	17,944
Security expense, less State participation (1)	3,438	2,442	2,221
Other operating expenses	58,667	34,146	30,413
Total	1,676,411	960,477	800,402

(1) Participation in security expenses – The rate of the State's participation in the Group's security expenses is 97.5%. The validity of the agreement between the group and the State of Israel regulating the activities of the Israeli Aviation Security System has been extended until March 31, 2023 or until the signing of a new agreement between the Israeli airlines and the Ministry of Finance, whichever comes first, and this as long as the company continues to provide aviation security services to the companies Israeli aviation according to the instructions and guidelines of the General Security Service.

C. Sales expenses:

	For the Year ended December 31, 2022		
	2022	2021	2020
	USD Thousands	USD Thousands	USD Thousands
Commissions to agents and credit card companies	80,709	39,000	22,458
Salaries and related expenses	32,341	24,368	21,465
Advertising and public relations	23,719	8,811	6,421
Distribution systems expenses	21,125	8,987	2,669
Other sales expenses	10,224	7,195	7,697
Total	168,118	88,361	60,710

El Al Israel Airlines Ltd.

Notes to the Consolidated Financial Statements

Note 20 - Details of Statement of Profit or Loss Items (continued)

D. General and administrative expenses:

	For the Year ended December 31, 2022		
	2022	2021	2020
	USD Thousands	USD Thousands	USD thousands
Salaries and related expenses	50,189	41,083	39,757
Professional services	17,311	11,152	13,044
Communications	2,424	2,303	2,691
Rental fees and office maintenance	5,365	3,571	3,048
Insurance	6,260	8,887	6,369
Depreciation of owned equipment	7,252	13,619	16,813
Depreciation of right-of-use asset	3,030	2,656	2,894
Other	20,579	16,567	17,380
Total	112,410	99,838	101,996

E. Other expenses (income), net:

	For the Year ended December 31, 2022		
	2022	2021	2020
	USD Thousands	USD Thousands	USD Thousands
Expenses in respect of employee retirement plans, net (see Note 15.I)	(7,021)	16,486	45,441
Depreciation of value of aircraft to fair value, less realization costs (see Note 10.C)	-	43,466	-
Income from government grants (see Notes 13.A(4) and 14.G)	(65,736)	(11,865)	-
Capital gain from realization of fixed assets	(8,326)	(1,216)	(12,036)
Cancellation of provision in respect of a State claim	-	-	(9,557)
Capital loss from sale of Maman	-	-	2,858
Other (mainly waiver of rental fees for Corona discounts (see Note 11.E))	(2,922)	(17,939)	(2,439)
Total	(84,005)	28,932	24,267

Note 20 - Details of Statement of Profit or Loss Items (continued)

F. Financing expenses:

	For the Year ended December 31, 2022		
	2022	2021	2020
	USD Thousands	USD Thousands	USD Thousands
Ineffective jet fuel hedging expenses	-	(4,136)	91,460
Interest in respect of loans	60,233	43,663	44,299
Interest for lease liabilities	47,816	49,001	48,654
Interest expenses in respect of the advance payment for the flights of aviation security system personnel (see Note 13.A)	23,917	14,779	-
Cost of interest on actuarial liabilities	2,977	2,972	2,344
Exchange rate differences and other financing expenses	12,871	2,853	10,030
Total	147,814	109,132	196,787

G. Financing income:

	For the Year ended December 31, 2022		
	2022	2021	2020
	USD Thousands	USD Thousands	USD Thousands
Interest in respect of short-term bank deposits	4,142	172	331
Exchange rate differences	16,405	6,232	-
Total	20,547	6,404	331

Note 21 - Subsidiaries

A. Accounting policy – Translation of financial statements of investees whose functional currency is different from the USD:

For the purpose of presenting the consolidated financial statements, the assets and liabilities of those companies are presented in USD according to the exchange rates in effect at the end of the reporting period, and income and expenses items are translated according to the average exchange rates during the reporting period. The relevant translation differences are recognized in other comprehensive income as part of the "exchange rate differences for translation of foreign activities", and will be classified to profit or loss on the date of realization of the foreign activity for which the translation differences were created.

B. Details of companies under the Company's ownership and their activity volume:

		Turnover from Activity (*)	
		For the Year ended December 31	
		2022	2021
Company	Type of Activity	USD thousands	USD thousands
San D'or	Revenues from charter and scheduled flights	48,815	9,694
Tamam	Sales to Airlines and others	40,633	17,972
Borenstein	Sales to Airlines and other institutions	22,334	16,115
Superstar	Sale of flight tickets and tour packages	1,358	369
Katit	Catering for employees and food services in the King David Lounge in Terminal 3	4,353	1,345
Frequent Flyer	Revenues, נטו (**)	24,735	-

(*) The amounts presented are before intercompany cancellations.

(**) Amounts presented are for a period of six months beginning on July 2022.

(1) San D'or International Airways Ltd. ("San D'or"):

The Group's charter flights are operated through San D'or (a company wholly owned by the Company). Sun D'Or operates as a marketer of scheduled flights and charter flights to wholesalers and individuals and markets scheduled flights and charter flights, both by leasing the capacity of entire aircraft to a third party, or partial capacity of an aircraft to several wholesalers at pre-agreed prices, or direct sale.

Since 2011, Sun D'Or operates as a flight marketer, while maintaining the Sun D'Or brand on the scheduled flights and the charter flights marketed by it and performed by the Group (on mid-week days).

(2) Tamam Aircraft Food Industries (Ben Gurion Airport) Ltd. ("Tamam"):

Tamam (a company wholly owned by the Company) is mainly engaged in the production and supply of ready-made kosher meals to airlines. In addition, Tamam also provides catering services for institutions. Its factory and offices are located at Ben Gurion Airport. The Company is Tamam's main customer.

Note 21 - Subsidiaries (continued)

A. Details of companies under the Company's ownership and their activity volume (continued):

In December 2016, Tamam signed an agreement with the Airports Authority to obtain permission for production, transportation, unloading, loading and supply of food, beverages and related products to aircraft in Ben Gurion Airport, following Tama's win of a tender published by the Authority in August 2016 for permissions for production, transportation, unloading, loading and supply of food and related products for aircrafts (the "Tender"). According to the terms of the tender, Tamam will build and operate a building, which will replace Tamam's existing building For food supply to aircraft during about 25 years The investment in the construction of the above structure, its maintenance and the annual authorization fee that Tamam will be required to pay to the Israel Airports Authority are not in substantial amounts for the Company.
In the tender, Tamam was required to complete the building construction project by the end of 2020. However, in view of the consequences of the Corona crisis on Tamam's activity, the construction project was suspended.
With the recovery from the crisis, in November 2022, it was decided that Tamam will proceed with the building construction project, with an estimated investment amounting to about USD 57 million. The structure's construction, as mentioned, is part of the realization of Tamam's strategic plan, which will enable Tamam to significantly expand its activities in the field of aviation and non-aviation food. As is customary in investments of this type, the continuation of the building construction project and its completion is subject to obtaining various approvals and permits and contracts with third parties. The construction period and investment in its construction are expected to be spread over a period of about two years. As of the date of publication of the financial statements, the Company intends to finance the building construction project by providing financing to Tamam from the Company's own sources, but it may examine additional and/or other funding and investment methods.

(3) Borenstein Caterers Inc. (USA) - ("Borenstein"):

The main business of Bornstein (a company wholly owned by the Company), which is registered in the United States and operates near Kennedy Airport in New York, is production and supply of kosher meals to airlines and other institutions. The Company is Borenstein's main customer.

(4) Superstar Holidays Limited (England) - ("Superstar"):

Superstar (a company wholly owned by the Company), registered in the United Kingdom, is a tourism wholesaler that markets, during periods of normal activity, tour packages to travel agents and passengers and sells flight tickets on the Group's routes. Due to the Corona crisis, Superstar's activities have been frozen for the time being.

(5) Katit Ltd. ("Katit"):

Kathit (a company wholly owned by the Company) operates several restaurants for the Group's employees at Ben Gurion Airport, and the catering services at the King David Lounge at Ben Gurion Airport.

(6) Cockpit Innovation Ltd. ("Cockpit"):

Cockpit was established in 2016 by the Group, and is the branch of the Group's activity as an incubator for investment ventures related to aviation, both in terms of financial support and in terms of cooperation with the Group to promote ventures. The Company holds approx. 80.9% of Cockpit shares.

B. Subsidiaries with non-controlling interests that are material to the Group:

Information regarding El Al Matmid Frequent Flyer Club Ltd. (the "Frequent Flyer"):

Matmid Frequent Flier was established in 2022 by the Group for transferring the Group's customer club activities to the subsidiary. The activity of Matmid Frequent Flyer Club, including its assets, was transferred to the Group's subsidiary according to the needs of the club's activity and the Group, including development of the club's business and recruitment of investors. Club members are entitled to accumulate points from flights with El Al or its partners and redeem them for flight tickets, various upgrades on the flight, collaborations with hotels and businesses, products at the Fly Store and other benefits.

Note 21 - Subsidiaries (continued)

Further to what is stated in Note 14.C(1) above about granting the option to Phoenix Insurance Company Ltd. ("Phoenix"), on September 13, 2022, Phoenix exercised most of the option by buying 19.9% of Matmid shares held by the Company. The exercise notice was given in accordance with the option warrant held by the Phoenix for the purchase of up to 25% of the shares of Matmid, which was signed by the Company, Phoenix and Matmid as part of the financing transaction described in Note 14.C(1) above. The remaining option is still exercisable by The Phoenix and is transferable to the entities listed in the first addendum to the Securities Law, 1968 and subject to the limitations agreed upon between the parties.

C. Subsidiaries with non-controlling interests that are material to the Group (continued):

In respect of the aforementioned exercise, a total of approx. USD 14 million was received by the Company, and the financial liability for the option in the amount of approximately USD 21.5 million was credited to the equity in the capital reserve section for transactions with owners of rights that do not confer control transactions. The consideration for the exercise is derived from the exercise mechanism agreed between the parties in the option warrant and considering the loan provided by Phoenix. After the exercise, the Company owns 80.1% of the allocated share capital of the Frequent Flyer Company. As a result of exercising the option, the group recognized in the financial statements for 2022 an increase in the shareholder's equity due to transactions with rights that do not confer control in the amount of about USD 63 million.

As of the date of the statement of financial position, the value of the option is approx. USD 5.3 million and it is classified as a short-term liability.

The following is concise financial information from the Frequent Flyer statements:

	As of December 31 2022 USD Thousands
Rate of non-controlling interests (in capital and in voting)	19.9%
Current assets	36,749
Non-current assets	110,563
Current liabilities	65,886
Non-current liabilities (*)	215,451
Total liabilities, Net	(134,025)
Book value of the Frequent Flyer's non-controlling interests	(26,671)

(*) The balance includes an inter-company liability to the Company of about USD 103 million for an owner's loan given to the subsidiary against the purchase of the activity, and is canceled in the consolidated financial statements of the Group. See below restrictions applicable to the subsidiary. About the Phoenix loan, see Note 14.C.

Note 21 - Subsidiaries (continued)

Regarding the phantom option, see Note 9.C.

	For the Year (*) ended December 31 2022 USD Thousands
Revenue, net	24,735
Contribution to the consolidated profit and loss	5,056
Other comprehensive income (loss)	-
Total contribution to the consolidated profit and loss	5,056
Profit attributed to the Frequent Flyer's non-controlling interests	738
Net cash flows provided by operating activities	20,500
Net cash flows used in investing activities	-
Net cash flows provided by financing activities	122,337
Dividend paid to non-controlling interests	-

(*) The amounts shown are for a period of six months starting on June 30, 2022, the date of the subsidiary's establishment.

Note 21 - Subsidiaries (continued)

C. Subsidiaries with non-controlling interests that are material to the Group (continued):

Significant restrictions applicable to transfer of funds from the subsidiary:

At the time of signing the activity acquisition agreement, the Company provided the subsidiary with an owner's loan of USD 144 million. The purpose of the loan is to pay part of the consideration for the acquisition of the activity. The subsidiary undertook that whenever during the loan period it had free excess cash flow, then subject to the restrictions set forth in the financing agreement with Phoenix, the main of which are compliance with financial ratios and a requirement that the cash balance in the subsidiary's bank account be equal to the proportional part of the amount of the subsequent repayment amount of the loan principal and the interest, the subsidiary will use the free cash flow for early repayment of part of the owner's loan in the same amount, unless the subsidiary's board of directors determined otherwise.

D. Negotiations examining a possible tourism transaction

The Group has begun negotiations to examine a possible transaction for the establishment of a joint venture together with Issta Ltd. that will deal with the development, marketing and sale of ancillary products in the field of aviation tourism. In the negotiation between the parties, the possibility that Issta will participate in a private placement of the Company's shares is also being examined, as the case may be. It should be clarified that no memorandum of understanding and/or binding agreement has been signed between the parties and negotiations are in the early stage. There is no certainty that the transaction will materialize and a binding agreement will be signed between the parties.

Note 22 - Transactions with Interested Parties and Related Parties

A. Agreements and agreement updates with the controlling shareholder and the State

a) On January 23, 2022, the Company signed an agreement to obtain additional assistance (the "January 2022 Agreement") with the Government of Israel on behalf of the State of Israel (the "State") and with Kanfei Nesharim Aviation Ltd (the "Controlling Shareholder" or "Kanfei Nesharim"), and as a derivative of it, the Company signed with the Controlling Shareholder another agreement for provision of loans by the Controlling Shareholder to the company ("Owner's Loan Agreement") – due to the effects of the omicron strain of the coronavirus. The key points of the January 2022 Agreement are as follows:

1. Amendments to the assistance agreement signed between the Company, the State and the Controlling Shareholder on November 22, 2021 (the "November 2021 Agreement").
2. Provision of additional assistance by the State and the Controlling Shareholder in the form of additional loans.
3. It was stipulated in the January 2022 Agreement that the Company will be provided with additional loans of USD 5 million by the Controlling Shareholder or a third party. In the event that the amount, in whole or in part, is provided by a third party, it will be provided without interest and without collateral, and will be repaid only after all the bonds to the State have been repaid or converted into shares previously, or alternatively it will be converted into Company shares.
   Accordingly, the Company signed an agreement with Tnufa for Growth Association, founded by the Histadrut (the "Association"), to provide a loan to the Company in the amount of NIS 10 million, until June 30, 2026, against an allotment of a convertible bond for the Company's shares, as the Association decides, with the other terms of the bond to be allotted to the Association being similar to the terms of the State's bonds. If the Company repays the Controlling Shareholder's loans according to the January 2022 Agreement and the November 2021 Agreement or any other loan given to the Company by the Controlling Shareholder, the Company will at the same time also repay the loan provided by the Association. The remaining amount (about USD 2 million) was provided by the Controlling Shareholder as an owner's loan, under terms similar to the terms of the Controlling Shareholder's loans provided in the November 2021 Agreement, including in regard to the repayment dates and the right to convert to equity (subject to any law).
4. Shortly after providing the loans noted in Section 3 above, the State transferred to the Company USD 20 million, against allotment of a USD debenture convertible into Company shares, for a period of three (3) years. The debenture's redemption or conversion (in whole or in part) will be made according to the mechanism set forth in the November 2021 Agreement.
5. The Company will have the option of demanding that the Controlling Shareholder provide it with an additional owner's loan of up to USD 5 million (the "Second Option Amount"). The Second Option Amount that will actually be put forward will be under similar terms of the Controlling Shareholder's loans provided in the November 2021 Agreement, including in regard to the repayment dates and the right to convert to equity (subject to any law). Immediately after receiving the Second Option Amount, as the case may be, the State undertook to provide the same amount to the Company against the allotment of a debenture convertible into Company shares. The repayment or conversion (in whole or in part) of the aforementioned debenture will be according to the mechanism established in the November 2021 Agreement.
6. Advancing the payment and the extension of the period for which the payment will be paid for the additional fuel consumption and for routine Level A maintenance activity – the State transferred USD 12 million, which constitutes a payment for the additional fuel consumption and for Level A routine maintenance, in connection with the civil aviation protection system installed on the Company's aircraft under an agreement between the State and the Company dated September 30, 2014 (the "System Agreement"), all during the period from January 1, 2022 to December 31, 2041 (the "20-Year Period"). Upon receiving this amount, the Company, Sun D'Or International Airlines Ltd (a subsidiary of the Company) and the Controlling Shareholder will have no claims against the State for the additional fuel consumption and for Level A routine maintenance during the 20-year period.
   If the Company does not comply with the provisions of the System Agreement due to an act or omission under its control (the "Breach"), the Company will reimburse the State for the expenses incurred by the State according to the January 2022 Agreement for the additional fuel consumption and for routine Level A maintenance activity, in amounts specified in the Appendix to the January 2022 Agreement according to the fiscal year during which the Breach occurred.

Note 22 - Transactions with Interested Parties and Related Parties (continued)

If during the 20-year period the Company enters into any kind of insolvency proceeding, the amount stated in the Appendix to the January 2022 Agreement – according to the calendar year in which the Company entered into such proceeding, and which refers to the period after the date of insolvency – will be called for immediate repayment and will be a Company's debt to the State.

In the January 2022 Agreement, the State made clear that it had no obligation to bear any cost in connection with the installation of the system, including the cost of the additional fuel consumption and the cost of Level A routine maintenance for the time beyond the 20-year period, and the Company stated that it is aware that the State had no such obligation or commitment to bear any cost for the period after December 31, 2041.

For the approval of the Company's audit committee and the board of directors of the January 2022 Agreement (obtaining additional assistance from the State and the Controlling Shareholder) Receiving owner's loans , In accordance with Article 1 of the Reliefs Regulations 1(2), see Note 22B(2)(a) below.

b) On March 14, 2022, the Company, the State and the Controlling Shareholder signed an amendment to the January 2022 agreement. As part of the above amendment, the following was determined:

1. Update of the resolution of the Company's board of directors so that the deadline for carrying out fund raising until February 28, 2022, of an amount not less than USD 100 million (net) against the Frequent Flyer Club will be rescheduled to a date until June 15th 2022. The decision of the Company's Board of Directors in the matter was reached on March 13, 2022. It should be noted in this context that on June 15, 2022, the parties signed an additional amendment to the agreement which determined, among other things, that instead of the date for carrying out the recruitment by June 15, 2022, there will be a new date, which is July 15, 2022. To the extent that the Company did not carry out a recruitment as mentioned, this will be considered a violation as of July 30, 2022. On June 23, 2022, the Company signed an agreement for the sale of the Frequent Flyer Club's activities and its assets to the subsidiary Matmid Frequent Flyer Ltd. For information about the aforementioned sale and the completion of the fundraising against the sale of part of the subsidiary's shares, see note 14.d.
2. Updating the aforementioned date in the previous assistance agreements, so that until June 30, 2022, the Company will have the option to demand that the Controlling Shareholder provide the Company with the Second Option Amount. If the second option were exercised, the State would have transferred the same amount to the Company against the allotment of a debenture convertible into Company shares. On June 30, 2022, the second option and the State's commitment expired without being exercised.
3. The Company undertook to repay the State for bonds in the amount of USD 100 thousand for each month in which the period for raising club funds was extended as stated in Section 1 above (i.e. the period starting on March 1, 2022 and ending on June 15, 2022) or the date of completion of the above transaction, whichever is earlier. See Note 14 above about the completion of the fundraising against the sale of a portion of the shares of the subsidiary Matmid Frequent Flyer Ltd..
4. The Company has stated and undertaken that by (a) the repayment (including by way of conversion into the Company's shares) of all the Company's convertible bonds issued or to be issued to the State under the agreement dated November 22, 2021 and the 2022 Agreement, or repayment of bonds, convertible or non-convertible, a loan or a guarantee of any kind to be given to the Company in a future agreement, as the case may be, or (b) until December 31, 2030, whichever is later, it will not sell, transfer, encumber, or acquire any right or part of a right for consideration or not for consideration, directly or indirectly, in writing or orally, the Company's take off and landing rights at various airports in Israel and around the world ("slots") without obtaining the prior written approval of the State to carry out the requested action.

c) On September 11, 2022, in view of the desire to establish the Company's growth and the improve its financial results and in order to create managerial flexibility by way of, among other things, investments in the Company's working capital, and further to the Company's signing collective agreements with the unions in the Company and the Histadrut Labor Federation, as described Below, the Company, the State and the Controlling Shareholder signed a new agreement amending the previous assistance agreements (the "New Agreement"), in which most of the obligations imposed on the Company under the assistance agreements signed in March 2021, in November 2021, in January 2022, and as amended in March 2022 and in June 2022 (collectively – the "Previous Assistance Agreements"), were adjusted or cancelled against an advance payment of about two years of the loan amounts that the State provided to the Company, a total of about USD 45 million (the "Debt to the State"), until December 20, 2022, as described in Note 14.H above. On November 2, 2022, the Company completed the repayment of the Debt to the State.

Note 22 - Transactions with Interested Parties and Related Parties (continued)

The following are the main points of the agreements in the new agreement:

1. The deadline for the issue of USD 62 million was deferred to April 1, 2023. In lieu of the issue, the Company may transfer to the Company's capital reserve an amount of no less than USD 62 million from the net earnings of the Matmid Frequent Flyer transaction. A transfer to the capital reserve as mentioned will be final, such that it will not be possible to distribute dividends or to buyback shares from the capital reserve. The transfer of the amount to the capital reserve will be carried out by April 1, 2023. The Company will be entitled to combine an issuance with the transfer of amounts to a capital reserve as mentioned provided that the total cumulative amount is not less than USD 62 million. Until July 1, 2023, the Company will distribute bonus shares in the amount in the capital reserve, in an amount that, together with the amount of the issuance, to the extent that such an issuance was carried out, will amount to at least USD 62 million. It is clarified that if the Company transfers funds to the capital reserve and distribute bonus shares in an amount exceeding USD 62 million, then any amount that exceeds this total, whether as a result of the transfer to the capital reserve and the distribution of bonus shares or as a result of the issue, will be used to repay the owner's loan according to the mechanism established in the previous assistance agreement signed in November 2021. See Note 21.C about the exercise of an option to purchase shares of a subsidiary which resulted in imputing to the capital reserve as described above and in Note 13.A(4) about the effect of signing the New Agreement with the State on the recognition of income from a grant in the other expenses (income) item.

2. The Company's undertaking not to distribute a dividend – including its own purchase of shares, until the end of 2025, where any distribution or dividend distributions, including share buyback, in the years 2026 to 2028 (inclusive) will not exceed 30% of the total net profit in all those years together as of the date of the distribution – remained unchanged.

3. The Company's undertaking in connection with transactions with officers, interested parties or controlling shareholders was reduced and adjusted such that until June 30, 2026, State approval will only be required for a transaction with an interested party (not including transactions with entities included in the First Addendum to the Securities Law, 5728-1968 or transactions with subsidiaries controlled by the Company) with a total cumulative amount of more than USD 10 million (or more than USD 1 million, if the transaction is not under market terms) or for a transaction with a controlling shareholder of the Company with a cumulative amount exceeding USD 1.5 million in a calendar year (the Company will be allowed to repay or convert into shares the balance of the owner's loans that the Controlling Shareholder made to the Company, subject to the provisions of any law).

4. The Company's commitment regarding the prohibition of the sale/transfer/encumbrance, etc. of the Company's rights in the take-off and landing permits at the various airports in Israel and around the world - "slots", without the State's prior written approval, remains in place until December 31, 2030.

5. Subject to signing the extension of the security agreement wth the approval of the Government of Israel, the State agreed to advance payments for aviation security expenses to the Company in the amount of USD 20 million. This advance will be repaid to the State by the Company until April 1, 2023. It is noted that as of the date of approval of the report, these funds have not yet been advanced.

The Company's controlling shareholder:

As of September 2020, Mr. Eli Zachariah Rosenberg, through Kanfei Nesharim, is the Controlling Shareholder of the Company. On October 2, 2020, the Company received the consent of the holder of the State's special share, that Mr. Rosenberg will purchase and hold, through Kanfei Nesharim, shares of the Company at a rate of 40% or more of the issued capital of the Company at a holding rate that confers on him and Kanfei Nesharim control over the Company. On May 18, 2021, consent was obtained from the holder of the special state share (replacing the agreement dated October 2, 2020) for Mr. Eli Zechariah Rosenberg and his father, Mr. Kenneth Neil Rosenberg, to acquire and hold, through Kanfei Nesharim, Company shares, including at a rate that gives them, or one of them, and Kanfei Nesharim control of the Company.As of December 31, 2021, Kanfei Nesharim holds approximately 39.66% of the Company's shares. As of December 31, 2021, Kanfei Nesharim holds approx. 39.66% of the Company's shares. As of the date close to the approval of the report, Kanfei Nesharim holds about 44.98% of the shares of this Company after exercising negotiable options on January 31, 2023.

Note 22 - Transactions with Interested Parties and Related Parties (continued)

Below is a general description of the transactions with Kanfei Nesharim and with third parties in which Kanfei Nesharim may have a personal interest, their characteristics and scope:

B. Transactions with related parties and other interested parties:

(1) TRANSACTIONS WITH THE CONTROLLING SHAREHOLDER OR HIS RELATIVE:

a) On July 26, 2022 and on July 31, 2022, the Company's audit and remuneration committee and the board of directors, respectively, approved the contract for an insurance policy for directors and officers of the company, for the period from August 1, 2022 to July 31, 2023, in the Company and its subsidiaries and related companies, as defined in the policy, for the directors and officers of the Company, as they will be from time to time. The terms of the insurance policy are the same for all officers of the Company, including officers who constitute the Controlling Shareholder of the Company, as they will be from time to time. The annual premium is at market conditions, and the liability limits in the policy are USD 80,000,000 million.

b) In the administrative and general expenses for the years 2022, 2021 and 2020, expenses for insurance of directors and officers were included in the amount of about USD 4,029 thousand, USD 7,446 thousand and USD 4,596 thousand, respectively. In addition, in view of the fact that the Company in 2022 paid about USD 3,250 thousand for insurance of directors and officers for the period ending on July 31, 2023, the Company recognizes prepaid expenses for insurance of directors in the amount of about USD 1,896 thousand.

c) All the directors and other officers of the Company were granted letters of indemnification, in the form approved on November 29, 2017 by the general meeting of the Company's shareholders.

On August 4, 2022, the general meeting of the Company's shareholders approved the granting of letters of indemnification for a period of three years, to Mr. Kenneth Neil Rosenberg and Mr. Darrel Hagler, who serve as vice-chairmen of the Company's board of directors, in the same form as the other directors and officers of the Company, according to the Company's remuneration policy.

d) On December 19, 2021 and on December 21, 2021, the Company's audit and remuneration committee and the board of directors, respectively, approved the terms of office and employment of the vice-chairmen of the Company's Board of Directors, Mr. Kenneth Neil Rosenberg and Mr. Darrel Hagler, in accordance with the Companies (Reliefs in Interested Party Transactions) Regulation, 5760-2000 (hereinafter: the "Relief Regulations") and subject to the Company's remuneration policy as it was in effect at the time of the approval.

In 2022, at the request of Mr. Rosenberg and Mr. Hagler, the Company stopped paying them the directors' remuneration in cash, under the Relief Regulations. In lieu of the amounts due to them, they chose to receive their directors' remuneration in the form of airline tickets.

Note 22 - Transactions with Interested Parties and Related Parties (continued)

B. Transactions with related parties and other interested parties: (continued)

(2) TRANSACTIONS WITH THE CONTROLLING SHAREHOLDER THAT ARE TO THE CREDIT OF THE COMPANY

(A) As noted above, on January 23, 2022, the Company signed the January 2022 Agreement with the State and the Controlling Shareholder, and resulting from it, the Company signed an agreement to provide loans to the Company by the Controlling Shareholder. For more information on the January 2022 Agreement, see above. At the meetings of the Company's audit committee and the board of directors held on January 16, 2022 and on January 17, 2022, respectively, the audit committee and the board of directors approved the January 2022 Agreement and the receipt of the owner's loans and determined that they are transactions that only benefit the Company, in accordance with Article 1(2) of the Relief Regulations. The owner's loans from the Controlling Shareholder owner, as described in the January 2022 Agreement and the owner's loan agreement, are provided without consideration on the part of the Company, do not bear interest or any linkage and are not secured by any collateral. For more information, see the Additional Information on the Corporation Report.

As of the date of the financial statements, the Controlling Shareholder provided the Company, by virtue of the agreements described above, owner's loans amounting to about USD 70 million, of which about USD 20 million were disbursed in 2022.

(3) NEGLIGIBLE TRANSACTIONS WITH THE CONTROLLING SHAREHOLDER:

"NEGLIGIBLE TRANSACTION":

Notwithstanding the above, separate transactions that are part of the same contract or continuous transactions or very similar transactions that are carried out frequently and repeatedly, will be examined as one transaction on a calendar year basis.

For the examination of the classification as a negligible transaction and in such cases, the cumulative amount of the engagement during a calendar year may not exceed NIS 1 million.

During the year of the report and up to the date of its submission, the Company had transactions with entities and parties in which the Company's controlling shareholder has a personal interest and which are classified as "negligible transactions", of the following types and characteristics:

Consulting agreements with consultants employed by companies related to the Controlling Shareholder and/or his relatives, a contract of the Company with the Tabernacle restaurant for the purpose of hosting a company event In the United States, the Company's contract in a lease for offices in the United States and the Company's contract with Tabernacle Winery for the purpose of supplying wine to the Company. In each of the above contract, Mr. Kenneth Neil Rosenberg, the vice chairman of the Company's board of directors and the father of Mr. Eli Zachariah Rosenberg, who indirectly controls the company, may have a personal interest. These contracts were approved by the Company's audit and remuneration committee and the board of directors as "negligible transactions", having been classified by the audit and remuneration committee as non-exceptional engagements, among other things, according to the criteria above.

(4) TRANSACTIONS WITH INTERESTED PARTIES:

(A) NON-EXCEPTIONAL TRANSACTIONS WITH INTERESTED PARTIES:

The Company has contracts in which interested parties in the Company have a personal interest and which are not exceptional, as described below:

Note 22 - Transactions with Interested Parties and Related Parties (continued)

B. Transactions with related parties and other interested parties: (continued)

(A) Near the time date of approval of the report, the audit and compensation committee approved the contracts for the sale of airline tickets between the Company and third parties who are officers in the Company and/or Controlling Shareholders in the Company and/or parties related to them are bound in business customer agreements.

(B) Near the time date of approval of the report, the audit and remuneration committee and the board of directors approved a contract for a wet lease of a passenger aircraft between the Company and TUS Airways ("TUS"), a private Company indirectly held by Knafaim Holdings Ltd ("Knafaim"), a public Company which has an interest in the Company. To the best of the Company's knowledge, between Knafaim and Kanfei Nesharim, the Controlling Shareholder of the Company, negotiations were conducted during the year 2022, which ended without signing any agreement between the parties.
During the negotiations, the possibility of a wet lease transaction of a passenger plane by TUS to the Company was discussed.
As sated, as of the date of approval of the aircraft lease transaction by TUS and near the date of approval of the report, to the best of the Company's knowledge, no negotiations are underway between Kanfei Nesharim and Knafaim. However, and for the sake of caution, the Company's board of directors approved the Company's transaction with a third party (TUS) in which the Controlling Shareholder may have a personal interest, after the transaction was classified by the audit and remuneration committee as a non-exceptional transaction.

(C) The external directors and independent directors of the Company are entitled to remuneration for participation in meetings and to an annual remuneration, as stated in the Company's remuneration policy, and are not entitled to airline ticket benefits. On May 20, 2021, the Company's board of directors confirmed, after the approval of the audit and compensation committee was received on May 18, 2021, that the remuneration of the directors, including the independent directors of the Company (with the exception of the external directors, for whom there is no change in remuneration for the duration of their term of office) will be In accordance with the "maximum amount" that appears in the Company regulations (rules regarding compensation and expenses for an external director), 2000, the "fixed amount" has passed according to the Company's compensation policy, and this is for participation in the meetings of the Company's board of directors and/or a committee of its committees as of day 1 in March 2021, and for the annual remuneration starting from the first quarter of 2021.

Note 22 - Transactions with Interested Parties and Related Parties (continued)

B. Transactions with related parties and other interested parties: (continued)

(B) Employment of the Chairman of the Company's Board of Directors

On July 19, 2022, the Company's shareholders' meeting approved the terms of office and employment of the chairman of the company's board of directors, Mr. Amikam Ben Tzvi, beginning on October 5, 2021, at a 70% position (about 130 working hours per month). In return for his services, Mr. Ben Tzvi is entitled to a monthly salary of NIS 50,500 (the "Monthly Salary"). Mr. Ben Tzvi's monthly salary is the same as the monthly remuneration paid to the previous chairman of the board, Mr. David Brodet. The Monthly Salary is linked to the Consumer Price Index, and will be updated once a year in January according to the increase of the index in the past year. It is noted that Mr. Ben Tzvi's salary does not exceed 90% of the monthly base salary of the incumbent CEO, as described in Section B below, considering the 70% scope of the position.

Mr. Ben Zvi is entitled to social benefits and a study fund as customary in the Company; 16 leave days per calendar year; and other terms to which he may be entitled under the remuneration policy for the Company's officers, as it will be updated from time to time, including bonuses and including an annual performance-based bonus.

Mr. Ben Zvi is entitled to an annual bonus in an amount not to exceed 63% of the annual bonus that will be paid to the CEO of the Company, as stated in Section B Below as it will be from time to time – all in accordance with the Company's remuneration policy as it will be in effect from time to time, including regarding threshold conditions for receiving the bonus, long-term deferred remuneration, as well as reduction of the amount of the bonus by the company's board of directors and return of amounts paid, if paid, based on data that turn out to be erroneous and were re-stated in the Company's financial statements, and subject to the approvals required by law.

The company provides to Mr. Ben Zvi an executive car, all the expenses of its operation and maintenance are at the Company's expense, including rental of the car, parking for business needs, toll roads and insurance and license, including grossing the tax applicable to the value of the use of the car.

In addition, Mr. Ben Zvi is entitled to benefits in receiving airline tickets from the Company in the same number and under the same terms stipulated for vice-chairmen of the board of directors in the remuneration policy, as it will be updated from time to time. If Mr. Ben Zvi completes his three-year term as chairman of the Company's board of directors, he will be entitled to benefits in receiving airline tickets even after his retirement for a period of five years.

(C) EMPLOYMENT AGREEMENT OF THE COMPANY CEO

Mr. Avigal Soreq served as the Company's CEO from January 22, 2021 to May 18, 2022.

On April 19, 2021, the Company's shareholders' meeting approved the terms of Mr. Soreq's service and employment as Company CEO. Mr. Soreq was entitled to a monthly salary of NIS 100,500 gross ("Base Wage") The base salary is linked to a rise in the Consumer Price Index. For the reduction in Mr. Soreq's salary in view of the Corona crisis, see Note 1 to the financial statements. As part of Mr. Soreq's terms of office and employment, a mechanism for the payment of bonuses was included with dependence on the Company's results and the remuneration policy. In practice, no such bonuses were paid to Mr. Soreq for his tenure and employment as CEO of the Company.

Mr. Sorek was entitled to social benefits such as provisions for executive insurance or a pension fund, and a study fund, as is customary for senior officers in the Company, and he was entitled to a vehicle (including tax grossing for the value of use). Also, Mr. Soreq was entitled to reimbursement of per diem expenses in Israel and abroad and a clothing allowance according to the Company's procedures and the rates and amounts applicable in the Company from time to time. Mr. Soreq and his family members were entitled to airline ticket benefits during his employment with the Company as was stipulated in the employment agreement.

Mr. Soreq was entitled to leave, sick and recuperation days, as follows: (a) for each full year of work in the Company (including the notice period), Mr. Soreq was entitled to an annual vacation leave of 22 working days, which was to accumulate during his term of office without limitation; (b) The Company paid the CEO for a sickness – of up to 30 days per year of work in the Company, with the right to accrue without limitation to any ceiling – sick pay (the basic salary, the rest of the amounts and the benefits he would have been entitled to if he had worked in the Company during the period of sickness), without redemption right; (c) for each year of

Note 22 - Transactions with Interested Parties and Related Parties (continued)

B. Transactions with related parties and other interested parties: (continued)

work in the Company, the CEO was entitled to recuperation pay at the rate of 14 days according to the rate customary in the Company.

On April 7, 2022, the Company's Board of Directors approved the appointment of Ms. Dina Ben Tal Ganancia as the Company's CEO. The appointment of Ms. Ben Tal Gannacia as CEO of the Company entered into force on May 19, 2022. On July 19, 2022, the Company's shareholders' meeting approved the terms of office and employment of Ms. Ben Tal Ganancia, starting from the date her term commenced on May 19, 2022, and for an indefinite period, as the Company's full-time CEO. Each party may terminate the employment agreement for any reason, with prior notice. Upon delivery of the prior notice by any of the parties, the parties will determine the actual date of termination of work, and from that date, the period of prior notice will begin.

Ms. Ben Tal Ganancia is entitled to a gross monthly salary of NIS 120,000, with a 20% reduction from the monthly base salary as of the date of approval of the report. Ms. Ben Tal Ganancia's salary is linked to the increase in the Consumer Price Index.

Ms. Ben Tal Ganancia is entitled to terms related to her salary, such as social benefits, actuarial provisions due to termination of employee-employer relationship, including any income imputed to the salary due to a component awarded to her as the CEO. The Company contributes, as is customary, to the CEO's executive insurance policy and/or a pension fund at the choice of Ms. Ganancia Ben Tal. Ms. Ben Tal Ganancia is entitled to provisions for a study fund and telephone expenses. The Company provides Ms. Ben Tal Ganancia with a vehicle which will be used by her for her work in the Company, including commuting to work. The expenses related to the maintenance of the vehicle and its use are paid by the Company. The Company grosses the tax for the value of the use of the vehicle. Ms. Ben Tal Ganancia is entitled to an annual leave of 22 working days. Ms. Ben Tal Ganancia and her family members are entitled to benefits in receiving airline tickets during her employment with the Company.

Near the date of approval of the report, and after the salary reduction of 20% noted above, the monthly salary cost of Ms. Ben Tal Ganancia is about NIS 136,000 per month, not including entitlement to airline tickets.

Ms. Ben Tal Ganancia is entitled to an annual bonus at the rate of 2% of the Company's annual pretax profit (after provision for bonuses), as will be presented in the Company's consolidated and audited annual financial statements, and no more than NIS 3 million in total, in accordance with and subject to the conditions stipulated or to be stipulated in the Company's remuneration policy, including instructions regarding threshold conditions for receiving a bonus, long-term deferred compensation, the possibility of reducing the amount of the bonus by the Company's board of directors and the return of amounts paid, if paid, that were based on data that turned out to be erroneous and were re-stated in the financial statements of the Company, and subject to the approvals required by law.

It should be noted that according to the compensation policy, in a year in which there was no distribution of grants for any reason (including in the event that the threshold conditions for the distribution of a grant were not met in accordance with the provisions of the compensation policy ("threshold conditions"), the audit and compensation committee and the Company's board of directors may decide, at their discretion, For the payment of a special grant to Ms. Ganancia Ben Tal in an amount not to exceed a total equal to 3 months of basic salary only (as was the case in the year in which the special grant was awarded). The Audit and Remuneration Committee and the Company's Board of Directors may decide to pay a special grant to Ms. Ben Tal Ganancia even in the year in which the threshold conditions were met, provided that the total of the grants, the annual grant and the special grant do not exceed a total of NIS 3 million.

It is noted that the terms of employment (including the annual bonus and plane tickets) were granted in accordance with and subject to the restrictions and obligations of the Company in the agreement with the State, which were removed, as stated above, in the fourth quarter of 2022.

(D) On December 15, 2022, the Company's shareholders' meeting approved the allotment of 1,150,000 non-negotiable and non-transferable option warrants, exercisable into 1,150,000 ordinary shares of the Company, at NIS 1 par value each, without consideration, to the chairman The Company's board of directors, Mr. Amikam Ben Tzvi, in accordance with and subject to the 2022 Option Allotment Plan ("2022 Plan"), of the Company and the other conditions that were stated in the memorandum summoning the meeting. In addition, the meeting approved the allotment of 1,450,000 non-negotiable and non-transferable warrants, exercisable into 1,450,000 ordinary shares of the Company, at NIS 1 par value each, without consideration, to the Company's CEO, Ms. Dina Ben Tal Ganancia, in accordance with and subject to the

Note 22 - Transactions with Interested Parties and Related Parties (continued)

B. Transactions with related parties and other interested parties: (continued)

2022 Plan and the other conditions that were stated in the memorandum summoning the meeting. For more information, see Note 18 of the financial statements.

Prior to the approval of the shareholders' meeting as stated, the Board of Directors approved a private placement of 7,100,000 non-negotiable and non-transferable option warrants, exercisable into ordinary shares of NIS 1 par value of the Company, without consideration, for ten offerees who are officers in the Company, none of who is CEO or director, as well as to one offeree who is an officer of a subsidiary with material influence on the Company who is not that company's CEO or director, all subject to the terms of the Option Allotment Plan that was adopted by the Company's Board of Directors on August 10, 2022. For more information, see Note 18 of the financial statements.

Note 22 - Transactions with Interested Parties and Related Parties (continued)

(E) EXPENSES IN RESPECT OF REMUNERATION OF KEY MANAGEMENT PERSONNEL:

	For the Year ended December 31		
	2022	2021	2020
	USD thousands	USD Thousands	USD thousands
Short-term benefits	4,938	4,198	4,102
Post-employment benefits	184	695 (*)	158
Share-based payment (see Note 18.F)	1,611	-	-
Total	6,733	4,893	4,260

(*) The increase in this item in 2021 compared to 2020 is mainly due to the provision for an adjustment bonus for key management personnel who were admitted to the Company in 2021.

D. Benefits given to interested parties:

	For the Year ended December 31		
	2022	2021	2020
	USD thousands	USD Thousands	USD Thousands
Services of the Chairman employed in the Company	600 (*)	253	220
Number of people to whom the benefit applies	1	2	1
Remuneration of directors who are not employed by the Company	343	382	479
Number of people to whom the benefit applies	9	11	17

(*) The above amount includes a provision in respect of an adjustment grant in the reporting year as well as a benefit value in respect of a share-based payment.

Note 22 - Transactions with Interested Parties and Related Parties (continued)

E. Balances with interested parties and related parties:

	As of December 31	
	2022	2021
	USD Thousands	USD thousands
Interested parties / other related parties:		
Under current assets:		
Trade receivables:		
Controlling shareholders and other interested parties	639	574
Total highest debit balances in the accounting year	350	205

	As of December 31	
	2022	2021
	USD Thousands	USD thousands
Under current liabilities:		
Interested party	96	-
Current employee benefit obligations		
Interested party	79	38
Non-current employee benefit obligations		
Interested party	124	267

Note 22 - Transactions with Interested Parties and Related Parties (continued)

F. Transactions with interested parties and related parties:

	For the Year ended December 31		
	2022	2021	2020
	USD thousands	USD Thousands	USD thousands
Interested parties / other related parties:			
Revenues from interested parties and related parties:			
Flight tickets	2,272	1,345	215
Cargo transport	-	-	17
Other revenue	-	-	496
Operating expenses	-	-	92
Sales expenses:			
Mainly commissions and marketing fees to interested parties	-	-	1
Advertising and sales promotion services from interested parties.	57	-	17
General and administrative expenses:	5,528	8,857	6,431

פרק ב

דוח הדירקטוריון על מצב ענייני התאגיד

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

דוח תקופתי לשנת 2022

כללי

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ ("החברה" או "אל על") וחברות הבנות ("הקבוצה") פועלות בעיקר בתחום הובלה אווירית של נוסעים ומטען ומפעילות טיסות סדירות וטיסות שכר. הקבוצה עוסקת גם בפעילויות נלוות לפעילות ההובלה האווירית כגון מכירת מוצרים פטורים ממכס, ייצור ואספקת מזון לחברות תעופה (לרבות לחברה עצמה), מתן שירותי אבטחה לתעופה הישראלית, מתן שירותי תחזוקה שוטפת ותחזוקה כוללת למטוסיה. בנוסף, הקבוצה מפעילה מועדון נאמנות ללקוחותיה, במסגרתו מקיימת שיתופי פעולה עם מוסדות פיננסיים במיזם כרטיסי אשראי ממותגים.

הסביבה העסקית, במסגרתה פועלת הקבוצה, הינה ענף התעופה האזרחית והבינלאומית והתיירות לישראל וממנה, המאופיין ברמת תחרות גבוהה, המחריפה בתקופות של עודף קיבולת, וברגישות גבוהה למצב הכלכלי, המדיני והביטחוני בישראל ובעולם.

דבר הדירקטוריון וההנהלה בדבר ההתפתחויות העסקיות והשפעתן על הקבוצה

<u>התפתחות משבר הקורונה והשפעתו על פעילות הקבוצה</u>

החל מהרבעון הראשון לשנת 2020 התפשט נגיף הקורונה ברחבי העולם וביום 11 במרץ 2020 סווגה ההתפרצות כמגפה עולמית. מאז ועד לחודש פברואר 2022, במשך שנתיים, חלו שיבושים קשים בפעילות הקבוצה עד לכדי הפסקת פעילותה החל מסוף חודש מרץ 2020 ועד לסוף חודש ספטמבר 2020, ומאז פעלה הקבוצה לסירוגין ותוך כדי שיבושים משמעותיים ובין היתר ביצעה שינויים והתאמות תפעוליות ומסחריות בהתאם להנחיות והסגרים שחלו בישראל וברחבי העולם. במהלך הרבעון הראשון לשנת 2022 הוסרו באופן הדרגתי מגבלות התנועה וחלה התאוששות משמעותית בתעופה העולמית עד לכדי חזרה מלאה של הביקושים כמפורט בהמשך.

להלן פרטים בדבר היקף הפעילות של הקבוצה ביחס לשנת 2019, לפי רבעונים, בשנים 2020 – 2022, על רקע התפרצות הנגיף, המגבלות וחזרת הביקושים בשנת 2022:

תקופה	ציר זמן מגיפה הקורונה	היקף הפעילות ביחס לתקופה המקבילה ב- 2019 (במונחי ASK (מושב-ק"מ))	שיעור ההכנסות ביחס לתקופה המקבילה ב- 2019
Q1/20	פרוץ מגיפת הקורונה בעולם	83%	75%
Q2/20	תקופת המשבר והמגבלות לסירוגין	2%	26%
Q3/20		0%	6%
Q4/20		13%	22%
Q1/21		10%	27%
Q2/21		31%	38%
Q3/21		38%	39%
Q4/21		46%	51%
Q1/22		53%	66%
Q2/22	תקופת ההתאוששות	73%	88%
Q3/22		72%	97%
Q4/22		81%	108%

יצוין, כי היקף הפעילות בתקופת ההתאוששות הוגבל בשל כושר הייצור של החברה ולא בשל מגבלת ביקוש.
לעניין הפעולות הפיננסיות שביצעה הקבוצה במשך תקופת המשבר ראו ביאור 1.ב לדוחות הכספיים.

<u>חזרת הקבוצה לפעילות ועיקרי התפתחות הפעילות העסקית בשנת 2022</u>

במהלך הרבעונים השני והשלישי לשנת 2022, עם הסרתן הכמעט מוחלטת של המגבלות, לרבות ביטול חובת בדיקות PCR בכניסה לישראל וחובת עטיית מסיכה בטיסות לישראל, עלו הביקושים באופן משמעותי, וחזרו לרמתם ערב משבר הקורונה ואף מעבר לכך. עם זאת, במהלך תקופה זו עדיין פעלה הקבוצה בהיקף פעילות מופחת ביחס לשנת 2019, בעיקר עקב מגבלת כושר ייצור המושפעת מתהליך השמשת המטוסים והחזרת צוותי האוויר, אשר נכנסים לכשירות בקצב איטי יותר מקצב החזרת הביקושים.

ברבעון השלישי לשנת ,2022 לראשונה מאז פרוץ משבר הקורונה, חזרה הקבוצה לרווחיות והכירה ברווח לפני מס לאותה תקופה בסך של כ- 68 מיליון דולר, וזאת בהיקף פעילות של כ- 72% ביחס להיקף הפעילות בתקפה המקבילה בשנת 2019, כאמור עקב מגבלת כושר הייצור. כמו כן, ההפסד לפני מס לשנת 2022 הסתכם לכ-14 מיליון דולר, שיפור משמעותי ביחס להפסד לפני מס של כ-77 מיליון דולר לשנת 2019 (השנה האחרונה בה פעילות הקבוצה הייתה סדירה), וכ- 562 מיליון דולר וכ- 423 מיליון דולר לשנים 2020 ו-2021, בהתאמה. תזרים המזומנים של הקבוצה מפעילות שוטפת לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2022 הסתכם בכ-313 מיליון דולר. הגירעון בהון המיוחס לבעלים של החברה האם הצטמצם לכ-321 מיליון דולר ביחס לסכום של כ-549 מיליון דולר כפי שהיה ליום 31 בדצמבר 2021.

כמו כן, ברבעון הרביעי לשנת 2022 הסתכמו הכנסות הקבוצהה לסך של כ- 561 מיליון דולר ולראשונה מאז פרוץ משבר הקורונה חצו הכנסות הקבוצה בכ-8% את נתוני הכנסות הרבעון המקביל לשנת 2019, ובנוסף הכירה הקבוצה ברבעון זה ברווח לפני מס של כ-7.4 מיליון דולר, בפעם הראשונה (לרבעון הרביעי) מאז שנת 2015. ראו סעיף א.1 להלן לעניין הסברים נוספים לגבי ניתוח התוצאות העסקיות ביחס לשנת 2019.

בהמשך לכך ועל רקע הביקושים החזקים המשתקפים גם מנתוני המכירות כמפורט להלן, ועל רקע פרסומים של גופי תעופה בינלאומיים כגון תחזיות ארגון הגג של חברות התעופה, IATA, צופה החברה במהלך שנת 2023 להמשיך ליהנות מביקושים גבוהים לשירותיה. להלן מכירות הנוסעים (הזמנות שכורטסו) של החברה בחודשים דצמבר 2021 - פברואר 2023 (במיליוני דולר) בהשוואה למכירות בשנת 2019 (ערב המשבר) בתקופה המקבילה. יודגש כי הנתונים מטה אינם נתוני הכנסות.[1]

חודש	דצמבר 2021 - פברואר 2022	מרץ 2022 - מאי 2022	יוני 2022 - אוגוסט 2022	ספטמבר 2022 - נובמבר 2022	דצמבר 2022 – פברואר 2023
מכירות	324	695	670	655	643 (חזוי)
שיעור מכירות ביחס לתקופה המקבילה ב- 2019	55%	107%	118%	116%	113%

הערכות החברה לגבי תחזיות הביקושים והמשך התאוששות הענף, מהוות מידע צופה פני עתיד, כמשמעו בחוק ניירות ערך התשכ"ח-1968. מידע צופה פני עתיד, כאמור, אינו מהווה עובדה מוכחת והוא מבוסס על תחזיות IATA ועל הערכות החברה למיטב שיפוטה, נכון למועד הסמוך לאישור הדוח. הערכות אלו נוגעות במידה רבה בצדדים שלישיים, שלחברה אין שליטה עליהם וכן תלויות בקיומם של אירועים שאינם בשליטת החברה. **אי התממשותו, או התממשותו באופן שונה (ואף שונה מהותית) מהצפוי של המידע הצופה פני עתיד, עשוי להיגרם גם כתוצאה מהתממשות איזה מגורמי סיכון המאפיינים את פעילות החברה וכן מהתפתחויות בסביבה הכלכלית בה פועלת החברה.**

[1] הנתונים הינם נתוני מכירות ברוטו לרבות מיסי נמל המיוחסים אליהן, ולרבות מכירות בשוברים, זיכויים ונקודות הנוסע המתמיד. יצויין כי ההכנסה בגין מכירות אלו תוכר לא לפני מועד ההטסה המיוחס, ככל שיהיה. במקרים מסוימים מכירות הכרטיסים ניתנות לשינויים על ידי הלקוחות כגון ביטול או שינוי הכרטיס.

<u>תכניותיה של החברה בטווח הקצר והבינוני – כושר ייצור וחתימה על הסכמים עם וועדי העובדים</u>

החזרה המהירה לפעילות והעלייה המשמעותית במכירות ובהכנסות הקבוצה כמתואר לעיל, לאחר תקופה ממושכת של פעילות מופחתת, מעמידים את החברה בפני אתגרים הקשורים למגבלת כושר הייצור ויכולת החברה לעמוד בביקושים לטיסות. לאור זאת, פועלת החברה להגדלת כושר הייצור והחזרתו לרמה של טרום משבר הקורונה וזאת על ידי הכשרה ורענון כח האדם, קליטת מטוסים חדשים, הגדלת קיבולת על ידי כניסה לחכירות "רטובות" (חכירת מטוס על צוותו) והשמשת ציוד הטיסה הקיים. יצוין, כי בשנת 2019, הפעילה החברה בממוצע 43 מטוסים, ואילו נכון להיום מפעילה החברה 39 מטוסים, כאשר בכוונת החברה להשמיש מחדש את מרבית המטוסים במהלך השנים הבאות ובכך להגדיל את כמות המטוסים על מנת לתת מענה לביקושים לטיסות. לעניין הכשרתו מחדש של צי המטוסים מדגם בואינג 200-777 ובחינת הצטיידות במטוסים נוספים ראו סעיף א2.2 להלן.

על רקע זה, עם חזרת הביקושים וכחלק ממאמצי הקבוצה לחזור לפעילות מלאה ולעמוד ביעדי הביקוש הגובר, בחודש יולי 2022, נחתם הסכם לאחר משא ומתן בין החברה לבין הסתדרות העובדים הכללית החדשה וועד הטייסים המעגן שורה של הסכמות בין הצדדים אשר חלות מחודש יולי 2022 ועד לחודש דצמבר 2025. המשא ומתן בין הצדדים התקיים על רקע הצורך להסדרת שינויים והתאמות בהסכמים שנחתמו בחודש יולי 2020 ובחודש אוקטובר 2018, ולאור הצרכים התפעוליים של החברה הנובעים מהצורך להחזיר את החברה לפעילות מלאה לאחר משבר הקורונה. במסגרת הסכם זה, סוכם בין היתר, על החזרה מדורגת של הפחתות השכר של הטייסים על רקע משבר הקורונה, ומנגד על צעדי התייעלות תפעוליים נוספים. במסגרת ההסכם נקבע כי על מנת שהחברה תוכל למצות את האפשרות להגדלת המכירות והרווחיות נוכח הביקושים הקיימים בשוק לטיסות, החברה תהיה רשאית לחכור מספר מטוסים נוספים בחכירה רטובה. לאור האמור, להערכת החברה לחתימת ההסכם לא צפויה השפעה שלילית מהותית, לפרטים נוספים ראו סעיף 8.4.5 לתיאור עסקי התאגיד.

בנוסף, בחודש אוגוסט 2022, נחתם הסכם בין החברה לבין ועד תחזוקה והנדסה של עובדי החברה והסתדרות העובדים הכללית החדשה אשר תוקפו עד ליום 31 בדצמבר 2026. בחודש דצמבר 2022 נחתם הסכם בין החברה לבין הועד המינהלי של עובדי החברה והסתדרות העובדים הכללית החדשה אשר תוקפו עד ליום 31 בדצמבר 2028, ובחודש פברואר 2023, נחתם הסכם בין החברה לבין הסתדרות העובדים הכללית החדשה וועד העובדים המייצג את מגזר אנשי צוות דיילי אוויר אשר תוקפו עד ליום 31 בדצמבר 2028. להערכת החברה לחתימת ההסכמים לא צפויה השפעה שלילית מהותית על התוצאות העסקיות של החברה. לפרטים נוספים אודותיהם ראו סעיף 8.4.5 לתיאור עסקי התאגיד . להערכת הנהלת החברה, הסכמים אלו מאפשרים לחברה לבסס את התייצבותה והוצאה לפועל של התכניות העסקיות שלה, ובכלל זה את הגדלת כושר הייצור ומיצוי הביקושים בשוק. יצוין, כי נכון למועד הסמוך לאישור הדוחות הכספיים, לא קיימים סכסוכי עבודה אשר הוכרזו על ידי איגוד עובדי התחבורה בהסתדרות. לפרטים נוספים ראו סעיף 8.4 לדוח תיאור עסקי התאגיד.

בנוסף לכך, קיבלה החברה אישור לטיסה מעל שמי ערב הסעודית, וזאת לאחר שערב הסעודית הודיעה כי תאפשר למטוסים ישראליים לטוס מעל המרחב האווירי שלה. כמו כן, קיבלה החברה אישור לטוס מעל המרחב האווירי של מדינת עומאן. אישורים אלו יאפשרו לחברה לשפר את רשת הנתיבים שלה, לבחון פתיחת נתיבים חדשים כגון אוסטרליה, ואף לשוב ולטוס להודו. למועד פרסום הדוחות הכספיים מעריכה החברה, כי לקיצור נתיבי הטיסה לחלק מהיעדים במזרח הרחוק ופתיחת נתיבים חדשים, עשויה להיות השפעה חיובית מהותית על החברה, כאשר להערכת החברה צדדים שלישיים עשויים למתן את ההשפעה בין היתר על רקע התגברות התחרות.

בנוסף על אתגרי כושר היצור, החברה מתמודדת גם עם עליית מחירי התשומות, בין היתר הוצאות אגרות ותפעול, עם העליה באינפלציה בעולם, וביחוד עליה במחירי הדלק הסילוני שנמצא במחירי שיא ביחס לשנים האחרונות, בין היתר על רקע המצב הגאו-פוליטי בין רוסיה לאוקראינה אשר החל בפברואר 2022. החברה הצליחה להתמודד עם עליית מחירי התשומות כאמור, על ידי התאמת מחירי המכירה למחירי השוק שנגזרים מעודף ביקוש על היצע.

בהקשר זה יצוין, כי בנוסף לאמור בדבר עודף הביקוש, לאור תוכניות החברה ובין היתר לאור החתימה על ההסכמים עם המגזרים השונים בחברה וכן לאור פתיחת המרחב האווירי מעל ערב הסעודית כמפורט לעיל, צופה החברה כי תדע להתמודד עם עליית התשומות והאינפלציה.

***הערכות החברה לגבי הכשרות המטוסים, הצטיידות במטוסים, השפעת הגדלת כושר הייצור על רווחיות החברה, השלכות ההסכמים עם ועדי העובדים השונים, טיסה במרחב האווירי בסעודיה ועומאן, פתיחת נתיבי תעופה חדשים, השפעת השינויים בנתיבי התעופה על החברה והתמודדות החברה עם השפעת עליית התשומות והאינפלציה מהוות מידע צופה פני עתיד, כמשמעו בחוק ניירות ערך התשכ"ח-1968. מידע צופה פני עתיד, כאמור, אינו מהווה עובדה מוכחת והוא מבוסס על המידע הקיים בידי החברה ועל הערכותיה למיטב שיפוטה, נכון למועד הסמוך לאישור הדוח. הערכות אלו נוגעות במידה רבה בצדדים שלישיים ופעילותם, כמו גם קבלת אישורים (לרבות רגולטורים) שונים שלחברה אין שליטה עליהם וכן תלויות בקיומם של אירועים שאינם בשליטת החברה.* אי התממשותו, או התממשותו באופן שונה (ואף שונה מהותית) מהצפוי של המידע הצופה פני עתיד, עשוי להיגרם גם כתוצאה מהתממשות איזה מגורמי סיכון המאפיינים את פעילות החברה וכן מהתפתחויות בסביבה הכלכלית בה פועלת החברה.**

<u>עיקרי הפעולות הפיננסיות שהתבצעו בשנת 2022</u>

בנוסף לאמור לעיל בדבר השפעת חזרת הפעילות והביקושים על רווחיות החברה ותזרים המזומנים שלה מפעילות שוטפת, להלן פעולות פיננסיות עיקריות אשר ביצעה הקבוצה בשנת 2022 כחלק ממאמצי הייצוב וההבראה של החברה לאחר שנות משבר הקורונה:

- בחודש יוני 2022, ובהמשך להתחייבות החברה בהסכם עם המדינה ובעלת השליטה כמפורט בביאור 22.א לדוחות הכספיים, חתמה "אל על הנוסע המתמיד בע"מ", שהייתה במועד הנ"ל חברה בבעלות מלאה של החברה ("**חברת הנוסע המתמיד**") עם הפניקס חברה לביטוח בע"מ ("**הפניקס**") על הסכם לקבלת מימון בסך של 130 מיליון דולר אגב מכירת פעילות מועדון הנוסע המתמיד על ידי החברה לחברת הנוסע המתמיד כמפורט בביאור 14 לדוחות הכספיים.
במסגרת העסקה, חתמו החברה, חברת הנוסע המתמיד והפניקס על כתב למתן אופציה להפניקס לרכישה של עד 25% ממניות חברת הנוסע המתמיד, אופציה אותה מימשה הפניקס ברובה בחודש ספטמבר 2022 באמצעות רכישה של 19.9% ממניות חברת הנוסע המתמיד שהוחזקו בידי החברה, בתמורה לסך של כ-14 מיליון דולר, הנגזרת ממנגון מימוש האופציה, כך שנכון למועד דוח זה מחזיקה החברה 80.1% ממניות חברת הנוסע המתמיד והפניקס מחזיקה 19.9% ממניות חברת הנוסע המתמיד. לפרטים בדבר מימוש האופציה ראו באור 21.ג לדוחות הכספיים.

- במהלך חודש ספטמבר 2022, בין היתר על רקע השיפור במצבה הפיננסי של החברה, חתמו החברה, המדינה ובעלת השליטה על הסכם חדש המתקן את הסכמי הסיוע הקודמים במסגרתו הותאמו או בוטלו מרבית ההתחייבויות שהוטלו על החברה מכוח הסכמי הסיוע שנחתמו במהלך השנים 2021-2022 כמפורט בביאור 22.א לדוחות הכספיים. במסגרת הסכם זה פרעה החברה הלוואות למדינה בסך של 45 מיליון דולר. כמו כן, בכפוף לחתימה על הארכת הסכם הביטחון באישור ממשלת ישראל, הסכימה המדינה להקדים תשלומים עבור הוצאות בגין אבטחת תעופה לחברה בסך של 20 מיליון דולר כאשר מקדמה זו תוחזר למדינה עד ליום 1 באפריל 2023, כאשר נכון למועד אישור הדוחות הכספיים המדינה טרם הקדימה את התשלומים כאמור.

על אף הגירעון בהון העצמי כמפורט בדוחות הכספיים, לאור המעבר לרווחיות ולתזרים מזומנים חיובי מפעילות שוטפת, הגידול המשמעותי במכירות ובהכנסות הקבוצה כתוצאה מחזרה מואצת של הביקושים להיקפים של ערב משבר הקורונה, ולאור היציבות התפעולית כתוצאה מחתימה על ההסכמים עם הוועדים השונים כמפורט לעיל, השיפור ביתרות הנזילות כפי שבאות לידי ביטוי ביתרת המזומנים של הקבוצה אשר הסתכמה ליום 31 בדצמבר 2022 לסך של כ-283 מיליון דולר, ועל רקע השיפור בגירעון בהון והגירעון בהון החוזר ובהתאם לתכניותיה העסקיות של הקבוצה ומכלול האפשרויות הפיננסיות העומדות לרשותה, צפויה החברה, להערכת ההנהלה והדירקטוריון, לעמוד בהתחייבויותיה הפיננסיות בעתיד הנראה לעין.

א. הסברי הדירקטוריון למצב עסקי התאגיד

א1. נתונים עיקריים

בשגרה, מאופיינת פעילות החברה בעונתיות גבוהה ולכן נוהגת החברה להשוות את ביצועיה לביצועי התקופות המקבילות אשתקד. בעת הנוכחית, מאחר ועד הרבעון הראשון של שנת 2022 פעלה החברה בסביבה מסחרית ותפעולית אשר הושפעה ממגבלות התנועה ומהתפתחות מגיפת הקורונה וההתאוששות ממנה, החברה רואה לנכון להשוות את תוצאות פעילותה לא רק ביחס לרבעון המקביל אשתקד אלא גם ביחס לרבעון הקודם. בנוסף, לאור החזרה לפעילות ולאור חזרת הביקושים, נעשתה השוואה גם ביחס לנתוני הרווחיות בתקופות המקבילות בשנת 2019 המייצגת את שנת הפעילות המלאה האחרונה של החברה ערב משבר הקורונה. כמו כן, ועל מנת לבחון בפרספקטיבה את תוצאות הפעילות מאז החזרה לפעילות, נעשתה השוואה גם של החציון השני של שנת 2022 לעומת התקופה המקבילה בשנת 2019.

בהתאם, להלן הסבר לגבי ההשוואה בין תוצאות פעילות החציון השני לשנת 2022 ביחס לחציון השני בשנת 2019 (מ' דולר):

	H2-2022	H2-2019	שינוי
היקף פעילות ביחס לשנת 2019	76%	100%	
הכנסות מהפעלה	1,187	1,166	2%
EBITDA	249	153	62%
רווח תפעולי תזרימי (EBITDAR)	269	179	50%
רווח (הפסד) לפני מסים על ההכנסה	76	(6)	
רווח (הפסד) לתקופה	75	(5)	
תזרים מזומנים מפעילות שוטפת	128	93	37%

- אף על פי שהיקף הפעילות של החברה בחציון השני לשנת 2022 הינו ביחס של כ-76%, במונחים של היצע המושבים של החברה (בשקלול המרחק המוטס-ASK), ביחס לפעילות בתקופה המקבילה בשנת 2019, בעיקר עקב מגבלות כושר ייצור, הכנסות החברה בחציון הנוכחי עלו על אלו של התקופה המקבילה בשנת 2019, בין היתר על רקע הביקושים הגואים ועל רקע העליה במחירי הדלק הסילוני.

- בשל העובדה שהחברה חצתה את רף ההכנסות בתקופה המקבילה בשנת 2019, אף על פי שהיקף הפעילות ביחס לאותה תקופה ב-76% פעילות בלבד, אזי על אף העליה במחירי הדלק הסילוני, ועל רקע ההתייעלות שביצעה החברה, השיגה החברה גידול ב-EBITDA וב-EBITDAR של כ-96 מיליון דולר ושל כ-90 מיליון דולר, בהתאמה. הגידול במדדים אלו משמעותי גם בניטרול הכנסה חד פעמית שהוכרה ברבעון השלישי לשנת 2022, בסך של כ-38 מיליון דולר כמפורט בביאור 13.א לדוחות הכספיים.

- הגידול ב-EBITDAR משתקף גם בעליה משמעותית בתוצאות העסקיות של החברה, אשר קוזז במעט ביחס לגידול ב-EBITDAR בשל עלייה בהוצאות המימון של החברה כמפורט להלן.

- תזרים המזומנים מפעילות שוטפת לחציון השני לשנת 2022 גבוה ביחס לתזרים המזומנים מפעילות שוטפת בתקופה המקבילה בשנת 2019. זאת על אף שתזרים המזומנים לחציון השני לשנת 2019 כולל מענק חד פעמי שנתקבל מחברות האשראי דאז בהיקף של כ-15 מיליון דולר בעוד שתזרים המזומנים לחציון השני לשנת 2022 כולל תזרים שלילי בגין החזר מקדמות ביטחון בהיקף של כ- 36 מיליון דולר. בנטרול זאת, ניתן אף לראות שיפור גבוה יותר בתזרים המזומנים וזאת לאור העליה בתוצאות העסקיות.

להלן הסבר לגבי ההשוואה בין תוצאות פעילות הרבעון הרביעי לשנת 2022 ביחס לרבעון הקודם ולרבעונים המקבילים בשנים 2021 ו-2019 (מ' דולר):

	Q4/2022	Q3/2022	Q4/2021	Q4/2019	שינוי ביחס לQ4/2019
היקף פעילות ביחס לרבעון המקביל בשנת 2019	81%	72%	46%	100%	
הכנסות מהפעלה	561	626	265	518	8%
EBITDA	93	156	(4)	34	169%
EBITDAR [2]	102	167	11	43	135%
רווח (הפסד) לפני מס	7	68	(111)	(41)	(118%)
רווח (הפסד) לתקופה	8	67	(110)	(31)	(127%)
תזרים מזומנים מפעילות שוטפת	72	57	(11)	86	(17%)

- ברבעון הרביעי לשנת 2022 חצתה החברה לראשונה מאז פרוץ משבר הקורונה את מחזור ההכנסות ביחס לשנת 2019, וזאת על אף שהיקף הפעילות מבחינת היצע המושבים (משוקלל ק"מ – ASK), היה כ-81% בלבד ביחס למקבילו בשנת 2019. מגמה זו הושפעה מהביקושים החזקים שחוותה החברה במהלך שנת 2022 עם החזרה ממשבר הקורונה ועל רקע העליה במחיר הדלק הסילוני כמפורט בסעיף א.1.2 להלן.

- על אף העליה במחירי הדלק הסילוני, ועל אף העליה בהוצאות המימון של הקבוצה בשל הגידול בהתחייבויותיה כמפורט בסעיף א.1.2 להלן, נתוני הרווחיות של הקבוצה השתפרו משמעותית ביחס לרבעון המקביל בשנת 2019 (ובוודאי ביחס לאשתקד), וזאת בהמשך ישיר להתייעלות שביצעה החברה בתקופת הקורונה, וכן מאחר ורף ההכנסות כאמור נחצה על אף שהקבוצה פעלה בהיקף פעילות מופחת, דבר שאיפשר לה לחסוך בהוצאותיה המשתנות ביחס לרבעון המקביל בשנת 2019.

- הירידה בתזרים המזומנים מפעילות שוטפת לרבעון הרביעי לשנת 2022 לעומת הרבעון המקביל בשנת 2019, על רקע מענקים חד פעמיים שהתקבלו מחברות כרטיסי האשראי ברבעון הרביעי לשנת 2019 בסך של כ-15 מיליון דולר, ועל רקע החזרים של מקדמות למשרד הביטחון בסך של כ-36 מיליון דולר אשר שולמו ברבעון הרביעי לשנת 2022. נובעת בעיקר מסיבות אלו אשר קוזזו בשל השיפור בתוצאה העסקית בין התקופות.

- על אף האמור בפסקה הקודמת, תזרים המזומנים של החברה מפעילות שוטפת ברבעון הרביעי עלה על מקבילו ברבעון השלישי וזאת כחלק מהמשך מגמת היציבות במכירות החברה גם לתקופות עתידיות.

- על אף הגידול בהיקפי הפעילות ביחס לשנת 2019, בהשפעת העונתיות ומאחר והביקושים לפעילות החברה בעונת הקיץ משמעותית גבוהים יותר מיתר חלקי השנה, ובהשפעת העובדה כי ברבעון הקודם הכירה החברה בהכנסה חד פעמית בסך של כ-38 מיליון דולר כמפורט בביאורים 13.א לדוחות הכספיים, חלה ברבעון הנוכחי ירידה בנתוני ההכנסות והרווחיות ביחס לרבעון הקודם.

---

[2] ה-EBITDAR של החברה הינו ה-EBITDA בניכוי הוצאות שכירות שאינן משתקפות כהוצאות הוניות בהתאם לתקן דיווח כספי בינלאומי IFRS 16 בדבר חכירות (בעיקר חכירות לטווח קצר, דמי חכירה משתנים וכיו"ב).

להלן נתונים עיקריים לשנים 2022 ו-2021 וכן גם ביחס לשנת 2019 אשר כאמור לעיל מייצגת את שנת הפעילות האחרונה של החברה לפני פרוץ משבר הקורונה (מ' דולר):

	2022	2021	2019
היקף פעילות ביחס לשנת 2019	70%	32%	100%
הכנסות מהפעלה	1,986	857	2,178
EBITDA	307	(32)	246
רווח תפעולי תזרימי (EBITDAR)	348	36	296
הפסד לפני מס	(14)	(423)	(77)
רווח (הפסד) לתקופה	109	(413)	(60)
תזרים מזומנים מפעילות שוטפת	313	(1)	294

- היקף הפעילות של החברה לשנת 2022 הינו ביחס של כ-70%, במונחים של היצע המושבים של החברה (בשקלול המרחק המוטס-ASK), ביחס לפעילות בשנת 2019. אף על פי שהביקושים חזרו לרמתם ערב המשבר ואף מעבר לכך, היקף הפעילות של החברה עדיין מצומצם ביחס לשנת 2019 עקב מגבלות כושר ייצור וכן בהשפעת הרבעון הראשון של השנה אשר היה מושפע ממגבלות תנועה משמעותיות.

- על אף האמור לעיל בדבר היקף הפעילות, הכנסות החברה הגיעו להיקפים דומים ביחס לשנת 2019. מגמה זו הושפעה מהביקושים שחוותה החברה במהלך שנת 2022 עם החזרה ממשבר הקורונה ועל רקע העלייה במחירי הדלק הסילוני.

- ה-EBITDA של החברה לשנת 2022 גבוה מהנתון המקביל בשנת 2019. בניטרול הכנסה חד פעמית אשר הוכרה במהלך שנת 2022 בסך של כ-66 מיליון דולר בגין הכרה בהכנסה עבור מענקים ממשלתיים כפיצוי על נזקי הקורונה (ראו ביאורים 13.א ו-14.ז לדוחות הכספיים), ה-EBITDA של החברה הינו ללא שינוי מהותי ביחס לרמתו ערב המשבר וזאת בהיקף פעילות מופחת כמפורט לעיל וחרף מגבלות תנועה שחוותה החברה במהלך הרבעון הראשון של השנה ועל אף העליה במחירי הדלק הסילוני. היכולת לשמור על רמת EBITDA דומה לרמתו בשנת 2019, על אף האמור, מקורה בעיקר מיכולת התאמת מחירי המכירה למחירי השוק שנגזרים מעודף ביקוש על היצע וייצוב של היקף ההוצאות הקבועות והמטה של הקבוצה ביחס לתקופות שלפני משבר הקורונה, וכן בפועל יוצא מההתיעלות שביצעה החברה.

- ההפסד לפני מס של הקבוצה ביחס לשנת 2019 השתפר לאור השיפור ב- EBITDA כמפורט לעיל וזאת על אף גידול בהוצאות המימון של החברה על רקע הגידול במצבת התחייבויותיה כפועל יוצא מפעולות פיננסיות שבוצעו לאורך תקופת המשבר וכן על רקע עליית הריביות בשווקים. הרווח הנקי של החברה לשנת 2022 הושפע מהכנסת מס חד פעמית בסך של כ-112 מיליון דולר בגין מכירת פעילות מועדון הנוסע המתמיד לחברה בת, כמפורט בביאור 17 לדוחות הכספיים.

- השיפור בתזרים מזומנים מפעילות שוטפת לשנת 2022 לעומת שנת 2019, בסך של כ-19 מיליון דולר, נובע בעיקר מקיטון בהפסד לפני מס בשנת 2022 וכן משיפור במכירות החברה לתקופות עתידיות (הכנסות מראש) לעומת הנתון המקביל בשנת 2019 ובהשפעת יתר הגידול בסעיפי ההון החוזר. בנוסף יצויין כי תזרים המזומנים השוטף לשנת 2019 הושפע לחיוב ממענקים חד פעמיים שהתקבלו מחברות האשראי בשנת 2019 בסך של כ-59 מיליון דולר.

א2. סקירת ההתפתחות בסביבה העסקית ומדדים תפעוליים

א2.1 סקירת הסביבה העסקית בה פועלת החברה –

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר

תנועת נוסעים בנתב"ג ונתח שוק:

הטבלאות שלהלן מתארות את התפתחות וחלוקת התנועה של נוסעים בנתב"ג, בחלוקה בין תושבים יוצאים ותיירות נכנסת וכן על פי איזורים גיאוגרפיים, כאשר בטבלה הראשונה הסוגריים מתארים את היקף התנועה ביחס לשנת 2019. בשנת 2022, חל גידול חד בתנועת הנוסעים בנתב"ג אשר הגיעה להיקף של כ-80% ביחס לשנת 2019, וזאת מול היקף של כ-25% ביחס לשנת 2019 אשתקד. הן בתנועת התושבים היוצאים והן בתנועת התיירים הנכנסים חל גידול חד בהשוואה לאשתקד.

חלק השוק של החברה בנתב"ג בשנת 2022 נמוך בכ-1.26% ביחס לאשתקד ונמוך בכ-2.51% משנת 2019, בהשפעת מגבלת כושר הייצור של החברה אשר מקשה עליה לתת מענה מלא לקצב חזרת הביקושים.

תנועת הנוסעים בנתב"ג – תיירים נכנסים לישראל ותושבים יוצאים[3]

שנה		2022	שינוי ביחס ל-2019	2021	שינוי ביחס ל-2019	2019
תנועת הנוסעים בנתב"ג	מיליוני קטעי טיסה	19.22	-20%	6.09	-75%	24.04
תושבים יוצאים מישראל	מיליוני נוסעים	7.48	-10%	2.8	-67%	8.3
תיירים נכנסים לישראל	מיליוני נוסעים	2.45	-38%	0.38	-91%	4.0

תנועת הנוסעים (טיסות ישירות[4]), במיליוני קטעי נוסע, לפי אזורים גיאוגרפיים[5]

אזור[6]	שינוי ב % בשנת 2022 לעומת 2019	2022	2021	2019
טראנס אטלנטי	-2.16%	2.13	1.05	2.18
אירופה	-29.46%	12.62	3.95	17.89
אסיה ואפריקה	12.7%	4.47	1.09	3.97
סה"כ	-20.03%	**19.22**	**6.09**	**24.04**

[3] ישראלים יוצאים – בדרך אויר בלבד. תיירים נכנסים – בדרך אוויר וללא מבקרי יום כמוגדר בלמ"ס

[4] נתונים אלה מהווים את הערכת החברה המתבססת על ניתוח נתוני רש"ת. נתונים אלה מפולחים לפי יעד הטיסה הישיר ואינם מבחינים ביעד האמיתי של הנוסע כשמדובר בטיסות ב"חופש שישי".

[5] באיזורים המצויינים בטבלה נכללים גם יעדים שהחברה אינה טסה אליהם. הנתונים המוצגים ביחס לשנים 2019 ו 2021 מותאמים למתודולוגיה של החברה בשנת 2022, לפיה טורקיה, אזרבייג'ן ואוזבקיסטן משוייכות תחת איזור אסיה ואפריקה.

[6] האזור "טראנס אטלנטי" כולל את מדינות צפון אמריקה ודרום אמריקה; אזור "אסיה ואפריקה" כולל את מדינות המזרח הרחוק, אסיה ואפריקה. לפרטים נוספים ראו הערת שוליים מספר 3.

נתחי השוק של החברה על פי אזורים גיאוגרפיים[7]

אזור[6]	2022	2021	2019
טראנס אטלנטי	37.5%	36.4%	42.5%
אירופה	23.7%	22.8%	24.7%
אסיה ואפריקה	8.8%	10.9%	12.3%
סה"כ	**21.75%**	**23.01%**	**24.26%**

התפלגות הנוסעים בנתב"ג על פי סוג חברה[8]

סוג/ לשנת	2022	2021	2019
אל על וסאן דור	21.75%	23.01%	24.26%
חברות סדירות (ללא אל על)	40.5%	44.6%	45.3%
חברות לואו קוסט	33.6%	28.2%	22.9%
חברות שכר (ללא סאן דור)	4.1%	4.2%	7.2%

תנועת מתחרים משמעותיים[9]

חברת תעופה	סוג חברה	תנועת נוסעים בשנת 2022 (אלפים)	חלק שוק בנתב"ג בשנת 2022	תנועת נוסעים בשנת 2019 (אלפים)	חלק שוק בנתב"ג בשנת 2019
אל על	סדיר	4,181.57	21.75%	5831.66	24.26%
וויזאייר	לואו קוסט	1,474.67	7.67%	1279.20	5.32%
ראיינאייר	לואו קוסט	1,308.82	6.80%	752.87	3.13%
טורקיש איירליינס	סדיר	1,277.72	6.64%	1170.86	4.87%
איזיג'ט	לואו קוסט	803.06	4.17%	1172.10	4.87%
פגסוס	לואו קוסט	788.9	4.10%	572.15	2.38%
יונייטד איירליינס	סדיר	668.99	3.48%	682.61	2.83%
לופטהנזה	סדיר	566.23	2.94%	604.99	2.51%
אג'יאן איירליינס	סדיר	354.68	1.84%	502.92	2.09%
פליי דובאי	לואו קוסט	345.51	1.79%	*	*

שיעורי השינוי המוצגים בטבלה הם בהשוואה לשנת 2019, לאור היקפי הפעילות הלא מייצגים בשנת 2021.

*חברת פליי דובאיי לא פעלה בישראל בשנת 2019.

[7] באיזורים המצויינים בטבלה נכללים גם יעדים שהחברה אינה טסה אליהם. חישוב נתחי השוק מבוסס הן על טיסות אל על והן על טיסות (סאן דור חברה בת בבעלות מלאה של החברה העוסקת בטיסות שכר).

[8] סיווג החברות נעשה על פי שיקול דעתה של החברה. המידע לגבי התפלגות תנועת הנוסעים מבוסס על נתוני רש"ת.

[9] המידע לגבי נתחי השוק מבוסס על נתוני רש"ת (לא כולל ארקיע וישראייר). יובהר, כי חלק מהחברות מפעילות טיסות לישראל גם מיעדים שאינם יעדי מוצאם. החברות שנבחרו הינן המתחרות המובילות של החברה נכון למועד הדוח. בתוך כך, חברות שמתווספות ו/או נמחקות מעת לעת, מתעדכנות בשל גידול מהותי בנפח הפעילות.

תנועת מטענים בנתב"ג:

להלן טבלה בדבר תנועת המטענים בנתב"ג בחלוקה בין יצוא ויבוא:

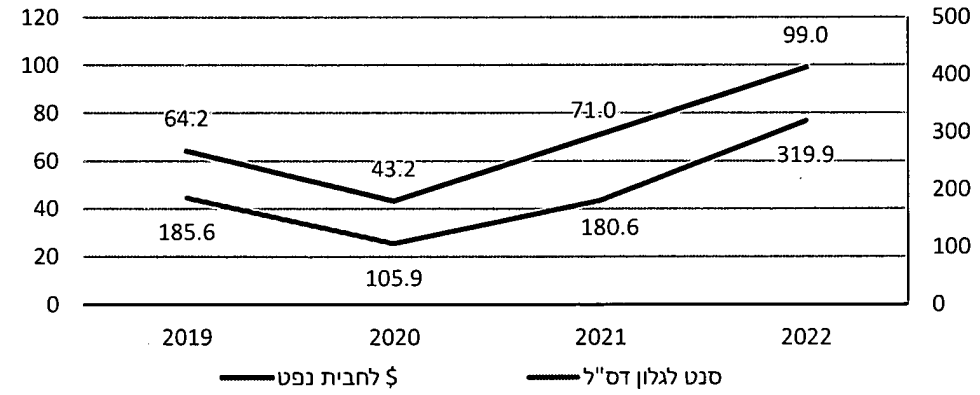
תנועת המטענים בנתב"ג – יבוא ויצוא[10]

שנה		2022	שינוי ביחס לשנה הקודמת	2021	שינוי ביחס לשנה הקודמת	2020
סה"כ מטענים	אלפי טון	378	0.7%	376	15.3%	326
ייבוא מטענים	אלפי טון	232	-0.3%	233	17.0%	199
ייצוא מטענים	אלפי טון	146	2.3%	143	12.6%	127

דלק סילוני:

בשנת 2022 חלה עליה במחירי הדלק הסילוני ("דס"ל") של 40% במחיר חבית נפט גולמי ו- 77% במחיר הדס"ל, לעומת המחירים בשנת 2021. עליית המחירים נבעה בין היתר מהחזרה המהירה לפעילות ומהשפעת המצב הגאו-פוליטי בין רוסיה לאוקראינה שהחל במהלך חודש פברואר 2022. החברה פועלת לקזז את השפעת העלייה כאמור, בין היתר על ידי התאמת מחירי המכירה וביצוע עסקאות הגנה בהתאם להיקף המסגרת הפנויה של החברה ובהתאם למדיניות הגידור של החברה. לפרטים נוספים בדבר השפעת העליה במחירי הדס"ל על תוצאות החברה ראו סעיף א.3 להלן.

התפתחות מחיר הדס"ל והנפט הגולמי הממוצע בשוק[11]



[10] מקור הנתונים: נתונים אלה מהווים את הערכת החברה המתבססת על ניתוח נתוני רש"ת. הנתונים כוללים מטען שהובל במטוסי מטען ובגחון מטוסי נוסעים.

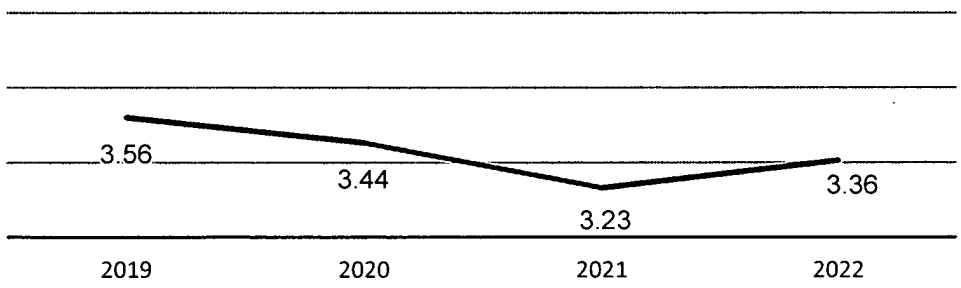
[11] המקור: מערכת בלומברג.

שערי חליפין:

בגרף שלהלן ניתן לראות את שערי החליפין הממוצעים של השקל מול הדולר בכל שנה. בשנת 2022 התחזק הדולר ביחס לשקל בכ- 4% בהשוואה לשנת 2021. לשערי החליפין הממוצעים השפעה על ההוצאות השקליות של החברה, בעיקר השכר.
נכון ליום 31 בדצמבר 2022, שער החליפין של השקל מול הדולר עמד על כ-3.52, לעומת שער של כ-3.11 נכון ליום 31 בדצמבר 2021, המשקף התחזקות הדולר ביחס לשקל בכ-13.2%.
לשערים אלו השפעה על היתרות המאזניות של החברה הנקובות בשקלים, ראו פרק ב' לדוח זה. בנוסף, החלשות שער החליפין הממוצע של השקל ביחס לדולר משפיעה בצורה חיובית על תוצאות פעילות החברה. בעוד שהכנסות החברה הן בעיקרן בדולר, הוצאת השכר והוצאות שיקליות אחרות הן בעיקרן שיקליות. בדבר השפעת הין היפני ראו פרק ב' בדבר חשיפה לסיכוני שוק ודרכי ניהולם.

להלן התפתחות שער החליפין הממוצע של השקל אל מול הדולר בשלוש השנים האחרונות:

התפתחות שער חליפין ממוצע שקל-דולר



לתקופה של שלושה חודשים

תנועת הנוסעים בנתב"ג - תיירים נכנסים לישראל ותושבים יוצאים[12]

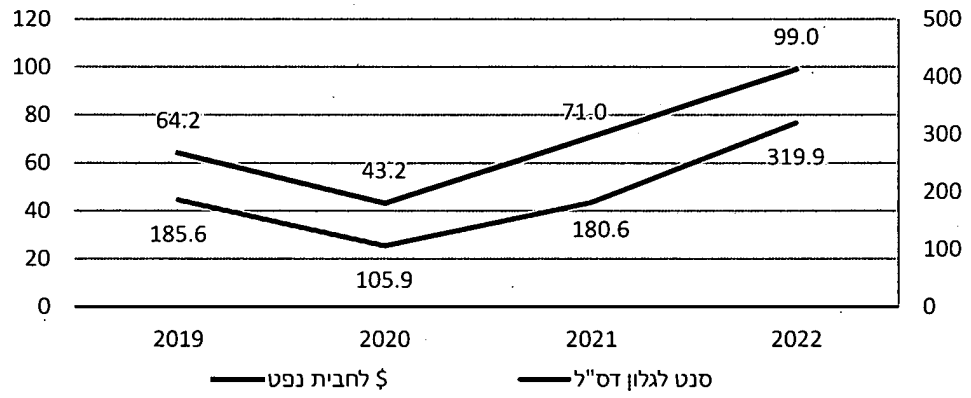
רבעון רביעי לשנת		2022 (% השנוי ביחס ל-2019)	2021 (% השינוי ביחס ל-2019)	שינוי
תנועת הנוסעים בנתב"ג	מיליוני קטעי טיסה	5.49 (-5%)	2.38 (-59%)	131%
תושבים יוצאים מישראל	מיליוני נוסעים	1.98 (5%)	1.05 (-44%)	89%
תיירים נכנסים לישראל	מיליוני נוסעים	0.83 (-23%)	0.15 (-86%)	453%

[12] ישראלים יוצאים – בדרך אויר בלבד. תיירים נכנסים – בדרך אוויר וללא מבקרי יום כמוגדר בלמ"ס

תנועת המטענים בנתב"ג – יבוא ויצוא[13]

רבעון רביעי לשנת		2022	2021	שינוי
סה"כ מטענים	אלפי טון	97.1	102.8	(-5.5%)
ייבוא מטענים	אלפי טון	59.1	62.9	(-5.9%)
ייצוא מטענים	אלפי טון	38.0	39.9	(-4.8%)

התפתחות מחיר הדס"ל והנפט הגולמי הממוצע בשוק [14]



[13] מקור הנתונים: נתונים אלה מהווים את הערכת החברה המתבססת על ניתוח נתוני רש"ת. הנתונים כוללים מטען שהובל במטוסי מטען ובגחון מטוסי נוסעים.

[14] המקור: מערכת בלומברג.

א2.2 מדדים תפעוליים וכושר ייצור[15] –

מדדים תפעוליים לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר	2022	2021	2019	שינוי ביחס ל-2019
היקף פעילות ותנועת נוסעים:				
קטעי נוסע סדיר ושכר (נוסעים משלמים) – באלפים	4,081	1,377	5,814	(29.8%)
חלק שוק כולל – באחוזים	21.75%	23.01%	24.26%	(11.6%)
נוסע – ק"מ מוטס (RPK) – במיליונים	16,734	6,346	23,646	(29.2%)
מושב – ק"מ זמין (ASK) – במיליונים	20,126	9,265	28,583	(29.6%)
% ASK ביחס לתקופה המקבילה בשנת 2019	70%	32%	100%	(29.6%)
תפוסת נוסעים (PLF) – באחוזים	83.1%	68.5%	82.7%	0.5%
שעות טיסה (בטיסות נוסעים) – באלפים	126.6	52.5	172.8	(26.7%)
תנועת מטענים:				
טון מטען מוטס – באלפים	67.2	81.5	74.5	(9.7%)
טון – ק"מ מטען מוטס (RTK) – במיליונים	408.2	512.1	446.4	(8.6%)
מדדי רווחיות:				
RRPK	10.5	8.2	8.2	28.8%
RASK	8.8	5.6	7.3	19.5%
TRASK	9.9	9.2	7.62	29.5%
CASK	9.4	12.0	7.4	27.3%
CASK ללא דלק	6.5	10.0	5.7	13.4%

מקרא

קטע נוסע – שובר טיסה לכיוון אחד.

RPK – Revenue Passenger Kilometer – מספר הנוסעים בתשלום כפול המרחק המוטס.

ASK – Available Seat Kilometer – מספר המושבים שהוצעו למכירה כפול המרחק המוטס.

PLF - Passenger Load Factor – תפוסת נוסעים RPK/ASK.

RRPK - הכנסה ממוצעת ל-RPK. משקף את ההכנסה הממוצעת לנוסע משלם משוקלל ק"מ.

RASK – Revenue per ASK – הכנסות נוסעים חלקי ASK. משקף את ההכנסה הממוצעת למושב משוקלל ק"מ.

CASK – Cost per ASK – הוצאות חלקי ASK. משקף את העלות הממוצעת למושב משוקלל ק"מ.

TRASK – Total revenue per ASK – סה"כ הכנסות חלקי ASK. משקף את סך הכנסות החברה למושב משוקלל ק"מ.

RTK – Revenue Ton Kilometer – המשקל בטונות של מטען מוטס בתשלום כפול המרחק המוטס.

[15] יצוין כי המדדים התפעוליים הכלולים בביאור זה כוללים גם טיסות המתקיימות על ידי מטוסים בחכירה "רטובה" (חכירת מטוס על צוותו).

להלן מספר נקודות עיקריות העולות מניתוח המדדים התפעוליים לשנת 2022:

- היצע המושבים (ASK) ומספר נוסע-ק"מ מוטס (RPK) גדלו משמעותית ביחס לאשתקד לאור פתיחת הענף וחזרת הפעילות ועל רקע עוצמות הביקושים. שיעור התפוסה (PLF) של החברה עלה בכ- 21.4%. עם זאת, היקף הפעילות טרם שב לרמתו ביחס לשנת 2019, וזאת לאור מגבלת כושר הייצור (ראו להלן).

- פעילות המטען בשנת 2022 ירדה ביחס לאשתקד, בין היתר מאחר והיא כללה הפעלת טיסות מטען ייעודיות במטוסי נוסעים, שהייתה ייחודית יותר לתקופת המשבר בה תנועת מטוסי הנוסעים הייתה מוגבלת. בנוסף, פעילות המטען הושפעה גם מירידה במחירים עקב הגידול בהיצע מטוסי הנוסעים עם החזרה ממשבר הקורונה אשר הביא להגדלת הקיבולת המוצעת למטענים (בבטן מטוס הנוסעים).

כושר ייצור

להלן טבלה בדבר היקף הצי של החברה והתפתחותו (נכון ליום 31 בדצמבר וללא חכירות רטובות):

צי מטוסים:	2022	2021	2019
מספר מטוסים בתום התקופה - ביחידות	45	45	43
מספר מטוסים שמישים בתום התקופה - ביחידות	39	31	43
גיל ממוצע של צי המטוסים בתום התקופה - בשנים	11.9	10.9	9.2
גיל ממוצע של צי המטוסים בשימוש בתום התקופה - בשנים	11.0	7.8	9.2

להלן טבלה בדבר חלוקת צי המטוסים לעיל וסוגי המטוסים וכן מצבו עם היציאה ממשבר הקורונה:

צי	מספר מושבים עבור סוג מטוס (בממוצע)	מטוסים שמישים	מטוסים שאינם בשימוש	סה"כ
737	169 – 737-800 175 – 737-900	22	2	24
777	279	2	*4	6
787	238 – 787-8 271 – 787-9	15	-	15
סה"כ		**39**	**6**	**45**

*לעניין 2 מטוסים מדגם 777-200 אשר על פי תוכניות החברה הופחתו לערך המימוש נטו שלהם, ראו ביאור 10.ד לדוחות הכספיים.

להלן פעולות נוספות שבכוונת החברה לבצע בעניין כושר הייצור והרקע להן

- בכוונת החברה להכשיר את מרבית צי המטוסים שבשימור בשנים הבאות. בנוסף, בכוונתה לבצע שינוי קונפיגורציה בחלק ממטוסי ה- 777 הצפויים לחזור לשירות (מתוכם שניים מהם כבר פועלים) כך שפנים המטוס יהיה בתצורת מטוסי הדרימליינר, מה שיביא להגדלת מספר המושבים וכושר הייצור וכן לשיפור בחוויית הלקוח.

- במהלך הרבעון השלישי לשנת 2023 צפויה החברה לקבל את מטוס הדרימליינר ה- 16 וכן במהלך הרבעון השני לשנת 2024 צפויה החברה לקבל מטוס דרימליינר נוסף שנרכש מבואינג (המטוס ה-17), הכל כמפורט בביאור 10.ב לדוחות הכספיים.

- **חכירות רטובות** – החברה פועלת להגדלת כושר הייצור גם באמצעות חכירות רטובות (ACMI) של מטוסי נוסעים צרי גוף בהתאם לצורך ולהסכמות שנחתמו בהסכם עם הטייסים, כמפורט בביאור 11.ב לדוחות הכספים, מתוך מטרה לחזור לכושר ייצור מלא כפי שהיה טרום משבר הקורונה ואף להגדילו. כמו כן, החברה עושה שימוש במטוס מטען ייעודי (רחב גוף).

בכוונת החברה לפעול לחידוש צי המטוסים צרי הגוף שלה בשנים הקרובות ובהתאם לכך תבצע החברה פניה ליצרניות המטוסים בנושא.

- בהמשך לאמור בסעיף 8.11 לדוח על תיאור עסקי התאגיד, צפויה החברה להפעיל החל מהרבעון השני לשנת 2023 מטוס מטען ייעודי (בחכירה יבשה) מדגם בואינג 800-737 .

האמור לעיל בדבר הכשרת צי המטוסים שבשימור, שינוי הקונפיגורציה בחלק מהמטוסים, מועדי קבלת המטוסים הנוספים, לרבות בחינת האפשרות להצטיידות במטוסים בחכירה רטובה או יבשה, מהווה מידע צופה פני עתיד, כמשמעו בחוק ניירות ערך, התשכ"ח-1968 המבוסס על הערכותיה הנוכחיות של החברה, כאשר הערכות אלו תלויות במידה רבה בצדדים שלישיים ופעילותם, וכן תלויות בקיומם של אירועים שאינם בשליטת החברה. אי התממשותו, או התממשותו באופן שונה (ואף שונה מהותית) מהצפוי של המידע הצופה פני עתיד, עשוי להיגרם גם מהתממשות איזה מגורמי סיכון המאפיינים את פעילות החברה וכן מהתפתחויות בסביבה הכלכלית בה פועלת החברה.

לתקופה של שלושה חודשים שנסתיימה ביום 31 בדצמבר					
	Q4/22	Q3/22	Q4/21	Q4/19	Q4/22 Vs. Q3/22
היקף פעילות ותנועת נוסעים:					
קטעי נוסע סדיר ושכר (נוסעים משלמים) - באלפים	1,139	1,349	486	1,331	(15.6%)
חלק שוק כולל – באחוזים	21.3%	21.5%	20.8%	23.4%	(100.0%)
מושב - ק"מ זמין (ASK) - במיליונים	5,481	6,058	3,088	6,753	(9.5%)
% ASK ביחס לתקופה המקבילה בשנת 2019	81%	72%	46%	100%	12.7%
נוסע - ק"מ מוטס (RPK) - במיליונים	4,685	5,295	2,175	5,593	(11.5%)
תפוסת נוסעים (PLF) - באחוזים	85.5%	87.4%	70.4%	82.8%	(2.2%)
שעות טיסה (בטיסות נוסעים) - באלפים	35.1	38.5	18.1	41.2	(8.9%)
תנועת מטענים:					
טון מטען מוטס – באלפים	16.8	16.1	19.5	18.0	4.6%
טון - ק"מ מטען מוטס (RTK) - במיליונים	103	94	126	113	9.6%
מדדי רווחיות:					
RRPK	10.9	11.0	8.2	8.2	(0.3%)
RASK	9.3	9.6	5.7	6.8	(2.5%)
TRASK	10.2	10.3	8.6	7.7	(1.0%)
CASK	9.5	8.6	10.5	8.1	10.4%
CASK ללא דלק	6.8	5.7	8.5	6.4	19.1%

א3. ניתוח התוצאות העסקיות של החברה

להלן מוצגים דוחות הרווח וההפסד של החברה, לרבות שיעור מהמחזור ושיעור השינוי לעומת אשתקד. כמו כן, מוצגים הגורמים העיקריים אשר השפיעו על תוצאות החברה בתקופות המדווחות ביחס לתקופה המקבילה אשתקד.

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר						
	2022		2021		שינוי	
	אלפי דולר	% מהמחזור	אלפי דולר	% מהמחזור	אלפי דולר	%
הכנסות מהפעלה	1,985,777	100.0%	857,167	100.0%	1,128,611	131.7%
הוצאות הפעלה	(1,676,411)	(84.4%)	(960,477)	(112.1%)	(715,934)	74.5%
רווח (הפסד) גולמי	309,366	15.6%	(103,310)	(12.1%)	412,677	(399.5%)
הוצאות מכירה	(168,118)	(8.5%)	(88,361)	(10.3%)	(79,756)	90.3%
הוצאות הנהלה וכלליות	(112,410)	(5.7%)	(99,838)	(11.6%)	(12,573)	12.6%
הכנסות (הוצאות) אחרות, נטו	84,005	4.2%	(28,932)	(3.4%)	112,937	(390.4%)
רווח (הפסד) מפעולות רגילות	112,843	5.7%	(320,441)	(37.4%)	433,284	(135.2%)
הוצאות מימון, נטו	(127,267)		(102,728)		(24,539)	
הפסד לפני מסים על ההכנסה	(14,424)		(423,169)		408,745	
הטבת מס	123,845		10,125		113,720	
רווח (הפסד) לתקופה	109,421		(413,044)		522,465	

הכנסות מהפעלה

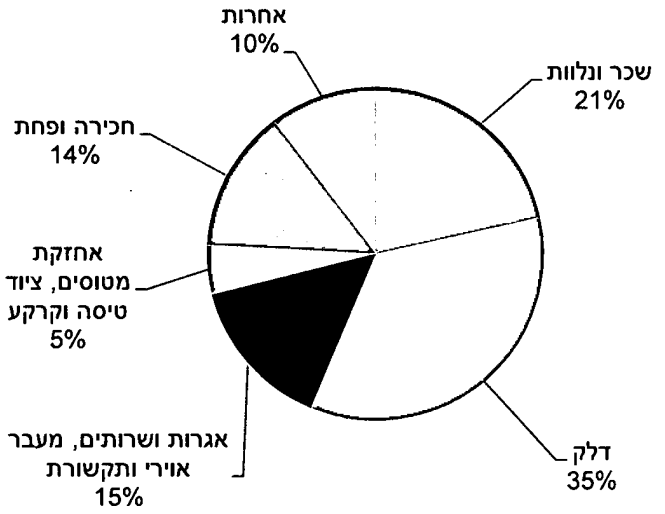
ההכנסות מהפעלה גדלו בתקופה המדווחת בכ- 1,129 מיליון דולר, כ- 131.7% ביחס להכנסות אשתקד. הכנסות מהטסת נוסעים גדלו בכ-1,201 מיליון דולר, כ- 222% ביחס להכנסות אשתקד. העלייה בהכנסות מהטסת נוסעים נובעת מהשלכות משבר הקורונה אשתקד אשר הביא לשיבושים קשים בתנועת הנוסעים לעומת שנת 2022, אשר בה ברבעון הראשון היו מגבלות תנועה ולאחר מכן חזרו הביקושים והפעילות החלה לשוב בהדרגה (ראו סעיף א.1 לעיל לעניין השוואה לשנת 2019).
הכנסות ממטען בתקופה המדווחת קטנו בכ-82.3 מיליון דולר (קיטון של כ- 30%) לעומת ההכנסות ממטען אשתקד, זאת בעיקר על רקע ירידה בכמות המטען המוטס בהיקף של כ- 17% וירידה בתשואה לטון-ק"מ על רקע התייצבות פעילות מטוסי הנוסעים בעולם אשר הביאה לגידול בקיבולת המטען המוטס בבטן המטוס, להגדלת התחרות ולירידה במחירים.

הוצאות הפעלה

הוצאות ההפעלה של החברה הסתכמו בתקופה המדווחת לכ-1,676 מיליון דולר. הגידול בפעילות בהשוואה לאשתקד התבטא בגידול בהוצאות הפעלה בסך של כ- 716 מיליון דולר, כ- 74.5%, כדלקמן:

- גידול בהוצאות הדלק הסילוני בסך של כ-397.1 מיליון דולר, כמפורט להלן.
- גידול בהוצאות שכר ההפעלה בסך של כ-137 מיליון דולר עקב גידול בפעילות שהביא להחזרת עובדים ששהו בחופשה ללא תשלום ולגיוס עובדים.
- גידול בהוצאות משתנות אחרות התלויות בפעילות כגון: דמי מעבר אוירי, אגרות ושירותים בשדות תעופה, אספקת מזון למטוסים, תחזוקת מטוסים ומנועים וכיו"ב.

התפלגות הוצאות ההפעלה לשנת 2022



הוצאות דלק סילוני (דס"ל)

הוצאות הדס"ל של החברה גדלו בשנת 2022 בכ- 397.1 מיליון דולר (גידול של כ-213% ביחס להוצאות באשתקד) וזאת בעיקר כתוצאה מעלייה בשיעור של כ- 65% בכמות הדלק שנצרכה על ידי מטוסי החברה בשל הגדלת הפעילות, ומעלית מחירי הדס"ל בשוק. בשנת 2022 היתה השפעה שלילית של עסקאות הגידור אשר פקעו במהלכה, לעומת השפעה חיובית אשתקד, כמפורט בטבלה להלן.

הטבלה שלהלן משקפת את השפעת הוצאות הדס"ל על תוצאות החברה, לרבות השפעת עסקאות הגידור (במיליוני דולר)

	2022	2021	הפרש
הוצאות דס"ל לתקופה (לפני השפעת גידור)	579	199.3	379.7
השפעת עסקאות גידור דס"ל על הרווח והפסד	4.6	(12.8)	17.4
סה"כ הוצאות דס"ל (לרבות השפעת הגידור)	583.6	186.5	397.1
כמות דס"ל שנצרכה (במיליוני גלונים)	164.5	99.4	65.1

לפרטים נוספים באשר לגידור מחירי הדס"ל, ראו פרק ב' להלן. לפרטים נוספים בגין השפעת מכשירים פיננסיים נגזרים על הדוחות הכספיים, ראו ביאור 19 לדוחות הכספיים.

הוצאות מכירה

בהוצאות המכירה חל גידול של כ- 80 מיליון דולר בהשוואה לאשתקד, הנובע ברובו מגידול בעמלות מכירה ועלויות ההפצה בשל העלייה במכירות, וכן מעלייה בהוצאות הפרסום ומערכות ההפצה בהתאם.

הוצאות הנהלה וכלליות

בהוצאות ההנהלה והכלליות חל גידול של כ- 12.6 מיליון דולר בהשוואה לאשתקד, הנובע בעיקר בשל העובדה כי ברבעון הראשון אשתקד הייתה החברה בהדממה כמעט מלאה ועל כן גם עובדי המטה של החברה שהו ברובם בחל"ת באותה תקופה, וכן הייתה הקפאה גם של פעילויות אחרות דוגמת שירותים מקצועיים. לשם השוואה מול 2019, הוצאות ההנהלה והכלליות הסתכמו דאז לכ-139 מיליון דולר כך שבשנת 2022 חל קיטון של כ-19% בעלויות ההנהלה וכלליות על אף שהחברה כבר שבה לפעילות.

הכנסות (הוצאות) אחרות

הכנסות אחרות, נטו הסתכמו בכ- 84 מיליון דולר, בעיקר מהכרה בהכנסה ברכיב המענק של הסכמי הסיוע מהמדינה ומעדכון הפרשה עבור הטבות בגין פיטורין (ראו ביאורים 13.א ו- 15.ט לדוחות הכספיים).

הוצאות מימון

הוצאות המימון, נטו הסתכמו בכ-127.3 מיליון דולר בהשוואה לכ-102.8 מיליון דולר אשתקד. עיקר הגידול נובע מהכרה בהוצאות ריבית עקב גידול מצבת ההתחייבויות של החברה, בין היתר הסכם עם המדינה למימון מראש של כרטיסי טיסה עבור עובדי מערך אבטחת התעופה, אגרות החוב למדינה (אשר נפרעו במהלך התקופה), הלוואה מחברת הפניקס בחברת הנוסע המתמיד כמפורט בביאור 1.ג.14 לדוחות הכספיים וכן בהשפעת עליית הריבית בשווקים (ראו גם פרק ב' להלן).

הפסד לפני מסים

ההפסד לפני מסים בשנת 2022 הסתכם בכ- 14.4 מיליון דולר לעומת הפסד לפני מסים של כ- 423.2 מיליון דולר אשתקד. זאת על רקע העליה בהיקפי הפעילות של החברה בתקופה המדווחת אשר הביאו לשיפור של כ-412.7 מיליון דולר ברווחיות הגולמית של החברה והכל כמוסבר לעיל וכן בהשפעת הכנסות אחרות שהוכרו בתקופה בעיקר בגין הסכמי הסיוע עם המדינה כמפורט לעיל.

הטבת מס

הטבת המס בתקופה המדווחת הסתכמה בכ- 123.8 מיליון דולר לעומת הטבת מס בסך כ- 10.1 מיליון דולר אשתקד וזאת בעיקר בשל ההכרה בנכס מס בסך 112 מיליון דולר כתוצאה ממכירת פעילות מועדון הנוסע המתמיד לחברת בת, לפרטים ראו ביאור 17 לדוחות הכספיים.

לתקופה של שלושה חודשים שנסתיימה ביום 31 בדצמבר

	Q4/2022		Q4/2021		שינוי	
	אלפי דולר	% מהמחזור	אלפי דולר	% מהמחזור	אלפי דולר	%
הכנסות מהפעלה	560,741	100.0%	264,784	100.0%	295,958	111.8%
הוצאות הפעלה	(444,456)	(79.3%)	(282,899)	(106.8%)	(161,557)	57.1%
רווח (הפסד) גולמי	116,285	20.7%	(18,116)	(6.8%)	134,401	(741.9%)
הוצאות מכירה	(46,627)	(8.3%)	(27,737)	(10.5%)	(18,891)	68.1%
הוצאות הנהלה וכלליות	(31,368)	(5.6%)	(29,574)	(11.2%)	(1,793)	6.1%
הכנסות (הוצאות) אחרות, נטו	7,747	1.4%	(1,958)	(0.7%)	9,705	(495.6%)
רווח (הפסד) מפעולות רגילות	46,037	8.2%	(77,385)	(29.2%)	123,422	(159.5%)
הוצאות מימון, נטו	(38,676)		(33,087)		(5,589)	
רווח (הפסד) לפני מסים על ההכנסה	7,361		(110,472)		117,833	
הטבת מס (מסים על ההכנסה)	1,107		369		738	
רווח (הפסד) לתקופה	8,468		(110,103)		118,567	

הכנסות מהפעלה

הכנסות מהפעלה גדלו ברבעון המדווח בכ- 296 מיליון דולר, כ- 111.8% ביחס להכנסות ברבעון המקביל אשתקד. הכנסות מטיסות הנוסעים גדלו בכ-331 מיליון דולר, כ-183% ביחס להכנסות המקביל אשתקד ואף עקפו את רף ההכנסות בתקופה המקבילה בשנת 2019. רמת הכנסות זו הושגה על אף שהיקף הפעילות ברבעון הנוכחי הינו כ-81% מהיקף הפעילות ברבעון המקביל לשנת 2019 (לעומת 46% ברבעון המקביל אשתקד ביחס לאותו רבעון בשנת 2019), וזאת על רקע הביקושים הגבוהים ועליית מחירי התשומות בעטיין התאימה החברה את מחירי המכירה למחירי השוק שנגזרים מעודף ביקוש על היצע ביחס לתקופה המקבילה אשתקד.

ההכנסות ממטען ברבעון הרביעי לשנת 2022 קטנו בכ-36.6 מיליון דולר, ירידה של כ-49% לעומת הכנסות ממטען ברבעון המקביל אשתקד, זאת לאור ירידה בכמות המטען המוטס בהיקף של כ- 14%, ובתשואה לטון-ק"מ, ועל רקע התייצבות פעילות מטוסי הנוסעים בעולם אשר הביאה לגידול בקיבולת המטען המוטס, להגדלת התחרות ולירידה במחירים.

הוצאות הפעלה

הוצאות ההפעלה של החברה הסתכמו ברבעון המדווח לכ-444.5 מיליון דולר, גידול של כ-161.5 מיליון דולר ביחס לתקופה המקבילה אשתקד וזאת מהסיבות שלהלן:

- גידול בהוצאות הדלק הסילוני בסך של כ-87.3 מיליון דולר, בעיקר בשל הגידול בפעילות, כמפורט להלן.
- גידול בהוצאות שכר ההפעלה ובהוצאות משתנות אחרות התלויות בפעילות כגון: דמי מעבר אוירי, אגרות ושירותים בשדות תעופה, אספקת מזון למטוסים, תחזוקת מטוסים ומנועים וכיו"ב.

הוצאות דלק סילוני (דס"ל)

הוצאות הדס"ל של החברה גדלו ברבעון המדווח בכ-87.3 מיליון דולר (גידול של כ-144%) ביחס להוצאות ברבעון המקביל אשתקד וזאת בעיקר כתוצאה מעלייה במחירי הדס"ל בשוק ומעלייה בכמות הצריכה בשל הגידול בפעילות.

	2022	2021	הפרש
הוצאות דס"ל לתקופה (לפני השפעת גידור)	147	69.1	77.9
השפעת עסקאות גידור דס"ל על הרווח התפעולי	1	(8.4)	9.4
סה"כ הוצאות דס"ל	148	60.7	87.3
כמות דס"ל שנצרכה (במיליוני גלונים)	44.3	29.6	14.7

לפרטים נוספים באשר לגידור מחירי הדס"ל, ראו פרק ב' להלן. לפרטים נוספים בגין השפעת מכשירים פיננסיים נגזרים על הדוחות הכספיים, ראו ביאור 19 לדוחות הכספיים.

רווח גולמי

מאחר וכמוסבר לעיל, הגידול בהכנסות החברה היה גבוה מהגידול בהיקף הפעילות על רקע התאמת מחירי המכירה למחירי השוק בין היתר על מנת לתת מענה לעליית מחירי התשומות ומעודף הביקוש על ההיצע, אזי על אף הגידול בהוצאות ההפעלה הגדילה החברה משמעותית את הרווח הגולמי שלה, והגיעה לרווחיות גולמית של כ-116 מיליון דולר ביחס להפסד גולמי של כ-18 מיליון דולר ברבעון המקביל אשתקד.

זאת ועוד, על אף שהחברה פעלה ברבעון המדווח בהיקף פעילות של כ-81% ביחס לתקופה המקבילה בשנת 2019 ועל אף שהוצאות ההפעלה של החברה כוללות הוצאות פחת בגין מטוסים שטרם חזרו לשירות, וכן הוצאות קבועות אחרות שאינן תלויות בהיקף הפעילות של החברה, וכל על אף העליה במחירי הדלק הסילוני, הרווח הגולמי לרבעון המדווח גבוה משמעותית מהנתון המקביל ברבעון הרביעי לשנת 2019, כ-67 מיליון דולר.

הוצאות מכירה

בהוצאות המכירה חל גידול של כ-18.9 מיליון דולר בהשוואה לרבעון המקביל אשתקד, הנובע בעיקר מגידול בעמלות מכירה ועלויות ההפצה בשל העלייה במכירות וכן מעלייה בהוצאות הפרסום. על אף חציית רף ההכנסות של הרבעון המקביל בשנת 2019, הוצאות המכירה קטנו ברבעון המדווח ביחס לתקופה המקבילה בשנת 2019 על רקע קיטון הוצאות השכר המיוחסות למכירה וירידה בהוצאות מכירה שאינן תלויי מכירות.

הוצאות הנהלה וכלליות

אף על פי שהיקפי הפעילות לרבעון הרביעי של שנת 2022 גבוהים מהותית מהתקופה המקבילה אשתקד, הוצאות ההנהלה והכלליות גדלו בכ-1.8 מיליון דולר בלבד. על אף החזרה לפעילות, היקף הוצאות ההנהלה והכלליות ביחס לתקופה המקבילה ב-2019 קטן בכ-6.6 מיליון דולר (קיטון של כ-17%), בין היתר כפועל יוצא בקיטון בהוצאות השכר ביחס לשנת 2019.

הכנסות אחרות

הכנסות אחרות נטו הסתכמו בכ-7.7 מיליון דולר, בעיקר כתוצאה מהכרה ברווח הון ממכירת בית אל על (ראו ביאור 10.ה לדוחות הכספיים).

רווח תפעולי

בשל האמור לעיל בעניין הרווח הגולמי ולאור הירידה בשיעור היקף הוצאות ההנהלה והכלליות ביחס למחזור, הרווח התפעולי של החברה לרבעון המדווח הסתכם לכ-46 מיליון דולר לעומת הפסד תפעולי של כ-77.4 מיליון דולר ברבעון המקביל אשתקד ולעומת הפסד תפעולי כ-19.6 מיליון דולר ברבעון המקביל לשנת 2019.

הוצאות מימון

הוצאות המימון נטו הסתכמו בכ-38.7 מיליון דולר בהשוואה לכ-33 מיליון דולר ברבעון המקביל אשתקד. הגידול נובע בעיקר מהוצאות ריבית בגין הלוואה מחברת הפניקס בחברת הנוסע המתמיד כמפורט בביאור 1.ג.14 לדוחות הכספיים, מעלייה בהוצאות הריבית על הלוואות בריבית משתנה על רקע העליה בריבית הליבור (ראו פרק ב' להלן בדבר חשיפת החברה לסיכוני שוק וניהול הסיכון לרבות מדיניות הגידור), מהכרה בהוצאות מימון בגין הסכמי הסיוע עם המדינה למימון מראש של כרטיסי טיסה עבור עובדי מערך אבטחת התעופה וכן בהשפעת הפרשי שער בעיקר בגין הלוואות הנקובות בין יפני.

רווח לפני מסים

השיפור המהותי ברווחיות התפעולית על אף העליה בהוצאות המימון הביאו את הרווח לפני מסים ברבעון המדווח לרמה של כ- 7.4 מיליון דולר לעומת הפסד לפני מסים של כ- 110.5 מיליון דולר ברבעון המקביל אשתקד. ההפסד לפני מסים ברבעון המקביל בשנת 2019 הסתכם לכ-41.2 מיליון דולר ובכך ניכר השיפור המשמעותי בתוצאות העסקיות של החברה גם ביחס לפעילותה ערב משבר הקורונה.

מסים על ההכנסה

הוצאות מסים על ההכנסה ברבעון המדווח וברבען מקביל אשתקד אינן מהותיות לחברה.

א4. עונתיות

ככלל, פעילות הקבוצה מושפעת מעונתיות ומתמקדת בתקופות שיא. תנועה גדולה של תושבי ישראל שיוצאים לחו"ל מתרחשת בעיקר בעונות הקיץ ובתקופות החגים, ותנועה גדולה של תיירים הנכנסים לישראל מתרחשת בעונות הקיץ ולקראת חגים יהודיים או נוצריים או חופשות במדינות המקור. נדבך זה של פעילות החברה מושפע מקצב ההתאוששות ממשבר הקורונה והיקף החזרה לפעילות.

א5. תזרים מזומנים

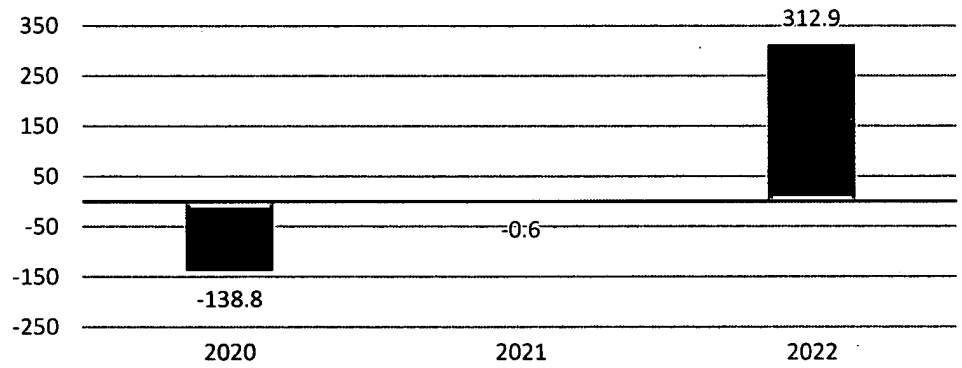
תזרימי המזומנים בשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2022 לעומת שנת 2021

	2022	2021	שינוי
	אלפי דולר		אלפי דולר
תזרימי מזומנים שנבעו (ששימשו) מ/לפעילות שוטפת, נטו	312,888	(557)	313,445
תזרימי מזומנים שנבעו (ששימשו) מ/לפעילות השקעה, נטו	(59,493)	7,942	(67,435)
תזרימי מזומנים שנבעו (ששימשו) מ/לפעילות מימון, נטו	(56,098)	15,170	(71,268)
השפעת השינויים בשערי החליפין על יתרות מזומנים המוחזקות במטבע חוץ	(4,662)	(280)	(4,382)
עליה במזומנים ושווי מזומנים	192,635	22,275	170,360

תזרימי מזומנים מפעילות שוטפת

בשנת 2022, נבע לקבוצה תזרים מזומנים חיובי מפעילות שוטפת בסך של כ- 312.9 מיליון דולר לעומת תזרים שלילי של כ- 0.6 מיליון דולר אשתקד. הגידול בסך של כ- 313.5 מיליון דולר בפעילות השוטפת, מורכב בעיקר מהקיטון בהפסד לפני מס בתקופה המדווחת בהשוואה לתקופה המקבילה אשתקד בסך של כ-408.7 מיליון דולר, כמוסבר לעיל בפרק הרווח והפסד, וכן בשל בנייה מחדש של ההון החוזר של הקבוצה, לרבות גידול במכירות כרטיסי טיסה לתקופות עתידיות (הכנסות מראש) בניכוי עלייה ביתרת הלקוחות, וכן עלייה ביתרות הספקים והזכאים. בנוסף יצוין, כי בתקופה המקבילה אשתקד התקבל מימון מהמדינה ע"י תשלום מראש עבור הטסת כח אדם במערך אבטחת התעופה, אשר קוזז בחלקו ע"י הפקדות לנאמן עבור תוכנית היפרדות מעובדים בסכום נטו של כ- 172 מיליון דולר.

התפתחות תזרים מזומנים מפעילות שוטפת לשנים 2020-2022 (מיליוני דולר)



תזרימי מזומנים לפעילות השקעה

בשנת 2022, השתמשה הקבוצה בסך של כ-59.5 מיליון דולר נטו לפעילות השקעה. בתקופה זו השקיעה הקבוצה ברכוש קבוע ורכוש לא מוחשי סך של כ- 66.2 מיליון דולר, מתוכם כ-15 מיליון דולר בגין תשלום מקדמה נוספת עבור רכישת המטוס ה-17 כמפורט בביאור 10.ב לדוחות הכספיים וכ-8 מיליון דולר תשלום בגין שיפוץ שבמהותו שיפור פנים מטוסי 777. מאידך, תמורה ממימוש רכוש קבוע ומימוש השקעה לזמן ארוך הסתכמה לסך של כ-12.6 מיליון דולר (בעיקר מכירת בית אל על בגינו נתקבל סך של כ-8.5 מיליון דולר).

בשנת 2021, נבע לקבוצה כ-8 מיליון דולר נטו מפעילות השקעה, בעיקר כתוצאה משחרור פקדונות שהעמידה החברה כבטוחה בגין נגזרים בסך כ- 26 מיליון דולר, מתמורה מעיסקת מכירה וחכירה מחדש המיוחסת לערך השייר בסך כ-2 מיליון דולר. מאידך ההשקעה ברכוש קבוע ולא מוחשי הסתכמה לסך של כ- 20 מיליון דולר.

תזרימי מזומנים מפעילות מימון

בשנת 2022 השתמשה הקבוצה בסך של כ-56 מיליון דולר נטו לפעילות מימון. בתקופה זו קיבלה הקבוצה מימון כנגד נכסי המועדון בסך של 130 מיליון דולר, וכן הלוואה מבעלת השליטה בסך של כ- 20 מיליון דולר, ובנוסף מכרה מניות חברה בת (אגב מימוש אופציה על ידי הקונה, ראו ביאור 21.ג לדוחות הכספיים) בתמורה לסך של כ-14 מיליון דולר. מנגד, פרעה הקבוצה הלוואות מגופים פיננסיים בסך של כ- 121 מיליון דולר ושילמה פירעונות שוטפים של התחייבויות בגין חכירה בסך של כ- 99 מיליון דולר.

בשנת 2021 נבע לקבוצה סך של כ-15 מיליון דולר נטו מפעילות מימון. בתקופה זו נבעה לקבוצה תמורה מהנפקת כתבי אופציות בסך כ- 75 מיליון דולר וממימוש כתבי אופציה למניות בסך כ- 9 מיליון דולר. כמו כן, נבע לקבוצה סך של כ- 50 מיליון דולר מקבלת הלוואה מבעלת השליטה וסך של 44.5 מיליון דולר מקבלת הלוואה מתאגידים בנקאיים וכן תמורה בסך כ- 3 מיליון דולר מעסקת מכירה וחכירה מחדש שאינה מיוחסת לערך השייר ותמורה מהנפקת אגרות חוב למדינה בסך של כ-5 מיליון דולר.
מאידך פרעה הקבוצה הלוואות בסך של כ-107 מיליון דולר, הלוואה לזמן קצר מבעל שליטה בסך של כ- 10 מיליון דולר והתחייבויות בגין חכירה בסך של כ- 53 מיליון דולר.

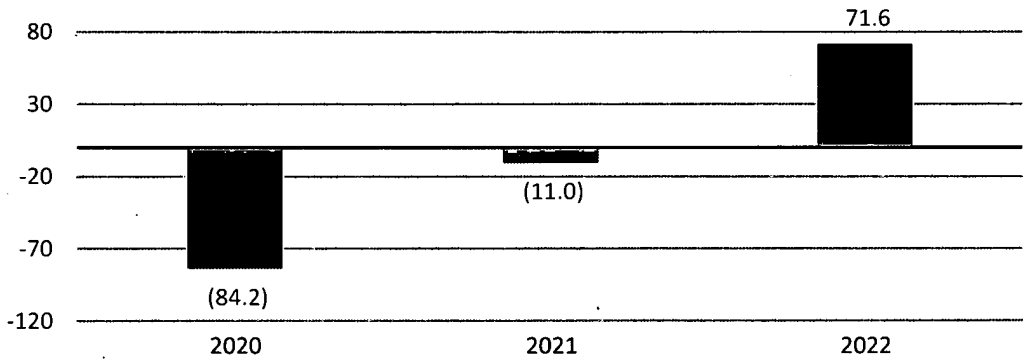
תזרימי המזומנים בתקופה של שלושה חודשים שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2022 לעומת תקופה מקבילה אשתקד

	2022	2021	שינוי
	אלפי דולר		אלפי דולר
תזרימי מזומנים שנבעו (ששימשו) מ/לפעילות שוטפת, נטו	71,636	(11,042)	82,678
תזרימי מזומנים ששימשו לפעילות השקעה, נטו	(28,705)	(3,839)	(24,866)
תזרימי מזומנים שנבעו (ששימשו) מ/לפעילות מימון, נטו	(77,277)	18,037	(95,314)
השפעת השינויים בשערי החליפין על יתרות מזומנים המוחזקות במטבע חוץ	1,185	552	633
עליה (ירידה) במזומנים ושווי מזומנים	(33,161)	3,708	(36,869)

תזרימי מזומנים מפעילות שוטפת

ברבעון הרביעי לשנת 2022, נבע לקבוצה תזרים מזומנים חיובי מפעילות שוטפת בסך של כ- 71.6 מיליון דולר לעומת תזרים שלילי של כ- 11 מיליון דולר ברבעון המקביל אשתקד. השיפור בסך של כ- 82.6 מיליון דולר בפעילות השוטפת, מורכב בעיקר ממעבר לרווח לפני מס בתקופה המדווחת בהשוואה להפסד לפני מס בתקופה המקבילה אשתקד, כמוסבר לעיל בפרק הרווח והפסד.

התפתחות תזרים מזומנים מפעילות שוטפת לרבעון הרביעי לשנים 2020-2022 (מיליוני דולר)



תזרימי מזומנים לפעילות השקעה

ברבעון הרביעי לשנת 2022, השתמשה הקבוצה בסך של כ-28.7 מיליון דולר נטו לפעילות השקעה. בתקופה זו השקיעה הקבוצה ברכוש קבוע ורכוש לא מוחשי בסך של כ- 41.9 מיליון דולר, מתוכם כ- 15 מיליון דולר בגין תשלום מקדמה נוספת עבור רכישת המטוס ה-17, כמפורט בביאור 10.ב לדוחות הכספיים. מאידך, התמורה ממימוש רכוש קבוע הסתכמה לסך של כ-8.8 מיליון דולר (בעיקר מכירת בית אל על בגינו נתקבל סך של כ-8.5 מיליון דולר).

ברבעון הרביעי לשנת 2021, השתמשה הקבוצה בכ-3.8 מיליון דולר נטו לפעילות השקעה, בעיקר כתוצאה מהשקעה ברכוש קבוע ולא מוחשי בסך של כ- 9.4 מיליון דולר ומאידך מימוש פיקדונות נטו בסך 5.6 מיליון דולר.

תזרימי מזומנים מפעילות מימון

ברבעון הרביעי לשנת 2022, השתמשה הקבוצה בסך של כ-77 מיליון דולר נטו לפעילות מימון. בתקופה זו פרעה הקבוצה הלוואות מגופים פיננסיים בסך של כ- 36 מיליון דולר ושילמה פירעונות שוטפים של התחייבויות בגין חכירה בסך של כ- 25.5 מיליון דולר ושל רכיב התחייבות בגין הנפקת אג"ח בסך של כ-20 מיליון דולר, ומנגד עליה באשראי לזמן קצר בסך של כ-4 מיליון דולר.

ברבעון הרביעי לשנת 2021, נבע לקבוצה סך של כ-18 מיליון דולר נטו מפעילות מימון. בתקופה זו נבע לקבוצה סך של כ- 50 מיליון דולר מקבלת הלוואה מבעלת השליטה וסך של כ- 5 מיליון דולר בגין רכיב התחייבות בגין תמורה מהנפקת אגרות חוב למדינה. מאידך פרעה הקבוצה הלוואות מגופים פיננסים בסך של כ-25 מיליון דולר ושילמה פרעונות שוטפים של התחייבויות בגין חכירה בסך של כ- 11 מיליון דולר.

א6. המצב הכספי, יתרות המזומנים וההון החוזר של החברה

31.12.2021	31.12.2022		31.12.2021	31.12.2022	
אלפי דולר			אלפי דולר		
1,939,099	1,436,156	התחייבויות שוטפות	252,738	594,176	נכסים שוטפים
1,441,906	2,099,132	התחייבויות לא שוטפות	2,579,488	2,594,225	נכסים לא שוטפים
(548,779)	(346,887)	הון			
2,832,226	**3,188,401**	**סה"כ**	**2,832,226**	**3,188,401**	**סה"כ**

להלן השינויים העיקריים בסעיפי הנכסים, ההתחייבויות וההון ליום 31 בדצמבר 2022 לעומת 31 בדצמבר 2021

נכסים שוטפים

הנכסים השוטפים של הקבוצה ליום 31 בדצמבר 2022 הסתכמו לסך של כ-594 מיליון דולר, גידול של כ-341 מיליון דולר ביחס ליתרתם ליום 31 בדצמבר 2021. הגידול נבע בעיקר מעלייה ביתרת המזומנים ושווי מזומנים (ראו לעיל הסבר בדבר תזרים מזומנים) ומגידול ביתרת הלקוחות כתוצאה מגידול בהיקף המכירות של הקבוצה עם חזרת הפעילות והביקושים והתגברותם לאורך השנה.

התחייבויות שוטפות

ההתחייבויות השוטפות של הקבוצה ליום 31 בדצמבר 2022 הסתכמו לסך של כ-1,436 מיליון דולר, קיטון של כ- 503 מיליון דולר ביחס ליתרתן ליום 31 בדצמבר 2021. הקיטון נובע בעיקר מסיווג יתרת ההלוואות מתאגידים בנקאיים לזמן ארוך להתחייבויות הלא שוטפות כאמור להלן, בקיזוז עלייה ביתרת ההכנסות מראש ממכירת כרטיסי טיסה כתוצאה מהשיפור המשמעותי במכירות לתקופות עתידיות, עלייה ביתרות הספקים ונותני השרותים והלוואה שהתקבלה מבעלת השליטה.
יצויין כי עד ליום 30 ביוני 2022, יתרת ההלוואות מתאגידים בנקאיים לזמן ארוך סווגה להתחייבויות שוטפות. החל מהרבעון השלישי לשנת 2022 ולהערכת הקבוצה בדבר אי זכותם של המלווים לדרוש פירעון מיידי בשל הרעה במצב עסקי החברה, הקבוצה חזרה לסווג את הלוואותיה בהתאם ללוחות הסילוקין של ההלוואות.

הון חוזר

נכון ליום 31 בדצמבר 2022, לקבוצה גירעון בהון החוזר בסך של כ- 842 מיליון דולר לעומת גירעון של כ- 1,686 מיליון דולר ליום 31 בדצמבר 2021. צמצום הגירעון נובע בעיקר מהפסקת הסיווג של כלל הלוואותיה כהתחייבויות שוטפות כאמור לעיל. יצוין, כי ההתחייבויות השוטפות ליום 31 בדצמבר 2022 כוללות הלוואה מבעלת השליטה בסך של כ-70 מיליון דולר אשר ניתנת להמרה למניות החברה כמפורט בביאור 14.ז לדוחות הכספיים, סך של כ-40 מיליון דולר עבור התחייבות לעובדים בגין חופשה, אשר צפויה להיות משולמת לעובדים בעת פרישתם אך מסווגת כהתחייבות לזמן קצר בהתאם לכללי החשבונאות. בנוסף, ההתחייבויות השוטפות כוללות סכום בגין הלוואה למימון מקדמות עבור מטוס מסדרת 8-787, אשר יתרתה המקורית הינה 31 מיליון דולר (ונפרעה חלקית בסכומים שאינם מהותיים), כאשר סכום זה ייפרע באמצעות מימון ארוך טווח שהחברה פועלת לקבלתו בעת קבלת המטוס. יצוין, כי סך של כ- 483 מיליון דולר מהווה הכנסות מראש בגין מכירת כרטיסי טיסה, אשר במהלך העסקים הרגיל של החברה אינו נפרע במזומן אלא באמצעות מתן שירותי טיסה עתידיים. היחס השוטף ליום 31 בדצמבר 2022, גדל לכ- 41.4% לעומת כ- 13.0% ליום 31 בדצמבר 2021. עוד יצוין, כי בשל מבנה הפעילות של הקבוצה, לקבוצה גירעון מובנה בהון החוזר וזאת בשל הכרה מאזנית של השימושים הצפויים להיות משולמים בשנה השוטפת (חלויות שוטפות) בעוד שהמקורות לתשלומם יוכרו רק בעת תקבולם בפועל (תזרימי המזומנים הצפויים להתקבל בגין הפעילות).

נכסים לא שוטפים

הנכסים הלא שוטפים ליום 31 בדצמבר 2022, הסתכמו לסך של כ- 2,594 מיליון דולר, גידול של כ-15 מיליון דולר ביחס ליתרתם ליום 31 בדצמבר 2021. עיקר הגידול נובע מהכרה בנכס מס כאמור בביאור 17 לדוחות הכספיים בסך של כ-108 מיליון דולר, ומעליה בגין מכשירים פיננסיים נגזרים עבור עסקאות גידור ריבית כתוצאה מעלייה בשווי ההוגן של העסקאות עקב עליית שיעורי הריבית. מנגד, חל קיטון בעלות המופחתת של הרכוש הקבוע ובזכויות שימוש בנכסים חכורים בעיקר עקב הפחת השוטף.

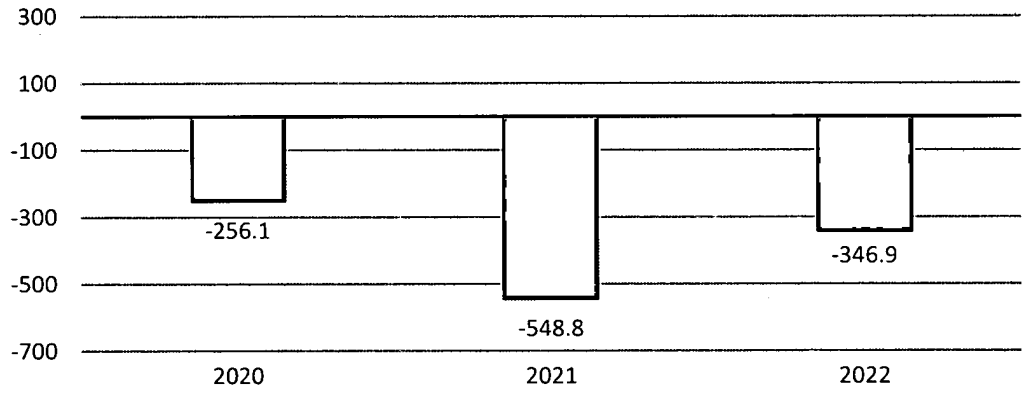
התחייבויות לא שוטפות

ההתחייבויות הלא שוטפות של הקבוצה ליום 31 בדצמבר 2022, הסתכמו לסך של כ-2,099 מיליון דולר, גידול של כ-657 מיליון דולר ביחס ליתרתן ליום 31 בדצמבר 2021. עיקר התנועה נובעת מסיווג ההלוואות לזמן ארוך להתחייבויות לא שוטפות כאמור לעיל, מקבלת הלוואה לזמן ארוך מחברת הפניקס בסך של כ- 85 מיליון דולר (בניכוי חלויות שוטפות) במסגרת עסקת מכירת המועדון לחברה בת (ראו ביאור 1.ג.14 לדוחות הכספיים) אשר קוזזו בחלקם על ידי קיטון בהכנסות מראש לזמן ארוך בעיקר לאור הכרה במענק נדחה כהכנסה כמפורט בביאור 14.ז לדוחות הכספיים ועל ידי קיטון בהתחייבויות בגין חכירות בעיקר עקב הפרעונות השוטפים

הון

סך הגירעון בהון המיוחס לבעלים של החברה ליום 31 בדצמבר 2022 הסתכם לכ-321 מיליון דולר. הקיטון בגירעון המיוחס לבעלים של החברה בסך של כ-228 מיליון דולר הושפע מהרווח הנקי בשנת 2022 בסך של כ-109 מיליון דולר וכן הושפע לחיוב מגידול בסך כ-54 מיליון דולר ביתרה של קרנות ההון (נטו ממס), בעיקר בגין שיפור בשווי ההוגן של עסקאות גידור הריבית ורווחים אקטואריים בגין התחייבויות לעובדים שנזקפו לרווח הכולל האחר כתוצאה מעליית הריביות בשווקים וכמפורט בביאור 15 לדוחות הכספיים ומגידול בסך של כ-63 מיליון דולר בקרן הון עסקאות עם בעלי זכויות שאינן מקנות שליטה כתוצאה ממימוש 19.9% מכתב האופציה של חברת הפניקס למניות חברת הנוסע המתמיד, ראו באור 21.ג לדוחות הכספיים.

גירעון בהון ליום 31 בדצמבר (במיליוני דולר)



הלוואות ומסגרות אשראי מהותיות של החברה

לפרטים בנוגע להלוואות החברה, ראו ביאור 14 לדוחות הכספיים.

ב. חשיפה לסיכוני שוק ודרכי ניהולם

להלן פירוט סיכוני השוק אליהם חשופה החברה ודרכי ניהולם, לרבות שימוש בעסקאות הגנה. החברה מיישמת חשבונאות גידור ומייעדת את עסקאות ההגנה כמכשירים מגדרים. לעניין המדיניות החשבונאית בהקשר זה וכן לעניין מדיניות החברה בניהול סיכוני השוק, האחראים לניהולם, אמצעי פיקוח ומימוש המדיניות, ראו ביאור 19 לדוחות הכספיים.

חשיפה לשינויים במחירי הדלק הסילוני

ככלל, הוצאות הדס"ל מהוות מרכיב מרכזי בהוצאות התפעול של החברה ומשפיעות על רווחיות החברה. החברה נוקטת בצעדי הגנה להקטנת החשיפה.

נכון ליום 31 בדצמבר 2022, היו לחברה מספר התקשרויות, לצורך גידור מחירי הדס"ל, המכסות כ-40% מהתצרוכת המתוכננת לרבעון הראשון של 2023 וכ-10% מהתצרוכת המתוכננת לאפריל 2023. להשפעת העסקאות על הרווח והפסד ראו ביאור 19 לדוחות הכספיים. השווי ההוגן נטו של סך מכשירי גידור הדס"ל ליום 31 בדצמבר 2022 הינו סכום של כ- 0.9 מיליוני דולר.

להלן טבלה המציגה את רגישות הוצאות הדס"ל על פני תקופה של 12 החודשים הבאים (בסמוך למועד פרסום הדוחות הכספיים), ביחס למחירי השוק העתידיים, הצפויים על פי העקום הידוע בסמוך למועד פרסום הדוח, בהתאם לרמת הפעילות הצפויה ובהתאם להערכת החברה (בהנחה שכל יתר המשתנים, ביניהם כמות הצריכה ומרווחי הספקים, יוותרו ללא שינוי ביחס לשנת הדוח).

שינוי במחיר השוק הממוצע ב-12 החודשים הבאים ביחס למחיר במועד הסמוך לפרסום הדוח (254 סנט/גלון)	היקף ההשפעה על ההוצאה (מ' דולר)
50%	223
25%	114
-25%	117
-50%	235

שיעורי השינוי במחיר השוק בטבלה לעיל נלקחו בהתאם לשיעור השינוי המירבי של מחירי הדס"ל בתקופת משבר הקורונה.

חשיפה לירידה במחירוני המטוסים במסגרת הלוואות לזמן ארוך

בהתאם להוראות חלק מהסכמי ההלוואות שנטלה החברה מבנקים ישראליים בקשר לרכישת מטוסים (יצוין כי הלוואות אלו אינן "אשראי בר דיווח") , נדרשת החברה לעמידה ביחס מינימלי בין שווי השוק של המטוסים לבין יתרת ההלוואות אשר מובטחות במטוסים אלו (LTV). לפרטים ראו ביאור 14.ד לדוחות הכספיים.

חשיפה לשינויים בשיעור הריבית

מרבית הלוואות החברה נושאות ריבית המבוססת על ריבית הליבור הדולרית וכן הריבית בחלק מההלוואות מגודרת באמצעות נגזרים המבוססים גם הם על ריבית הליבור הדולרית. באמצע שנת 2023 יופסק בעולם השימוש בריבית הליבור הדולרית ויחל שימוש בריביות חדשות. נכון למועד הדוח, החברה החלה במו"מ להסבת הסכמי ההלוואה הקיימים ועסקאות הגידור הקיימות. להערכת הנהלת החברה, למעבר לשימוש בריבית Sofr לא צפויה השפעה מהותית עליה. ראו גם ביאור 2.ו.19 לדוחות הכספיים.

במועד הסמוך לפרסום הדוח, כ-28% מיתרת ההלוואות שקיבלה החברה הן בריבית משתנה וכ-72% מיתרת ההלוואות הן בריבית קבועה או מגודרת לתקופה של עד כ- 8 שנים.
להלן טבלה המציגה את רגישות הוצאות הריבית על יתרת ההלוואות למועד הדוח, על פני תקופה של 12 החודשים הבאים (בסמוך למועד פרסום הדוחות הכספיים) לרבות השפעת פעולות החברה בדבר ניהול סיכון הריבית.

שינוי בשיעור ריבית ה- Libor הממוצע ב-12 החודשים הבאים ביחס לשיעור הריבית Libor סמוך למועד פרסום הדוח (4.6%)	שיעור הגידור הממוצע ו/או שיעור האשראי בריבית קבועה מהחשיפה החזויה ל-12 החודשים הבאים	היקף ההשפעה על ההוצאה ב-12 החודשים הבאים אחרי השפעת גידור (מ' דולר)
50%	72%	713.
15%		14.
-15%		-4.1
-50%		-13.7

נגזרי ריבית

במהלך השנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2022, חלה עליה מהותית בסביבת הריבית העולמית אשר הביאה בין היתר לעליה בשיעורי ריבית הליבור, עליהם מבוססות ההלוואות אשר נקובות בריבית משתנה כמפורט לעיל. כמפורט לעיל וכן בביאור 14 לדוחות הכספיים ובביאור 2.ו.19 לדוחות הכספיים, החברה מנהלת את סיכון הריבית בין היתר על ידי שימוש בנגזרי ריבית.
בהתאם ולאור העליה בשיעורי הריבית, חלה עליה משמעותית בשווי נגזרי הריבית, כך שבתקופות של שנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר הכירה החברה בגידול בהון העצמי של החברה בהיקף של כ-50 מיליון דולר. יתרת נגזרי הריבית בדוח על המצב הכספי ליום 31 בדצמבר 2022 הינה יתרה חיובית (נכס) של כ-42.2 מיליון דולר.

חשיפה בגין שערי החליפין

חשיפה בגין הוצאות ותשלומים שוטפים

עיקר הכנסותיה והוצאותיה של החברה הינן בדולר, שהינו מטבע הפעילות וההצגה של החברה. לחברה הוצאות שקליות שעיקרן הוצאות השכר ותשלומים לספקים מקומיים בארץ. בהתאם לכך, שינוי בשער השקל ביחס לדולר משפיע על הערך הדולרי של ההוצאות השקליות.

להלן טבלה המציגה את רגישות ההוצאות השקליות על פני תקופה של 12 החודשים הבאים (במועד הסמוך לפרסום הדוחות הכספיים), ביחס למחירי השוק העתידיים הצפויים נכון למועד זה, בהתאם לרמת הפעילות הצפויה ובהתאם להערכת החברה (בהנחה שכל יתר המשתנים ביניהם היקף ההוצאות השקליות יוותרו ללא שינוי מהצפוי ביחס לשנת הדוח).

סמוך למועד פרסום דוח רבעוני זה, שיעור גידור החשיפה השקלית התזרימית ל-12 החודשים הקרובים עומד על כ-34% מהחשיפה הצפויה.

שינוי בשע"ח הממוצע ב-12 החודשים הבאים ביחס לשע"ח במועד הסמוך לפרסום הדוח (3.54 ש"ח לדולר בספוט)	שיעור הגידור הממוצע מהחשיפה החזויה ל-12 החודשים הבאים	השינוי בערך הדולרי של ההוצאות השקליות אחרי השפעת גידור (מ' דולר)
10%	34%	-31
-10%		39

חשיפה בגין התחייבויות אקטואריות הנקובות בשקל

לחברה מספר התחייבויות הקשורות בעיקר לסיום יחסי עובד מעביד עבור עובדים בישראל הנקובות בשקל, בהיקף כולל של כ-102 מיליון דולר (נטו מנכסי תכנית), אשר חושף את החברה לשינויים בדוח על הרווח והפסד בגין שיערוך היתרות המאזניות מדי תקופה.

חשיפה בגין הלוואות הנקובות בין יפני

לחברה מספר הלוואות אשר חלק ממרכיביהן צמודים לין היפני בהיקף כולל שווה ערך לכ- 100 מיליון דולר. מרכיבים אלו הינם מרכיבים המהווים הלוואות בלון לתקופה של 10 שנים. החברה גידרה חלק מהחשיפה לשער דולר/ין באמצעות עסקת פורוורד. נכון למועד הדוחות הכספיים, השווי ההוגן של עסקת גידור זו עומד על כ- 7.8 מיליון דולר לחובת החברה. להרחבה בעניין חשיפת החברה לשינויים בשער החליפין של היין היפני מול הדולר, ראו ביאור 19 לדוחות הכספיים.

חשיפה בגין יתרות מאזניות ותשלומים עתידיים

להלן עיקרי ההתחייבויות הפיננסיות אשר חושפות את החברה לתנודות בשערי חליפין, בחלוקה לפי מטבעות עיקריים (במיליוני דולר):

	שקל	ין יפני	אירו	פאונד
הון חוזר פיננסי, נטו	(2.8)	-	(21.4)	-
התחייבות בגין חכירות	11.8	-	-	-
הלוואות (לא מגודרות, ראו להלן לעניין מכשיר הגידור)	-	52.8	-	-
התחייבות בגין הטבות עובדים	101.5	-	-	1.0
סה"כ התחייבויות בדולר	**110.5**	**52.8**	**(21.4)**	**1.0**
שע"ח ספוט ל- 31.12.2022 ל-1 דולר	3.52	131.0	0.94	0.83
השפעה תוצאתית של ירידה/עלייה של 10% בשער החליפין	**11.0**	**5.3**	**(2.1)**	**0.1**

ג. היבטי אחריות תאגידית וממשל תאגידי

ג1. תרומות וסיוע לקהילה

במסגרת פעילותה, תרמה החברה בשנת 2022 בכסף ובשווה כסף סכום של כ-594 אלף דולר.

ג2. דירקטורים בעלי מיומנות חשבונאית ופיננסית

למידע בדבר ניסיונם והשכלתם של הדירקטורים אותם ראו הדירקטוריון כבעלי מומחיות חשבונאית ופיננסית בשנת הדוח ראו תקנה 26 בחלק ד' לדוח תקופתי זה.

ג3. גילוי בדבר מבקר פנימי בתאגיד מדווח

1. פרטי המבקר הפנימי ועמידה בתנאים

1.1. שם המבקר: משה כהן.

1.2. תחילת כהונתו: 1 באוגוסט 2021.

1.3. כישוריו לתפקיד: רואה חשבון, בוגר כלכלה וחשבונאות אוניברסיטת תל אביב. בעל 40 שנות ניסיון בביקורת פנים, ביקורת דוחות כספיים ניהול סיכונים וייעוץ.
משמש כמבקר פנים בחברות ציבוריות וארגונים שונים, שותף מנהל במשרד חייקין, כהן, רובין רואי חשבון.
המבקר הפנימי עומד בכל דרישות ההתאמה הקבועות בסעיף 3(א) לחוק הביקורת הפנימית, התשנ"ב-1992.
המבקר הפנימי עומד בהוראות סעיף 146(ב) לחוק החברות, התשנ"ט-1999 ובהוראות סעיף 8 לחוק הביקורת הפנימית, התשנ"ב -1992.

1.4. בשנת הדיווח אין למבקר הפנימי החזקות בניירות ערך של החברה או החזקות בגוף אחר הקשור אליה.

1.5. החל ממועד מינויו, למבקר הפנימי אין ולא היו קשרים עסקיים כלשהם עם התאגיד המבוקר או עם גוף הקשור אליו, למעט היותו מבקר הפנים של חברות בנות של החברה.

1.6. המבקר הפנימי מועסק במיקור חוץ על ידי החברה.

2. דרך המינוי של המבקר הפנימי

2.1. מינוי המבקר הפנימי אושר והומלץ על ידי וועדת הביקורת בישיבתה מיום 15 ביולי 2021 ועל ידי דירקטוריון החברה בישיבתו מיום 28 ביולי 2021 ולאחר שקילת השכלתו, כישוריו וניסיונו של המבקר בביקורת פנימית ובניהול סיכונים בתאגידים בהיקפים מהותיים.

2.2. על המבקר הפנימי הוטלו חובות והוענקו סמכויות בהתאם לנוהל הביקורת הפנימית של החברה, שהוראותיו מבוססות על חוקי מדינת ישראל. במסגרת זו, הוטלה על המבקר הפנימי החובה להציע תוכנית עבודה, לבצע בהתאם לתוכנית ביקורות בחברה ולהפיץ בכתב דוחות הכוללים ממצאים, מסקנות והמלצות.

3. זהות הממונה על המבקר הפנימי

המבקר הפנימי כפוף בחברה ליו"ר הדירקטוריון ולמנכ"ל החברה, בהתאם לאמור בתקנון החברה.

4. תוכנית העבודה

4.1. תוכנית עבודתו של המבקר הפנימי היא שנתית.

4.2. תוכנית עבודתו של המבקר הפנימי נקבעת על בסיס השיקולים הבאים:

4.2.1. הסיכון הגלום בנושא על פעילויות החברה ורווחיותה.

4.2.2. השפעת הנושא על בטיחות וביטחון הנוסעים, העובדים וכלי הטיס, רווחיות החברה, השרות לנוסע, אבטח מידע, סייבר ורגולציה.

4.2.3. קיום בקרות הולמות, ישימות ויעילות בתחום המבוקר.

4.2.4. הצעות סמנכ"לים וראשי אגפים.

4.2.5. ממצאי ביקורות קודמות וקצב יישום המלצות שהוגשו.

4.2.6. הצורך במעקב לקיום הליך ביקורת תקין.

4.3. בקביעת תוכנית העבודה, מעורבים יו"ר דירקטוריון החברה, חברי ועדת הביקורת ותגמול ומנכ"לית החברה.

4.4. את הצעת תוכנית העבודה מקבלים מדי שנה יו"ר הדירקטוריון, חברי ועדת הביקורת ותגמול של הדירקטוריון ומנכ"ל החברה. כולם מאשרים את ההצעה בהתאם לסעיף 149 לחוק החברות, התשנ"ט – 1999.

4.5. עם החזרה לפעילות הדרגתית החל מהרבעון השני לשנת הדיווח, ועדת הביקורת ותגמול הנחתה את הביקורת להתאים את משאבי הביקורת ותוכנית העבודה להיקף, אופי הפעילות ומצב החברה, תוך מיקוד התוכנית בנושאים הקשורים לבטיחות, ניהול סיכונים, חזרה לשגרה, אבטח מידע, סייבר וכיוב'.

4.6. תוכנית העבודה מותירה בידי המבקר הפנימי שיקול דעת לסטות מהתוכנית.

4.7. מבקר החברה נוכח בדיוני הדירקטוריון בהם מאושרות עסקאות מהותיות.

5. ביקורת בחו"ל או של תאגידים מוחזקים

מבקר החברה מכהן גם כמבקר הפנימי של כל החברות הבנות הפעילות ולפיכך תוכנית עבודתו מביאה בחשבון חברות אלה. תוכנית עבודתו של המבקר הפנימי כוללת גם ביצוע בדיקות של פעילות החברה בחו"ל.

6. הטיפול בתלונות בקשר לליקויים בניהול עסקי החברה

מבקר החברה מונה לרכז ולהציג בפני ועדת הביקורת ותגמול את אופן הטיפול בתלונות של עובדי החברה בקשר לליקויים בניהול עסקיה. במסגרת זו, נוסד מנגנון מסודר בחברה לטיפול בנושאים אלה. הנושא נבדק ומבוקר באופן שוטף.

7. היקף העסקה

7.1. המבקר הפנימי מועסק באמצעות מיקור חוץ וכפופים אליו חמישה מבקרים פנימיים, כאשר שניים מתוכם עובדי החברה המועסקים במשרה מלאה. בשנת 2022, הותאמה תוכנית העבודה של הביקורת הפנימית לגידול הפעילות ומצב החברה ועל כן, הוגדלו היקפי שעות הביקורת והותאמו להיקף פעילות החברה בשנת הדיווח ביחס לשנה קודמת.

7.2. בשנת 2022 הושקעו כ-7,600 שעות עבודת ביקורת בחברה ובחברות הבנות בארץ כמפורט להלן:

שעות עבודה בגין פעילות החברה בארץ	שעות עבודה בגין פעילות החברה בחו"ל	שעות עבודה בגין תאגידים מוחזקים	סה"כ
6,100	1,100	400	7,600

8. עריכת הביקורת

8.1. המבקר הפנימי בחברה מבצע את עבודתו בהתאם לחוק החברות, התשנ"ט - 1999, בהתאם לחוק הביקורת הפנימית, התשנ"ב - 1992 ועל פי תקנים מקצועיים מקובלים.

8.2. יו"ר הדירקטוריון ויו"ר ועדת הביקורת ותגמול מקיימים מדי רבעון דיון עם המבקר הפנימי אודות עבודתו ואודות התקנים המקצועיים אשר על פיהם עובד המבקר הפנימי.

8.3. ועדת הביקורת ותגמול מקיימת ישיבות ובהן היא דנה בעבודתו של המבקר הפנימי ובתקני הביקורת.

8.4. טרם אישור הצעת תוכנית הביקורת השנתית, דנים יו"ר הדירקטוריון ויו"ר ועדת הביקורת ותגמול עם המבקר הפנימי אודות הסיכונים אשר על פיהם גובשה הצעת תוכנית העבודה ואחר כך דנה ועדת הביקורת ותגמול בהצעת תוכנית עבודת הביקורת השנתית ובסיכונים שעל-פיהם גובשה ההצעה ומאשרת אותה.

8.5 כמו כן, בשנת הדוח התקיים דיון בוועדת הביקורת ותגמול, בנוכחות המבקר הפנימי ובלא נוכחות של נושאי משרה בחברה שאינם חברי הועדה, לבחינת קיום ליקויים בניהול העסקי של התאגיד.

9. גישה למידע

למבקר הפנימי יש גישה חופשית, מתמדת ובלתי אמצעית לכל מסמך ומידע שברשות החברה וחברות הבנות שלה, בארץ ומחוץ לישראל, או ברשות אחד מעובדיה, וכן גישה לכל מאגר מידע רגיל או ממוחשב, לכל בסיס נתונים ולכל מערכות עיבוד נתונים אוטומטי בחברה, לרבות לנתונים כספיים, כאמור בסעיף 9 לחוק הביקורת הפנימית, התשנ"ב-1992.

10. דין וחשבון של המבקר הפנימי

10.1. דוחות המבקר הפנימי מוגשים בכתב.

10.2. בשנת 2022, השלים המבקר הפנימי 22 דוחות ביקורת. דוחות הביקורת הוגשו ליו"ר הדירקטוריון, לחברי ועדת הביקורת ותגמול של הדירקטוריון ולמנכ"ל החברה. בנוסף ערך המבקר הפנימי מספר בדיקות מיוחדות וביקורות מלוות אשר תוצאותיהן דווחו בשוטף לוועדת הביקורת והתגמול וליו"ר הדירקטוריון.

10.3. בשנת 2022, התכנסה ועדת הביקורת ותגמול 18 פעמים לדיון בדיווחי המבקר הפנימי, במועדים הבאים: 13.1, 24.1, 14.2, 21.2, 13.3, 11.4, 26.4, 15.5, 13.6, 26.6, 8.8, 5.9, 7.9, 21.9, 27.10, 20.11, 19.12, 29.12.

11. הערכת הדירקטוריון את פעילות המבקר הפנימי

לדעת הדירקטוריון, היקף, אופי ורציפות פעילות המבקר הפנימי ותוכנית עבודתו, הינם סבירים בנסיבות העניין, ויש בהם כדי להגשים את מטרות הביקורת הפנימית בתאגיד, שכן הם מתייחסים לכל הפעילויות המהותיות והמרכזיות של החברה.

12. תגמול

12.1 סך התגמול לשנת 2022 למבקר הפנימי וצוותו הינו 948 אלפי ש"ח. העלות אינה כוללת את עלות עובדי החברה.

12.2. לדעת דירקטוריון החברה, היקף התגמול שניתן למבקר הפנימי ומרכיביו אינם פוגעים ביכולתו של המבקר הפנימי להפעיל שיקול דעת עצמאי בביצוע מטלותיו.

ג4. גילוי בדבר שכר רואה חשבון מבקר

להלן הוצאות שכר הטרחה של הקבוצה לרואי החשבון בריטמן אלמגור זהר ושות' בגין ביקורת ושירותי מס ושירותים נוספים שניתנו על ידם

	שירותי ביקורת ושירותים הקשורים לביקורת	שירותים נוספים	סה"כ
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
שנת 2022	538	174	712
שנת 2021	550	71	621

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

ג5. תגמולים לבעלי עניין ולנושאי משרה בכירה

לעניין תגמולים לבעלי עניין ולנושאי משרה בכירה, ראו ביאור 22 לדוחות הכספיים בדבר עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים וכן תקנה 21 לפרק "פרטים נוספים על התאגיד".
לעניין מדיניות תגמול נושאי המשרה של החברה כפי שאושרה על ידי אסיפת בעלי המניות של החברה ביום 18 באוקטובר 2022, ראו דוח זימון אסיפה שפרסמה החברה ביום 8 בספטמבר 2022 (מספר אסמכתא: 2022-01-115261).

ג6. תוכניות אכיפה פנימיות

תכנית אכיפה פנימית בתחום דיני ניירות ערך ודיני תאגידים
בשנת 2011, אישר דירקטוריון החברה, לאחר אישור ועדת ממשל תאגידי, את עיקרי תכנית האכיפה הפנימית בתחום דיני ניירות ערך ודיני תאגידים ("תכנית האכיפה הפנימית").
בהתאם להמלצת ועדת ממשל תאגידי מינה דירקטוריון החברה את היועצת המשפטית של החברה כממונה על האכיפה הפנימית בתחום זה ("הממונה").
תכנית האכיפה הפנימית מבטאת את הכרת החברה בחשיבות הציות לחוק על ידי עובדי החברה, מנהליה, חברי הדירקטוריון שלה ונותני שירותים רלוונטיים ומרכזת את מדיניות החברה בנושא מניעת הפרות והטיפול בהן, לרבות מדיניות להערכת נזקיהן של הפרות חוק ומניעת הישנותן.
מטרתה של תכנית האכיפה הפנימית הינה להטמיע ולאכוף נורמות של שמירת הדין, כללי אתיקה וכללי התנהגות אחרים בקרב החברה, נושאי המשרה בה ועובדיה ולפיכך לוודא ציות של החברה ושל יחידים בה להוראות דיני ניירות ערך.
תכנית האכיפה כוללת אמצעים לזיהוי פנימי של הפרות וכשלים פוטנציאליים, אשר תפקידם בין היתר לאתר כשלים ולתקנם, לייעל תהליכי דיווח, לזהות ולטפל במקרים של ניגוד עניינים, למנוע דליפת מידע פנים מחוץ לחברה ולמנוע השפעה אסורה על מסחר במניות החברה. יובהר, כי תכנית אכיפה פנימית יעילה עשויה להוות כלי בידי המנכ"ל והדירקטוריון במסגרת ביצוע חובת הפיקוח המוטלת עליהם וכן עשויה להיזקף לזכות החברה בקרות הפרה כלשהי בדיני ניירות ערך.
תכנית האכיפה הפנימית שאומצה על ידי החברה כוללת מתווה לפעולת מערך האכיפה הפנימית בחברה ונהלים מרכזיים לרבות: נוהל עבודת הדירקטוריון; נוהל הגדרת תפקידים וסמכויות ועדת הביקורת ותגמול; נוהל עסקאות עם צדדים קשורים; נוהל ניגוד עניינים לדירקטורים; נוהל תגמול נושאי משרה; נוהל דיווחים (לא כספיים); נוהל מידע פנים; נוהל מסירת מידע לתקשורת ולשוק ההון, נוהל התחשבות בשיקולי אכיפה בקידום עובדים ומנהלים, נוהל התחשבות בשיקולי אכיפה בתוכנית תגמול וכן נוהל הכשרת חברי הדירקטוריון.
במהלך שנת 2022, המשיכה הממונה בביצוע פעולות שונות במסגרת הטמעת תכנית האכיפה בקרב עובדים ומנהלים בחברה, ובכלל זה ניתנו הדרכות בנושא אכיפה פנימית על ידי הממונה ועל ידי מרצים חיצוניים, לעובדים ומנהלים בחברה, בחברות הבנות וכן ליועצים המעניקים שירותים לחברה ונערכו ביקורות יזומות לבחינת יישום נהלי האכיפה.
הממונה נוהג להעביר לחברי הדירקטוריון במסגרת דוח הממונה על האכיפה, תיאור של הפעולות שננקטו במהלך תקופת הדיווח במסגרת יישום והטמעת תוכנית האכיפה, סקירה של אירועי ציות והאמצעים שננקטו לטיפול באירועים כאמור ולמניעת הישנות מקרים דומים בעתיד וכן קובץ עדכונים לגבי תיקוני חקיקה, הנחיות רשות ניירות ערך והחלטות מהותיות שהתקבלו במסגרת הליכים משפטיים בתחום דיני ניירות ערך ודיני תאגידים. בחודש יולי 2022 אושרה תכנית עבודה לשנת 2022. יצוין, כי על רקע משבר הקורונה הותאמה תכנית העבודה להיקף פעילות החברה.

תכנית אכיפה פנימית בתחום דיני תחרות

בשנת 2014, אישר דירקטוריון החברה תוכנית אכיפה פנימית בתחום דיני תחרות, אשר כוללת מתווה לפעולת מערך האכיפה הפנימית בחברה ונהלים מרכזיים בתחומי פעילותה של החברה.
בהתאם להמלצת ועדת ממשל תאגידי, מינה דירקטוריון החברה את היועצת המשפטית של החברה כממונה על האכיפה הפנימית בחברה בתחום זה. יישום ואימוץ תוכנית אכיפה אפקטיבית נועדו לתרום להגברת המודעות בקרב עובדים ומנהלים לדרישות חוק התחרות הכלכלית ולמדיניות האכיפה של רשות התחרות ובהתאם להקטנת החשיפה להליכי אכיפה ותביעות כנגד החברה, עובדיה ומנהליה.
בנוסף, סעיף 48(א) לחוק התחרות הכלכלית, תשמ"ח-1988 תוקן במסגרת תיקון 21 לחוק ונקבעה בו חובה על נושא משרה בתאגיד "לפקח ולעשות כל שניתן למניעת עבירה לפי חוק זה בידי התאגיד או בידי עובד מעובדיו". הפרת חובה זו מקימה אחריות פלילית לנושאי המשרה שבצדה סנקציה פלילית של עד שנת מאסר. החידוש בהוראה זו הוא שהאחריות הפלילית קמה לנושאי המשרה גם אם לא בוצעה כל עבירה של התאגיד על דיני התחרות. על פי התיקון, אי קיום חובת הפיקוח מקים כשלעצמו את העבירה הפלילית. תוכנית אכיפה פנימית, המבוצעת באופן שיטתי ואפקטיבי על ידי התאגיד, עשויה לסייע לנושאי המשרה לעמוד בחובה זו. יש לציין כי סעיף 48(ב) קובע חזקה כי חובת נושא המשרה למנוע הפרות של הוראות החוק הופרה מקום בו בוצעה עבירה על ידי התאגיד, למעט אם נושא המשרה הוכיח שעשה כל הניתן לקיום חובתו. תוכנית האכיפה הפנימית תסייע לנושא המשרה גם במצבים אלה, ככל שלא היה מעורב בביצוע העבירה ולא ידע על קיומה.

בחודש יולי 2022 אושרה תכנית עבודה לשנת 2022 בהתאם לתכנית האכיפה הפנימית בתחום דיני תחרות. יצוין, כי על רקע משבר הקורונה הותאמה תכנית העבודה להיקף פעילות החברה.

תכנית אכיפה פנימית בתחום איסור מתן או קבלת שוחד ואיסור שחיתות

בשנת 2018, אישר דירקטוריון החברה תכנית אכיפה פנימית בתחום איסור מתן או קבלת שוחד ואיסור שחיתות ומינה את סמנכ"ל משאבי אנוש של החברה כממונה על האכיפה בתחום זה. תכנית האכיפה משקפת את החשיבות הרבה שמייחסת החברה למילוי קפדני אחר הוראות החוק לעניין עבירות שוחד ושחיתות.

ד. הוראות גילוי בקשר עם הדיווח הפיננסי של התאגיד

ד1. גילוי בדבר אומדנים חשבונאיים קריטיים

יישום כללי החשבונאות על ידי ההנהלה בעת עריכת הדוחות הכספיים כרוך לעיתים בהנחות, בהערכות ובאומדנים שונים המשפיעים על סכומי הנכסים וההתחייבויות ועל התוצאות העסקיות המדווחות במסגרת הדוחות הכספיים. חלק מן ההנחות, ההערכות והאומדנים הינם קריטיים למצב הכספי או לתוצאות הפעולות המשתקפים בדוחות הכספיים של הקבוצה, וזאת עקב מהותיות הנושא, מורכבות החישובים או מידת ההיתכנות של התממשות נושאים הנמצאים בחוסר ודאות. לפירוט אומדנים חשבונאיים מהותיים בהם עושה החברה שימוש, ראו ביאור 2.ג לדוחות הכספיים השנתיים ליום 31 בדצמבר 2022.

ד2. הנושאים שאליהם מפנים רואי החשבון של החברה את תשומת הלב במסקנתם על הדוחות הכספיים

1. למצב עסקי החברה ולגרעון בהון העצמי.
2. לפירוט החשיפה מתובענות ייצוגיות כנגד החברה וחשיפה של החברה לתובענות ייצוגיות אלו, ראו ביאור 16 לדוחות הכספיים.

ה. מידע נוסף

גילוי בדבר שינויים בסביבה הכלכלית, סיכוני שוק ואירועים מיוחדים

1. שוק התעופה הבינלאומי מושפע מהמצב הביטחוני, הפוליטי, מאירועים מיוחדים, כגון התפרצות מגפות ואסונות טבע בעולם בכלל ובאזורים ספציפיים בפרט, וכן מן המצב הכלכלי בארץ ובעולם. למידע בדבר התפרצות מגפת הקורונה, המשבר הכלכלי והתעופתי בעולם והשלכותיהם על מחירי הנפט והריבית, ראו פרק א לדוח זה.

להלן השינויים שחלו במחירי הדס"ל, ריבית הליבור ושע"ח מתום הרבעון ועד למועד הסמוך לאישור הדוח:

2. נכון למועד הדוח, מחיר השוק של הדס"ל (לפני אגרות ומרווחי ספקים) המשוקלל בהתאם לשווקים בהם רוכשת החברה דס"ל, היה כ-295 סנט לגלון ואילו נכון למועד הסמוך לאישור הדוח מחיר זה הינו כ-262 סנט לגלון, ירידה של כ-11%. לשינויים החדים במחיר יש השפעה מהותית על תוצאותיה הכספיות של החברה.
3. החברה מיישמת חשבונאות גידור ומייעדת את עסקאות ההגנה כמכשירים מגדרים. לעניין המדיניות החשבונאית לעניין זה, ראו ביאור 19 לדוחות הכספיים.
4. הסכמי המסגרת החלים על עיסקאות הגידור קובעים, בין היתר, את התנאים בהם ידרשו הצדדים להעביר בטחונות כנגד עסקאות הגידור. מול חלק מהגופים המגדרים אין צורך בהעברת בטחונות כלל, ומול חלקם נדרשת העברת בטחונות (בצורה של פקדון כספי נושא ריבית) כאשר השווי ההוגן השלילי של העסקאות ביום מסויים חורג מסף הקבוע בהסכם.
5. נכון למועד הדוח, שיעור ריבית הליבור ל- 3 חודשים היה כ- 4.76% ואילו נכון למועד הסמוך לאישור הדוח, עומד שיעורה על כ- 4.95%.
6. במועד הסמוך לאישור הדוח התחזק שער הדולר מול השקל בכ-4% ביחס למועד הדוח. יש לציין, כי ההשפעה של שערי החליפין על התוצאות העסקיות של הרבעון הבא תיקבע בהתאם לשערי החליפין שיהיו בפועל במהלך הרבעון בכללותו ובסופו (31 במרץ 2023).

עמיקם בן צבי - יו"ר הדירקטוריון
1 במרץ, 2023

דינה בן טל גננסיה - מנכ"לית

נספח א' לדוח הדירקטוריון על מצב ענייני התאגיד

הלוואות מהותיות של הקבוצה ליום 31 בדצמבר 2022

לוח סילוקין

מאפייני המלווה	היקף ההלוואות (אלפי דולר)	יתרה בלתי מסולקת (אלפי דולר)	בטוחות	ריבית	תדירות פירעון קרן וריבית	היקף החזר קרן (אלפי דולר)	יתרת בלון (אלפי דולר)	תאריך תחילת ההלוואות	תאריך פירעון סופי של ההלוואות
מוסד בנקאי זר ומשקיעים יפניים	145,000	109,991	מטוס 787-9	משתנה ליבור + מרווח - 2%-1%	רבעוני	2,818	52,000	27/06/2018	30/06/2028
מוסד בנקאי זר בערבות UKEF	125,000	94,817	מטוס 787-9	משתנה ליבור + מרווח - 1%-0%	רבעוני	3,058	-	10/08/2018	10/08/2030
מוסד בנקאי זר ומשקיעים יפניים	149,872	115,239	מטוס 787-9	משתנה ליבור + מרווח - 1.5%-0.5%	רבעוני	2,730	50,530	18/06/2019	30/08/2029
מוסד בנקאי זר ומשקיעים יפניים	132,894	105,813	מטוס 787-8	משתנה ליבור + מרווח - 1%-0%	רבעוני	2,390	44,873	27/11/2019	31/10/2029
מוסד בנקאי זר ומשקיעים יפניים	126,099	99,660	מטוס 787-8	משתנה ליבור + מרווח - 1.5%-0.5%	רבעוני	2,388	40,392	18/12/2019	18/12/2029
מוסד בנקאי זר ומשקיעים יפניים	132,650	107,480	מטוס 787-8	משתנה ליבור + מרווח - 1%-0%	רבעוני	2,379	44,615	19/02/2020	31/01/2030
מוסד פיננסי מקומי (ניתן לחברת הבת אל על הנוסע המתמיד בע"מ)	130,000	123,500	מניות אל על הנוסע המתמיד בע"מ	משתנה 8%-5.5%	רבעוני	5,614	-	30/06/2022	30/06/2028

הלוואות שאינן מהותיות בפני עצמן אך כוללות תניית הפרה צולבת מהותית

- לחברה מספר הלוואות מאותו מוסד בנקאי זר (במשותף עם גורמים נוספים או לבדו) שאינן מהותיות כשלעצמן, אך כוללות תניית הפרה צולבת מהותית כך שבמקרה בו החברה תהיה בהפרה של הלוואה כלשהי, תועמדנה לפירעון מיידי הלוואות אלה, אשר מסתכמות ליום 31 בדצמבר 2022 לסך של כ- 138,010 אלפי דולר. ראו גם ביאור 14.ד לדוחות הכספיים.
- לחברה מספר הלוואות המובטחות בערבות EXIM או UKEF שנטלה החברה ממוסדות בנקאיים זרים שונים, חלקן מהותיות ונכללות תחת הכותרת –"הלוואות מהותיות של הקבוצה ליום 31 בדצמבר 2022" וחלקן לא מהותיות כשלעצמן, אך הן כוללות תניית הפרה צולבת מהותית כך שבמקרים בהם החברה הפרה תנאי הלוואה כלשהי בתוך קבוצת הלוואות אלו או במקרים בהם החברה הפרה חובת תשלום הקיימת לה בהלוואות אחרות (מעל סכום מסוים), אזי ההלוואות המובטחות בערבות EXIM או UKEF כאמור אשר מסתכמות ליום 31 בדצמבר 2022 לסך של כ- 386,498 אלפי דולר, יועמדו לפירעון מיידי. ראו גם ביאור 14.ד לדוחות הכספיים.

פרק ג

דוחות כספיים מאוחדים

לשנת 2022

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

דוח תקופתי לשנת 2022

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

דוחות כספיים מאוחדים לשנת 2022

תוכן העניינים

	עמוד
דוחות רואי החשבון המבקרים	ג-4 - ג-1
הדוחות הכספיים:	
דוחות מאוחדים על המצב הכספי	ג-6 - ג-5
דוחות מאוחדים על הרווח והפסד	ג-7
דוחות מאוחדים על הרווח הכולל	ג-8
דוחות מאוחדים על השינויים בהון	ג-11 - ג-9
דוחות מאוחדים על תזרימי המזומנים	ג-13 - ג-12
ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים	ג-102- ג-14

Deloitte.

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

ביקרנו רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי של חברת **אל על נתיבי אויר לישראל** בע"מ וחברות בנות (להלן ביחד "החברה") ליום 31 בדצמבר 2021. רכיבי בקרה אלה נקבעו כמוסבר בפסקה הבאה. הדירקטוריון וההנהלה של החברה אחראים לקיום בקרה פנימית אפקטיבית על דיווח כספי ולהערכתם את האפקטיביות של רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי המצורפת לדוח התקופתי לתאריך הנ"ל. אחריותנו היא לחוות דעה על רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי של החברה בהתבסס על ביקורתנו.

רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי שבוקרו נקבעו בהתאם לתקן ביקורת (ישראל) 911 של לשכת רואי חשבון בישראל "ביקורת של רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי" (להלן "תקן ביקורת (ישראל) 911"). רכיבים אלה הינם: (1) בקרות ברמת הארגון, לרבות בקרות על תהליך עריכה וסגירה של דיווח כספי ובקרות כלליות על מערכות מידע; (2) בקרות על הכנסות נוספים ממכירת כרטיסי טיסה; (3) בקרות על מדידת הכנסות מראש בגין נקודות הנוסע המתמיד; (4) בקרות על רכוש קבוע - מטוסים, מנועים וחלפים; (5) בקרות על הוצאות שכר לעובדים בישראל; (6) בקרות על הטבות לעובדים בישראל. כל רכיבי הבקרה הפנימית הינם למעט חברות בנות (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, בהתבסס על ביקורתנו, החברה קיימה באופן אפקטיבי, מכל הבחינות המהותיות, את רכיבי הבקרה המבוקרים ליום 31 בדצמבר 2022.

ביקרנו גם, בהתאם לתקני ביקורת מקובלים בישראל, את הדוחות הכספיים המאוחדים של החברה לימים 31 בדצמבר 2022 ו-2021 ולכל אחת משלוש השנים בתקופה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2022 והדוח שלנו, מיום 1 במרץ, 2023 כלל חוות דעת בלתי מסויגת על אותם דוחות כספיים וכן הפניית תשומת לב בדבר מצב עסקי החברה וחשיפת החברה לאישור תובענות ייצוגיות, בהתבסס על ביקורתנו.

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

תל אביב, 1 במרץ, 2023

תל אביב - משרד ראשי
מרכז עזריאלי 1 תל אביב, 6701101, ת.ד. 16593 תל אביב 6116402 | טלפון: 03-6085555 | info@deloitte.co.il

משרד ירושלים
קרית המדע 3
מנדל הר חוצבים
ירושלים, 914510
ת.ח. 45396
טלפון: 02-5018888
פקס: 02-5374173
info-jer@deloitte.co.il

משרד חיפה
מעלה השחרור 5
ת.ד. 5648
חיפה, 3105502
טלפון: 04-8607333
פקס: 04-8672528
info-haifa@deloitte.co.il

משרד אילת
המרכז העירוני
ת.ד. 583
אילת, 8810402
טלפון: 08-6375676
פקס: 08-6371628
info-eilat@deloitte.co.il

משרד נצרת
מרני אבן עאמר 9
נצרת, 16100
טלפון: 073-3994455
פקס: 073-3994455
info-nazareth@deloitte.co.il

Deloitte.

דוח רואי החשבון המבקרים לבעלי המניות של
<u>אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ</u>

מבוא

ביקרנו את הדוחות המאוחדים על המצב הכספי המצורפים של חברת **אל על נתיבי אויר לישראל** בע"מ (להלן - החברה) לימים 31 בדצמבר 2022 ו-2021 ואת הדוחות המאוחדים על הרווח או הפסד, הרווח הכולל, השינויים בגירעון בהון ותזרימי המזומנים לכל אחת משלוש השנים בתקופה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2022. דוחות כספיים אלה הינם באחריות הדירקטוריון וההנהלה של החברה. אחריותנו היא לחוות דעה על דוחות כספיים אלה בהתבסס על ביקורתנו.

הבסיס לחוות הדעת

ערכנו את ביקורתנו בהתאם לתקני ביקורת מקובלים בישראל, לרבות תקנים שנקבעו בתקנות רואי חשבון (דרך פעולתו של רואה חשבון), התשל"ג-1973. על-פי תקנים אלה נדרש מאתנו לתכנן את הביקורת 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.

חוות הדעת

לדעתנו, בהתבסס על ביקורתנו, הדוחות הכספיים המאוחדים הנ"ל משקפים באופן נאות, מכל הבחינות המהותיות, את המצב הכספי של החברה והחברות המאוחדות שלה לימים 31 בדצמבר 2022 ו-2021 ואת תוצאות פעולותיהן, השינויים בהון ותזרימי המזומנים שלהן לכל אחת משלוש השנים בתקופה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2022 בהתאם לתקני דיווח כספי בינלאומיים (IFRS) והוראות תקנות ניירות ערך (דוחות כספיים שנתיים), התש"ע-2010.

ביקרנו גם, בהתאם לתקן ביקורת (ישראל) 911 של לשכת רואי חשבון בישראל "ביקורת של רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי", את רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי של החברה ליום 31 בדצמבר 2022 והדוח שלנו מיום 1 במרץ 2023 כלל חוות דעת בלתי מסויגת על קיומם של אותם רכיבים באופן אפקטיבי.

פיסקת הדגש עניין (הפניית תשומת לב)

מבלי לסייג את חוות דעתנו הנ"ל, אנו מפנים את תשומת הלב לאמור בביאור 1 לדוחות הכספיים המאוחדים ליום 31 בדצמבר, 2022 בדבר הגרעון בהון המיוחס לבעלים של החברה בסך של כ- 321 מיליון דולר, בדבר הפעולות התפעוליות והפיננסיות אשר בוצעו על ידי החברה ובדבר הערכת ההנהלה והדירקטוריון לגבי יכולת החברה לעמוד בהתחייבויותיה הפיננסיות בעתיד הנראה לעין. ראה גם ענייני מפתח בביקורת להלן.

כמו כן, אנו מפנים את תשומת הלב לאמור בביאור 16 לדוחות הכספיים המאוחדים בדבר החשיפה לאישור תובענות ייצוגיות כנגד החברה וחשיפתה של החברה לתובענות ייצוגיות אלו.

תל אביב - משרד ראשי
מרכז עוריאלי 1 תל אביב, 6701101, ת.ד. 16593 תל אביב 6116402 | טלפון: 03-6085555 | info@deloitte.co.il

משרד ירושלים
קרית המדע 3
מנדל הר חוצבים
ירושלים, 914510
ת.ח. 45396
טלפון: 02-5018888
פקס: 02-5374173
info-jer@deloitte.co.il

משרד חיפה
מעלה השחרור 5
ת.ד. 5648
חיפה, 3105502
טלפון: 04-8607333
פקס: 04-8672528
info-haifa@deloitte.co.il

משרד אילת
המרכז העירוני
ת.ד. 583
אילת, 8810402
טלפון: 08-6375676
פקס: 08-6371628
info-eilat@deloitte.co.il

משרד נצרת
מרני אבן עאמר 9
נצרת, 16100
טלפון: 073-3994455
פקס: 073-3994455
info-nazareth@deloitte.co.il

Deloitte.

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 בכללותם, ואין אנו נותנים באמצעותו חוות דעת נפרדת על עניינים אלה, או על הסעיפים או הגילויים שאליהם הם מתייחסים.

להלן ענייני המפתח בביקורת הדוחות הכספיים המאוחדים של החברה לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר, 2022:

תוכניות למועדוני נוסעים, ראה ביאור 2.ג.(7) וכן ביאור 13

כמפורט בביאור 2.ג.(7) וכן בביאור 13 לדוחות הכספיים המאוחדים, לצורך חישוב יתרת ההכנסות מראש בגין נקודות הנוסע המתמיד, שנצברו לתאריך הדוח על המצב הכספי וטרם נוצלו, מתבססת החברה על מחירי מכירה של המוצרים השונים אליהם ניתן להמיר את אותן נקודות, תוך התחשבות במספר הנקודות שיש להמיר על מנת לרכוש את אותם מוצרים, ועל ניסיון החברה לגבי תחזית ניצול הנקודות. שינויים בהערכת ההנהלה לגבי שווי הנקודה ושיעור אי המימוש של הנקודות, עשויים להשפיע על עיתוי ההכרה בהכנסה. נכון ליום 31 בדצמבר 2022 יתרת ההכנסות מראש בגין תוכניות למועדוני נוסעים לזמן קצר הינה כ-96,167 אלפי דולר ולזמן ארוך הינה כ-59,907 אלפי דולר. זיהינו את האומדנים לגבי תחזית ניצול הנקודות ומחירי המכירה של המוצרים השונים אליהם ניתן להמיר את הנקודות כעניין מפתח בביקורת. שיקול דעתנו נדרש כדי להעריך את יכולת השימוש במידע היסטורי כדי לקבוע את אומדנים אלה.

נהלי הביקורת שביצענו, הקשורים לתוכניות למועדוני נוסעים, היו:
הערכנו את התכנון וביקרנו את אפקטיביות הבקרה של החברה בקשר עם אומדני תחזית ניצול נקודות שלא ימומשו ומחירי המכירה של המוצרים השונים אליהם ניתן להמיר את הנקודות; הערכנו את נאותות המתודולוגיה שהחברה השתמשה כדי לקבוע את האומדנים והגענו למסקנה כי אומדנים אלו עקביים לתקופות קודמות; פיתחנו אומדן בלתי תלוי לגבי נקודות מועדון שלא ינוצלו שלקחו בחשבון מידע מהתעשייה ונתונים היסטוריים; השוונו את התוצאות של הבדיקה הבלתי תלויה שלנו עם חישובי החברה כדי להניח את דעתנו; השתמשו במומחה טכנולוגיות מידע אשר בחן את נאותות כמות הנקודות שנצברה; ביקרנו שלמות ודיוק הנתונים שבבסיס חישוב אומדן שווי הנקודה; ביצענו ניתוחי רגישות להערכת השינויים על ההכנסות מראש לזמן קצר וזמן ארוך.

תל אביב - משרד ראשי
מרכז עזריאלי 1 תל אביב, 6701101, 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: 02-5018888
פקס: 02-5374173
info-jer@deloitte.co.il

משרד חיפה
מעלה השחרור 5
ת.ד. 5648
חיפה, 3105502
טלפון: 04-8607333
פקס: 04-8672528
info-haifa@deloitte.co.il

משרד אילת
המרכז העירוני
ת.ד. 583
אילת, 8810402
טלפון: 08-6375676
פקס: 08-6371628
info-eilat@deloitte.co.il

משרד נצרת
מרני אבן עאמר 9
נצרת, 16100
טלפון: 073-3994455
פקס: 073-3994455
info-nazareth@deloitte.co.il

Deloitte.

הטבות עובדים, ראה ביאור 2.ג.(4) וכן ביאור 15

כמפורט בביאור 2.ג.(4) וכן בביאור 15 לדוחות הכספיים המאוחדים, הערך הנוכחי של התחייבות החברה לתשלום פיצויי פרישה ופיטורין עבור חלק מהעובדים בישראל, לתשלום חופשה לכלל העובדים בישראל, פדיון מחלה עבור חלק מהעובדים בישראל וכן להטבות נוספות, מתבסס על מספר רב של נתונים, אשר נקבעים על בסיס הערכה אקטוארית, תוך שימוש בהנחות אקטואריות. שינויים בהנחות האקטואריות עשויים להשפיע על ערכן של התחייבויות החברה לתשלום ההטבות כאמור. נכון ליום 31 בדצמבר, 2022 יתרת ההתחייבות המבוססת על אקטואריה בגין הטבות לעובדים לזמן קצר הינה כ-41,121 אלפי דולר ולזמן ארוך הינה כ-68,362 אלפי דולר. זיהינו את בסיס הנתונים לחישוב האקטואריה והנחות אקטואריות כעניין מפתח בביקורת. שיקול דעתנו נדרש כדי להעריך את נאותות בסיס הנתונים והנחות משמעותיות כדי לקבוע את ערכן של התחייבויות החברה לתשלום ההטבות לעובדים.

נהלי הביקורת שביצענו, הקשורים להטבות לעובדים, היו:

הערכנו את התכנון וביקרנו את אפקטיביות הבקרה של החברה על רכיבי בקרה פנימית על הטבות לעובדים בישראל; הערכנו את הכשירות המקצועית ואת עצמאות האקטואר המשמש מומחה של החברה על ידי בירורים לגבי ניסיונו וכשירותו המקצועית הרלוונטיית; ביקרנו את שלמות ודיוק הנתונים שבבסיס חישוב הטבות עובדים; השתמשנו במומחה אקטוארי מטעמנו אשר בחן את בסיס ההנחות ששימשו לצורכי העבודה האקטוארית ונלקחו במסגרת העבודה האקטוארית וכן ביצע תחשיב בלתי תלוי של סך ההתחייבות בגין הטבות אקטואריות לעובדים.

נאותות הנחת העסק החי, ראה ביאור 1ב'

כאמור בביאור 1ב. לדוחות הכספיים המאוחדים של החברה לשנת 2022 בדבר הגרעון בהון המיוחס לבעלים של החברה, בדבר הפעולות התפעוליות והפיננסיות אשר בוצעו על ידי החברה ובדבר הערכת ההנהלה והדירקטוריון לגבי יכולת החברה לעמוד בהתחייבויותיה הפיננסיות בעתיד הנראה לעין, זיהינו את הערכת נאותות הנחת העסק החי בחברה כעניין מפתח בביקורת. שיקול דעתנו נדרש כדי להעריך מצב עסקי החברה ונאותות הנחת העסק החי.

נהלי הביקורת שביצענו, הקשורים למצב עסקי החברה ונאותות הנחת העסק החי, היו:

ביקרנו את תחזית תזרים המזומנים של החברה לשנתיים אשר הוכנה על ידי הנהלת החברה ואושרה על ידי הדירקטוריון; ביצענו ניתוחי רגישות על פרמטרים מסויימים מהותיים שאינם ודאיים באופן מוחלט בתחזית תזרים המזומנים של החברה; בחנו את תחזיות החברה לחזרה להיקפי פעילות מלאים ביחס לתחזיות חיצוניות אחרות ומחקרי שוק; בחנו את השפעתם של תרחישי קיצון ותגובות החברה לתרחישי הקיצון על תחזית תזרים המזומנים; בחנו את נאותות הגילוי בדוחות הכספיים המאוחדים לגבי מצב עסקי החברה.

בריטמן אלמגור זהר ושות'

רואי חשבון

A Firm in the Deloitte Global Network

תל אביב, 1 במרץ, 2023

תל אביב - משרד ראשי
מרכז עזריאלי 1 תל אביב, 6701101, ת.ד. 16593 תל אביב 6116402 | טלפון: 03-6085555 | info@deloitte.co.il

משרד ירושלים
קרית המדע 3
מגדל הר חוצבים
ירושלים, 914510
ת.ת. 45396
טלפון: 02-5018888
פקס: 02-5374173
info-jer@deloitte.co.il

משרד חיפה
מעלה השחרור 5
ת.ד. 5648
חיפה, 3105502
טלפון: 04-8607333
פקס: 04-8672528
info-haifa@deloitte.co.il

משרד אילת
המרכז העירוני
ת.ד. 583
אילת, 8810402
טלפון: 08-6375676
פקס: 08-6371628
info-eilat@deloitte.co.il

משרד נצרת
מרני אבן עאמר 9
נצרת, 16100
טלפון: 073-3994455
פקס: 073-3994455
info-nazareth@deloitte.co.il

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

דוחות מאוחדים על המצב הכספי

נכסים	ביאור	ליום 31 בדצמבר 2022 אלפי דולר	2021 אלפי דולר
נכסים שוטפים			
מזומנים ושווי מזומנים	3	283,161	90,526
פיקדונות לזמן קצר	4	15,089	20,169
לקוחות	5	221,654	87,753
חייבים ויתרות חובה	6	27,823	21,027
מכשירים פיננסים נגזרים	19	6,309	250
הוצאות מראש	7	25,158	17,716
מלאי	8	14,982	15,297
סה"כ נכסים שוטפים		594,176	252,738
נכסים לא שוטפים			
פיקדונות לזמן ארוך	4	88,062	79,184
השקעות לזמן ארוך	9	2,078	3,160
נכסי מסים נדחים	17	110,224	-
זכויות שימוש בנכסים חכורים	11	720,407	816,836
רכוש קבוע ונכסים בלתי מוחשיים	10	1,636,362	1,680,309
מכשירים פיננסים נגזרים	19	37,093	-
סה"כ נכסים לא שוטפים		2,594,225	2,579,488
סה"כ נכסים		3,188,401	2,832,226

הביאורים המצורפים לדוחות הכספיים המאוחדים מהווים חלק בלתי נפרד מהם.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

דוחות מאוחדים על המצב הכספי

התחייבויות והון	ביאור	ליום 31 בדצמבר 2022 אלפי דולר	2021 אלפי דולר
התחייבויות שוטפות			
חלויות שוטפות ואשראי לזמן קצר	14	223,293	1,128,534
הלוואות מבעלת השליטה	14ו	70,000	50,000
חלויות שוטפות בגין חכירות	11	141,733	141,161
ספקים ונותני שירותים		179,895	105,023
זכאים ויתרות זכות	12	99,532	107,944
הכנסות מראש	13	587,554	288,961
הפרשות	16	12,107	13,136
מכשירים פיננסים נגזרים	19	8,824	1,203
התחייבויות בגין הטבות לעובדים	15	113,218	103,136
סה"כ התחייבויות שוטפות		1,436,156	1,939,099
התחייבויות לא שוטפות			
הלוואות מגופים פיננסיים	14	888,580	-
התחייבויות בגין חכירות	11	767,245	864,885
אגרות חוב	14ז	2,036	4,839
הכנסות מראש	13	233,267	348,872
יתרות זכות לזמן ארוך	12	131,784	105,105
התחייבויות בגין הטבות לעובדים	15	68,362	100,480
מכשירים פיננסים נגזרים	19	7,858	17,725
סה"כ התחייבויות לא שוטפות		2,099,132	1,441,906
סה"כ ההתחייבויות		3,535,288	3,381,005
גירעון בהון	18		
הון מניות		406,953	406,186
פרמיה וקרנות הון		354,957	235,844
יתרת הפסד		(1,082,787)	(1,191,519)
סה"כ גירעון בהון המיוחס לבעלים של החברה		(320,877)	(549,489)
זכויות שאינן מקנות שליטה		(26,010)	710
סה"כ גירעון בהון		(346,887)	(548,779)
סה"כ התחייבויות והון		3,188,401	2,832,226

עמיקם בן צבי - יו"ר הדירקטוריון | **דינה בן טל גננסיה - מנכ"לית** | **יצחק אליאב - סמנכ"ל הכספים, סמנכ"ל בכיר**

תאריך אישור הדוחות הכספיים: נתב"ג 1 במרץ, 2023.

הביאורים המצורפים לדוחות הכספיים המאוחדים מהווים חלק בלתי נפרד מהם.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

דוחות מאוחדים על הרווח והפסד

	ביאור	לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר		
		2022	2021	2020
		אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
הכנסות מהפעלה	20א	1,985,777	857,167	623,075
הוצאות הפעלה	20ב	(1,676,411)	(960,477)	(800,403)
רווח (הפסד) גולמי		309,366	(103,310)	(177,327)
הוצאות מכירה	20ג	(168,118)	(88,361)	(60,709)
הוצאות הנהלה וכלליות	20ד	(112,410)	(99,838)	(101,996)
הכנסות (הוצאות) אחרות, נטו	20ה	84,005	(28,932)	(24,267)
		(196,523)	(217,132)	(186,972)
רווח (הפסד) מפעולות רגילות		112,843	(320,441)	(364,300)
הוצאות מימון	20ו	(147,814)	(109,133)	(196,787)
הכנסות מימון	20ז	20,547	6,404	331
הוצאות מימון, נטו		(127,267)	(102,728)	(196,456)
חלק החברה בהפסדי חברות כלולות ושערוך אופציות בגינן		-	-	(801)
הפסד לפני מסים על ההכנסה		(14,424)	(423,169)	(561,557)
הטבת מס	17	123,845	10,125	30,520
רווח (הפסד) נקי לשנה		109,421	(413,044)	(531,037)
רווח (הפסד) למניה רגילה אחת בת 1 ש"ח ע.נ. (בדולר):	18ג			
רווח (הפסד) למניה בסיסי		0.64	(*) (2.48)	(5.92)
רווח (הפסד) למניה מדולל		0.36	(*) (2.48)	(5.92)
הממוצע המשוקלל של מספר המניות (באלפים) ששימש בחישוב רווח (הפסד) למניה:				
בסיסי		169,967	(*) 166,337	89,313
מדולל		312,676	(*) 166,337	89,313

* התאמה לא מהותית של מספרי השוואה.

הביאורים המצורפים לדוחות הכספיים המאוחדים מהווים חלק בלתי נפרד מהם.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

דוחות מאוחדים על הרווח הכולל

	לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר		
	2022	2021	2020
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
רווח (הפסד) לשנה	109,421	(413,044)	(531,037)
רווח (הפסד) כולל אחר:			
סכומים אשר לא יסווגו בעתיד לרווח או הפסד:			
רווח בגין מדידות מחדש של תכנית להטבה מוגדרת, נטו ממס	13,058	287	2,922
סכומים אשר יסווגו בעתיד לרווח או הפסד:			
הפרשי שער בגין תרגום פעילויות חוץ	160	3	(699)
רווח (הפסד) בגין גידור תזרימי מזומנים, נטו ממס	40,712	34,641	(43,178)
רווח (הפסד) בגין גידור תזרימי מזומנים - ערך זמן, נטו ממס	(611)	238	481
רווח (הפסד) כולל אחר לשנה	53,319	35,169	(40,474)
סה"כ רווח (הפסד) כולל לשנה	162,740	(377,875)	(571,511)

הביאורים המצורפים לדוחות הכספיים המאוחדים מהווים חלק בלתי נפרד מהם.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

דוחות מאוחדים על השינויים בהון

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2022

	הון מניות	קרן הון בגין הנפקת מניות בניכיון	קרן הון בגין הנפקת אופציות	קרן הון בגין גידור תזרימי מזומנים	קרן הון בגין גידור תזרימי מזומנים - ערך זמן	קרנות הון אחרות	יתרת הפסד	סה"כ הון עצמי המיוחס לבעלים של החברה האם	זכויות שאינן מקנות שליטה	סה"כ
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
יתרה ליום 1 בינואר 2022	406,186	(53,539)	69,490	(11,040)	85	230,848	(1,191,519)	(549,489)	710	(548,779)
התנועה בתקופת הדוח:										
רווח לשנה	-	-	-	-	-	-	108,732	108,732	689	109,421
רווח (הפסד) כולל אחר	-	-	-	40,712	(611)	13,218	-	53,319	-	53,319
סה"כ רווח (הפסד) כולל לשנה	-	-	-	40,712	(611)	13,218	108,732	162,051	689	162,740
מימוש כתבי אופציה למניות	768	2,306	(1,206)	-	-	-	-	1,868	-	1,868
תשלום מבוסס מניות	-	-	-	-	-	1,590	-	1,590	21	1,611
מימוש מניות בחברה בת לבעלי זכויות שאינן מקנות שליטה	-	-	-	-	-	63,102	-	63,102	(27,430)	35,672
סה"כ הון ליום 31 בדצמבר 2022	406,953	(51,233)	68,283	29,673	(526)	308,758	(1,082,787)	(320,879)	(26,010)	(346,887)

הביאורים המצורפים לדוחות הכספיים המאוחדים מהווים חלק בלתי נפרד מהם.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
דוחות מאוחדים על השינויים בהון (המשך)

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2021

	הון מניות	קרן הון בגין הנפקת מניות בניכיון	קרן הון בגין הנפקת אופציות	קרן הון בגין גידור תזרימי מזומנים	קרן הון בגין גידור תזרימי מזומנים - ערך זמן	קרנות הון אחרות	יתרת הפסד	סה"כ הון עצמי המיוחס לבעלים של החברה האם	זכויות שאינן מקנות שליטה	סה"כ
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
יתרה ליום 1 בינואר 2021	375,141	(37,927)	-	(45,681)	(153)	230,287	(778,554)	(256,887)	789	(256,096)
התנועה בתקופת הדוח:										
הפסד לשנה	-	-	-	-	-	-	(412,964)	(412,964)	(79)	(413,043)
רווח כולל אחר	-	-	-	34,641	238	290	-	35,169	-	35,169
סה"כ רווח (הפסד) כולל לשנה	-	-	-	34,641	238	290	(412,964)	(377,795)	(79)	(377,874)
תמורה מהנפקת כתבי אופציה, נטו	-	-	75,611	-	-	-	-	75,611	-	75,611
מימוש כתבי אופציה למניות	31,044	(15,612)	(6,121)	-	-	-	-	9,311	-	9,311
הלוואה מבעלת שליטה	-	-	-	-	-	270	-	270	-	270
סה"כ הון ליום 31 בדצמבר 2021	406,186	(53,539)	69,490	(11,040)	85	230,848	(1,191,519)	(549,489)	710	(548,779)

הביאורים המצורפים לדוחות הכספיים המאוחדים מהווים חלק בלתי נפרד מהם.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
דוחות מאוחדים על השינויים בהון (המשך)

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2020

	הון מניות	פרמיה על מניות	קרן הון בגין הנפקת מניות בניכיון	קרן הון בגין גידור תזרימי מזומנים	קרן הון בגין גידור תזרימי מזומנים - ערך זמן	קרנות הון אחרות	יתרת הפסד	סה"כ הון עצמי המיוחס לבעלים של החברה האם	זכויות שאינן מקנות שליטה	סה"כ
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
יתרה ליום 1 בינואר 2020	155,012	35,554	-	(2,502)	(633)	227,949	(247,643)	167,737	915	168,651
התנועה בתקופת הדוח:										
הפסד לשנה	-	-	-	-	-	-	(530,911)	(530,911)	(126)	(531,037)
רווח (הפסד) כולל אחר	-	-	-	(43,178)	481	2,223	-	(40,474)	-	(40,474)
סה"כ רווח (הפסד) כולל לשנה	-	-	-	(43,178)	481	2,223	(530,911)	(571,385)	(126)	(571,511)
הנפקת מניות בניכוי עלויות הנפקה, נטו ממס	220,130	(35,554)	(37,927)	-	-		-	146,649	-	146,649
הלוואה מבעלת השליטה	-	-	-	-	-	116	-	116	-	116
סה"כ הון ליום 31 בדצמבר 2020	375,141	-	(37,927)	(45,681)	(153)	230,287	(778,554)	(256,887)	789	(256,097)

הביאורים המצורפים לדוחות הכספיים המאוחדים מהווים חלק בלתי נפרד מהם.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
דוחות מאוחדים על תזרימי המזומנים

	לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר		
	2022	2021	2020
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
תזרימי מזומנים מ(ל)פעילות שוטפת			
רווח (הפסד) לתקופה	109,421	(413,044)	(531,037)
התאמות הדרושות כדי להציג את תזרימי המזומנים מפעילות שוטפת - נספח א'	203,467	412,486	392,217
מזומנים שנבעו (ששימשו) מ/לפעילות שוטפת	312,888	(557)	(138,820)
תזרימי מזומנים מ(ל)פעילות השקעה			
רכישות רכוש קבוע (כולל תשלומים על חשבון מטוסים ושיפוצי מנוע כלליים)	(53,558)	(15,231)	(115,251)
תמורה ממימוש רכוש קבוע, לרבות מעסקת מכירה וחכירה מחדש המיוחסת לערך השייר, ומימוש השקעה לזמן ארוך	10,649	2,825	23,123
השקעה ברכוש לא מוחשי	(12,568)	(5,320)	(3,603)
שינוי בפיקדונות	(4,016)	25,668	(16,691)
תמורה ממכירת ממן	-	-	15,432
מזומנים שנבעו (ששימשו) מ/לפעילות השקעה	(59,493)	7,942	(96,990)
תזרימי מזומנים מ(ל)פעילות מימון			
תמורה מהנפקת מניות, נטו	-	-	146,331
תמורה מהנפקת כתבי אופציות	-	75,330	-
מימוש כתבי אופציות למניות	1,868	9,311	-
קבלת מימון כנגד נכסי מועדון הנוסע המתמיד (ראו ביאור 14.ג)	130,000	-	-
קבלת הלוואות מתאגידים בנקאיים	-	44,475	132,650
קבלת הלוואות מבעלת השליטה (ראו ביאור 14.ו)	20,000	50,000	10,000
תשלום בגין הוצאות גיוס הלוואות	(3,226)	(817)	(10,716)
פירעון הלוואות מגופים פיננסיים	(121,442)	(107,003)	(157,268)
פירעון הלוואה מבעלת השליטה	-	(10,000)	-
פירעון התחייבויות בגין חכירות	(98,743)	(53,471)	(45,440)
תמורה מעסקת מכירה וחכירה מחדש שאינה מיוחסת לערך השייר	-	3,013	-
רכיב התחייבות בגין הנפקת אג"ח למדינה (ראו ביאור 14.ז)	27,375	4,789	-
פירעון רכיב התחייבות בגין הנפקת אג"ח למדינה (ראו ביאור 14.ז)	(30,114)	-	-
עליה (ירידה) באשראי לזמן קצר, נטו	4,212	(456)	(2,356)
מימוש אופציה למניות חברה בת (ראו ביאור 21.ג)	13,972	-	-
מזומנים שנבעו (ששימשו) מ/לפעילות מימון	(56,098)	15,170	73,201
השפעת השינויים בשערי חליפין על יתרות מזומנים המוחזקות במטבע חוץ	(4,662)	(280)	1,600
עליה (ירידה) במזומנים ושווי מזומנים	192,635	22,275	(161,009)
יתרת מזומנים ושווי מזומנים לתחילת התקופה	90,526	68,251	229,260
יתרת מזומנים ושווי מזומנים לסוף התקופה	283,161	90,526	68,251

הביאורים המצורפים לדוחות הכספיים המאוחדים מהווים חלק בלתי נפרד מהם.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
דוחות מאוחדים על תזרימי המזומנים

	לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר		
	2022	2021	2020
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
נספח א' - התאמות הדרושות להצגת תזרימי מזומנים מפעילות שוטפת:			
הכנסות והוצאות שאינן כרוכות בתזרימי מזומנים:			
פחת (כולל גריעות אביזרים, רכיבים שיצאו משימוש ותצרוכת ציוד מתכלה)	109,049	121,918	128,033
פחת בגין זכויות שימוש בנכסים חכורים	100,931	107,661	113,399
הפחתת ערך מטוסים לשווי הוגן בניכוי עלויות מימוש	-	43,466	-
מימון המדינה על ידי תשלום מראש עבור הטסת כוח אדם במערך אבטחת התעופה	-	207,885	-
הפקדה מראש עבור תוכנית היפרדות מעובדים	-	(35,931)	-
הכנסות אחרות בגין מענקים ממשלתיים נטו (ראו ביאורים 13.א ו-14.ז)	(41,483)	-	-
מסים נדחים, נטו	(124,847)	(10,548)	(32,115)
ירידה בהתחייבויות בגין הטבות לעובדים ובהפרשות	(7,363)	(6,829)	98,164
רווח הון נטו ממימוש נכסים	(8,326)	(1,216)	(9,178)
שינויים בשווי הוגן של מכשירים פיננסיים בגין עסקאות גידור דס"ל לא אפקטיביות	-	(6,969)	6,831
התאמות בגין הוצאות מימון	24,866	35,153	35,194
שינויים אחרים	5,601	(4,203)	1,497
שינויים בסעיפי רכוש והתחייבויות:			
ירידה (עליה) בלקוחות וחייבים אחרים	(140,537)	(44,351)	109,144
ירידה (עליה) בהוצאות מראש	(7,390)	(4,093)	2,065
ירידה (עליה) במלאי	315	(3,026)	3,700
עליה (ירידה) בספקים וזכאים	84,922	19,421	(38,946)
עליה (ירידה) בהכנסות מראש	207,729	(5,852)	(25,569)
	203,467	412,486	392,217
נספח ב' - תשלומי ריבית, תקבולי ריבית ומסים ששולמו והמסווגים בתזרים מזומנים מפעילות שוטפת (1):			
תשלומי ריבית (2)	85,076	52,033	55,877
תקבולי ריבית	3,099	172	730
תשלומי מס - מקדמות בגין הוצאות עודפות	256	130	35

(1) החברה מסווגת תזרימי מזומנים בגין ריבית ודיבידנדים אשר התקבלו בידיה וכן תזרימי מזומנים בגין ריבית ששולמה כתזרימי מזומנים אשר שימשו או נבעו מפעילות שוטפת.

(2) כולל ריבית רעיונית על התחייבויות בגין חכירות בהתאם לתקן דיווח כספי בינלאומי IFRS 16 "חכירות".

הביאורים המצורפים לדוחות הכספיים המאוחדים מהווים חלק בלתי נפרד מהם.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 1 - כללי

א. אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ ("החברה" או "אל על") וחברות הבנות ("הקבוצה") פועלות בעיקר בתחום הובלה אווירית של נוסעים ומטען ומפעילות טיסות סדירות וטיסות שכר. הקבוצה עוסקת גם בפעילויות נלוות לפעילות ההובלה האווירית כגון מכירת מוצרים פטורים ממכס, ייצור ואספקת מזון לחברות תעופה (לרבות לחברה עצמה), מתן שירותי אבטחה לתעופה הישראלית, מתן שירותי תחזוקה שוטפת ותחזוקה כוללת למטוסיה. בנוסף, מפעילה הקבוצה מועדון נאמנות ללקוחותיה, במסגרתו מקיימת שיתופי פעולה עם מוסדות פיננסיים במיזם כרטיסי אשראי ממותגים.

ב. מצב עסקי החברה

1. התפרצות נגיף "הקורונה" (COVID-19) והשפעתו על הקבוצה בתקופת ההגבלות:

החל מהרבעון הראשון לשנת 2020 התפשט נגיף הקורונה ברחבי העולם וביום 11 במרץ 2020 סווגה ההתפרצות כמגפה עולמית. מאז ועד לחודש פברואר 2022, במשך שנתיים, חלו שיבושים קשים בפעילות הקבוצה עד לכדי הפסקת פעילותה החל מסוף חודש מרץ 2020 ועד לסוף חודש ספטמבר 2020, ומאז פעלה הקבוצה לסירוגין ותוך כדי שיבושים משמעותיים ובין היתר ביצעה שינויים והתאמות תפעוליות ומסחריות בהתאם להנחיות והסגרים שחלו בישראל וברחבי העולם. במהלך הרבעון הראשון לשנת 2022 הוסרו באופן הדרגתי מגבלות התנועה והחלה התאוששות משמעותית בתעופה העולמית עד לכדי חזרה מלאה של הביקושים כמפורט בהמשך.

להלן פרטים בדבר היקף פעילות של הקבוצה ביחס לשנת 2019 (טרום הקורונה) לפי רבעונים בשנים 2020 -2022 על רקע התפרצות הנגיף, המגבלות וחזרת הביקושים בשנת 2022:

תקופה	מאפייני התקופה	היקף פעילות ביחס לתקופה המקבילה ב- 2019 (במונחי ASK (מושב-ק"מ))	שיעור ההכנסות ביחס לתקופה המקבילה ב- 2019
Q1/20	פרוץ מגיפת הקורונה בעולם	83%	75%
Q2/20	תקופת המשבר והמגבלות לסירוגין	2%	26%
Q3/20		0%	6%
Q4/20		13%	22%
Q1/21		10%	27%
Q2/21		31%	38%
Q3/21		38%	39%
Q4/21		46%	51%
Q1/22		53%	66%
Q2/22	תקופת ההתאוששות	73%	88%
Q3/22		72%	97%
Q4/22		81%	108%

יצוין, כי היקף הפעילות בתקופת ההתאוששות הוגבל בשל כושר הייצור של החברה ולא בשל מגבלת ביקוש.

2. פעולות תפעוליות ופיננסיות שבוצעו על ידי הקבוצה בתקופת המשבר:

- עם פרוץ המשבר הוציאה החברה את מרבית עובדיה ואף בתקופות מסוימות את הרוב המוחלט של עובדיה לחופשה ללא תשלום.
- במהלך שנת 2020 גייסה החברה במסגרת הנפקת מניות בסך של כ- 147.7 מיליון דולר, במסגרתה חברת "כנפי נשרים" הפכה לבעלת השליטה בחברה (ראו ביאור 22 להלן), וכן מדינת ישראל רכשה גם היא מניות בחברה ומחזיקה ליום 31 בדצמבר 2022 כ-11.81% ממניות החברה.
- במהלך שנת 2020 שחררה הקבוצה עודפי קופות פיצויים בסך של כ- 97 מיליון דולר.

ביאור 1 - כללי

ב. מצב עסקי החברה: (המשך)

- הקבוצה חתמה על הסכמי סיוע והלוואות מהמדינה ובעלת השליטה בסכום מצטבר של כ- 380 מיליון דולר, כמפורט להלן:

גוף ממנן	סכום במיליוני דולר	הפניה
מדינה – תשלום מראש עבור הטסת כח אדם במערך אבטחת התעופה	210	ביאור 13.א
בעלת השליטה – הלוואות ללא ריבית הניתנות לפירעון במניות	70	ביאור 14.ו
מדינה – אג"ח המירות למניות החברה	45	ביאור 14.ז
מדינה – תשלום מראש עבור הוצאות דלק	12	ביאור 12
הסתדרות – אג"ח המירות למניות החברה	3	ביאור 14.ז
מדינה – מקדמה ע"ח השתתפות בטחון	40	ביאור 22.א
סה"כ	380	

- במהלך שנת 2021 גייסה הקבוצה כ- 77 מיליון דולר בתמורה להקצאת כתבי אופציה למניות החברה, כמפורט בביאור 18.ב להלן.
- הקבוצה ביצעה דחייה של תשלומי חכירות והלוואות במהלך התקופה בסך של כ- 96 מיליון דולר.
- במסגרת תכנית ההתייעלות שחלה בשנת 2021, סיימה הקבוצה את העסקתם של כ- 1,900 עובדים. בנוסף, ברבעון הרביעי לשנת 2021 חתמה הקבוצה עם הסתדרות העובדים על תכנית נוספת של פרישה מרצון שחלה בשנת 2022.

אף על פי שביצעה הקבוצה התאמות תפעוליות רבות ועל אף הפעולות הפיננסיות אשר בחלקן מפורטות לעיל, המגבלות שחלו על ענף התעופה אשר הביאו לשיבושים הקשים בפעילות הקבוצה ועל רקע הוצאות המימון וההון הגבוהות שלה, נגרמו לקבוצה הפסדים מצטברים בשנים 2020 ו-2021 בסך מצטבר של כ-944 מיליון דולר. הפסדים אלו הביאו את הקבוצה עלגירעון בהון בסך של כ- 256 מיליון דולר וכ- 549 מיליון דולר לימים 31 בדצמבר לשנים 2020 ו-2021, בהתאמה.

3. חזרת הקבוצה לפעילות ולביקושים בשנת 2022 והסכמי השכר שנחתמו:

במהלך הרבעונים השני והשלישי לשנת 2022, עם הסרתן הכמעט מוחלטת של המגבלות, לרבות ביטול חובת בדיקות PCR בכניסה לישראל וחובת עטיית מסיכה בטיסות לישראל, עלו הביקושים באופן משמעותי וחזרו לרמתם ערב משבר הקורונה ואף מעבר לכך. עם זאת, במהלך תקופה זו עדיין פעלה הקבוצה בהיקף פעילות מופחת ביחס לשנת 2019, כמפורט בטבלה לעיל, בעיקר עקב מגבלת כושר ייצור המושפעת מתהליך השמשת המטוסים והחזרת צוותי האוויר, אשר נכנסים לכשירות בקצב איטי יותר מקצב החזרת הביקושים.

עם חזרת הביקושים וכחלק ממאמצי הקבוצה לחזור לפעילות מלאה ולעמוד ביעדי הביקוש הגובר, בחודש יולי 2022, נחתם הסכם לאחר משא ומתן בין החברה לבין הסתדרות העובדים הכללית החדשה וועד הטייסים המעגן שורה של הסכמות בין הצדדים אשר חלות מחודש יולי 2022 ועד לחודש דצמבר 2025. המשא ומתן בין הצדדים התקיים על רקע הצורך להסדרת שינויים והתאמות בהסכמים שנחתמו בחודש יולי 2020 ובחודש אוקטובר 2018, ולאור הצרכים

ביאור 1 - כללי

ב. מצב עסקי החברה: (המשך)

התפעוליים של החברה הנובעים מהצורך להחזיר את החברה לפעילות מלאה לאחר משבר הקורונה. במסגרת הסכם זה, סוכם בין היתר, על החזרה מדורגת של הפחתות השכר של הטייסים על רקע משבר הקורונה, ומנגד על צעדי התייעלות תפעוליים נוספים. לאור האמור להערכת החברה לחתימת ההסכם לא צפויה השפעה שלילית מהותית.

בנוסף, בחודש אוגוסט 2022, נחתם הסכם בין ועד תחזוקה והנדסה של עובדי החברה והסתדרות העובדים אשר תוקפו עד ליום 31 בדצמבר 2026. בחודש דצמבר 2022 נחתם הסכם בין הועד המינהלי של עובדי החברה והסתדרות העובדים אשר תוקפו עד ליום 31 בדצמבר 2028. בחודש פברואר 2023, לאחר מועד הדוח על המצב הכספי, נחתם הסכם בין החברה לבין הסתדרות העובדים וועד העובדים המייצג את מגזר אנשי צוות דיילי אוויר אשר תוקפו עד ליום 31 בדצמבר 2028. להערכת החברה לחתימת ההסכמים לא צפויה השפעה שלילית מהותית על התוצאות העסקיות של החברה.

4. פעולות פיננסיות שבוצעו בשנת 2022:

- בחודש יוני 2022, חתמו החברה וחברה בת של החברה "אל על הנוסע המתמיד בע"מ" ("חברה בת"), על הסכם למכירת פעילות מועדון הנוסע המתמיד בשווי של 500 מיליון דולר לחברה הבת, בד בבד עם חתימה של החברה הבת עם הפניקס חברה לביטוח בע"מ ("הפניקס") על הסכם לקבלת מימון בסך של 130 מיליון דולר. במסגרת הסכם המימון חתמו החברה, חברת הבת והפניקס על כתב למתן אופציה להפניקס לרכישה של עד 25% ממניות החברה בת. במהלך חודש ספטמבר 2022 מימשה הפניקס את האופציה בחלקה באמצעות רכישה של 19.9% ממניות חברה בת המוחזקות בידי החברה, בתמורה לסך של כ - 14 מיליון דולר הנגזרת ממנגנון המימוש. לפרטים בדבר מימוש האופציה ראו ביאור 21.ג.

- במהלך חודש ספטמבר 2022, בין היתר על רקע השיפור במצבה הפיננסי של הקבוצה, חתמו החברה, המדינה ובעלת השליטה על הסכם חדש המתקן את הסכמי הסיוע הקודמים במסגרתו הותאמו או בוטלו מרבית ההתחייבויות שהוטלו על הקבוצה מכוח הסכמי הסיוע שנחתמו במהלך שנת 2021 כמפורט בביאור 22.א ובמהלך החציון הראשון לשנת 2022 כמפורט בביאור 22.א, ובמסגרת זו הוחזר חלק מהמימון שהתקבל על ידי המדינה כמפורט באותו ביאור.

5. סיכום:

- ברבעון השלישי לשנת 2022 חזרה הקבוצה לרווחיות והכירה ברווח לפני מס לאותה תקופה בסך של כ- 68 מיליון דולר, לראשונה מאז פרוץ משבר הקורונה. כמו כן, ההפסד לפני מס לשנת 2022 הסתכם לכ-14 מיליון דולר, וזאת ביחס להפסד של כ-77 מיליון דולר לשנת 2019, וכ- 562 מיליון דולר וכ- 423 מיליון דולר לשנים 2020 ו-2021, בהתאמה. תזרים המזומנים של הקבוצה מפעילות שוטפת לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2022 הסתכם בכ-313 מיליון דולר. הגירעון בהון המיוחס לבעלים של החברה האם הצטמצם לכ-321 מיליון דולר ביחס לסכום של כ-549 מיליון דולר כפי שהיה ליום 31 בדצמבר 2021.

- בנוסף יצוין, כי ברבעון הרביעי לשנת 2022 חצתה הקבוצה לראשונה מאז המשבר את היקף ההכנסות בתקופה המקבילה בשנת 2019, כך שבחציון השני לשנת 2022 הכירה החברה ברווח (לפני מס) של כ-76 מיליון דולר, ביחס להפסד של כ-6 מיליון דולר בתקופה המקבילה בשנת 2019, וכן בשיפור של כ-37% בתזרים המזומנים מפעילות שוטפת בין אותן תקופות.

- על רקע חזרת הביקושים והתאוששות הענף, ועל רקע פרסומים של גופי תעופה בינלאומיים כגון תחזיות ארגון הגג של חברות התעופה IATA, צופה החברה במהלך שנת 2023 להמשיך במגמת ההתאוששות וליהנות מביקושים מוגברים לשירותיה.

- לאור זאת, על אף הגירעון בהון העצמי כאמור לעיל, לאור המעבר לרווחיות ולתזרים מזומנים חיובי מפעילות שוטפת, הגידול המשמעותי במכירות ובהכנסות הקבוצה כתוצאה מחזרה מואצת של הביקושים להיקפים של ערב משבר הקורונה, ולאור היציבות התפעולית כתוצאה מחתימה על הסכמי העבודה עם הועדים השונים כמפורט לעיל, השיפור ביתרות הנזילות כפי שבאות לידי ביטוי ביתרת המזומנים של הקבוצה אשר הסתכמה ליום 31 בדצמבר לסך של כ-283 מיליון דולר, ועל רקע השיפור בגירעון בהון והגירעון בהון החוזר ובהתאם לתכניותיה העסקיות של הקבוצה ומכלול האפשרויות הפיננסיות העומדות לרשותה, צפויה החברה, להערכת ההנהלה והדירקטוריון, לעמוד בהתחייבויותיה הפיננסיות בעתיד הנראה לעין.

ביאור 2 - הבסיס לעריכת הדוחות הכספיים

א. הצהרה לגבי יישום תקני דיווח כספי בינלאומיים (IFRS) ותקנות ניירות ערך:

הדוחות הכספיים של הקבוצה נערכו בהתאם לתקני דיווח כספי בינלאומיים (להלן - "תקני IFRS") ופרשנויות להם שפורסמו על ידי הוועדה לתקני חשבונאות בינלאומיים (IASB), ובהתאם לתקנות ניירות ערך (דוחות כספיים שנתיים), התש"ע-2010 (להלן - "תקנות דוחות כספיים").

ב. מטבע הפעילות וההצגה של הקבוצה:

הדוחות הכספיים של החברה וכל אחת מחברות הבנות שלה ערוכים במטבע של הסביבה הכלכלית העיקרית בה הן פועלות (להלן - "מטבע הפעילות"), בעוד הדוחות הכספיים המאוחדים של הקבוצה מוצגים בדולר - מטבע הפעילות של החברה (ומרבית החברות הבנות שלה), מאחר ובמטבע זה נקובות רוב הכנסותיה והוצאותיה של החברה, לרבות רכש מטוסיה ומימונם.

עסקאות שבוצעו במטבעות השונים ממטבע הפעילות של הקבוצה מוכרות לפי שערי החליפין שבתוקף במועדי העסקאות. בתום כל תקופת דיווח, פריטים כספיים הנקובים במטבעות אחרים מתורגמים לפי שערי חליפין שבתוקף לאותו מועד. הפרשי שער מוכרים בדוח רווח והפסד בתקופה בה הם נבעו (למעט הפרשי שער בגין חברות מוחזקות - ראו ביאור 21.א).

ג. שיקולי דעת חשבונאיים מהותיים ואומדנים קריטיים:

(1) כללי:

ביישום המדיניות החשבונאית של הקבוצה, נדרשת הנהלת הקבוצה, במקרים מסוימים, להפעיל שיקול דעת חשבונאי נרחב בנוגע לאומדנים והנחות אשר שימשו בקביעת ערכם של נכסים והתחייבויות בדוחות הכספיים. האומדנים וההנחות הקשורות, מבוססים על ניסיון העבר וגורמים אחרים הנחשבים כרלוונטיים. התוצאות בפועל עשויות להיות שונות מאומדנים אלה. להלן פירוט האומדנים הקריטיים ושיקול הדעת שהופעל על ידי הנהלת הקבוצה בדוחות כספיים אלו.

(2) מענקים ממשלתיים:

- כמפורט בביאור 13.א להלן, למיטב שיקול דעתה של הקבוצה, התמורה שהתקבלה בהסכם מימון המדינה על ידי תשלום מראש עבור הטסת כח אדם במערך אבטחת התעופה מכיל הן הסכם מכירה והן הסכם מימון. בהתאם לכך, מעריכה הקבוצה כי בהסכם גלום רכיב מימון משמעותי על פי תקן דיווח כספי בינלאומי IFRS 15. רכיב זה חושב באמצעות שיעור ההיוון שהיה משתקף, להערכת הקבוצה, בעסקת מימון נפרדת במועד ההסכם. הפער בין התמורה שהתקבלה לבין הערך הנוכחי של תזרימי המזומנים הרעיוניים (כמפורט בביאור האמור) שחושב באמצעות שיעור ההיוון כאמור הוכר על ידי הקבוצה כמענק ממשלתי על פי תקן חשבונאות בינלאומי IAS 20. לפרטים נוספים לרבות אופן קביעת שיעור ההיוון והמועדים בהם נזקף המענק הממשלתי כהכנסה בדוח על הרווח והפסד ראו ביאור 13.א להלן.

- בנוסף וכמפורט בביאור 14.ח, למיטב שיקול דעתה של הקבוצה, ההפרש בין שוויה ההוגן של התמורה שהתקבלה מהמדינה כנגד אגרות חוב שאינן נושאות ריבית, כמפורט בביאור 1.ב(6), בהתאם לשיעור ההיוון שהיה משתקף בעסקת מימון נפרדת במועד ההסכם לבין התמורה שהתקבלה מוכר כמענק ממשלתי. יצוין כי הפירעון המוקדם של האג"ח כמפורט בביאור **X** להלן היווה גם בהתאם לשיקול הדעת של הקבוצה החזר של המענק הממשלתי וטופל בהתאם וכמפורט באותו ביאור.

ביאור 2 - הבסיס לעריכת הדוחות הכספיים (המשך)

ג. שיקולי דעת חשבונאיים מהותיים ואומדנים קריטיים: (המשך)

(3) הפרשות והתחייבויות תלויות:

לצורך בחינת החשיפות הנובעות מתביעות שהוגשו כנגד הקבוצה, כמו גם לגבי קביעת הסבירות כי הן תתממשנה לרעתה, מסתמכת הנהלת הקבוצה על חוות דעת של יועצים משפטיים ומקצועיים. לאחר שיועציה של הקבוצה מגבשים את עמדתם המשפטית ואת סיכוייה של הקבוצה באשר לנשוא התביעה, בין אם הקבוצה תצטרך לשאת בתוצאותיה או שיש ביכולתה לדחות אותה, אומדת הנהלת הקבוצה את סכום ההפרשה אותו יש להכיר בדוחות הכספיים, אם בכלל, אשר מבוסס על האומדן הטוב ביותר של הנהלת הקבוצה לסכום אשר יידרש לסילוק המחויבות. תוצאות ההליכים עלולות להיות שונות מהערכות הנהלת הקבוצה ובכך להשפיע באופן מהותי על מצבה הכספי ועל תוצאות פעולותיה של הקבוצה. לפירוט ההפרשות וההתחייבויות התלויות ליום 31 בדצמבר 2022, ראו ביאור 16.

(4) הטבות עובדים:

הערך הנוכחי של התחייבות הקבוצה לתשלום פיצויי פרישה ופיטורין עבור חלק מהעובדים בישראל, לתשלום חופשה לכלל העובדים בישראל, פדיון מחלה עבור חלק מהעובדים בישראל וכן להטבות נוספות לרבות תכניות הפנסיה לחלק מעובדי הקבוצה המקומיים בארה"ב ובאנגליה, מתבסס על מספר רב של נתונים, אשר נקבעים על בסיס הערכה אקטוארית, תוך שימוש בהנחות אקטואריות, לרבות בגין שיעורי ההיוון של המחויבויות השונות. שינויים בהנחות האקטואריות עשויים להשפיע על ערכן המוערך של התחייבויות הקבוצה לתשלום ההטבות כאמור. לפירוט ההנחות האקטואריות ולניתוח רגישות לגביהן, ראו ביאור 15.

(5) אורך חיים שימושיים וערכי שייר של מטוסים ומנועים:

מטוסי הקבוצה ומנועיהם מופחתים לאורך יתרת החיים השימושיים שלהם ובהתחשב בערכם השיורי. כאמור בביאור 10 להלן, אומדן אורך החיים השימושיים של מטוסי הקבוצה ומנועיה, וכן ערכי השייר שלהם, נקבעים בהתאם לתכניות ההנהלה והערכותיה לגבי אופן השימוש בצי המטוסים וכן בהתאם להערכות שוק בדבר סכומי המכירה של הציוד בעת הוצאתו משירות, בין היתר על בסיס מחירוני מטוסים המפורסמים מעת לעת.

שינויים בפועל ביתרת אורך החיים השימושיים ו/או בערך השייר עשויים להביא לשינויים מהותיים בשיעורי הפחת ובהוצאות הפחת של הקבוצה. לפרטים נוספים לרבות בגין שינוי אומדן פחת בשנת 2022, ראו ביאור 10.ב(1).

(6) בחינת סימנים לירידת ערך:

במהלך השנים 2020 ו-2021 לאור הסביבה העסקית באותן שנים, נדרשה הקבוצה מספר פעמים להעריך את שווי השימוש של נכסיה התפעוליים. במהלך שנת 2022 על רקע חזרת הביקושים באופן אשר הקדים את התחזיות דאז באופן משמעותי, לא זיהתה החברה סימנים לירידת ערך. יחד עם זאת, בשל עליית שיעורי הריבית ברחבי העולם אשר השפיעה גם על שיעור ההיוון המשוקלל של החברה (WACC), ביצעה החברה ניתוח רגישות לצורך בחינה האם עליית הריבית לכשעצמה עשויה להוות סימן לירידת ערך. מסקנת הניתוח כאמור הייתה כי עליית הריבית לא מהווה סימן לירידת ערך. לפרטים נוספים ראו ביאור 10.ד.

(7) תוכניות למועדוני נוסעים:

לצורך חישוב יתרת ההכנסות מראש בגין נקודות הנוסע המתמיד, שנצברו לתאריך הדוח על המצב הכספי וטרם נוצלו, מתבססת הקבוצה על מחירי מכירה של המוצרים השונים אליהם ניתן להמיר את אותן נקודות, תוך התחשבות במספר הנקודות שיש להמיר על מנת לרכוש את אותם מוצרים, על תמהיל המוצרים הנרכשים בנקודות ועל ניסיון הקבוצה לגבי תחזית ניצול הנקודות.

לאחרונה הציעה הקבוצה ללקוחותיה הצעת ערך חדשה אשר עשויה להביא לשינוי בשיעורי אי המימוש החזויים. החברה הטמיעה את השינויים הצפויים בהערכותיה.

שינויים בהערכת ההנהלה לגבי שווי הנקודה ושיעור אי המימוש של הנקודות, עשויים להשפיע על עיתוי ההכרה בהכנסה.

ביאור 2 - הבסיס לעריכת הדוחות הכספיים (המשך)

ג. שיקולי דעת חשבונאיים מהותיים ואומדנים קריטיים: (המשך)

(8) מסים נדחים:

הקבוצה הכירה בנכסי מסים נדחים עבור ההפסדים המועברים רק עד לגובה ההתחייבות למסים נדחים, למעט נכס מס נדחה ממכירת פעילות מועדון הנוסע המתמיד לחברה בת (כמפורט בביאור 17) אשר נעשתה כעסקה חייבת במס, זאת לאור ההפרש הזמני אשר ניתן בניכוי בין הערך בספרים של הנכסים המועברים לבין בסיס המס שלהם ולאור הרווח הצפוי בחברה הבת.

ביאור 3 - מזומנים ושווי מזומנים

מזומנים ושווי מזומנים כוללים פיקדונות הניתנים למשיכה מיידית וכן, פיקדונות לזמן קצוב אשר אין מגבלה ו/או יעוד מוגדר לשימוש בהם, ואשר מועד פירעונם, במועד ההשקעה בהם, אינו עולה על שלושה חודשים. פיקדונות אשר מועד פירעונם במועד ההשקעה עולה על שלושה חודשים ואינו עולה על שנה מסווגים במסגרת סעיף פיקדונות לזמן קצר. לקבוצה הכנסות ריבית בשיעור של כ- 3.2%-5.7% על יתרות החובה שלה, ראו גם ביאור 20.ו להלן בדבר הכנסות מימון.

	ליום 31 בדצמבר	
	2022	2021
	אלפי דולר	אלפי דולר
מזומנים ויתרות בבנקים	112,813	90,223
שווי מזומנים	170,348	303
סה"כ מזומנים ושווי מזומנים	283,161	90,526

ביאור 4 - פיקדונות

ההרכב:

	ליום 31 בדצמבר	
	2022	2021
	אלפי דולר	אלפי דולר
פיקדונות לזמן קצר:		
פיקדונות שהעמידה הקבוצה כבטוחה בגין הסכמי חכירת מטוסים	14,747	20,069
פיקדונות מיועדים	-	101
פקדונות בבנקים מעל 3 חודשים	263	-
פיקדון שהעמידה הקבוצה כבטוחה בגין נגזרים	79	-
סה"כ פיקדונות לזמן קצר	15,089	20,169
פיקדונות לזמן ארוך:		
פיקדונות בבנקים לזמן ארוך (1)	2,010	7,660
פיקדונות אצל נותני שירותים	5,331	4,735
פיקדונות שהעמידה הקבוצה כבטוחה לטובת הסכמי חכירת מטוסים	80,721	66,789
סה"כ פיקדונות לזמן ארוך	88,062	79,184

(1) פיקדונות בבנקים לזמן ארוך כוללים, בעיקר, פיקדונות שהשקיעה הקבוצה כבטוחה בגין מכשירים פיננסיים נגזרים המוכרים כהתחייבות.

ביאור 5 - לקוחות

א. מדיניות חשבונאית:

לקוחות הקבוצה נבחנים בתום כל תקופת דיווח, לצורך זיהוי קיומם של סימנים לירידת ערך. ירידת ערך כאמור מתהווה כאשר יש ראיות אובייקטיביות לכך שכתוצאה מאירוע אחד או יותר, הושפעו לרעה סיכויי הגבייה של חוב הלקוח. ראיות אלו עשויות לכלול, בין היתר, קשיים פיננסיים משמעותיים של החייב או אי עמידה בתשלומים שוטפים.

בעת ירידת ערך, מכירה הקבוצה בהפסד ובהפרשה לחוב מסופק. ההפרשה מחושבת באופן ספציפי (הקבוצה לא מבצעת הפרשה כללית מטעמי מהותיות). כאשר מעריכה הקבוצה, כי החובות אינם ברי-גבייה באופן סופי, מוכר החוב כאבוד.

ב. ההרכב:

	ליום 31 בדצמבר	
	2022	2021
	אלפי דולר	אלפי דולר
חשבונות פתוחים	122,296	44,839
תקבולים צפויים בגין מכירות בכרטיסי אשראי (ראו (4) להלן)	103,043	46,179
	225,339	91,018
בניכוי - הפרשה לחובות מסופקים (רובם מעל 90 ימים)	(3,685)	(3,266)
סך הכל יתרת לקוחות	221,654	87,753

(1) בפעילות טיסות הנוסעים, המהווה בשגרה את מרבית יתרת הלקוחות של הקבוצה, תקופת האשראי של מכירות הקבוצה נעה בין שבוע לחודש ימים ממועד הכרטוס. יצוין, כי ההכנסה בגין אותן מכירות מוכרת בעת ההטסה בפועל, המתרחשת לרוב לאחר גביית התשלום בפועל.

(2) תקופת החוב הממוצעת של חובות לקוחות שתאריך פירעונם חלף ליום 31 בדצמבר 2022 היא כ- 93 ימים (ליום 31 בדצמבר 2021: כ- 92 ימים).

(3) ליום 31 בדצמבר 2022, לקוחות הקבוצה כוללים מספר סוגי לקוחות בארץ ובעולם: סוכני IATA (ארגון חברות התעופה הבינלאומי - להלן - " יאט"א"), אשר משלמים באמצעות מערכת הסליקה הבנקאית של יאט"א ולקוחות עסקיים. לקוחות פרטיים רוכשים כרטיסים באמצעות תשלום במזומן או כרטיס אשראי. איכות האשראי של סוכני יאט"א נקבעת בהתאם לפרמטרים של מערכת הסליקה הבנקאית של יאט"א (BSP לגבי סוכני נוסעים ו- CASS לגבי סוכני מטען בחו"ל). בגין סוכנים אלה דורשים הגופים האמורים ערבויות בנקאיות בהתאם לכללי יאט"א. בנוסף, לקבוצה ביטוח בגין סיכון האשראי של סוכני יאט"א בישראל. ביטוחים אלו, אינם מכסים את כלל החשיפה של הקבוצה בגין סיכון האשראי.

(4) יתרת הלקוחות ליום 31 בדצמבר 2022 וליום 31 בדצמבר 2021 כוללת יתרה בגין סולק של כרטיסי אשראי בארה"ב וקנדה בסך של כ- 39 מיליון דולר ושל כ- 35 מיליון דולר, בהתאמה, אשר מקורה במכירות כרטיסי טיסה אך מוחזקת כבטוחה על ידי הסולק כאמור למקרה שבו תיאלץ הקבוצה להשיב את הכספים ללקוחות באם ייבצר ממנה לבצע את ההטסה. יתרת זו מועברת לקבוצה על ידי הסולק בהדרגה בהתאם לקצב הניצול של כרטיסי הטיסה. החל מהרבעון השני של שנת 2022 ועל רקע דין ודברים מול הסולק, בין היתר על רקע השיפור במצב עסקי הקבוצה, הופחתו אחוזי הבטוחה בגין הסיכון של ביטולי כרטיסי הטיסה. כמו כן, פועלת הקבוצה מול הסולק לשחרור מלוא סכום הבטוחה.

בקביעת סבירות הפירעון של חובות לקוחות, בוחנת הקבוצה שינויים באיכות האשראי של הלקוח ממועד הענקת האשראי ועד למועד הדיווח. סך סיכון האשראי מוגבל, לאור בסיס הלקוחות הגדול המחולק לענפים ואזורים גיאוגרפיים שונים, וכן לאור תקופת האשראי הקצרה יחסית.

ביאור 5 - לקוחות (המשך)

ג. גיול חובות הלקוחות:

	ליום 31 בדצמבר	
	2022	2021
	אלפי דולר	אלפי דולר
אינם בפיגור	204,523	71,224
בפיגור עד 90 ימים	8,046	9,147
בפיגור מעל 90 ימים	12,770	10,648
סך הכל	225,339	91,019
בניכוי הפרשה לחובות מסופקים (רובם מעל 90 יום)	(3,685)	(3,266)
סך הכל לסוף שנה	221,654	87,753

ד. תנועה בהפרשה לחובות מסופקים:

	ליום 31 בדצמבר	
	2022	2021
	אלפי דולר	אלפי דולר
יתרה לתחילת שנה	3,266	5,713
הפסד (ביטול הפסד) מירידת ערך בגין לקוחות, נטו	908	(198)
סכומים שנמחקו	(489)	(2,249)
יתרת הפרשה לחובות מסופקים	3,685	3,266

ביאור 6 - חייבים ויתרות חובה

	ליום 31 בדצמבר	
	2022	2021
	אלפי דולר	אלפי דולר
מוסדות ממשלתיים	9,924	5,794
חייבים בגין שיפוץ מנועים חכורים	3,719	3,253
מקדמות לספקים	8,333	5,343
חייבים אחרים	5,846	6,637
סה"כ חייבים ויתרות חובה	27,823	21,027

ביאור 7 - הוצאות מראש

הוצאות מראש כוללות, בין היתר, עמלות לסוכנים ועמלות בגין כרטיסי אשראי המיוחסות להכנסות שטרם הוכרו, אשר תזקפנה כהוצאות מכירה בדוח רווח והפסד, במקביל להכרה בהכנסות מהטיסות בגינן שולמו העמלות.

	ליום 31 בדצמבר	
	2022	2021
	אלפי דולר	אלפי דולר
עמלות לסוכנים	10,346	5,687
עמלות בגין כרטיסי אשראי	5,292	1,625
הוצאות תפעוליות מראש	9,519	10,404
סה"כ הוצאות מראש	25,158	17,716

ביאור 8 - מלאי

	ליום 31 בדצמבר	
	2022	2021
	אלפי דולר	אלפי דולר
דלק סילוני לתצרוכת	5,823	7,685
חומרים ומצרכי מזון	5,487	4,750
כימיקלים	1,688	1,629
מוצרי דיוטי פרי	1,985	1,232
סה"כ מלאי	14,982	15,297

ביאור 9 - השקעות לזמן ארוך

א. ההרכב:

	ליום 31 בדצמבר	
	2022	2021
	אלפי דולר	אלפי דולר
השקעות בשווי הוגן (ראה סעיף ב' להלן)	2,078	3,160
סה"כ	2,078	3,160

ב. השקעות בשווי הוגן:

ההשקעות בשווי הוגן כוללות מיזמי השקעה, אשר פועלים בשיתוף פעולה עם חברת הבת "קוקפיט חדשנות בע"מ" (למידע נוסף ראו ביאור 21.א.(6)), ובתמורה מחזיקה קוקפיט מכשירים הוניים באותם מיזמים (בעיקר חברות הזנק (Start-Up).

ג. אופציה מסוג "פאנטום" בחברת כאל

בחודש דצמבר 2018 חתמה החברה על הסכם עקרונות להתקשרות עם דיינרס קלוב ישראל בע"מ וכרטיסי אשראי לישראל בע"מ ("דיינרס", "כאל" ו"חברות האשראי", בהתאמה), בעניין הנפקה ותפעול של כרטיסי אשראי ממותגים לחברי מועדון הנוסע המתמיד ("ההסכם"), לתקופה של עשר שנים החל מיום 1 בספטמבר 2019, עם זכות יציאה הדדית לכל אחד מהצדדים לאחר שבע שנים ("תקופת ההתקשרות").

במסגרת ההסכם, הוקנתה לחברה אופציית "פאנטום" המקנה זכויות כלכליות בכאל (שוות ערך ל- 8.75% מעליית השווי של כאל) או בדיינרס (שוות ערך ל-35% מעליית השווי של דיינרס) אשר ניתנת למימוש אך ורק באירועי מכירה או הנפקה של מי מהן, בהתאם לתנאים שנקבעו בהסכם בקשר לכך ותסולק במזומן.

כאמור בביאור 21.ג, במסגרת העברת פעילות מועדון הנוסע המתמיד לחברה הבת אל על הנוסע המתמיד בע"מ, הוסבו ההסכמים עם חברות האשראי אל החברה הבת ובכללם, ההסכם מול כאל.

יצוין, כי ועדת שטרום אשר בחנה את הפרדת חברות האשראי מהבנקים, קבעה במסגרת החוק להגברת התחרות ולצמצום הריכוזיות בשוק הבנקאות בישראל (תיקוני חקיקה), התשע"ז-ינואר 2017, כי ראשית יופרדו חברות האשראי השייכות לבנקים בעלי היקף פעילות רחב במערכת הבנקאית, כאשר לענין זה, בנק בעל היקף פעילות רחב הינו בנק אשר שווי נכסיו עולה על 20% משווי הנכסים של כלל הבנקים בישראל.

לענין כאל, הנשלטת על ידי בנק דיסקונט ומוחזקת גם על ידי הבנק הבינלאומי, בנקים אשר אינם עומדים בהגדרת בנק בעל היקף פעילות רחב במערכת הבנקאית כאמור לעיל, המליצה ועדת שטרום כי בתום תקופה שתיקבע בהמשך, תיערך בדיקה אשר תקבע את נחיצות הפרדתה על פי התפתחות התחרות ואופן התנהלותה התחרותי של חברה זו. עוד נקבע במסגרת החקיקה, כי בתקופה שמתום ארבע שנים מיום תחילת החוק ועד תום שש שנים מיום התחילה האמור רשאי שר האוצר, בהסכמת הנגיד ובאישור ועדת הכספים של הכנסת לקבוע כי גם בנקים המרכזים בידם מתחת ל-20% מנכסי המערכת הבנקאית ייכללו בהגדרת בנק בעל היקף פעילות רחב.

נכון ליום 31 בדצמבר 2022 טרם התקבלה החלטה על ידי שר האוצר ו/או ועדת הכספים של הכנסת. בשל כך, נכון לאותו מועד לא התקיימה אינדיקציה המצביעה על החלטת מכירת כאל/דיינרס ומכאן כי להערכת הקבוצה, שווי אופציית הפאנטום למועד הדוח על המצב הכספי אינו מהותי.

ביום 19 בינואר 2023, לאחר מועד הדוח על המצב הכספי, במסגרת מדיניות להגדלת התחרות בשוק הבנקאות והאשראי, החליט שר האוצר לעשות שימוש בסמכותו ולשנות בתקנות את השיעור הקבוע בהגדרה של בנק בעל היקף פעילות רחב, וכפועל יוצא מהחלטה זו, להפריד את כאל מדיסקונט. בהמשך לכך, ביום 30 בינואר 2023, אישרה ועדת הכספים של הכנסת את הפרדת כאל מדיסקונט. לאור זאת, בוחנת הקבוצה את השפעת ההחלטה על שווי האופציה, כפי שייקבל ביטוי בדוחות הכספיים של הקבוצה לרבעון הראשון לשנת 2023.

ביאור 10 - רכוש קבוע ונכסים בלתי מוחשיים

א. הרכב הרכוש הקבוע:

הרכוש הקבוע של הקבוצה כולל בעיקר את מטוסי הקבוצה וציוד הטיסה שלה (כגון: מנועים, לרבות רזרביים, חלפים, אביזרים וכיו"ב) כמפורט להלן. בנוסף לאלו, הרכוש הקבוע כולל את בנייני הקבוצה ומתקניה, ציוד תחבורה, ריהוט וציוד מחשוב. פריטי הרכוש הקבוע מוצגים בדוח על המצב הכספי לפי עלותם בניכוי פחת שנצבר.

(1) הרכב העלות המופחתת בדוח על המצב הכספי:

	ליום 31 בדצמבר	
	2022	2021
	אלפי דולר	אלפי דולר
עלות מופחתת:		
מטוסים וציוד טיסה	1,561,062	1,610,968
רכוש קבוע אחר ונכסים בלתי מוחשיים (ראו ביאור 10.ה.)	75,300	69,340
	1,636,362	1,680,308

ביאור 10 - רכוש קבוע ונכסים בלתי מוחשיים (המשך)

א. הרכב רכוש קבוע (המשך)

(2) יתרות העלות, הפחת הנצבר והעלות המופחתת של מטוסי הקבוצה וציוד הטיסה:

	מטוסי נוסעים	מנועים	תשלומים על חשבון מטוסים ומנועים	אביזרים וחלפים	סך הכל
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
עלות:					
ליום 1 בינואר 2021	2,167,886	266,858	63,407	191,929	2,690,080
מיון	(1,211)	-	(1,948)	3,159	-
תוספות	(422)	3,087	831	20,174	23,670
גריעות	-	(9,043)	-	(26,312)	(35,354)
ליום 31 בדצמבר 2021	2,166,253	260,903	62,290	188,950	2,678,396
מיון	2,191	-	(2,191)	-	-
תוספות	1,300	4,366	15,111	43,648	64,425
גריעות	-	(368)	-	(33,921)	(34,289)
ליום 31 בדצמבר 2022	2,169,744	264,900	75,211	198,677	2,708,532
פחת שנצבר:					
ליום 1 בינואר 2021	777,938	59,688	-	105,987	943,612
פחת השנה	80,139	3,292	-	19,028	102,460
גריעות	-	(5,216)	-	(16,893)	(22,109)
ליום 31 בדצמבר 2021	858,077	57,764	-	108,122	1,023,963
פחת השנה	70,277	7,934	-	18,790	97,000
גריעות	-	(368)	-	(16,591)	(16,959)
ליום 31 בדצמבר 2022	928,354	65,330	-	110,319	1,104,004
הפחתה לשווי מימוש נטו בגין מטוסים שיצאו משירות ליום 31 בדצמבר 2022 ו- 2021	(40,591)	(2,875)	-	-	(43,466)
עלות מופחתת:					
ליום 31 בדצמבר 2022	1,200,799	196,695	75,211	88,358	1,561,062
ליום 31 בדצמבר 2021	1,267,585	200,263	62,291	80,831	1,610,968

ביאור 10 - רכוש קבוע ונכסים בלתי מוחשיים (המשך)

א. הרכב רכוש קבוע (המשך)

(3) הרכב צי המטוסים של הקבוצה ליום 31 בדצמבר 2022:

דגם	ממוצע מושבים	גיל ממוצע	בעלות	חכירה	סה"כ
777-200ER *	279	19.6	6	-	6
737-900ER	175	8.0	8	-	8
737-800 **	169	18.3	6	10	16
787-9 ***	271	4.3	4	8	12
787-8 ***	238	3.0	3	-	3
סה"כ	**217**	**11.9**	**27**	**18**	**45**

* 4 מטוסים אינם בשימוש פעיל. לעניין שני מטוסים מתוכם אשר הופחתו לשווי המימוש נטו בהתאם לתוכניות העסקיות של הקבוצה, ראו סעיף ד. להלן.
** 2 מטוסים אינם בשימוש פעיל.
*** לעניין מועד קבלת מטוס דרימליינר (מטוס מס' 16) ורכישת מטוס דרימליינר נוסף, ראו סעיף ב. להלן

ככלל, מטוסי הקבוצה ומנועיה משועבדים לטובת הגופים המלווים בשעבוד קבוע וספציפי בדרגה ראשונה, ואף בחלק מהמקרים המטוסים נרכשו באמצעות הלוואות, אשר נלקחו על ידי חברות ייעודיות ("SPC-"Special Purpose Company), אשר הוקמו במסגרת עסקאות המימון ולפיכך המתכונת המשפטית הינה, כי המטוסים הינם בבעלות החברות הייעודיות, אשר מחכירות את המטוסים לקבוצה למשך תקופות המימון ובתום תקופות החכירה המטוסים מועברים לקבוצה (בין בתשלום ובין בהעברה ללא תמורה נוספת), לרבות זכויות פוטנציאליות ונלוות כגון ביטוח. הקבוצה מנועה מלהעביר או לרשום שעבוד נוסף על הנכסים ללא הסכמה מראש של הגופים המלווים. ראו גם ביאור 14 (ד) להלן.

ב. מועד קבלת מטוס דרימליינר (מטוס מס' 16) ורכישת מטוס דרימליינר נוסף

ביום 15 בדצמבר 2022 חתמה החברה עם יצרנית המטוסים בואינג ("חברת בואינג") על מסמך הצעה לרכישת מטוס חדש מדגם בואינג 787-9 ("ההצעה"). בהתאם להצעה, הקבוצה תרכוש מחברת בואינג מטוס, המצויד בשני מנועי רולס רויס, אשר יוצר במקור עבור לקוח אחר, תוך התאמות מסוימות אשר יבוצעו על ידי חברת בואינג לצרכיה של הקבוצה, על פי החלטתה של הקבוצה. מועד מסירתו הצפוי של מטוס זה הוא רבעון שני של שנת 2024 ("המטוס ה-17"). ביום 22 בדצמבר 2022, חתמה הקבוצה על מסמכים סופיים לרכישת המטוס ה-17 ("הסכם הרכישה").

בד בבד עם חתימתה של החברה על ההצעה, חתמה החברה עם חברת בואינג על הסכם המסדיר את מועד המסירה המעודכן של מטוס בואינג 787-8 המהווה את המטוס ה-16 בעסקת ההצטיידות של הקבוצה ("המטוס ה-16"), אשר מועד מסירתו המקורי (חודש מרץ 2020) נדחה עקב משבר הקורונה, כך שמועד מסירתו המעודכן יהיה ברבעון השלישי לשנת 2023. כמו כן, במסגרת הסכם זה הצדדים סיכמו על סכום כספי שיועמד לטובת הקבוצה ויוכל לשמשה עבור טובין או שירותים שיינתנו על ידי חברת בואינג או המטוס ה-16 ("הסכום הכספי"), תוך ויתור הדדי על טענות הצדדים בכל הנוגע למסירת המטוס ה-16 באיחור ("הסכם דחייה"). יצוין, כי עם החתימה על הסכם הרכישה של המטוס ה-17, הסכם הדחייה של המטוס ה-16, נכנס לתוקף.

ביאור 10 - רכוש קבוע ונכסים בלתי מוחשיים (המשך)

ב. מועד קבלת מטוס דרימליינר (מטוס מס' 16) ורכישת מטוס דרימליינר נוסף (המשך)

עלות הרכישה הכוללת של המטוס ה-16 והמטוס ה-17, על פי ההצעה והסכם הדחייה (לאחר ניכוי הסכום הכספי כאמור), לרבות עלויות השקעה דרושות והתאמות לתצורת המטוס ה-17, אם יוחלט על ביצוען על ידי הקבוצה על פי שיקול דעתה, יסתכמו לסך כולל מוערך של כ-230 מיליון דולר ארה"ב.

נכון למועד פרסום הדוחות הכספיים, בוחנת הקבוצה מספר חלופות למימון רכישת המטוס ה-16, כולל שילוב בין מסלולי מימון שונים.

הקבוצה תבחן, לקראת הגעתו של המטוס ה-17, את חלופות המימון עבורו, למעט תשלום מקדמה ששולמה על ידי הקבוצה בסכום לא מהותי במועד החתימה על ההצעה והמסמכים הסופיים, כאשר היתרה תשולם על ידי הקבוצה במועד קבלת המטוס ה-17.

ג. מדיניות חשבונאית להפחתה של מטוסי הקבוצה וציוד הטיסה שלה:

(1) הפחתה של מטוסי הקבוצה ומנועיהם:

עלות המטוסים כוללת את כל העלויות הנדרשות לרכישת המטוס, לרבות עלויות קליטה. עלויות נוספות בהן נושאת הקבוצה לאחר קליטת המטוס תיזקפנה לעלות מטוסי הקבוצה, במידה ומהוות נכס אשר ישמש את הקבוצה במספר תקופות (תוספת או שדרוג משמעותיים בביצועי המטוס או בצורתו). עלויות תחזוקה שוטפות נזקפות לדוח רווח והפסד במועד התהוותן.

מטוסי הקבוצה מופחתים תוך הפרדה לרכיבים בעלי עלות משמעותית - אשר עיקרם גוף המטוס ורכיב עלות שיפוץ כללי ("אוברול") של מנוע המטוס, המכונה "פוטנציאל". גוף המטוס מופחת בקו ישר על פני אורך החיים השימושי הצפוי שלו תוך הבאה בחשבון של ערך השייר הצפוי בתום התקופה, בהתאם לערך השייר של המטוס הצפוי למועד בו, על פי הערכת ההנהלה, צפוי להסתיים השימוש של הקבוצה באותו מטוס. פוטנציאל המנוע מופחת בהתאם לשעות המנוע שבוצעו בפועל ביחס לשעות המנוע הצפויות עד למועד השיפוץ הבא (או עד מועד היציאה משירות של המנוע, לפי העניין).

במקרים בהם התקשרה הקבוצה בהסכמי שיפוץ מנועים בעלי אופי ביטוחי, מכירה הקבוצה בהוצאות (שאינן פחת) על פי המוגדר בהסכמי הביטוח, ועלות השיפוץ הכללי הינה על חשבון המבטח. במקרים אלו, רכיב הפוטנציאל אינו מופחת.

מטוסי הקבוצה מופחתים על פני תקופה שבין 20 ל-29 שנים. עבור מטוסים אשר הוחלט לגביהם כי צפויים לצאת משירות פעיל בקבוצה, מעמידה הקבוצה את הערך בספרים של אותם מטוסים על ערך המימוש הצפוי שלהם בניכוי עלויות מכירה צפויות. ערכי השייר, שיטות הפחת ואורך החיים השימושיים נסקרים בידי הנהלת הקבוצה באופן שוטף. שינויים באומדנים אלה מטופלים בדרך של "מכאן ולהבא".

בתחילת שנת 2022 ביצעה הקבוצה שינוי אומדן לאורך החיים השימושיים של חלק מצי המטוסים של הקבוצה ונכסי מטה נוספים המטופל בדרך של "מכאן ולהבא". השפעת שינוי האומדן כאמור הינה קיטון בהוצאות הפחת בהיקף של כ-13 מיליון דולר בשנה.

(2) אביזרים וחלפים:

עלותם של חלפים ואביזרים מתכלים נקבעת לפי שיטת ממוצע משוקלל נע, והיא מופחתת על פי קצב השימוש (ניפוקים). בנוסף, מבצעת הקבוצה הפרשה שוטפת לירידת ערך של אותם חלפים, בהתאם למדיניות הקבוצה לעניין זה.

חלפים ואביזרים סריאליים (Rotables) ומתכלים ברי תיקון (Consumables), מוכרים על פי עלותם בפועל, ומופחתים בהתאם לאורך החיים של הצי אליו הם משויכים. אביזרים וחלפים שאינם מיוחסים לצי מסוים, מופחתים על פני יתרת אורך החיים הממוצעת של כלל ציי המטוסים של הקבוצה.

ביאור 10 - רכוש קבוע ונכסים בלתי מוחשיים (המשך)

ד. בחינה לירידת ערך והפחתת ערך לשווי הוגן בניכוי עלויות מימוש

מדיניות חשבונאית:
בתום כל תקופת דיווח, בוחנת הקבוצה האם קיימים סימנים כלשהם המעידים על ירידת ערך של צי המטוסים של הקבוצה, המהווה בכללותו יחידה מניבה מזומנים אחת. הנהלת הקבוצה סבורה, כי תזרימי המזומנים החיוביים הנובעים מציי מטוסים של הקבוצה אינם בלתי תלויים בתזרימי המזומנים של ציים אחרים. זאת, מאחר וציי המטוסים של הקבוצה, טסים במקרים רבים לאותם יעדים אליהם טסים מטוסים מציים אחרים ולכן הינם ברובם תחליפיים ובכל מקרה מהווים כולם חלק מרשת הנתיבים של הקבוצה אותה מנהלת הקבוצה כמכלול. סכום בר-השבה הינו הגבוה מבין שוויו ההוגן של הצי לבין שווי השימוש בו. בהערכת שווי השימוש, אומדת הקבוצה את תזרימי המזומנים העתידיים הצפויים לנבוע מהשימוש במטוסים (תרומה חזויה) וממימושם בתום תקופת השימוש, ומנכה אותם לערכם הנוכחי, תוך שימוש בשיעור היוון המשקף את הסיכון התפעולי של צי המטוסים המבוסס על שיעור ההיוון המשוקלל של הקבוצה. שווי השימוש, לרבות שיעור ההיוון, חושב באמצעות מעריך שווי חיצוני.

במידה וקיימים סימנים כאמור, נאמד סכום בר- השבה של הצי בכללותו על מנת לקבוע האם יש צורך להכיר בירידת ערך ומה סכומה. במהלך שנת 2022 וליום 31 בדצמבר 2022, לא זיהתה הקבוצה סימנים לירידת ערך ביחס לתחזיות ששימשו בהערכת סכום בר ההשבה ליום 30 בספטמבר 2021, ועל כן לא בוצעה בחינה נוספת לירידת ערך.

יצוין, כי לאור עליית שיעורי הריביות בעולם בחנה הקבוצה האם לעליית הריבית כאמור עשויה להיות השפעה על שיעור ההיוון המשוקלל באופן אשר עשוי להביא לירידת ערך. בהתאם לניתוחי הרגישות שבוצעו ובהתבסס על אותן ההנחות ששימשו בעבודות קודמות (למעט שיעור ההיוון כאמור), בין היתר על רקע הירידה באי הוודאות בענף ובסיכון הענפי, נמצא כי לא סביר שעליית הריבית כאמור תביא לירידת ערך.

הפחתת מטוסים לשווי מימוש נטו:

בהתאם לתכניות העסקיות של הקבוצה, במהלך שנת 2021 הפחיתה הקבוצה את ערכם של שני מטוסים מדגם בואינג 777-200 אשר בבעלותה, לערך המכירה הצפוי בגינם בניכוי עלויות המימוש לרבות שיפוצם ערב המכירה בהתאם למצב התחזוקתי של המטוס. בגין מטוסים אלו, הכירה הקבוצה בהפחתת ערך אשר הוכרה בסעיף הוצאות אחרות בדוח רווח והפסד של הקבוצה לשנת 2021, בסך של כ-43 מיליון דולר.

ביאור 10 - רכוש קבוע ונכסים בלתי מוחשיים (המשך)

ה. הפחתה של רכוש קבוע אחר ונכסים בלתי מוחשיים:

יתרת הרכוש הקבוע האחר של הקבוצה מופחתת בקו ישר על פני אורך החיים השימושיים הצפויים לנכסים השונים, או במקרה של שיפורים במושכר, לתקופה הקצרה מבין אורך החיים השימושיים לבין יתרת תקופת השכירות של אותו נכס.

	ליום 31 בדצמבר 2022		
	עלות	פחת נצבר	עלות מופחתת
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
מבנים ומתקנים בנתב"ג	106,830	80,469	26,361
מחשבים וריהוט משרדי	35,819	31,359	4,460
מכונות וציוד קרקע	64,526	53,561	10,965
שיפורים במשרדים שכורים	25,908	25,279	629
כלי רכב וציוד מוסך	8,271	7,324	947
מבנים בבעלות	4,237	129	4,108
נכסים בלתי מוחשיים (1)	98,403	70,573	27,830
	343,993	268,694	75,300

	ליום 31 בדצמבר 2021		
	עלות	פחת נצבר	עלות מופחתת
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
מבנים ומתקנים בנתב"ג	105,205	76,655	28,550
מחשבים וריהוט משרדי	33,243	29,608	3,635
מכונות וציוד קרקע	65,565	53,975	11,590
שיפורים במשרדים שכורים	25,687	25,511	176
כלי רכב וציוד מוסך	8,522	7,151	1,371
מבנים בבעלות	7,450	3,001	4,449
נכסים בלתי מוחשיים (1)	85,835	66,267	19,568
	331,508	262,168	69,340

(1) יתרה זו כוללת בעיקר תוכנות שנרכשו על ידי הקבוצה לרבות עלויות לפיתוחן.

(2) במהלך חודש יולי 2022, חתמה החברה על הסכם למכירת זכויותיה בנכס בית אל על למספר חברות מקומיות. רווח ההון ממכירה זו, בסך של כ-9 מיליון דולר, הוכר ברבעון הרביעי לשנת 2022 בסעיף הוצאות (הכנסות) אחרות לאחר העברת השליטה לרוכש. סכום זה זהה לתמורה מהמכירה (העלות המופחתת של הנכס למועד המכירה הייתה אפס).

ביאור 11 - חכירות

א. מדיניות חשבונאית:

(1) כללי

חכירות המטוסים של הקבוצה, וכן חכירות מסוימות נוספות כגון של מבנים, לרבות שטח הקמפוס בנתב"ג החכור על ידי הקבוצה מרשות שדות התעופה, מתקנים ורכבים, מוכרות כנכסים והתחייבויות בדוח על המצב הכספי של הקבוצה בהתאם לתקופת החכירה ותשלומי החכירה החוזיים.

תקופת החכירה היא התקופה שאינה ניתנת לביטול על ידי החוכר, בתוספת תקופות שלגביהן קיימת אופציה להארכת החכירה, אם ודאי באופן סביר שהקבוצה תממש את האופציה, וכן תקופות שלגביהן קיימת אופציה לביטול החכירה, אם ודאי באופן סביר שהקבוצה לא תממש את האופציה לביטול. בקביעת תקופת החכירה, מביאה הקבוצה בחשבון את המאפיינים הכלכליים של הנכס ושל החכירה, לרבות, בין היתר, היחס בין תשלומי החכירה למחירי השוק הצפויים בעת מימוש האופציה, חשיבות הנכס החכור לפעילות הקבוצה, עלות החלפתו או ההשקעה שנעשתה בו, או זו הנדרשת בנכס שיחליף את אותו נכס חכור וכן ניסיון העבר של הקבוצה לגבי אותם נכסים. יצוין, כי נכסים בהם פקע תוקף החוזה, אך הקבוצה ממשיכה לעשות שימוש בהם כנגד תשלומים שוטפים לבעל הנכס, מוכרים כחכירה לטווח קצר, כמפורט להלן, שכן לא קיימת תקופת חכירה שאינה ניתנת לביטול.

התחייבויות בגין חכירות מוצגות בנפרד בדוח על המצב הכספי (תוך חלוקה להתחייבויות לא שוטפות ולהתחייבויות שוטפות - חלויות שוטפות), והן נמדדות בעת הכרתן הראשונה על פי הערך הנוכחי של תשלומי החכירה הקבועים בתקופת החכירה, בתוספת תשלומים הצפויים בתקופות המכוסות על ידי אופציות אשר ודאי באופן סביר כי תמומשנה. לאחר ההכרה הראשונה, מופחתת ההתחייבות לפי שיטת הריבית האפקטיבית באופן המגדיל את ערכה בספרים להכרה בהוצאות ריבית ובאופן המקטין את היתרה בספרים עם התשלום המיוחס לרכיב הקרן ("שפיצר"). הפרשי שער בגין התחייבויות הנקובות במטבע שאינו דולר, נזקפים להוצאות המימון בדוח על הרווח והפסד עם התהוותם.

שיעור ההיוון המשמש לצורך חישוב הערך הנוכחי של דמי החכירה כאמור לעיל, ככלל, הינו שיעור ההיוון הגלום בחכירה (שיעור התשואה הפנימי מהעסקה בראיית המחכיר). מקום בו לא ניתן למצוא בנקל שיעור זה, עושה הקבוצה שימוש בשיעור ההיוון התוספתי שלה (מחיר המימון הרעיוני ברכישת זכות השימוש בנכס מהמחכיר באשראי מלא) במועד ההתקשרות בחכירה, כתלות בסכום החכירה, משך החיים הממוצע שלה וטיב הנכס החכור. טווח שיעורי ההיוון עבור המטוסים החכורים הינו בין 2.9% ל-9.1% (כאשר מתוכם עבור החכירות בגין מטוסי רחבי הגוף של הקבוצה, המהוות את עיקר ההתחייבות בגין חכירה, טווח שיעורי ההיוון הינו בין כ-4% לכ-6%) וטווח שיעורי ההיוון עבור הנדל"ן החכור הינו בין 5.5% ל-8.25%.

הנכס המוכר בגין החכירות מוצג גם הוא בנפרד בדוח על המצב הכספי בסעיף "זכויות שימוש בנכסים חכורים". נכסים אלו נמדדים על פי שיטת העלות ומופחתים בקו ישר לאורך תקופת החכירה, והם מוכרים לראשונה בגובה הסכום הראשוני של ההתחייבות בגין החכירה, בתוספת מקדמות ששולמו ועלויות ישירות, שנשאה בהן הקבוצה לצורך ההתקשרות בחכירה.

חכירות שאורכן פחות משנה ("חכירות לטווח קצר") וכן חכירות של נכסים בעלי ערך נמוך, מוכרות כהוצאה שוטפת ולא מוכרים התחייבויות או נכסים בגינן. דמי חכירה משתנים, שאינם תלויים בשער או במדד, מוכרים גם הם כהוצאה בתקופה אליה מתייחסים דמי החכירה המשתנים ואינם חלק מההתחייבות או הנכס בדוח על המצב הכספי. לגבי חכירות רכבים, בחרה הקבוצה ליישם את הוראות התקן כמקשה אחת ("פורטפוליו"), שכן להערכת הקבוצה, חכירות אלו הינן בעלות מאפיינים דומים.

ביאור 11 - חכירות (המשך)

א. מדיניות חשבונאית: (המשך)

(2) שינויים בהסכמי החכירה

כאשר מבוצע תיקון להסכמי חכירה (שאינו מטופל כחכירה נפרדת), נמדדת ההתחייבות מחדש על פי שיעור ההיוון למועד השינוי, כאשר השינויים בערך ההתחייבות נזקפים לעלות נכס זכות השימוש ותהיה להם השפעה על הוצאות הפחת העתידיות. זאת, למעט כאשר השינוי מיוחס לקיטון בהיקף החכירה, במקרה זה מוכר רווח או הפסד המשקף את ביטול היתרות הרלוונטיות בגין חלק החכירה (או החכירה המלאה) שבוטל.

יצוין, כי תיקון חכירה אשר נבע מוויתור או דחייה של הסכמי חכירה המיוחסים באופן ישיר למשבר הקורונה, אשר השינויים בהם התייחסו לתקופות שאינן מאוחרות מיום 30 ביוני 2022, טופלו כדמי חכירה משתנים והוכרו בסעיף הוצאות (הכנסות) אחרות בדוח על הרווח והפסד, כמפורט בסעיף 20ה. להלן.

(3) תחזוקת מטוסים חכורים

התחייבויות הקבוצה בגין תחזוקת מטוסים חכורים כלפי המחכירים, מוכרות כהפרשות על פני תקופת החכירה (המוצגות בסעיפי הזכאים לזמן ארוך ולזמן קצר לפי העניין) כנגד רישום הוצאות תחזוקה שוטפות, בהתאם לדפוס השימוש באותו רכיב לגביו נדרשת תחזוקה ובהתאם לתנאים החוזיים בכל חכירה, ובהתבסס על הסכום הצפוי להיות משולם על ידי הקבוצה בעת אירוע התחזוקה. בחוזים בהם נדרשת הקבוצה בתשלום רזרבות תחזוקה (תשלומים המשולמים למחכיר לצורך הבטחת ביצוע עבודות התחזוקה על ידי החוכר), מוכרים תשלומים אלו כפיקדון (לזמן ארוך או לזמן קצר לפי העניין), אשר יושב לקבוצה בעת ביצוע עבודות התחזוקה בפועל.

(4) דוח על תזרימי המזומנים

בדוח על תזרימי המזומנים, מסווגת הקבוצה כתזרים מזומנים ששימש לפעילות מימון, את חלק תשלומי החכירה אשר מהווה החזר של הקרן הרעיונית של התחייבות הקבוצה בגין החכירה. חלק התשלום אשר מהווה תשלום ריבית, מסווג על פי מדיניות הקבוצה כתזרים מזומנים ששימש לפעילות שוטפת. בנוסף, תזרימי המזומנים המשולמים למחכירי המטוסים כפיקדונות עבור הבטחת טיפולי תחזוקה עתידיים ("רזרבות תחזוקה"), מסווגים כתזרימי מזומנים לפעילות השקעה. בעת ביצוע הטיפול בפועל, מסווג תזרים המזומנים בגין הטיפול, אשר שולם על ידי הקבוצה, כתזרים מזומנים מפעילות שוטפת, ואילו החזר הכספים מהבטוחה (רזרבה) מסווג כתזרים חיובי מפעילות השקעה.

ב. שינויים בהסכמי החכירה בשנת 2022:

(1) הסדרים עם מחכירי מטוסים

- במהלך הרבעון השני לשנת 2022, חתמה הקבוצה מול שני מחכירים זרים על הארכת שני הסכמי חכירה יבשה של מטוסי נוסעים מדגם בואינג 800-737 לתקופה נוספת של 50 חודשים, החל מחודש אפריל 2022, ולתקופה נוספת של 5 שנים, החל מחודש פברואר 2026. ההסדרים כוללים גם הסדרי תשלומים לפירעון סכומים שנדחו עד מועד החתימה עקב משבר הקורונה. בעקבות ההסדרים כאמור, הכירה הקבוצה בגידול בנכס זכות שימוש ובהתחייבות בגין חכירה בסכום של כ-12 מיליון דולר.

- במהלך הרבעון השלישי לשנת 2022 חתמה הקבוצה מול מחכיר זר על הארכת הסכם חכירה יבשה של מטוס נוסעים מדגם בואינג 800-737 לתקופה נוספת של 3 שנים, החל מחודש אוקטובר 2022. ההסדר כולל גם הסדרי תשלומים לפירעון סכומים שנדחו עד מועד החתימה עקב משבר הקורונה. בעקבות ההסדר כאמור, הכירה הקבוצה בגידול בנכס זכות שימוש ובהתחייבות בגין חכירה בסכום של כ-4 מיליון דולר.

- במהלך הרבעון הרביעי לשנת 2022, חתמה הקבוצה מול שני מחכירים זרים על הארכת שני הסכמי חכירה יבשה של מטוסי נוסעים מדגם בואינג 800-737 לתקופה נוספת של שנתיים, שהחלו בחודש אוקטובר 2022, ולתקופה נוספת של 21 חודשים, שהחלו בחודש ינואר 2023. ההסדרים כוללים גם הסדרי תשלומים לפירעון סכומים שנדחו עד מועד החתימה עקב משבר הקורונה. בעקבות ההסדרים כאמור, הכירה הקבוצה בגידול בנכס זכות שימוש ובהתחייבות בגין חכירה בסכום של כ-3 מיליון דולר.

ביאור 11 - חכירות (המשך)

ב. שינויים בהסכמי החכירה בשנת 2022: (המשך)

(2) הסדרים עם רשויות שדות תעופה בהם פועלת הקבוצה

במהלך השנים 2022 ו-2021 הגיעה הקבוצה להסדרים עם רשויות שדות תעופה בהם פועלת הקבוצה, בנוגע לחכירות של שטחים מסוימים באותם שדות במהלך תקופת משבר הקורונה, לרבות בגין טרקליני עסקים אשר היו סגורים לקהל.

(3) השפעת ההסדרים על תזרימי המזומנים והרווח והפסד של הקבוצה

בגין ההסדרים המתוארים לעיל וכן בגין דחיות וויתורים נוספים, נבע לקבוצה במהלך השנים 2022 ו-2021 חסכון תזרימי בסך של כ-7 מיליון דולר ושל כ-66 מיליון דולר, בהתאמה. כמו כן, בגין ההסדרים המתוארים לעיל (למעט הסדרים עם מחכירי מטוסים כפי שמתואר בסעיף 1.ב.11 לעיל) הכירה הקבוצה במהלך השנים 2022 ו-2021 בקיטון הוצאה בסך של כ-2 מיליון דולר ושל כ-15 מיליון דולר, בהתאמה, אשר נזקף לסעיף הכנסות אחרות בדוח רווח והפסד של הקבוצה.

(4) דחיית תשלומים נוספים

מעבר לאמור לעיל, הכירה הקבוצה בגידול התחייבות בגין חכירה בסכום של כ-27.7 מיליון דולר בגין דחיית תשלומי חכירה.

ג. הרכב חכירות הקבוצה והיקפן:

נכון ליום 31 בדצמבר 2022, חוכרת הקבוצה 18 מטוסים ו-3 מנועים. יתרת תקופות החכירה נעות בין כשנתיים לכ-11 שנים. בנוסף, הסכמי החכירה של הקבוצה כוללים גם חכירות של מבנים ומתקנים נוספים, לרבות התקשרויות עם רשות שדות התעופה ורכבים.

לעניין מצבת המטוסים החכורים נכון ליום 31 בדצמבר 2022, ראו ביאור 10.א(3) לעיל.

(1) זכויות שימוש בנכסים חכורים:

זכויות שימוש בנכסים חכורים - עלות מופחתת	מטוסים	מבנים ורכבים	סה"כ
		אלפי דולר	
יתרה ליום 1 בינואר 2022	738,256	78,580	816,836
פחת לתקופה	(89,896)	(11,034)	(100,931)
תוספות במהלך התקופה	18,435	1,628	20,064
גריעות ושינויים במהלך התקופה	(9,887)	(5,675)	(15,562)
יתרה ליום 31 בדצמבר 2022	**656,908**	**63,499**	**720,407**
יתרה ליום 1 בינואר 2021	798,864	93,559	892,423
פחת לתקופה	(95,866)	(11,795)	(107,661)
תוספות במהלך התקופה	36,016	1,139	37,155
שינויים כתוצאה מהצמדה	-	68	68
גריעות ושינויים במהלך התקופה	(758)	(4,391)	(5,149)
יתרה ליום 31 בדצמבר 2021	**738,256**	**78,580**	**816,836**

ביאור 11 - חכירות (המשך)

ג. הרכב חכירות הקבוצה והיקפן: (המשך)

(2) התחייבויות בגין חכירות:

	מטוסים	מבנים ורכבים	סה"כ
		אלפי דולר	
התחייבות בגין חכירה			
יתרה ליום 1 בינואר 2022	898,137	107,909	1,006,046
תוספות במהלך התקופה	18,435	1,628	20,063
גריעות ושינויים במהלך התקופה	(9,887)	(6,508)	(16,395)
תשלום רכיב הקרן הרעיונית (ללא ריבית)	(82,887)	(15,856)	(98,743)
שינויים בריבית לשלם	(3,331)	2,984	(347)
ויתור דמי שכירות בגין הנחות קורונה	-	(1,013)	(1,013)
הפרשי שער והצמדה	-	(633)	(633)
יתרה ליום 31 בדצמבר 2022	**820,467**	**88,511**	**908,978**
התחייבויות בגין חכירה שוטפות	127,453	14,280	141,733
התחייבויות בגין חכירה לזמן ארוך	693,014	74,231	767,245
סה"כ התחייבויות בגין חכירה ליום 31 בדצמבר 2022	**820,467**	**88,511**	**908,978**
יתרה ליום 1 בינואר 2021	892,563	125,316	1,017,879
תוספות במהלך התקופה	36,016	1,139	37,155
גריעות ושינויים במהלך התקופה	(1,463)	(5,115)	(6,578)
תשלום רכיב הקרן הרעיונית (ללא ריבית)	(44,441)	(9,030)	(53,471)
שינויים בריבית לשלם	15,462	5,047	20,509
ויתור דמי שכירות בגין הנחות קורונה	-	(9,115)	(9,115)
הפרשי שער והצמדה	-	(333)	(333)
יתרה ליום 31 בדצמבר 2021	**898,137**	**107,909**	**1,006,046**
התחייבויות בגין חכירה שוטפות	124,667	16,494	141,161
התחייבויות בגין חכירה לזמן ארוך	773,470	91,415	864,885
סה"כ התחייבויות בגין חכירה ליום 31 בדצמבר 2021	**898,137**	**107,909**	**1,006,046**

נכון ליום 31 בדצמבר 2022, כוללת יתרת ההתחייבויות השוטפות בגין חכירה סך של כ-27.7 מיליון דולר בגין דחיית תשלומי חכירת מטוסים ומנועים.

לעניין מועדי הפירעון החזויים של ההתחייבויות, ראו ביאור 14.י להלן בדבר סיכון הנזילות.

ביאור 11 - חכירות (המשך)

ד. הוצאות (הכנסות) שהוכרו בדוח רווח והפסד בגין חכירות:

	לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר	
	2022	2021
	אלפי דולר	
הוצאות פחת בגין נכסי זכות שימוש	100,931	107,661
הוצאות ריבית בגין התחייבויות חכירה	47,816	49,001
הכנסות בגין הפרשי שער חליפין	(1,992)	(1,637)
הוצאות המתייחסות לחכירות לטווח קצר (*)	33,579	60,535
הוצאות המתייחסות לחכירות של נכסים בעלי ערך נמוך	3,054	2,449
הוצאות המתייחסות לתשלומי חכירה משתנים אשר לא נכללו במדידה של התחייבויות החכירה	3,177	4,743
הוצאות בגין תחזוקת מטוסים חכורים	17,515	12,414
ויתור דמי שכירות בגין הנחות קורונה (לרבות בגין חכירות לטווח קצר)	(1,863)	(14,753)
רווח הון מעסקת מכירה וחכירה מחדש של מנוע מסוג CFM (צי 737)	-	(578)
סה"כ השפעה על דוח רווח והפסד	**202,217**	**219,835**

(*) סכום זה מורכב בעיקר מהוצאות בגין חכירות רטובות (חכירת מטוס על צוותו) אשר לרוב נחתמות לתקופות קצרות.

ה. תזרימי מזומנים בגין חכירות:

	לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר	
	2022	2021
	אלפי דולר	
תזרים מזומנים בגין קרן רעיונית של חכירות (פעילות מימון)	98,743	53,471
תזרים מזומנים בגין ריבית רעיונית על חכירות (פעילות שוטפת)	48,162	28,491
סה"כ תזרים מזומנים בגין התחייבויות חכירה	**146,905**	**81,962**

ביאור 12 - זכאים ויתרות זכות

התחייבויות שוטפות:

	ליום 31 בדצמבר	
	2022	2021
	אלפי דולר	אלפי דולר
מיסי נמל לשלם	62,110	27,087
זכאים בגין קטעי טיסה חברות זרות שטרם מומשו (1)	9,808	2,984
מוסדות ממשלתיים	1,594	19,980
ריבית לשלם	5,346	2,523
פיקדונות שהתקבלו בגין קבוצות נוסעים (2)	875	27,659
הפרשות לשיפוצים עתידיים של מטוסים חכורים (ראו ביאור 10.א.)	12,982	19,211
זכאים אחרים	6,817	8,499
סה"כ	99,532	107,944

(1) יתרה זו משקפת סכומים של כרטיסי טיסה שנמכרו על ידי הקבוצה, ועליה להעבירם לחברות זרות אשר תבצענה את הטיסות.

(2) יתרה זו משקפת סכומים שנתקבלו מראש בגין קבוצות נוסעים, כנגדם צפויה הקבוצה להנפיק כרטיסי טיסה במועד עתידי.

התחייבויות לא שוטפות:

	ליום 31 בדצמבר	
	2022	2,021
	אלפי דולר	אלפי דולר
הפרשות לשיפוצים עתידיים של מטוסים חכורים	118,602	96,347
אחרים (1)	13,182	8,758
סה"כ	131,784	105,105

(1) במהלך חודש פברואר 2022 התקבל בחברה מהמדינה סכום של כ- 12 מיליון דולר המהווה תשלום בעד צריכת הדלק הנוספת ובעד פעילות תחזוקה שוטפת דרג א' לתקופה שמיום 1 בינואר 2022 ועד ליום 31 בדצמבר 2041. סכום זה משלב בתוכו רכיב של מענק ממשלתי בנוסף לרכיב ההשתתפות בהוצאות הדלק.

על מנת לשקף את שני הרכיבים בהסכם העריכה הקבוצה את שיעור ההיוון שהיה מתקבל בעסקת מימון תיאורטית נפרדת באותו מועד עם משתתף שוק סביר בשיעור של כ- 18%. בהתאם, הסכום המהוון הוכר בהתחייבויות הלא שוטפות בסעיף הזכאים ובכל רבעון על פני תקופת ההסכם עם המדינה מוכרת הוצאת מימון מחד בגובה הריבית הרעיונית, מאידך סכום ההשתתפות בהוצאות הדלק מוכר בדוח על הרווח והפסד בגובה הסכום הרעיוני שהיה משולם אילולא שולמה התמורה מראש. הפער בין הסכום שהתקבל בפועל לבין הסכום המהוון של ההתחייבות מהווה סך של כ- 4.8 מיליון דולר והוכר בדוח על הרווח והפסד בסעיף הוצאות (הכנסות) אחרות בשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2022 (ברבעון הראשון), במועד בו נתקבל המענק, וזאת מאחר והפיצוי הינו עבור הפסדים שהתהוו לחברה קודם לקבלת המענק.

ביאור 13 - הכרה בהכנסה והכנסות מראש

א. רקע ומדיניות חשבונאית

(1) הכנסות והכנסות מראש מכרטיסי טיסה ונקודות מועדון הנוסע המתמיד

מכירות כרטיסי טיסה, נכללות כהכנסות מראש, עד למועד ההטסה, בו נזקפות ההכנסות לדוח רווח והפסד. הכנסות מהטסת נוסעים כוללות גם הכנסות בהן מתן השירות מבוצע על ידי הקבוצה, בעוד שמכירת כרטיסי הטיסה בוצעה בידי חברות תעופה אחרות. כמו כן, ההכנסות מהטסת נוסעים כוללות גם הכנסות הנובעות מהסכמי שיתוף פעולה עם חברות תעופה אחרות. במקרים אלו, כאשר מתן השירות מבוצע על ידי חברות התעופה האחרות, בעוד שהמכירה בוצעה על ידי הקבוצה, ההכנסות מוצגות בנטו, כלומר הקבוצה גובה את התקבולים הנובעים מהטסת הנוסעים, מעבירה לחברת התעופה האחרת את חלקה, ומכירה בהכנסה בגין ההפרש ביניהם בלבד.

מכירות של כרטיסי טיסה, אשר במסגרתן מעניקה הקבוצה ללקוחותיה נקודות טיסה, במסגרת מועדון הנוסע המתמיד, אותן ניתן להמיר לטיסות (או למוצרים אחרים) במועד מאוחר יותר, מופרדות למחויבויות ביצוע, תוך הקצאת התשלום המתקבל מהלקוח לרכיב ההטסה ולרכיב הנקודות, בהתבסס על מחיר המכירה התיאורטי הנפרד של נקודת הטיסה המוערך על ידי הקבוצה. התמורה המיוחסת לנקודות המועדון תוכר כהכנסה בעת ביצוע השירות הניתן על ידי הקבוצה תמורת מימוש הנקודות. עד למועד ההכרה בהכנסה, מוכרת ההתחייבות בגין נקודות המועדון כהכנסה מראש.

תמורות ממכירת נקודות מועדון לשותפים עסקיים נכללות ברובן כהכנסות מראש ומוכרות כהכנסה בעת ביצוע השירות הניתן על ידי הקבוצה תמורת מימוש הנקודות. לעניין שיקולי דעת חשבונאיים מהותיים ואומדנים קריטיים ששימשו בקביעת ערכה של ההתחייבות בגין נקודות מועדון הנוסע המתמיד בדוחות הכספיים, ראו ביאור 2.ג.(7).

(2) מענקים מחברות האשראי

מענקים מחברות כרטיסי אשראי אשר נתקבלו בשנת 2019 בידי הקבוצה כחלק מהסכם הנפקה ותפעול של כרטיסי אשראי ממותגים לחברי מועדון הנוסע המתמיד של הקבוצה, הוכרו כהכנסות מראש ומופחתות לרווח והפסד באופן המשקף את תקופת ההסכם אליה מיוחסים המענקים (התקופה שבה ההסכם אינו ניתן לביטול על ידי כל אחד מהצדדים ללא קנס משמעותי). בשל רכיב המימון הרעיוני (על פי כללי החשבונאות) המגולם בחלק מהמענקים שהתקבלו, מכירה הקבוצה בהוצאות ריבית רעיוניות כנגד הגדלת סכום ההכנסות מראש, אשר תגדלנה בעתיד את הסכום שיוכר כהכנסה.

(3) הכנסות מהטסת מטענים

הכנסות מהטסת מטענים מוכרות במועד בו מועבר המטען ליעדו. הכנסות הנובעות משיתוף פעולה עם חברות זרות מוכרות בברוטו, כלומר המכירה ללקוח מוכרת כהכנסה בסכומה המלא ואילו התשלום לחברת התעופה האחרת מוכר כהוצאה, מכיוון שבעסקאות אלה, להבדיל מתחום הטסת הנוסעים, מהווה הקבוצה ספק עיקרי גם עבור קטעי טיסה המבוצעים על ידי חברות תעופה אחרות.

(4) הכנסות והכנסות מראש מכרטיסי טיסה עבור הטסת כח אדם במערך אבטחת התעופה

במסגרת חתימת ההסכם עם המדינה במהלך שנת 2021, קיבלה הקבוצה הכנסות מראש מכרטיסי טיסה בסך של 210 מיליון דולר עבור הטסת כח אדם במערך אבטחת התעופה המוכרות על פני תקופת ההסכם עם המדינה שהינו לתקופה של 20 שנה החל מחודש מאי 2021. מהיות מימון המדינה, מחד, מתווה סיוע אשר ניתן על רקע מצבה הפיננסי של הקבוצה דאז ומתוך כוונה לסייע לה ולענף התעופה בכלל לצלוח את משבר הקורונה, ומאידך, הסכם לרכישת כרטיסי טיסה מראש וכפיצוי על ההכנסות שהיו מתהוות לקבוצה אילו היה באפשרותה למכור את המושבים, על פי מיטב שיקול דעתה של הנהלת הקבוצה, הסכם זה משלב הן מרכיב של מענק ממשלתי והן מרכיב של הסכם מכירה מול לקוח בהגדרתם בכללי החשבונאות הרלוונטיים.

ביאור 13 - הכרה בהכנסה והכנסות מראש מכרטיסי טיסה ונקודות מועדון הנוסע המתמיד (המשך)

א. רקע ומדיניות חשבונאית: (המשך)

על מנת לשקף את שני הרכיבים בהסכם, העריכה הקבוצה את שיעור ההיוון שהיה מתקבל בעסקת מימון תיאורטית נפרדת עם משתתף שוק סביר באותו מועד בתנאים התואמים לאשראי הרעיוני אשר קיבלה בשיעור של כ-17.2%, ואילו הפער בין תזרים המזומנים שהתקבל בפועל לבין תזרים המזומנים הרעיוני בעסקה (הסכום המוערך אשר היה מתקבל מעת המדינה במהלך שנות ההסכם אילולא היה מתקבל מראש) מהוון בשיעור ההיוון כאמור ("הסכום המהוון"), היווה מענק ממשלתי בסך של כ - 69 מיליון דולר.

השירות (מחויבות הביצוע) שניתן למדינה בהסכם זה הינו זמינות המושבים למאבטחים על פי מספר הטיסות אשר תפעיל הקבוצה בפועל, בהתאם לשיקול דעתה הבלעדי של הקבוצה וכפועל יוצא מצרכיה המסחריים. המדינה לעומת זאת, רשאית לקבוע את כמות העובדים המוטסים בטיסות.

בהתאם לכך, הסכום המהוון הוכר במועד קבלתו כהסכם מכירה בעל רכיב מימון משמעותי. בהתאם, הוכרה בגינו הכנסה מראש בגין מכירת זמינות מושבי הטיסה, ובכל תקופת דיווח על פני תקופת ההסכם עם המדינה מוכרת הוצאת מימון מחד בגובה הריבית הרעיונית, ומאידך הכנסות בגובה הסכום הרעיוני שהיה משולם עבור אותה תקופת דיווח אילולא שולמה התמורה מראש. הפער בין הוצאות המימון להכנסות מקוזז מאזנית מיתרת ההתחייבות בגין הכנסות מראש.

סכום המענק מוכר בסעיף הוצאות והכנסות אחרות בדוח על הרווח והפסד על פני התקופה שהקבוצה מכירה בעלויות המתייחסות כהוצאות שבגינן המענק מיועד לתת פיצוי, ראו ביאור 20.ה להלן.

תקופת פריסת המענק עד למועד החתימה על ההסכם החדש עם המדינה בחודש ספטמבר 2022 (כמפורט בבאור 22.א) היתה סוף שנת 2025 וזאת בהתאם לתקופת תוכנית ההתייעלות של הקבוצה וכפי שנדרש בהסכם עם המדינה על אף שהקבוצה מחויבת להטיס מאבטחים על פני 20 שנה בהתאם לתנאי ההסכם. ההכנסה מרכיב המענק הוכרה החל מהרבעון הרביעי לשנת 2021, המועד בו התקיימו תנאי ההסכם.

עם החתימה על ההסכם החדש עם המדינה, ולאחר פירעון החוב למדינה על ידי הקבוצה במלואו (הקדמת פירעון של כשנתיים), כמפורט בבאור 14.ז, הותאמו או בוטלו ההתחייבויות שהוטלו על הקבוצה על ידי המדינה מכוח הסכמי הסיוע הקודמים. בהתאם לכך ולאור הסרת תנאי העמידה בתוכנית ההתייעלות, הכירה הקבוצה ברבעון השלישי לשנת 2022 ביתרת המענק שטרם הוכר כהכנסה בסך של כ- 50 מיליון דולר כהכנסה בסעיף הוצאות (הכנסות) אחרות.
סכום המענק שהוכר בכל אחת מהשנים 2021 ו-2022 הינו כ- 9.6 מיליון דולר וכ- 59 מיליון דולר בהתאמה.

ב. התחייבויות שוטפות:

	ליום 31 בדצמבר	
	2022	2021
	אלפי דולר	אלפי דולר
ממכירת כרטיסי טיסה	482,981	228,425
בגין נקודות מועדון	96,167	37,732
מענקים מחברות אשראי	6,059	5,871
הטסת כח אדם במערך אבטחת התעופה	-	14,172
אחרות	2,347	2,761
סה"כ	587,554	288,961

ביאור 13 - הכרה בהכנסה והכנסות מראש מכרטיסי טיסה ונקודות מועדון הנוסע המתמיד (המשך)

ג. התחייבויות לא שוטפות:

	ליום 31 בדצמבר	
	2022	2021
	אלפי דולר	אלפי דולר
בגין נקודות מועדון	59,907	130,045
מענקים מחברות אשראי	20,206	26,179
הטסת כח אדם במערך אבטחת התעופה	153,155	192,648
סה"כ	233,267	348,872

לפרטים בדבר הטסת כח אדם במערך אבטחת תעופה ראו ביאור 13.א(4) לעיל.

ד. תנועה בהתחייבות בגין נקודות מועדון הנוסע המתמיד:

	ליום 31 בדצמבר	
	2022	2021
	אלפי דולר	אלפי דולר
יתרת פתיחה	167,777	157,923
גידול בהתחייבות בגין צבירת נקודות	101,627	65,817
קיטון בהתחייבות בגין מימושים ופקיעות של נקודות	(113,330)	(55,963)
יתרת סגירה	156,074	167,777

ביאור 14 - הלוואות ואגרות חוב

א. מדיניות חשבונאית

ההלוואות אותן נוטלת הקבוצה מוכרות לראשונה בסכום שגויס, לאחר ניכוי עלויות עסקה ועמלות ששולמו, בעיקר בגין ערבויות המועמדות לחברה על ידי צדדים שלישיים, כגון ערבות הבנק לעידוד היצוא האמריקאי EXIM וסוכנות ממשלתית לקידום היצוא מאנגליה UKEF וקונסורציום חברות ביטוח המעמיד פוליסות ביטוח לבנקים באמצעות פוליסת ביטוח הניתן על ידי קונסורציום AFIC (Aircraft Finance Insurance Consortium), (ראו להלן).

הלוואה שניתנה לחברה בת "אל על הנוסע המתמיד" כמפורט בביאור 14.ג (1) להלן, הכוללת גם רכיב אופציה המקנה למלווה זכות להמיר את ההלוואה למניות חברת הבת, או לחלופין לרכוש את המניות של החברה הבת מהחברה, וזאת עם תוספת מימוש במחיר משתנה (ראו להלן), מהווה חוזה "מעורב" (hybrid) הכולל נגזר משובץ הנמדד בשווי הוגן דרך רווח והפסד (האופציה), כאשר יתרת הסכום שהתקבל הוכר לראשונה כהתחייבות פיננסית הנמדדת בעלות מופחתת.

לאחר מועד ההכרה הראשונית, נמדדות ההלוואות בעלות מופחתת תוך שימוש בשיטת הריבית האפקטיבית. כאשר חל שינוי בתנאי ההלוואה, בין היתר דחייה של תשלומי הקרן והריבית (ראו להלן), בוחנת הקבוצה האם מדובר בשינוי תנאים מהותי של החוב. שינוי שאינו מהותי מטופל כך שהקבוצה מחשבת את יתרת תזרימי המזומנים בהתאם לתנאים העדכניים, מהוונת אותם בשיעור הריבית האפקטיבי המקורי, ומעמידה את יתרת ההלוואה בספרים בהתאם לערך שחושב. הפער בין הערך המחושב לערך בספרים של ההלוואה נזקף לסעיף המימון בדוח על הרווח והפסד. לא נמצאו שינויים אשר נמצאו כשינוי תנאי חוב מהותי.

יצוין, כי החל מהרבעון השלישי לשנת 2022, חזרה הקבוצה לסווג את הלוואותיה בהתאם ללוחות הסילוקין של ההלוואות. זאת, מאחר ולהערכת הקבוצה, בשל השיפור בתוצאות העסקיות, ביציבות הפיננסית והתפעולית, כאמור בביאור 1.ב לעיל, הסבירות כי תתקיים טענה לפיה קיימת למלווים הזכות לפירעון מיידי של ההלוואות הינה נמוכה.

לעניין המדיניות החשבונאית אודות הלוואה מבעלת השליטה והכרה במענק ממשלתי בגין רכיב מענק באגרות חוב שהונפקו למדינת ישראל, ראו ביאור 14.ו ו-14.ז להלן.

ההרכב :

	ליום 31 בדצמבר	
	2022	2021
	אלפי דולר	אלפי דולר
הלוואות מתאגידים בנקאיים (ראו ביאור 14.ב)	1,013,748	1,128,536
הלוואה לחברה בת אל על הנוסע המתמיד (ראו ביאור 14.ג)	98,125	-
הלוואה מבעלת השליטה (ראו ביאור 14.ו)	70,000	50,000
אגרות חוב (ראו ביאור 14.ז)	2,036	4,839
	1,183,909	1,183,375

ביאור 14 - הלוואות ואגרות חוב (המשך)

ב. תנועות ויתרות בגין הלוואות מגופים פיננסיים:

	הלוואות בריבית קבועה	הלוואות בריבית משתנה (ריבית ליבור)	הלוואות למימון מקדמות על מטוסים ("PDP")	משיכות יתר	סה"כ
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2022:					
ריבית שנתית באחוזים	1.83-8.00	5.09-10.89	5.23	-	-
ליום 1 בינואר 2022:					
חלויות שוטפות	32,867	109,624	31,080	19,194	192,765
הלוואות זמן ארוך	221,083	714,685	-	-	935,769
סה"כ הלוואות	253,950	824,310	31,080	19,194	1,128,534
תנועות במהלך שנת 2022:					
קבלת הלוואות לזמן ארוך (ראו ביאור 14.ד (1) להלן)	101,375	-	-	-	101,375
פירעונות שוטפים ותנועה במשיכת יתר	(27,576)	(93,866)	-	(4,212)	(117,230)
שינויים אחרים	(4,153)	6,347	(3,000)	-	(806)
סה"כ הלוואות ליום 31 בדצמבר 2022	323,596	736,791	28,080	23,405	1,111,873
מזה: חלויות שוטפות	44,361	127,446	28,080	23,405	223,293
סה"כ הלוואות לזמן ארוך	279,235	609,345	-	-	888,580

ביאור 14 - הלוואות ואגרות חוב (המשך)

ב. תנועות ויתרות בגין הלוואות מגופים פיננסיים (המשך):

	הלוואות בריבית קבועה	הלוואות בריבית משתנה (ריבית ליבור)	הלוואות למימון מקדמות על מטוסים ("PDP")	משיכות יתר	סה"כ
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2021:					
ריבית שנתית באחוזים	1.82-5.56	0.63-6.59	3.75	-	-
ליום 1 בינואר 2021:					
חלויות שוטפות	32,799	96,645	31,080	19,651	180,175
הלוואות זמן ארוך	254,010	757,751	-	-	1,011,761
סה"כ הלוואות	286,809	854,396	31,080	19,651	1,191,936
תנועות במהלך שנת 2021:					
קבלת הלוואות לזמן ארוך (ראו ביאור 14.ד (1) ו-(2) להלן)	-	44,475	-	-	44,475
פירעונות שוטפים ותנועה במשיכת יתר	(27,299)	(79,704)	-	(456)	(107,459)
שינויים אחרים	(5,559)	5,142	-	-	(417)
סה"כ הלוואות ליום 31 בדצמבר 2021	253,950	824,309	31,080	19,195	1,128,536
מזה: חלויות שוטפות	32,867	109,623	31,080	19,195	192,767
סה"כ הלוואות לזמן ארוך[1]	221,083	714,685	-	-	935,769

[1] יצוין כי ליום 31 בדצמבר 2021 וכפי שמשתקף כמספרי ההשוואה בדוחות כספיים אלו, הוצגו ההלוואות כהתחייבויות לזמן קצר, וזאת בהתאם לכללי החשבונאות מאחר ולאותו מועד קמה למלווים עילה לפירעון מיידי בשל מצב עסקי הקבוצה דאז.

ביאור 14 - הלוואות ואגרות חוב (המשך)

ג. שינויים במצבת ההלוואות של הקבוצה בשנת הדיווח

(1) הלוואה שהתקבלה כנגד נכסי מועדון הנוסע המתמיד:

ביום 23 ביוני 2022 חתמה חברת הבת "אל על הנוסע המתמיד בע"מ" ("חברת הבת" או "הלווה") עם הפניקס חברה לביטוח בע"מ בתפקידה כממן, כמארגן, כסוכן אשראי וכנאמן בטוחות ("הפניקס") על הסכם לקבלת מימון מהפניקס וממנים נוספים ככל שיצטרפו (ביחד: "הממנים") בסך של 130 מיליון דולר ("הסכם המימון" ו- "ההלוואה" בהתאמה). בהמשך לחתימה על הסכם המימון, ביום 30 ביוני 2022, התקבל בחברה מידי הפניקס סך של 130 מיליון דולר בניכוי עלויות העסקה ועמלות העמדת ההלוואה.
להלן עיקרי הסכם המימון:

1. ההלוואה הועמדה ללווה לתקופה של 6 שנים ותוחזר על ידי הלווה בתשלומים רבעוניים (קרן וריבית), עם ריבית הלוואה בטווח של 5.5% עד 8%, בהתאם לעמידת הלווה ביחסים פיננסיים. הריבית הנקובה בשנה הראשונה להלוואה עומדת על 7%.
2. במסגרת עסקת המימון החברה וחברת הבת חתמו על כתב למתן אופציה להפניקס לרכישה של עד 25% ממניות הלווה, הניתנת למימוש בכל עת עד לתום תקופת ההלוואה ובהתקיים תנאים מסוימים, לשנה נוספת ("**כתב האופציה**" ו-"**האופציה**" בהתאמה). מחיר המימוש בכתב האופציה מוסכם ומתואם לפרמטרים פיננסים משתנים מוסכמים. על פי כתב האופציה מימוש של האופציה יכול להתבצע בתשלום לחברה בהתאם לנוסחה שנקבעה וכן גם בדרך של קיזוז מיתרת ההלוואה של הלווה, או חלק ממנה. כן נחתם הסכם בעלי מניות בין החברה, הלווה והפניקס המסדיר את זכויותיהם וחובותיהם כבעלי מניות ומחזיקי אופציות בלווה. כאמור, תוספת המימוש של האופציה היא בהתאם לנוסחה שנקבעה בכתב האופציה, אשר בחלקה משתנה בהתאם לפרמטרים מסוימים שנקבעו. בשל כך וכמפורט במדיניות החשבונאית לעיל, האופציה מטופלת כנגזר משובץ, אשר מופרד מהחוזה המארח ומטופל בשווי הוגן דרך רווח והפסד. הקבוצה פנתה למעריך שווי מומחה לצורך אומדן שווי האופציה, ובהתאם לכך אמדה את שווי האופציה בכ-27 מיליון דולר.

סכום זה הופחת מההלוואה ובהתאם הריבית האפקטיבית של ההלוואה הינה בטווח של כ- 14.5% עד 15.5%.

נכון לתאריך הדוח, סך הלוואה נטו, בניכוי עלויות העיסקה ועמלות האשראי ובניכוי שווי אופציה כאמור, עומד על סך של כ- 98 מיליון דולר. 85 מיליון דולר מתוכם מוצגים בהלוואות לזמן ארוך, והיתרה כחלות שוטפת בסעיף הלוואות לזמן קצר.

לעניין מימוש האופציה שהוענקה להפניקס לרכישה של 19.9% ממניות חברת הנוסע המתמיד, ראו ביאור 21.ג.

(2) בתקופת משבר הקורונה וסמוך לאחריו ועל מנת להתאים את תשלומי ההלוואות השוטפים למתווה החזרה לפעילות, פנתה הקבוצה למספר גופים מממנים (ישראלים וזרים) בבקשה לדחיית תשלומי קרן של ההלוואות תוך התחייבות לתשלום שוטף של ריבית בתקופה בה יידחו תשלומי הקרן (תקופת הדחייה), ופריסת תשלומי הקרן שנדחו לתקופות מאוחרות יותר. נכון ליום 31 בדצמבר 2022, לאורך תקופת המשבר, הגיעה הקבוצה להסכמות עם הגופים המממנים על דחיית תשלומים אשר יתרתם למועד הדוח מסתכמת לסך של כ-83 מיליון דולר (לרבות דחיית מועד פירעון הלוואת ה-PDP כמפורט בביאור 14.י. להלן), אשר ישולמו במהלך השנים 2023 – 2026. יצוין, כי במהלך שנת 2022 החלה הקבוצה לפרוע סכומים שנדחו בתקופות קודמות.

ביאור 14 - הלוואות ואגרות חוב (המשך)

ד. בטוחות ויחס הלוואות לביטחונות

להלן פירוט הבטוחות שהועמדו כנגד ההלוואות וכן, היכן שרלוונטי, דרישה ליחס יתרה בלתי מסולקת לשווי בטחונות:

מקור המימון	יתרה בספרים ליום 31/12/2022	מטוסים ומנועים רזרביים ונכסים אחרים כבטוחה	דרישה ליחס יתרה בלתי מסולקת לשווי בטחונות
	אלפי דולר		
בנק מקומי (1)	25,901	3 מטוסי 777-200 3 מטוסי 737-800 1 מטוס 737-900	80%
בנק מקומי (1)	3,875	1 מטוסי 777-200	50%
בנקים מקומיים	46,979	2 מטוסי 737-900	80%
בנקים זרים (1)	53,550	4 מנועים רזרביים	-
בנקים זרים (2) ואג"ח אשר הונפקו על ידי חברה ייעודית (4)	380,304	5 מטוסי 737-900 1 מטוס 787-9 2 מטוסי 787-8	-
בנקים זרים (3)	214,899	1 מטוס 787-9 1 מטוס 787-8	-
בנקים זרים עם התניית הפרה צולבת (5)	138,010	3 מטוסי 737-800 2 מטוסי 777-200 1 מטוס 787-9	-
בנקים זרים	109,991	1 מטוס 787-9	-
הלוואת הפניקס בשעבוד קבוע על מניות חברה בת אל על הנוסע המתמיד (6)	98,125	הון המניות המונפק בחברה בת	-

ביאור 14 - הלוואות ואגרות חוב (המשך)

ד. בטוחות ויחס הלוואות לביטחונות (המשך):

(1) קיים מנגנון Cross Default בין ההלוואות השונות של אותו מוסד בנקאי.

(2) קיים מנגנון Cross Default בין ההלוואות המובטחות בערבויות EXIM או UKEF של המוסדות המממנים השונים, בנוסף קיים מנגנון Cross Default גם במקרים בהם החברה הפרה חובת תשלום בהלוואות אחרות (מעל סכום מסוים) שניתנו על ידי מוסדות פיננסיים אחרים.

(3) קיים מנגנון Cross Default בין ההלוואות המובטחות בפוליסת ביטוח AFIC באמצעות קונסורציום חברות ביטוח המעמיד פוליסות ביטוח לבנקים המממנים רכישות מטוסים.

(4) הלוואות שנלקחו למימון מטוסים ומומנו על ידי אגרות חוב אשר הונפקו על ידי חברות ייעודיות (SPC) אשר אינן בבעלות הקבוצה ומובטחות בערבות EXIM (בנק בבעלות ממשלת ארה"ב), כאשר מקור פירעון אגרות החוב הוא תשלומי קרן וריבית אשר משולמים לחברה הייעודית על ידי הקבוצה. במקרה שאגרות החוב לא תפרענה כסדרן על ידי הקבוצה ותמומש ערבות EXIM, EXIM רשאית לממש את המטוסים המשועבדים לפירעון יתרת אגרות החוב. ככל שכספי מימוש המטוסים לא יספיקו לכיסוי סכום הערבות, תהיה הקבוצה מחויבת להשיב ל-EXIM את יתרת החוב. יצויין, כי קיים מנגנון Cross Default בין הלוואות אלו להלוואות המנויות בהערה (2) לעיל.

(5) קיים מנגנון Cross Default בין ההלוואות השונות של אותו בנק זר, בנוסף קיים מנגנון Cross Default גם להלוואות שניתנו על ידי מוסדות פיננסיים אחרים

(6) במסגרת הסכם המימון, על הלווה לעמוד בהתחייבויות המקובלות בהסכמים מסוג זה, ובכלל זה בהתחייבות שלא ליטול הלוואות נוספות שלא במסגרת התנאים הקבועים בהסכם המימון, בהתחייבויות שלא לבצע תשלומים לחברה אלא בהתאם להוראות הסכם המימון וכן בהתחייבויות לעמידה באמות מידה פיננסיות (יחס הון עצמי למאזן שלא יפחת מ- 45%, יחס חוב ל- EBITDA שלא יעלה על 7 בשנה הראשונה ויפחת ביחס לכל שנת הלוואה עד 5.5). בנוסף לא תהיה הלווה רשאית לבצע פירעון מוקדם של ההלוואה במהלך 3 שנים ראשונות ממועד העמדתה כאשר לאחר מכן יתאפשר פירעון מוקדם בכפוף לתנאים הקבועים בהסכם המימון. כמו כן:

א. הסכם המימון כולל סעיפים שונים המקובלים בעסקאות מסוג זה, ובכלל זה אפשרות להעמיד את ההלוואה לפירעון מיידי בקרות אירועי הפרה המפורטים בהסכם המימון, לרבות במקרה של אי עמידה של הלווה באמות מידה פיננסיות כמפורט לעיל (ובכפוף למנגנון ריפוי בהסכם המימון), הפרת התחייבויות מהותיות על ידי החברה או הלווה מכוח הסכמים בין חברתיים בין החברה ללווה ("הסכמים בין חברתיים") או מכוח הסכמים מול חברות האשראי להנפקת כרטיסי אשראי ממותגים ("ההסכמים מול חברות האשראי"), וכן במקרה בו לנושה פיננסי של הלווה זכות להעמיד לפירעון מיידי חוב של הלווה (cross default) או במקרה בו העמיד נושה פיננסי לפירעון מיידי חוב של החברה כלפיו העולה על סכום שנקבע בהסכם המימון (cross acceleration), והכל בהתאם להסכם המימון.

ב. ההלוואה הובטחה באמצעות שעבוד צף על כלל הנכסים והזכויות של הלווה, ובכלל זה על חשבון בנק של הלווה, וכן באמצעות שעבוד קבוע על זכויותיה של הלווה מכוח ההסכמים מול חברות האשראי וכן מכח ההסכמים הבין חברתיים.

ג. ההלוואה הובטחה בשעבוד קבוע על כל מניות הלווה שבבעלות החברה, אשר תהוונה בכל עת לאורך תקופת ההלוואה לכל הפחות 51% מהון המניות המונפק של הלווה.

יצוין כי ליום 31 בדצמבר 2022 ולמועד פרסום הדוחות הכספיים עומדת הלווה באמות המידה הפיננסיות כאמור לעיל.

יצוין, כי חלק מההלוואות הקיימות ליום 31 בדצמבר 2022 ניתנות לפירעון מוקדם על ידי הקבוצה, כמקובל. כמו כן, חלק מהסכמי ההלוואות שנטלה הקבוצה כוללים זכות לבנק לדרוש ממנה פירעון מיידי של יתרות ההלוואות שהועמדו על ידי הבנק הרלוונטי בקרות אירועים מסוימים כגון ביצוע מיזוג או העברת שליטה ללא קבלת הסכמת המוסד הבנקאי מראש ובכתב, וכן בהתקיימותם של אירועים נוספים וסטנדרטיים המקובלים בעסקאות מימון.

ביאור 14 - הלוואות ואגרות חוב (המשך)

ד. בטוחות ויחס הלוואות לביטחונות (המשך):

חלק מהסכמי האשראי (אשר אינם נכללים במסגרת "אשראי בר-דיווח" בהתאם להנחיות רשות ניירות ערך) קובעים, כי יחס יתרת החוב לבנק אל מול שווי שוק המטוסים המשועבדים לא יעלה על יחס של יתרה בלתי מסולקת לשווי ביטחונות (LTV) כמפורט בטבלה לעיל. בדיקה לעמידה ביחס זה תבוצע בהתבסס על פרסומים מקצועיים בינלאומיים מסוימים שנקבעו לגבי שווי השוק של המטוסים. כמו כן, נקבע, כי במידה ויחס הביטחונות בפועל יהיה נמוך מהשיעור לעיל, הקבוצה תעמיד בטחונות נוספים, או תקדים פירעונות של התחייבויות לתאגידים הבנקאיים, על מנת לעמוד ביחס הנדרש.

משבר הקורונה שגרם לירידת ערך במחירוני מטוסים בעולם, אשר טרם שבו לשוויים המלא, הביא לאי עמידה באמות המידה הפיננסיות בחלק מהבנקים נכון למועד הדוח על המצב הכספי של LTV. בהתאם להסכמי ההלוואות, אי עמידה ביחס הנדרש מקימה לבנקים זכות להשלמת בטוחות ובמידה ואלה לא תועמדנה, את הזכות לדרוש פירעון מידי של ההלוואות. בהמשך לפנייתה של החברה לבנקים אלו בבקשה לוויתור על עמידה ביחס האמור, הודיעו הבנקים לחברה כי הם מוותרים על עמידה ביחס האמור ליום 31 בדצמבר 2022 ולמועד פרסום הדוחות הכספיים.

ה. שווי הוגן של הלוואות:

	ליום 31 בדצמבר 2022		ליום 31 בדצמבר 2021	
	ערך בספרים	שווי הוגן	ערך בספרים	שווי הוגן
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
הלוואות מגופים פיננסיים בריבית קבועה	323,596	322,200	257,860	273,804 (*)

השווי ההוגן של ההלוואות ליום 31 בדצמבר 2022 מבוסס על חישוב הערך הנוכחי של תזרימי המזומנים בהתאם לעקום הריבית הנוכחי (רמה 2 – מבוסס על נתונים נצפים). השווי ההוגן המוצג ליום 31 בדצמבר 2021 זהה בקירוב ליתרה הבלתי המסולקת של ההלוואות, בתוספת ריבית שנצברה וקנסות פירעון מוקדם, וזאת לאור סיווגן של ההלוואות האמורות כהתחייבויות שוטפות לאותו מועד.

למעט ההלוואות המפורטות בטבלה לעיל, השווי ההוגן של שאר הנכסים הפיננסיים וההתחייבויות הפיננסיות שווה בקירוב לערכם בספרים.

ביאור 14 - הלוואות ואגרות חוב (המשך)

ו. הלוואות מבעלת השליטה

במהלך שנת 2021 ובמהלך חודש פברואר לשנת 2022 התקבלו הלוואות מבעלת השליטה בסך של כ-50 מיליון דולר ובסך של כ- 20 מיליון דולר, בהתאמה. מועדי הפירעון של הלוואות הבעלים הם כדלקמן: (א) סך של 43 מיליון דולר ייפרעו לאחר שהקבוצה תגייס בהנפקה סכום העולה על 62 מיליון דולר (כך שכל סכום עודף שיגוייס מעבר ל-62 מיליון דולר ישמש לפירעון חלק זה בהלוואות הבעלים). (ב) סך של 27 מיליון דולר ייפרע ביום 31 בדצמבר 2025 או לאחר שהקבוצה תגייס בהנפקה סכום העולה על 105 מיליון דולר (כך שחצי מכל סכום עודף שיגוייס מעבר ל – 105 מיליון דולר ישמש לפירעון חלק זה בהלוואות הבעלים), לפי המוקדם מבין מועדים אלה. הלוואות הבעלים ניתנו ויחזרו בדולר ארה"ב, אינן נושאות הפרשי הצמדה, אינן צוברות ריבית כלשהי ואינן מובטחות בבטוחה. בעלת השליטה רשאית בכל עת, ובכפוף לכל דין, להמיר את הלוואות הבעלים, כולן או מקצתן להון. המרת הלוואות הבעלים, כולן או מקצתן, כפופה לאישור מוסדות החברה לפי סעיפים 270(4), 274 ו- 275 לחוק החברות, כלומר לאישורים של ועדת הביקורת של החברה, דירקטוריון החברה והאסיפה הכללית שיתקיים בה אחת משתי האפשרויות הקבועות בסעיף 275(א)(3) לחוק החברות.

בהתאם ומאחר ולא קיימת לחברה זכות בלתי מותנית לדחות את סילוק ההלוואה, על ידי הנפקת מספר משתנה של מניות, ליותר מ-12 חודשים ממועד הדוח על המצב הכספי, על פי כללי החשבונאות, סווגו ההלוואות במלוא סכומן כהתחייבויות שוטפות בדוח על המצב הכספי.

ז. אגרות חוב למדינה

הנפקת אגרות חוב בחודש נובמבר 2021:

בחודש נובמבר 2021 התקבל בחברה סכום של כ- 7 מיליון דולר מהמדינה בהתאם להסכם הסיוע שנחתם בין המדינה, בעלת השליטה והחברה כנגד הקצאת אגרות חוב על ידי החברה, אשר אינן נושאות ריבית, לתקופה של 3 שנים. בתום 3 השנים תהיה החברה רשאית לפרוע את אגרות החוב או להמירן למניות החברה, לפי שער המניה הממוצע ב- 30 הימים שקדמו לתום התקופה, בהפחתת 7.5% מהשער הממוצע הנ"ל. לפרטים אודות הקדמת פירעון אגרות החוב הנ"ל ותשלום החוב בגינן למדינה במהלך שנת 2022, ראו להלן.

אגרות החוב הוכרו לראשונה על פי חלופת הסילוק במזומן, שהינה החלופה הכלכלית יותר לחברה, בהתאם לשיעור ההיוון שהיה מתקבל בעסקת מימון תיאורטית נפרדת לאותו מועד עם משתתף שוק סביר שהינו כ-13.4%. לאור העובדה שאגרות החוב כאמור ניתנו על רקע הסיוע שניתן לחברה בשל הנזק שנגרם לה בגין הגבלות התנועה שהוטלו על ידי המדינה בעקבות התפרצות זן הדלתא, הפער בין הסכום שהתקבל בפועל לבין שוויה ההוגן של ההתחייבות במועד ההכרה לראשונה כאמור, מהווה מענק ממשלתי בסך של כ- 2.2 מיליון דולר.

בהתאם, רכיב המענק הוכר בסעיף הוצאות והכנסות אחרות בדוח על הרווח והפסד לשנת 2021, במועד בו נתקבל המענק, וזאת מאחר והפיצוי הינו עבור הפסדים שהתהוו לחברה קודם לקבלת המענק בגין זן הדלתא.

הנפקת אגרות חוב בחודש פברואר 2022:

במהלך חודש פברואר 2022 התקבל בחברה סך של כ- 38 מיליון דולר מהמדינה בהתאם להסכם הסיוע שנחתם בין המדינה, בעלת השליטה והחברה כנגד הקצאת אגרות חוב על ידי החברה, אשר אינן נושאות ריבית, לתקופה של 3 שנים. לפרטים אודות הקדמת פירעון אגרות החוב הנ"ל ותשלום החוב בגינן למדינה במהלך שנת 2022, ראו להלן. אגרות החוב מוכרות לראשונה על פי חלופת הסילוק במזומן, שהינה החלופה הכלכלית יותר לחברה, בהתאם לשיעור ההיוון שהיה מתקבל בעסקת מימון תיאורטית נפרדת לאותו מועד עם משתתף שוק סביר שהינו כ- 14.5%. לאור העובדה שאגרות החוב כאמור ניתנו על רקע הסיוע שניתן לחברה בשל הנזק שנגרם לה בגין הגבלות התנועה שהוטלו על ידי המדינה בתקופת הקורונה, הפער בין הסכום שהתקבל בפועל לבין שוויה ההוגן של ההתחייבות במועד ההכרה לראשונה כאמור, מהווה מענק ממשלתי, אשר הוכר בשנת 2022, בסך של כ- 12.7 מיליון דולר, בסעיף הוצאות (הכנסות) אחרות בדוח על הרווח והפסד, וזאת מאחר והפיצוי הינו עבור הפסדים שהתהוו לחברה קודם לקבלת המענק.

בנוסף, במהלך חודש פברואר 2022 התקבל בחברה סך של כ- 3 מיליון דולר מעמותת תנופה לצמיחה כנגד הנפקת אגרות חוב נוספות שניתנות להמרה לסכום משתנה של מניות אשר טופלו באופן דומה ורכיב המענק בגינן הוכר כהשתתפות בהוצאות הפרישה של העובדים.

ביאור 14 - הלוואות ואגרות חוב (המשך)

ז. אגרות חוב למדינה (המשך):

פירעון אגרות החוב למדינה בספטמבר 2022:

במהלך חודש ספטמבר 2022, במסגרת חתימת ההסכם עם החברה, המדינה ובעלת השליטה (לפרטים נוספים ראו ביאור 22.א) הוסכם על הקדמת פרעון אגרות החוב ההמירות למניות החברה שהוקצו למדינה בכשנתיים ביחס למועד הפירעון המקורי, ובמסגרת זו הקדימה החברה למדינה תשלום בסך כולל של 45 מיליון דולר בגין פירעון אגרות החוב. בהתאם, במהלך חודש ספטמבר 2022, פרעה החברה סך של 15 מיליון דולר ובמהלך חודש נובמבר 2022 השלימה החברה את פרעון אגרות החוב בסך של 30 מיליון דולר נוספים. לאור הפירעון המוקדם של אגרות החוב, הכירה הקבוצה במועד החתימה על הסכם הקדמת הפירעון כמפורט לעיל (הרבעון השלישי לשנת 2022, כאמור) בהוצאה בסעיף הוצאות (הכנסות) אחרות בסך של כ- 11.7 מיליון דולר בגין רכיב המענק (שכעת "מוחזר" למדינה), אשר הוכר במהלך שנת 2021 וברבעון הראשון לשנת 2022. יצוין כי סכום זה הינו בניכוי הוצאות הריבית הרעיוניות שהוכרו בסך של כ- 2.5 מיליון דולר.

בסה"כ (לרבות הנפקתן ופירעונן המוקדם של אגרות החוב), בגין כל אגרות החוב כאמור לעיל, הוכרו בשנת 2022 ובשנת 2021, בסעיף הכנסות (הוצאות) אחרות בהכנסה בסך של כ-1 מיליון דולר וכ-2.2 מיליון דולר, בהתאמה, וכן בהוצאות מימון באותן שנים, בסך של כ-3.4 מיליון דולר וכ-0.05 מיליון דולר, בהתאמה.

ח. מימון רכישת מטוס מדגם דרימליינר ה-16 וה-17

לפרטים נוספים ראו ביאור 10.ב לעיל.

ט. סיכון נזילות בגין הלוואות וחכירות:

הטבלה שלהלן מפרטת את מועדי הפירעון החוזיים (לרבות הסכמות עם הגופים המממנים לדחייה או לפריסת תשלומים, ראו ביאור 2.ג14 לעיל) של התחייבויות הקבוצה לתשלומי קרן וריבית של הלוואות וכן דמי חכירה מינימליים של חכירות מטוסים וחכירות אחרות. הטבלה נערכה בהתבסס על תזרימי המזומנים הבלתי מהוונים, על פי המועד החוזי בו הקבוצה נדרשת לפרוע את התחייבויותיה.

ביאור 14 - הלוואות ואגרות חוב (המשך)

י. סיכון נזילות בגין הלוואות וחכירות: (המשך)

	שנת 2023	שנת 2024	שנת 2025	שנת 2026	שנת 2027 ואילך	סה"כ
	מיליוני דולר					
פירעונות שוטפים של קרן הלוואות	160	159	144	142	495	1,100
תשלומי קרן שוטפים בגין חכירה	142	116	109	98	444	909
סה"כ פירעונות שוטפים	302	275	253	240	939	2,009
פירעונות הלוואה למימון מקדמות על חשבון מטוסים (PDP) (1)	28	-	-	-	-	28
תשלומים אשר יכללו בדוח רווח והפסד ולכן יכללו בתזרים המזומנים מפעילות שוטפת:						
תשלומי ריבית בגין הלוואות (2)	47	41	32	24	53	197
תשלומי ריבית בגין חכירה	44	36	31	26	69	206
סה"כ תשלומי ריבית	91	77	63	50	122	403
פירעון אגרות חוב למדינה (3)	-	-	3	-	-	3
סה"כ תשלומים	421	352	319	290	1,061	2,443

(1) הלוואה בגין מקדמות ששולמו בגין המטוס ה-16 שתוחזר על ידי מימון ארוך טווח שיתקבל עם קבלת המטוס, לפרטים ראו ביאור 10ב.

(2) תשלומי הריבית בגין הלוואות אינם כוללים תשלומי גידור ריבית. לעניין סיכון הנזילות בגין מכשירים פיננסיים נגזרים ובכללם גידור ריבית, ראו ביאור 19 להלן.

(3) יצוין כי הלוואות מבעלת השליטה ניתנות לפרעון להון בכל עת בכפוף להוראות הדין על ידי בעלת השליטה, לפרטים ראו סעיף ו' לעיל. הלוואות אלו לא נכללו כחלק מניתוח הנזילות.

מקורות הקבוצה לפירעון התחייבויות אלו הינם תזרימי המזומנים השוטפים של הקבוצה אשר צפויים לנבוע עם חזרת הביקושים וענף התעופה כפי שחוותה הקבוצה בהדרגה החל מהרבעון השני לשנת 2022.

ביאור 15 - התחייבויות בגין הטבות לעובדים

א. מדיניות חשבונאית:

(1) הטבות לאחר סיום העסקה:

הטבות לאחר סיום העסקה כוללות התחייבות לפיצויי פרישה ופיטורין לרבות מענק פרישה לטייסים ותיקים, פדיון ימי מחלה, מענקי הסתגלות לעובדים בכירים והטבות מסוימות לפורשי הקבוצה. בנוסף, כוללות ההטבות גם תשלומי פנסיה עבור עובדים מקומיים מסוימים המועסקים בארצות הברית ובאנגליה. הטבות הקבוצה לאחר סיום העסקה הינן בחלקן תכניות להפקדה מוגדרת ובחלקן תכניות להטבה מוגדרת.

הוצאות בגין התחייבות הקבוצה להפקדת כספים במסגרת תכנית להפקדה מוגדרת (Contribution Plan Defined) נזקפות לדוח רווח והפסד במועד קבלת שירותי העבודה, בגינם מחויבת הקבוצה לביצוע ההפקדה.

הוצאות בגין תכנית להטבה מוגדרת (Defined Benefit Plan) נזקפות לדוח רווח והפסד בהתאם לשיטת יחידת הזכאות החזויה (Projected Unit Credit Method), תוך שימוש בהערכות אקטואריות. הערך הנוכחי של מחויבות הקבוצה בגין תכנית להטבה מוגדרת נקבע באמצעות היוון תזרימי המזומנים העתידיים הצפויים בגין התכנית בתשואות שוק של אגרות חוב קונצרניות באיכות גבוהה הנקובות במטבע בו ישולמו ההטבות בגין התכנית, ובעלות תקופות פדיון הזהות בקירוב למועדי הסילוק החזויים של התכנית.

עלות השירות נזקפת לסעיף הוצאות השכר. עלות הריבית נטו (אחרי קיזוז התשואה על נכסי התכניות) נכללת בדוח על הרווח או הפסד במסגרת הוצאות המימון. רווחים והפסדים אקטואריים בגין תכניות לאחר סיום העסקה נזקפים לרווח הכולל האחר במועד היווצרותם ולא יסווגו מחדש לרווח או הפסד במועד מאוחר יותר.

נכסי התכניות נמדדים בשווי הוגן. הכנסות ריבית על נכסי התוכניות נקבעות על בסיס שיעור ההיוון של המחויבויות המתאימות ונזקפות לרווח והפסד כחלק מעלות הריבית נטו. ההפרש בין הכנסות הריבית על נכסי התוכניות לבין תשואתם בפועל נזקף לרווח כולל אחר ולא יסווג מחדש לרווח או הפסד במועד מאוחר יותר.

(2) הטבות עובדים אחרות לטווח ארוך:

הטבות עובדים אחרות לטווח ארוך, הן הטבות אשר צפוי כי תנוצלנה בתקופה העולה על 12 חודשים מתום התקופה בה סופק השירות המזכה בהטבה.

הטבות עובדים אחרות כוללות בעיקר ניצול ופדיון ימי חופשה ומנוחה ומענק לימודים לילדי עובדים. הטבות אלו מוכרות ונמדדות באותו אופן בו נזקפות הטבות לאחר סיום העסקה, ובלבד שרווחים והפסדים אקטואריים בגינן נזקפים לרווח והפסד במועד היווצרותם, חלף לרווח הכולל האחר.

(3) הטבות עובדים לטווח קצר:

הטבות עובדים לטווח קצר, הן הטבות אשר צפויות להיות מסולקות במלואן תוך 12 חודשים מתום השנה בה ניתן השירות המזכה על ידי העובד.

הטבות עובדים לטווח קצר כוללות את התחייבות הקבוצה בגין שכר שוטף. הטבות אלו נזקפות לדוח רווח והפסד במועד היווצרותן.

(4) הטבות בגין פיטורין ותכניות פרישה מוקדמת:

הטבות בגין פיטורין מוכרות כאשר הקבוצה מחויבת מבחינה מעשית כלפי העובדים במתן ההטבות, וזאת שלא כנגד שירות עתידי מהותי של אותם עובדים. סכום המחויבות נקבע בהתאם לערכם הנוכחי של תזרימי המזומנים הצפויים בגין המחויבות.

(5) לעניין שיקולי דעת חשבונאיים מהותיים ואומדנים קריטיים ששימשו בקביעת ערכה של ההתחייבות בדוחות הכספיים, ראו ביאור 2.ג.(4).

ביאור 15 - התחייבויות בגין הטבות לעובדים (המשך)

ב. ההרכב:

			ליום 31 בדצמבר 2022			ליום 31 בדצמבר 2021		
			התחייבויות שוטפות	התחייבויות לא שוטפות	נכסים לא שוטפים	התחייבויות שוטפות	התחייבויות לא שוטפות	נכסים לא שוטפים
	הפנייה	מטבע התכנית	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
הטבות עובד לטווח קצר:								
שכר עבודה, משכורת וסוציאליות		בעיקר ש"ח	72,097	-	-	36,206	-	-
			-	-	-	-	-	-
			-	-	-	-	-	-
הטבות לאחר סיום העסקה:			-	-	-	-	-	-
הטבה בגין פיצויי פרישה ופיטורין בישראל	ג	ש"ח	-	23,536	-	-	39,246	-
פדיון ימי מחלה	ד	ש"ח	-	24,138	-	-	33,217	-
קרנות פנסיה בגין עובדים בנציגויות:	ה		-	-	-	-	-	-
ארצות הברית		דולר	-	2,083	-	-	204	-
אנגליה		לישט	-	956	-	-	4,358	-
הטבות לפורשים	ו	ש"ח	-	10,210	-	-	14,666	-
הטבות אחרות לאחר סיום העסקה	ז	ש"ח	-	4,568	-	-	5,230	-
			-	-	-	-	-	-
הטבות עובד אחרות לטווח ארוך:			-	-	-	-	-	-
התחייבות בגין ימי חופשה ומנוחה*	יב1	ש"ח	41,252	-	-	52,522	-	-
הטבות אחרות לטווח ארוך	יב2	ש"ח	-	2,884	-	-	3,651	-
			-	-	-	-	-	-
			-	-	-	-	-	-
הטבות בגין פיטורין:			-	-	-	-	-	-
תוכניות פרישה מרצון	ט	ש"ח	(131)	(13)	-	14,408	(92)	-
סה"כ בדוח על המצב הכספי			113,218	68,362	-	103,136	100,480	-

* יצוין, כי התחייבות בגין חופשה ומנוחה מוצגת בדוח על המצב הכספי כהתחייבות שוטפת, אף על פי שצפויה להתממש לאחר תקופה של 12 חודשים ממועד הדיווח (ועל כן מוגדרת כהטבה לטווח ארוך), וזאת מהטעם שאין לחברה "זכות בלתי מותנית" לדחות את סילוק ההתחייבות לתקופה זו, ועל כן על פי כללי החשבונאות מוצגת ההתחייבות בזמן הקצר.

ביאור 15 - התחייבויות בגין הטבות לעובדים (המשך)

ג. הטבות בגין פיצויי פרישה ופיטורין של עובדים בישראל:

(1) מחויבויות הקבוצה בגין פיצויי פרישה ופיטורין בישראל (עבור עובדים קבועים בהסכם הקיבוצי):

הסכמי העבודה של הקבוצה, דיני העבודה בישראל וחוק "פיצויי פיטורים, תשכ"ג-1963", מחייבים את הקבוצה לשלם פיצויי פיטורין לעובדים בעת פיטוריהם או פרישתם.

הסדרת תשלומי פרישה ופיטורים של עובדי הקבוצה:

החל מחודש ספטמבר 1992, זכויותיהם הסוציאליות של חלק מעובדי הקבוצה מוסדרות במסגרת הסכם פנסיה ייעודי ("ההסכם"). בהסכם נקבע, כי תשלומי הקבוצה לקרן הפנסיה ולקרן מאושרת (ביטוח מנהלים או קופת תגמולים) בגין עובד שיצטרף להסדר הפנסיה, יבואו במקום חובת תשלום פיצויי פיטורים לאותו עובד, בהתאם לסעיף 14 לחוק פיצויי פיטורים, התשכ"ג-1963, וזאת בגין אותו חלק של השכר ובגין אותה התקופה שלגביהם בוצעו התשלומים. לרוב, עובדים אשר קיבלו קביעות בחברה לאחר התאריך הנ"ל חייבים היו, להצטרף לתכנית. כמו כן יצוין, כי מרבית העובדים שהצטרפו לחברה החל מחודש ספטמבר 1992 חתומים על סעיף 14 כאמור (בין אם הם עובדים קבועים, זמניים או מנהלים בכירים).

תכנית להפקדה מוגדרת:

בהתאם לכך, ההפקדות השוטפות בקרנות פנסיה ובפוליסות בחברות ביטוח, פוטרות את הקבוצה מכל התחייבות נוספת לעובדים, ובאשר לעובדים ותיקים שהצטרפו להסכם הפנסיוני בשנת 1992 - הפטור כאמור הוא בהתייחס לתקופות בגינן בוצעו הפקדות בלבד.

תכנית להטבה מוגדרת:

ביחס לתקופה שבין תחילת עבודתו של העובד בחברה ועד מועד הצטרפות העובד להסכם הפנסיה כאמור, זכאים העובדים לפיצויי פיטורים לפי משכורתם בעת פרישתם מהקבוצה, עבור מספר השנים בתקופה האמורה. עובדים אשר לא הצטרפו להסכם הפנסיוני כאמור, זכאים לפיצויי פיטורין בגובה משכורתם בעת פרישתם מהקבוצה עבור כל שנות הוותק שלהם בחברה.

ביאור 15 - התחייבויות בגין הטבות לעובדים (המשך)

ג. הטבות בגין פיצויי פרישה ופיטורין של עובדים בישראל: (המשך)

(2) הסדרים ותכניות להבטחת תשלומי הפרישה והפיטורין (נכסי התכנית):

על פי הוראות ההסכם הקיבוצי, הפקידה הקבוצה 8.33% משכרם השוטף של העובדים בקופות גמל לפיצויים בבנקים ישראליים על שם הקבוצה. בהתאם להסכם שנחתם ביום 22 בדצמבר 2011, לאור הסדר תחיקתי אשר נכנס לתוקף ביום 1 בינואר 2011, ואשר איננו מאפשר עוד הפקדת פיצויי פיטורים בקופה מרכזית לפיצויים, עובדים ותיקים אשר עד ליום 31 בדצמבר 2010 הופקדו עבורם כספי הפיצויים בקופה מרכזית, מופקדים הכספים עבורם החל מיום 1 בינואר 2011 לרכיב פיצויים בקופת גמל על שם העובד. כיום, מרבית נכסי התכנית מהווים קופות אישיות של העובדים המנוהלים על ידי בתי השקעות מהמובילים במשק.

(3) מענק פרישה לטייסים ותיקים:

טייסים ותיקים עם הגיעם לגיל 65, מועד בו הם אינם יכולים עוד להמשיך לשמש כטייסים פעילים על פי תקנות הטיס, ואשר אינם משמשים בתפקידי מדריכים או מפקחים, מסיימים את עבודתם בחברה והם זכאים למענק פרישה (מעבר לפיצויי הפיטורין אליהם הם זכאים על פי דין) בסכומים שנקבעו בהסכם. מחויבות זו משולמת ממקורותיה השוטפים של הקבוצה. לעדכון בדבר מכסת המדריכים והמפקחים בשנת 2022 ראו סעיף יא להלן.

(4) מנהלים ונושאי משרה בכירה:

עובדים בכירים לרבות נושאי משרה בכירה, מועסקים על פי הסכמי עבודה אישיים, כאשר מספר עובדים וותיקים זכאים לקבל בגין תקופת עבודתם, מעבר לפיצויי הפיטורין על פי דין, תשלום פיצויי פרישה נוספים (פיצויים שניים) בשיעור של חודש לשנה בגין תקופת עבודתם לפי המשכורת הכוללת האחרונה. מובהר, כי עובדים בכירים ומנהלים אשר הצטרפו לחברה לאחר שנת 2011 לא זכאים לפיצויים נוספים כאמור. מחויבות זו ממומנת על ידי קופות אישיות ייעודיות.

לעניין תשלום מבוסס מניות לנושאי משרה, ראו ביאור 18.

ד. פדיון ימי מחלה:

העובדים הקבועים (למעט עובדים בחוזים אישיים), בעת פרישתם מן הקבוצה בפרישת חובה או שפרשו מעל גיל 45 בתנאים המזכים אותם בקבלת פיצויים, זכאים לפדיון ימי מחלה בהתאם לנוסחת המרה אשר נקבעה בהסכם הקיבוצי. יצוין כי, תקרת הצבירה המותרת של ימי מחלה לחלק מהעובדים גבוהה מהקבוע בחוק, ותלויה במועד תחילת עבודתם בחברה. מחויבות זו משולמת ממקורותיה השוטפים של הקבוצה.

ה. קרנות פנסיה של חלק מעובדי הקבוצה המקומיים בארה"ב ובאנגליה:

חלק מעובדיה המקומיים של הקבוצה בארה"ב ובאנגליה נהנים מתוכניות פנסיה ("התכניות"), על פיהן משלמת הקבוצה את עלות הפנסיה של עובדי אותן הנציגויות. עלות הפנסיה מחושבת כמכפלת "שנות הזכאות" לפנסיה בשיעור מהמשכורת הקובעת לפנסיה. פרישה החל מגיל 65 מזכה בדרך כלל את העובד במלוא ההטבות. נכסי קרנות הפנסיה מנוהלים על ידי גוף ייעודי ומושקעים, בעיקר, בניירות ערך סחירים. הקבוצה התחייבה לכסות כל גרעון שייווצר בערכם של נכסי הקרנות ביחס להתחייבויות האקטואריות, ככל שיהיו.

לגבי קרן הפנסיה באנגליה, החל משנת 2005, הקרן אינה מקבלת עובדים חדשים וכמו כן לא קיימת צבירה נוספת של זכויות במסגרתה. קרן הפנסיה בארה"ב סגורה גם היא למצטרפים חדשים, אולם לגבי עובדים קיימים שנכנסו להסדר, קיימת עדיין צבירה של זכויות.

תשלומי המחויבות ממומנים בעיקר מנכסי התכניות, אולם לאור הגירעון הקיים בתכניות הפנסיה, הקבוצה משלימה סכומים מסוימים בגין המחויבויות גם ממקורותיה העצמיים.

ו. הטבות לפורשים:

עובדי חברה זכאים לאחר פרישתם (בכפוף לוותק) לכרטיסי טיסה ולשי לחגים בהתאם למדיניות הקבוצה.

ביאור 15 - התחייבויות בגין הטבות לעובדים (המשך)

ז. הטבות אחרות לאחר סיום העסקה:

הטבות אחרות כוללות מענק הסתגלות לו זכאים חלק מעובדיה הבכירים של הקבוצה. בנוסף, בחלק מנציגויות הקבוצה בחו"ל, עובדיה המקומיים של הקבוצה זכאים לפיצויי פיטורין בהתאם לדין המקומי ובהתאם להסכמי הקבוצה. זאת ועוד, ההטבות האחרות כוללות התחייבויות בגין סיום יחסי עובד מעביד של החברות הבנות.

ח. תכנית מרובת מעסיקים בחברה בת:

חברת הבת "בורנשטיין קיטררס אינק" (ארה"ב), משתתפת בתכנית פנסיה מרובת מעסיקים עבור חלק מעובדיה, בגינה השקיעה חברת הבת סכום של כ-419 אלפי דולר בשנת 2022. חלקה של הקבוצה הבת במחויבויות הלא ממומנות של התכנית נכון ליום 31 בדצמבר 2022 הינו כ-7.3 מיליון דולר, כך שאם תחדל הקבוצה הבת מביצוע התשלומים השוטפים כאמור, או תפרוש מהתכנית, יהיה עליה לשאת בסכום זה. בכוונת הקבוצה הבת להמשיך להפקיד כספים לתכנית, על כן לא הוכרה התחייבות בדוחות הכספיים בגינה.

ט. הטבות בגין פיטורין (תכניות פרישה ועלות ההיפרדות):

בנוסף לאמור בביאור 1.ב לעיל, במסגרת תכנית פרישה מרצון נוספת, בחודש אוקטובר 2021, אישר דירקטוריון הקבוצה את ההסכמים הקיבוציים עליהם חתמה הקבוצה עם הסתדרות העובדים הכללית החדשה, ועד תחזוקה והנדסה וועד מנהלי שעניינם הסדרת תכנית נוספת למתן פיצויים מוגדלים או קצבה חודשית, לעובדים קבועים בחברה אשר יבחרו לפרוש מרצון, בהתאם לתנאים הקבועים בהסכמים כאמור לעיל. במהלך הרבעון השני לשנת 2022, עם השלמת מרבית תכנית הפרישה, אמדה הקבוצה מחדש את יתרת ההפרשה הנדרשת לפיצויים בגין תכניות הפרישה ובהתאם הכירה בהכנסות אחרות לשנת 2022 בסך של כ- 7 מיליון דולר (בשנת 2021 הכירה הקבוצה בהוצאות אחרות בסך של כ-17 מיליון דולר).

י. אנשי מפתח ניהוליים

למידע בדבר הוצאות בגין תגמול אנשי מפתח ניהוליים, ראו ביאור 22.ו להלן.

ביאור 15 - התחייבויות בגין הטבות לעובדים (המשך)

יא. פירוט ההשפעות הכמותיות בגין תכניות להטבה מוגדרת על הדוחות הכספיים

	פיצויי פיטורין בישראל	פדיון ימי מחלה	קרנות פנסיה	הטבות לגמלאים	הטבות אחרות	סה"כ
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
סכומים שהוכרו ברווח והפסד בגין תכניות להטבה מוגדרת:						
לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2022:						
עלות שירות *	340	1,518	122	188	21	2,189
עלות הריבית	1,066	578	1,720	405	75	3,844
תשואה על נכסי התכנית על פי שיעור ההיוון	(301)	-	(1,656)	-	-	(1,957)
תשואה ריאלית שהועברה מסעיף פיצויים לתגמולים	7	-	-	-	-	7
הפרשי שער	(4,408)	(3,643)	(531)	(1,288)	(38)	(9,908)
שינויים אחרים בתקופה	-	-	-	-	(155)	(155)
סך הכל	(3,296)	(1,547)	(345)	(695)	(97)	(5,980)
לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2021:						
עלות שירות	5,838	841	122	77	879	7,757
עלות הריבית	1,256	689	1,550	407	78	3,980
תשואה על נכסי התכנית על פי שיעור ההיוון	(595)	-	(1,475)	-	-	(2,070)
תשואה ריאלית שהועברה מסעיף פיצויים לתגמולים	61	-	-	-	-	61
הפרשי שער	1,091	1,083	(62)	410	207	2,729
שינויים אחרים בתקופה	-	-	-	-	-	-
סך הכל	7,651	2,613	135	894	1,164	12,457
לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2020:						
עלות שירות	9,325	875	124	299	(117)	10,506
עלות הריבית	1,283	747	1,982	434	206	4,652
תשואה על נכסי התכנית על פי שיעור ההיוון	(903)	-	(1,878)	-	60	(2,721)
תשואה ריאלית שהועברה מסעיף פיצויים לתגמולים	86	-	-	-	-	86
הפרשי שער	2,181	2,349	183	779	232	5,724
שינויים אחרים בתקופה	-	34	-	-	127	161
סך הכל	11,972	4,005	411	1,512	508	18,408

*בהתאם להסכם שנחתם עם ועד הטייסים בשנת 2022 הוחזרה, לתקופת ההסכם, מכסת הטייסים אשר יעברו את גיל 65 וימשיכו לתפקידי פיקוח והדרכה בחברה ל-20 (בשנת 2020 במסגרת תכנית ההתייעלות הופחתה המכסה ל-17). לאור זאת, חל קיטון במכסת הטייסים הזכאים למענק הפרישה ועל כן הכירה הקבוצה בקיטון הוצאה בשנת 2022 בסך של כ-4.4 מיליון דולר כעלות שירותי עבר.

ביאור 15 - התחייבויות בגין הטבות לעובדים (המשך)

יא. פירוט ההשפעות הכמותיות בגין תכניות להטבה מוגדרת על הדוחות הכספיים (המשך)

ההוצאות בגין תכניות להטבה מוגדרת נכללו בסעיפים הבאים בדוח רווח והפסד:

	לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר		
	2022	2021	2020
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
הוצאות הפעלה	(6,317)	8,469	13,231
הוצאות מכירה	(441)	591	923
הוצאות הנהלה וכלליות	(1,109)	1,487	2,323
הוצאות מימון	1,887	1,910	1,931
סך הכל	(5,980)	12,457	18,408

ביאור 15 - התחייבויות בגין הטבות לעובדים (המשך)

יא. פירוט ההשפעות הכמותיות בגין תכניות להטבה מוגדרת על הדוחות הכספיים (המשך)

	לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2022					
	פיצויי פיטורין בישראל	פדיון ימי מחלה	הטבות לגמלאים	קרנות פנסיה	הטבות אחרות	סה"כ
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
התנועה בערך הנוכחי של המחויבות:						
יתרת פתיחה - ערך נוכחי של המחויבות	54,212	33,218	14,665	73,279	7,911	183,285
עלות שירות	340	1,518	188	122	21	2,189
עלות הריבית	1,066	578	405	1,720	75	3,844
(רווחים) הפסדים אקטואריים	(6,385)	(5,024)	(3,518)	(16,566)	(4)	(31,497)
הטבות ששולמו	(10,482)	(2,509)	(242)	(3,901)	(847)	(17,981)
שינויים בשער חליפין	(5,762)	(3,643)	(1,288)	(2,161)	(427)	(13,281)
שינויים אחרים בתקופה	-	-	-	-	(155)	(155)
יתרת סגירה - ערך נוכחי של המחויבות	32,989	24,138	10,210	52,493	6,574	126,404
שינוי בשווי ההוגן של נכסי התכנית:						
יתרת פתיחה - שווי הוגן של נכסי התכנית	14,966	-	-	68,715	2,681	86,362
תשואה על נכסי התכנית על פי שיעור ההיוון	301	-	-	1,656	-	1,957
מדידות מחדש בגין הפרש בין התשואה בפועל על נכסי התכנית לבין התשואה המחושבת על פי שיעור ההיוון	1,018	-	-	(16,599)	-	(15,581)
הפקדות על ידי המעסיק	536	-	-	1,213	-	1,749
הטבות ששולמו	(6,007)	-	-	(3,901)	-	(9,908)
תשואה ריאלית שהועברה מסעיף הפיצויים לסעיף התגמולים	(7)	-	-	-	-	(7)
שינויים בשער חליפין	(1,354)	-	-	(1,630)	(389)	(3,373)
שינויים אחרים בתקופה	-	-	-	-	(286)	(286)
יתרת סגירה - שווי הוגן של נכסי התכנית	9,453	-	-	49,454	2,006	60,913
משך חיים ממוצע של המחויבות (בשנים)	5	8	16			
שיעור ההיוון באחוזים	5-5.2	5	5.2-5.9			
ניתוח רגישות לגידול של 1% בשיעור ההיוון	(778)	(1,677)	(1,866)			

שיעור ההיוון עבור פנסיה ארהב 5.18% ועבור הפנסיה באנגליה 4.8%.

יא. פירוט ההשפעות הכמותיות בגין תכניות להטבה מוגדרת על הדוחות הכספיים (המשך)

	לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2021					
	פיצויי פיטורין בישראל	פדיון ימי מחלה	הטבות לגמלאים	קרנות פנסיה	הטבות אחרות	סה"כ
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
התנועה בערך הנוכחי של המחויבות:						
יתרת פתיחה - ערך נוכחי של המחויבות	73,511	39,195	13,637	80,147	10,705	217,195
עלות שירות	5,838	841	77	122	879	7,757
עלות הריבית	1,256	689	407	1,550	78	3,980
(רווחים) הפסדים אקטואריים	(3,148)	(125)	185	(4,712)	(522)	(8,322)
הטבות ששולמו	(24,949)	(8,465)	(51)	(3,648)	(932)	(38,045)
שינויים בשער חליפין	1,704	1,083	410	(180)	232	3,249
שינויים אחרים בתקופה	-	-	-	-	(2,529)	(2,529)
יתרת סגירה - ערך נוכחי של המחויבות	54,212	33,218	14,665	73,279	7,911	183,285
שינוי בשווי ההוגן של נכסי התכנית:						
יתרת פתיחה - שווי הוגן של נכסי התכנית	33,910	-	-	72,225	1,877	108,012
תשואה על נכסי התכנית על פי שיעור ההיוון	595	-	-	1,475	-	2,070
מדידות מחדש בגין הפרש בין התשואה בפועל על נכסי התכנית לבין התשואה המחושבת על פי שיעור ההיוון	(5,629)	-	-	(2,293)	-	(7,922)
הפקדות על ידי המעסיק	764	-	-	1,074	-	1,838
הטבות ששולמו	(15,225)	-	-	(3,648)	-	(18,873)
תשואה ריאלית שהועברה מסעיף הפיצויים לסעיף התגמולים	(61)	-	-	-	-	(61)
שינויים בשער חליפין	612	-	-	(118)	25	519
שינויים אחרים בתקופה	-	-	-	-	779	779
יתרת סגירה - שווי הוגן של נכסי התכנית	14,966	-	-	68,715	2,681	86,362
משך חיים ממוצע של המחויבות (בשנים)	7.8	8.5	18.7			
שיעור ההיוון באחוזים	2.1	2.15	2.65-3.6			
ניתוח רגישות לגידול של 1% בשיעור ההיוון	(1,285)	(2,313)	(2,387)			

שיעור ההיוון עבור פנסיה ארהב 2.71% ועבור הפנסיה באנגליה 1.8%.

ביאור 15 - התחייבויות בגין הטבות לעובדים (המשך)

יא. פירוט ההשפעות הכמותיות בגין תכניות להטבה מוגדרת על הדוחות הכספיים: (המשך)

הנחות אקטואריות נוספות:

ההנחות האקטואריות העיקריות (מעבר לשיעור הריבית כמפורט מעלה בנתונים הכמותיים) ששימשו את הקבוצה על מנת לאמוד את המחויבויות וההשפעות הכמותיות שלהן כמפורט לעיל הן כדלקמן:

- שיעור עליית השכר החזוי בטווח הבינוני והארוך הינו בין 3% ל-5.5% לשנה. במידה ושיעור עליית השכר החזוי היה גבוה באחוז ביחס לשיעור שהובא בחשבון בחישוב המחויבות, ההתחייבות בגין הטבות לאחר סיום ההעסקה (למעט פנסיה) הייתה גדלה בכ-10.5 מיליון דולר. ניתוח הרגישות לעיל נקבע בהתבסס על שינויים אפשריים באופן סביר בהנחות האקטואריות לתום תקופת הדיווח. ניתוח הרגישות אינו מתחשב בתלות הדדית כלשהי הקיימת בין ההנחות.
- שיעור העזיבה נאמד על טווח שבין 1.1% ל-4.4% כתלות בגיל האוכלוסייה.

יב. הטבות עובדים אחרות לטווח ארוך:

(1) ימי חופשה בתשלום:

בהתאם לחוק חופשה שנתית התשי"א-1951 ובהתאם להסכמי העבודה של הקבוצה, זכאים עובדי הקבוצה לימי חופשה בתשלום בגין כל שנת עבודה. עובד, שחדל לעבוד בטרם ניצל את יתרת ימי החופשה שצבר, זכאי לתשלום בגין יתרת ימי החופשה הנ"ל בעת פרישה. בנוסף, עובדים מסוימים של הקבוצה זכאים לימי מנוחה אשר נפדים בעת פרישה, ככל שנותרת יתרה צבורה. מחויבות הקבוצה בגין חופשה כוללת גם את מחויבותה עבור ימים אלו.

(2) הטבות אחרות לטווח ארוך:

הטבות אלה כוללות בעיקר מענק עבור לימודים אקדמאים של ילדי עובדים. יצוין כי בהסכם ההתייעלות נקבע כי בתקופת ההסכם לא יהיו זכאים העובדים למימון לימודים אקדמאיים לילדיהם.

ביאור 15 - התחייבויות בגין הטבות לעובדים (המשך)

יב. הטבות עובדים אחרות לטווח ארוך: (המשך)

(3) פירוט ההשפעות הכמותיות בגין הטבות עובדים אחרות לטווח ארוך על הדוחות הכספיים:

	חופשה ומנוחה	הטבות אחרות לטווח ארוך
	אלפי דולר	אלפי דולר
לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2022:		
יתרת פתיחה	52,519	3,654
סכומים שהוכרו ברווח והפסד בגין תכניות להטבה מוגדרת:		
עלות שירות	31,006	147
עלות הריבית	959	75
הפרשי שער	(5,853)	(298)
רווחים אקטואריים *	(9,148)	(615)
סך הכל	16,964	(691)
הטבות ששולמו	(28,232)	(79)
יתרת סגירה	41,252	2,884
משך חיים ממוצע של המחויבות (בשנים)	7	10
לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2021:		
יתרת פתיחה	61,772	3,989
סכומים שהוכרו ברווח והפסד בגין תכניות להטבה מוגדרת:		
עלות שירות	14,069	262
עלות הריבית	1,002	77
הפרשי שער	1,735	123
רווחים אקטואריים	(7,796)	(741)
סך הכל	9,010	(279)
הטבות ששולמו	(18,263)	(56)
יתרת סגירה	52,519	3,654
משך חיים ממוצע של המחויבות (בשנים)	8	11
לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2020:		
יתרת פתיחה	59,466	4,589
סכומים שהוכרו ברווח והפסד בגין תכניות להטבה מוגדרת:		
עלות שירות	18,385	(502)
עלות הריבית	992	86
הפרשי שער	3,767	262
רווחים אקטואריים	(2,830)	(355)
סך הכל	20,314	(508)
הטבות ששולמו	(18,615)	(86)
יתרת סגירה	61,165	3,994
משך חיים ממוצע של המחויבות (בשנים)	9	11

* עיקר הרווח האקטוארי נובע מעלייה בשיעור עליית הריבית

ביאור 15 - התחייבויות בגין הטבות לעובדים (המשך)

יב. הטבות עובדים אחרות לטווח ארוך: (המשך)

(4) ההוצאות בגין חופשה ומנוחה שנכללו בסעיפים הבאים בדוח רווח והפסד:

	לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר		
	2022	2021	2020
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
הוצאות הפעלה	12,644	6,430	15,516
הוצאות מכירה	1,322	448	1,083
הוצאות הנהלה וכלליות	2,039	1,129	2,724
הוצאות מימון	959	1,002	992
סך הכל	16,964	9,009	20,315

ביאור 16 - הפרשות והתחייבויות תלויות

בהתאם לתקן חשבונאות בינלאומי IAS 37, מוכרות בדוחות הכספיים הפרשות בגין תביעות והליכים משפטיים, בגינם צפוי (בהסתברות מעל ל-50%) תזרים מזומנים שלילי, אשר לדעת הנהלת הקבוצה, בהתבסס, בין היתר, על חוות דעת של יועציה המשפטיים, הן נאותות בהתאם לנסיבות המקרה. הפרשות אלו מוכרות, בגין תביעות והליכים משפטיים, כאמור, כנגד הקבוצה, אשר לדעת ההנהלה קיימת סבירות כי לא תדחנה או תתבטלנה, וזאת למרות שהתביעות הנ"ל מוכחשות על ידה.

לעניין שיקולי דעת חשבונאיים מהותיים ואומדנים קריטיים ששימשו בקביעת ערכה של ההתחייבות בדוחות הכספיים, ראו ביאור 2.ג(3).

נכון ליום 31 בדצמבר 2022, עומדות כנגד הקבוצה תביעות משפטיות בסך כולל של כ-959 מיליון דולר ותביעות משפטיות בלתי מכומתות בסכומים כספיים. בגין תביעות אלו הכירה הקבוצה בהפרשה בדוחות הכספיים בסך כולל של כ-12.1 מיליון דולר. לדעת הנהלת הקבוצה, המתבססת על חוות דעת של יועציה המשפטיים, לא צפוי, כי לחברה תהיה חשיפה להפסד נוסף בגין התביעות הנ"ל מעבר לסכומי ההפרשות שנכללו בדוחות הכספיים.

א. תנועה בהפרשות:

	סך הכל הפרשות
	אלפי דולר
יתרה ליום 1 בינואר 2021	14,650
הפרשות נוספות שהוכרו (כולל עדכון הפרשות קיימות)	242
סכומים שנוצלו ובוטלו במהלך השנה	(1,890)
השפעת שער חליפין	134
יתרה ליום 31 בדצמבר 2021	13,136
הפרשות נוספות שהוכרו (כולל עדכון הפרשות קיימות)	2,900
סכומים שנוצלו ובוטלו במהלך השנה	(3,634)
השפעת שער חליפין	(295)
יתרה ליום 31 בדצמבר 2022	12,107

ביאור 16 - הפרשות והתחייבויות תלויות (המשך)

ב. פירוט עיקרי ההליכים המשפטיים:

להלן מפורטות התובענות הייצוגיות אשר הוגשו כנגד החברה:

מס'	מועד התביעה	סוג התביעה/ ערכאה	נושא התביעה	סכום התביעה	סטטוס	השפעות חשבונאיות
1	פברואר 2013	תביעה ייצוגית/מחוזי מרכז	בבסיס בקשת האישור עומדת טענה להסדר כובל עולמי רחב היקף לתיאום רכיבים שונים של מחירי שילוח מטענים בהטסה, ובפרט של תוספת הדלק ותוספת הבטחון. הבקשה הוגשה גם כנגד חברות התעופה בריטיש איירוויס, לופטהנזה וסוויס.	473 מיליון ש"ח	בינואר 2020, אישר בית המשפט לנהל את התובענה כייצוגית. בהתאם להחלטה, חברי הקבוצה הם נפגעים ישירים שהם כל הלקוחות אשר שילחו מטענים לישראל או מישראל (למעט מארה"ב/לארה"ב) מיום 1.1.2000 ועד מועד סיום ההסדר שהינו לכל המוקדם 14.2.2006, וכן נפגעים עקיפים שהם כל הלקוחות של הנפגעים הישירים, אשר רכשו מהנפגעים הישירים שירותי שילוח מטענים לישראל או מישראל (למעט מארה"ב/לארה"ב) בתקופה הנ"ל. הסעד הנתבע הוא פיצוי בגין הנזק שנגרם לחברי הקבוצה המהווה את הפער בין המחיר שנגבה בפועל לאור התיאום הנטען, לרבות תוספות הדלק והביטחון, לבין המחיר שהיה נגבה בתנאי שוק תחרותי אלמלא התיאום הנטען. הקבוצה הגישה בקשת רשות ערעור לבית המשפט העליון על ההחלטה של בית המשפט המחוזי לאשר את התובענה כייצוגית. ביוני 2022 נתן בית המשפט העליון פסק דין, במסגרתו נמחקה בקשות רשות הערעור של הקבוצה, תוך שמירה על זכותה של הקבוצה להעלות את כל טענותיה בשלב הדיון בתובענה הייצוגית ובהליכי הערעור (ככל שיהיו). הצדדים פנו להליך גישור.	הקבוצה הכירה בהפרשה בדוחותיה הכספיים, על פי הערכת ההנהלה ובהתבסס על חוות דעת יועציה המשפטיים, בגין התביעה.
2	ינואר 2015	תביעה ייצוגית/מחוזי מרכז	בבסיס בקשת האישור עומדת טענה לאי השבת אגרות ו/או מיסי נמל אותם גובה הקבוצה מהנוסעים במועד חיוב כרטיסי הטיסה במקרים בהם הנוסעים לא התייצבו לטיסה.	60 מיליון ש"ח (סכום אישי 257 ש"ח)	בספטמבר 2019 אישר בית המשפט לנהל את התובענה כייצוגית. בהתאם להחלטה, חברי הקבוצה הם כל הלקוחות של הקבוצה אשר רכשו מהקבוצה כרטיס טיסה בשבע השנים שטרם הגשת התובענה ולא התייצבו לטיסה או לקטע טיסה, ושהקבוצה נמנעה מלהשיב להם את כל מיסי הנמל במישרין או בעקיפין (לרבות השבה באמצעות סוכן הנסיעות באמצעותו נרכש הכרטיס) מקום בו הקבוצה לא העבירה לנמלי התעופה השונים את הסכומים שגבתה לשם כך, או שהיא יכולה לתבוע את השבתם מרשויות הנמל. הסעדים המבוקשים הם השבת הסכומים שהקבוצה חייבת בהשבתם לחברי הקבוצה, בצירוף הפרשי הצמדה וריבית מהמועד בו היה עליה להשיבם וציווי על הקבוצה לפעול ליידוע לקוחותיה בדבר זכותם להשבת מסי הנמל. הצדדים פנו להליך גישור.	הקבוצה הכירה בהפרשה בדוחותיה הכספיים, על פי הערכת ההנהלה ובהתבסס על חוות דעת יועציה המשפטיים, בגין התביעה.
3	אוגוסט 2016	בקשה לאישור כייצוגית/ מחוזי מרכז	בבסיס בקשת האישור עומדת טענה כי הקבוצה מפרסמת, משווקת ומוכרת כרטיסי טיסה על פי לוח טיסות המפורסם על ידה, בעוד שמלכתחילה אין לה די טייסים וקברניטים לביצוע לוח הטיסות כאמור.	לא מכומת	התקיים דיון הוכחות ולאחריו הצדדים הגישו סיכומים בבקשת האישור. כעת, ממתינים לפסק דין בבקשת האישור.	הנהלת הקבוצה מעריכה, בהתבסס על חוות דעת יועציה המשפטיים, כי יותר סביר מאשר לא, כי דין התביעה להידחות.

ביאור 16 - הפרשות והתחייבויות תלויות (המשך)

ב. פירוט עיקרי ההליכים המשפטיים: (המשך)

להלן מפורטות התובענות הייצוגיות אשר הוגשו כנגד החברה: (המשך)

מס'	מועד התביעה	סוג התביעה/ ערכאה	נושא התביעה	סכום התביעה	סטטוס	השפעות חשבונאיות
4	פברואר 2017	בקשה לאישור כייצוגית/מחוזי מרכז	בבסיס בקשת האישור עומדת טענה כי בעת ביטול או עיכוב טיסה, הקבוצה פועלת תוך הפרת חוק שרותי תעופה, התשע"ב-2012, וחובות נוספות. הקבוצה המוגדרת בבקשה הינה, בין היתר, לקוחות הקבוצה אשר טיסתם בוטלה ולא קיבלו השבה של דמי הכרטיס או טיסה חלופית לבחירתם, לקוחות הקבוצה שלא קיבלו שירותי סיוע ודפי מידע בגין זכויותיהם להטבות וכן לקוחות הקבוצה אשר קיבלו מהקבוצה מענה מטעה.	סכום אישי של 44,615 ש"ח	במאי 2022 אישר בית המשפט את בקשת האישור באופן חלקי. בהתאם להחלטה, חברי הקבוצה מתחלקים לשניים: חברי קבוצה א' הם כלל הלקוחות שטיסתם בוטלה או המריאה באיחור של שעתיים לפחות, ב-4 השנים שטרם הגשת בקשת האישור ועד למועד אישורה, ועקב כך היו זכאים להטבות כלשהן בהתאם לחוק שירותי תעופה, והקבוצה לא מסרה להם מסמך המפרט את זכויותיהם להטבות בסמוך למועד היווצרות העילה המזכה; וחברי קבוצה ב' הם לקוחות הקבוצה שטיסתם המריאה באיחור של עד 8 שעות, ב-4 השנים שטרם הגשת בקשת האישור ועד למועד אישורה, ועקב כך היו זכאים לשירותי סיוע בהתאם לחוק שירותי תעופה, קיבלו הודעה על דחיית מועד ההמראה למעלה משלוש שעות לפני מועד ההמראה המקורי ולפיכך לא הגיעו לשדה התעופה לקראת מועד המראה זה, ולא קיבלו שירותי סיוע אלה מהקבוצה, בין אם בפועל, ובין אם בשיפוי עבור ההוצאות שהוציאו בפועל על שירותי סיוע שהגיעו להם. המבקשים הגישו ערעור על הדחיה החלקית של בקשת האישור ואילו הקבוצה הגישה בקשת רשות ערעור על החלק בהחלטה בו אושרה בקשת האישור. בשלב זה הורה בית המשפט המחוזי על עיכוב ההליכים בפניו עד להכרעה בהליכי הערעור.	הקבוצה הכירה בהפרשה בדוחותיה הכספיים, על פי הערכת ההנהלה ובהתבסס על חוות דעת יועציה המשפטיים, בגין התביעה.
5	אוקטובר 2017	בקשה לאישור כייצוגית/ מחוזי מרכז	בבסיס בקשת האישור עומדות טענות שונות בקשר למושבים במטוס אשר קיימת בהם מגבלת הטייה לאחור.	33 מיליון ש"ח (סכום אישי של 577 ש"ח)	התקיים דיון הוכחות ונקבעו מועדים להגשת סיכומי הצדדים בבקשת האישור.	הנהלת הקבוצה מעריכה, בהתבסס על חוות דעת יועציה המשפטיים, כי יותר סביר מאשר לא, כי דין התביעה להידחות.
6	פברואר 2018	בקשה לאישור כייצוגית/ מחוזי מרכז	בבסיס בקשת האישור עומדת טענה, כי הקבוצה ניצלה את מעמדה לרעה כמונופול מוכרז בקו תל אביב-מומבאי בדרך של גביית מחיר בלתי הוגן גבוה מנוסעים רגישי זמן וכן נטען, כי הימנעות חברת תעופה הודית מכניסה לקו תל אביב- מומבאי מהווה הסדר כובל.	321 מיליון ש"ח (סכום אישי של 11,250 ש"ח)	הקבוצה הגישה את תגובתה לבקשת האישור. בתום דיון מקדמי, הוסכם כי מבקשת האישור ומהתובענה יימחקו עילה של הסדר כובל והסעד לעניין נזק בלתי ממוני. כמו כן, ניתנה לחברה זכות להגיש תשובה משלימה, וזו אכן הוגשה בפברואר 2020. בדצמבר 2022 התקיים דיון מקדמי, שלאחריו ובהמלצת בית המשפט, הצדדים פנו לגורם חיצוני לבדיקת נכונות הנתונים עליהם הצהירה הקבוצה.	הנהלת הקבוצה מעריכה, בהתבסס על חוות דעת יועציה המשפטיים, כי יותר סביר מאשר לא, כי דין התביעה להידחות.

ביאור 16 - הפרשות והתחייבויות תלויות (המשך)

ב. פירוט עיקרי ההליכים המשפטיים: (המשך)

להלן מפורטות התובענות הייצוגיות אשר הוגשו כנגד החברה: (המשך)

מס'	מועד התביעה	סוג התביעה/ ערכאה	נושא התביעה	סכום התביעה	סטטוס	השפעות חשבונאיות
7	מרץ 2018	בקשה מתוקנת לאישור כייצוגית/ מחוזי מרכז	הקבוצה גובה תשלום "היטל בטחון" שלא כדין.	612 מיליון ש"ח (סכום אישי של 371 ש"ח)	התקיים דיון הוכחות בבקשת האישור ולאחריו הוגשו סיכומים מטעם הצדדים. כעת, ממתינים למתן פסק דין בבקשת האישור.	הנהלת הקבוצה מעריכה, בהתבסס על חוות דעת יועציה המשפטיים, כי יותר סביר מאשר לא, כי דין התביעה להידחות.
8	יולי 2020	בקשה לאישור כייצוגית/מחוזי מרכז	בבסיס בקשת האישור עומדת טענה, כי הקבוצה אינה משיבה ללקוחותיה שרכשו כרטיסי טיסה לטיסות שהיו אמורות להמריא החל מיום 1 בפברואר 2020, ובוטלו, את התמורה ששילמו בתוך פרק הזמן הקבוע לכך בדין וכי הקבוצה אינה מיידעת לכאורה את הצרכנים והציבור בדבר זכותם לקבל השבת תמורה ו/או כי עליהם לפנות אליה בכתב לצורך השבת התמורה. עוד נטען בבקשה, כי הקבוצה הפרה, בין היתר, את הוראות חוק שירותי תעופה (פיצוי וסיוע בשל ביטול טיסה או שינוי בתנאיה), תשע"ב-2012 וכן חוקים נוספים.	400 מיליון דולר (סכום אישי של 3,710 ש"ח)	ביום 26 במרץ 2021, ניתן פסק דין במסגרתו אישר בית המשפט את הסתלקות המבקש מבקשת האישור וביום 31 במרץ 2021 הגיש המבקש בקשה לביטול פסק הדין. ביום 27 באפריל 2021, התקיים דיון בבית המשפט בבקשת הביטול ובמסגרתו הוסכם כי הודעת ההסתלקות של המבקש ופסק הדין יבוטלו, תוך שכל צד שומר על טענותיו. ביום 13 ביולי 2021, התקיים דיון, שבסיומו ובהתאם להמלצת בית המשפט, הצדדים החלו בהליך הדברות לבחינת האפשרות לסיום ההליך בהסכמה. לאחר שלא הושגה הסכמה בין הצדדים, הגישו הצדדים הודעה על מיצוי הליכי ההידברות וביקשו לקבוע מועד לדיון מקדמי נוסף.	הנהלת הקבוצה מעריכה, בהתבסס על חוות דעת יועציה המשפטיים, כי יותר סביר מאשר לא, כי דין התביעה להידחות.
9	ינואר 2021	בקשה לאישור כייצוגית/מחוזי מרכז	בבסיס בקשת האישור עומדת טענה, כי הקבוצה החלה לשווק ביום 30 באפריל 2018 "כרטיסי טיסה משודרגים" מסוג Flex שאינם מכובדים כביכול על ידי חברות התעופה עימן יש לה הסכמים והמפעילות לעיתים את הטיסות בפועל. לטענת המבקשים, ביום 27 באוקטובר 2019 הקבוצה תיקנה את פרסומיה אודות כרטיסי Flex וציינה כי חלק מההטבות של כרטיסי Flex אינן קיימות בטיסות חוזרות לישראל. בבקשה נערך תחשיב נזק נטען המורכב מפיצוי בגובה מחצית מעלות כרטיס Flex, פיצוי לא ממוני בסך של 1,000 ש"ח ופיצוי לדוגמא בסך 1,000 ש"ח.	450 מיליון שקל (סכום אישי של 4,625 ש"ח)	הקבוצה הגישה את תשובתה לבקשת האישור והמבקשים הגישו תגובה לתשובת הקבוצה.	הנהלת הקבוצה מעריכה, בהתבסס על חוות דעת יועציה המשפטיים, כי יותר סביר מאשר לא, כי דין התביעה להידחות.

מעבר למפורט בטבלה לעיל, כנגד הקבוצה הוגשו בקשות נוספות לאישור תובענות כייצוגיות ליום 31 בדצמבר 2022 בסך כולל של כ-9 מיליון ש"ח (כ-2.6 מיליון דולר). בגין בקשות אלו, לא הכירה הקבוצה בהפרשה בדוחות הכספיים.

ביאור 16 - הפרשות והתחייבויות תלויות (המשך)

ב. פירוט עיקרי ההליכים המשפטיים: (המשך)

הליכים משפטיים שהסתיימו:

(1) בדבר בקשה לאישור תובענה כייצוגית אשר הוגשה ואושרה כנגד הקבוצה בבית המשפט המחוזי בתל-אביב, אשר בבסיס התביעה עמדה טענה כי הקבוצה שינתה באופן חד צדדי את תנאי תכנית המועדון במספר מאפיינים אשר כולם מהווים הרעה משמעותית של תנאי המועדון ופגיעה כלכלית מהותית בערך הנקודות שנצברו על ידי הקבוצה, בסך 1.3 מיליארד שקל, ביום 9 בנובמבר 2022, ניתן פסק דין, המאשר ונותן תוקף להסדר פשרה אליו הגיעו הצדדים. במסגרת הסדר הפשרה, שאושר בפסק הדין, הוסכם כי הקבוצה תעניק מספר נקודות מועדון הנוסע המתמיד לכל לקוח שהיה חבר במועדון הנוסע המתמיד נכון ליום 10 בפברואר 2015, וכן הוסכם כי הקבוצה תשלם גמול לתובע המייצג ושכר טרחה לבא כוחו בסכומים לא מהותיים לחברה (להלן יחד: "סכום הפשרה הכולל"). יצוין, כי לסכום הפשרה הכולל, כאמור, אין השפעה מהותית על תוצאותיה הכספיות של הקבוצה.

(2) בדבר בקשה לאישור תובענה כייצוגית אשר הוגשה כנגד הקבוצה בבית המשפט המחוזי במחוז מרכז, אשר בבסיס בקשת האישור עמדה טענה כי הקבוצה גובה מלקוחות המבצעים שינוי בכרטיס הטיסה, תשלום נוסף שהינו ההפרש בין מחיר הטיסה המקורית לבין מחיר הטיסה החלופית, זאת במקרים בהם הטיסה החלופית זולה יותר, בסך 92.3 מיליון ש"ח, ביום 22 בנובמבר 2022, ניתן פסק דין, המאשר ונותן תוקף להסדר פשרה אליו הגיעו הצדדים. במסגרת הסדר הפשרה, שאושר בפסק הדין, הוסכם בין היתר כי הקבוצה תעדכן סעיף בתנאי התובלה שלה ותבצע בהתאם שינוי באתר האינטרנט שלה, תעניק הטבה לקבוצה מוגדרת של נוסעים, וכן תשלם גמול למבקש ושכר טרחה לבא כוחו בסכומים לא מהותיים לחברה. לפסק הדין אין השפעה מהותית על תוצאותיה הכספיות של הקבוצה.

הסדר שהקבוצה הגיעה אליו עם משרד התחבורה האמריקאי (DOT):

בחודש יולי 2022, הודיע DOT לחברה כי הוא דורש להטיל על הקבוצה קנס כספי בעקבות עיכובים בהשבת כספי הלקוחות, שרכשו ממנה כרטיסים לטיסות אל ארה"ב או ממנה, בעיקר בתקופה שבין 1 במרץ 2020 ועד 31 במרץ 2021. לאחר שיח מתמשך, בחודש נובמבר 2022, נחתם צו עם DOT, בהסכמה הדדית, הקובע כי על הקבוצה מוטל קנס כספי בגובה 900 אלפי דולר כאשר מתוך סכום זה יקוזזו 450 אלפי דולר בעקבות החזרים שביצעה הקבוצה לנוסעים אל ארה"ב וממנה (נוסעים אשר בחרו לבטל את טיסתם ולא היו זכאים להחזר לפי החוק), כך שעל הקבוצה לשלם 450 אלפי דולר.

ביאור 17 - מסים על ההכנסה

מיסים נדחים מוכרים בגין הפרשים זמניים בין ערכם לצורכי מס של נכסים והתחייבויות לבין ערכם בדוחות הכספיים. יתרות המיסים הנדחים (נכס או התחייבות) מחושבות לפי שיעור המס הצפוי בעת מימושן, בהתאם לחוקי המס שחקיקתם הושלמה למעשה ליום 31 בדצמבר 2022, כמפורט להלן. הקבוצה הכירה בנכס מס נדחה על הפסדיה המועברים של הקבוצה לצרכי מס רק עד לגובה איפוס ההתחייבות למסים נדחים בגין הפרשים זמניים אחרים, ובין היתר על רקע ההפסדים שהוכרו בשנים האחרונות בגין משבר הקורונה. בגין הפרשים זמניים ניתנים לניכוי בחברת הבת, הכירה הקבוצה בנכס מס נדחה כמפורט להלן.

בחודש יוני 2022, חתמו החברה וחברה הבת של הקבוצה "אל על הנוסע המתמיד בע"מ" ("חברה בת"), על הסכם למכירת פעילות מועדון הנוסע המתמיד. בשל מכירת פעילות המועדון לחברה הבת, אשר נעשתה כעסקה חייבת לצרכי מס, בסיס המס של הנכסים המועברים לחברה הבת הינו כ- 486 מיליון דולר, הצפוי להיות מופחת בדוחות המס של חברת הבת בהתאם לתקופת השימוש באותם נכסים. לאור זאת, ועל בסיס העובדה כי בדוחות המאוחדים של הקבוצה לא ניתן להכיר בנכסים כאמור היות ומדובר במכירה בינחברתית, נוצר בדוחות המאוחדים הפרש זמני הניתן בניכוי כהגדרתו בתקן חשבונאות בינלאומי IAS 12 "מסים על ההכנסה" בין הערך בספרים של הנכסים המועברים לבין בסיס המס שלהם. לאור זאת, וכפועל יוצא מכך שבחברת הבת צפויים רווחים לצרכי מס אשר כנגדם ניתן יהיה לקזז את הפחתת המס כאמור, הכירה הקבוצה בדוחותיה המאוחדים בנכס מס בגין ההפרש כאמור בסך של כ-112 מיליון דולר. בהקשר זה יצוין, כי חבות המס שנוצרה בחברה בגין מכירת הפעילות קוזזה מהפסדיה השוטפים והצבורים לצרכי מס של החברה, אשר לא הוכר בגינם בעבר נכס מס נדחה.

כמו כן, בחישוב המסים הנדחים לא מובאים בחשבון המסים שהיו חלים במקרה של מימוש ההשקעות בחברות מוחזקות, מאחר וההפרשים הזמניים האלו הינם בשליטת הקבוצה ואינם צפויים להתהפך בעתיד הנראה לעין.

ביאור 17 - מסים על ההכנסה (המשך)

א. יתרות נכס (התחייבות) בגין מסים נדחים:

		יתרה ליום 1 בינואר 2022	הוכר ברווח והפסד	הוכר ברווח הכולל האחר	הוכר בהון	יתרה ליום 31 בדצמבר 2022
		אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
הפרשי עיתוי:						
רכוש קבוע		(295,200)	(17,259)	-	-	(312,459)
מכשירים פיננסיים נגזרים	*	4,247	621	(11,978)	-	(7,111)
הפרשות וחובות מסופקים		3,851	(431)	-	-	3,421
הכרה בנכס מס בגין מכירת פעילות מועדון הנוסע המתמיד - ראו לעיל		-	108,551	-	-	108,551
התחייבויות בגין הטבות עובדים		13,535	12,802	(2,850)	-	23,487
		(273,568)	104,283	(14,828)		(184,113)
הפסדים לצורכי מס **	*	273,567	20,770	-	-	294,337
סה"כ		-	125,053	(14,828)	-	110,224

ביאור 17 - מסים על ההכנסה (המשך)

א. יתרות נכס (התחייבות) בגין מסים נדחים: (המשך)

	יתרה ליום 1 בינואר 2021	הוכר ברווח והפסד	הוכר ברווח הכולל האחר	הוכר בהון	יתרה ליום 31 בדצמבר 2021
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
הפרשי עיתוי:					
רכוש קבוע	(260,720)	(34,481)	-	-	(295,200)
מכשירים פיננסיים נגזרים *	15,256	(626)	(10,383)	-	4,247
הפרשות וחובות מסופקים	4,542	(691)	-	-	3,851
התחייבויות בגין הטבות עובדים	46,068	(32,398)	(135)	-	13,535
	(194,854)	(68,196)	(10,518)		(273,568)
עלויות הנפקה	-	(281)	-	281	-
הפסדים לצורכי מס * / **	194,613	78,954	-	-	273,567
סה"כ	(241)	10,478	(10,518)	281	-

* מוין מחדש

** יתרת ההפסדים המועברים לצורכי מס של החברה לסוף שנת 2022 הינה כ- 1,452 מיליון דולר. על סכום של 179 מיליון דולר לא הכירה הקבוצה בנכס מס עקב אי וודאות בנוגע לצפי המימוש. על יתרת ההפסד המועבר, הכירה החברה בנכס מס עד לגובה ההתחייבות.

ב. הוצאות מיסים על ההכנסה שהוכרו ברווח והפסד:

	לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר		
	2022	2021	2020
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
הוצאות מיסים שוטפים	1,007	353	1,104
מיסים נדחים	(125,053)	(10,478)	(41,536)
הפחתת נכס עודפות	201	-	9,911
הטבת מס	(123,845)	(10,125)	(30,520)

ביאור 17 - מסים על ההכנסה (המשך)

ג. המס האפקטיבי:

	לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר		
	2022	2021	2020
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
רווח (הפסד) לפני מסים על הכנסה ולפני חלק רווחי חברות כלולות - (אך כולל שיערוך אופציות ממ"ן)	(14,424)	(423,169)	(561,970)
שיעור מס סטטוטורי	23%	23%	23%
הטבת מס לפי שיעור מס סטטוטורי	(3,318)	(97,329)	(129,253)
תוספת במס בגין:			
הוצאות שאינן מותרות בניכוי	970	271	328
הכרה בנכס מס בגין הפרדת פעילות המועדון	(108,551)	-	-
הכרה בנכס מס בגין הפסדים מועברים משנים קודמות *	(13,158)	-	-
אי הכרה בנכס מס, לרבות מחיקת נכס עודפות	211	88,712	97,295
הוצאות מס בגין מכירת חברה כלולה אשר לא הוכרו בגינה מסים נדחים	-	-	753
הפרשים אחרים	-	(1,780)	357
סה"כ הטבת מס בדוח רווח והפסד	(123,845)	(10,125)	(30,520)

* החברה מכירה בנכס מס עד גובה ההתחייבות. מאחר ובמהלך שנת 2022 הוכרה התחייבות מיסים נדחים כנגד רווח כולל אחר (בעיקר בגין גידור ריבית ובגין מדידות מחדש בגין תוכנית להטבה מוגדרת), הכירה החברה בנכס מס בגין הפסדיה המועברים כנגד רווח והפסד עד גובה ההתחייבות כאמור.

ד. חוקי המס החלים על הקבוצה:

(1) על פי תקנות מס הכנסה (כללים בדבר ניהול פנקסי חשבונות של חברות בהשקעת חוץ ושל שותפויות מסוימות וקביעת הכנסתן החייבת), התשמ"ו-1986, נמדדות התוצאות לצרכי מס של החברה וחלק מחברות הבת שלה על בסיס דולרי. חלק מהחברות המאוחדות נישומות במשולב עם החברה.

(2) החברה היא חברה תעשייתית כהגדרתה בחוק עידוד התעשייה (מסים), התשכ"ט-1969, וזכאית, בהתאם לכך, לפחת בשיעורים מוגדלים על מטוסים וציוד טיסה. על פי תקנות מס הכנסה-פחת 1941, זכאית החברה לפחת בגין פריטי רכוש אלו, בשיעור שנתי של 30% ובגין מנועים לפחת בשיעור שנתי של 40%.

ה. שומות סופיות:

לחברה שומות מס הנחשבות כסופיות עד וכולל שנת המס 2017.

ביאור 18 - הון ועודפים ותשלום מבוסס מניות

א. הון המניות של החברה

	ר ש ו ם		מונפק ונפרע	
	מניה מיוחדת	מניות רגילות	מניה מיוחדת	מניות רגילות
	1 ש"ח ע.נ.	1 ש"ח ע.נ.	1 ש"ח ע.נ.	1 ש"ח ע.נ.
	ש " ח	ש " ח	ש " ח	ש " ח
יתרה לימים 31 בדצמבר 2022	1	1,875,000,000	1	171,437,850
יתרה ליום 31 בדצמבר 2021	1	1,875,000,000	1	168,804,087

יצוין כי בחודש אוקטובר 2021, ביצעה החברה איחוד להון המניות הרגילות ביחס של 1 ל- 8, ולאחריו הפחתת הערך הנקוב של המניות הרגילות ל- 1 ש"ח ע.נ, כך שכמות המניות לפני ביצוע האיחוד הייתה 1,350,422,665 מניות, ולאחר האיחוד כמות המניות הינה 168,802,833 מניות.

ב. כתבי אופציה

ביום 14 בפברואר 2021, פרסמה החברה דוח הצעת מדף נוסף על פי תשקיף המדף שפורסם ביום 31 באוגוסט 2020. כתבי האופציה ניתנים למימוש למניות החברה, תמורת תוספת מימוש בסך 30 אג' לאופציה, צמוד לדולר. לאחר איחוד ההון כמפורט בסעיף א' לעיל, כל 8 כתבי אופציה ניתנים למימוש למניה אחת בת 1 ש"ח ע.נ.

במסגרת המכרז אשר התקיים בקשר עם הצעת כתבי האופציה, הקצתה החברה סך הכל 1,250,000,000 כתבי אופציה בתמורה (ברוטו) לסך של 250 מיליון ש"ח, אשר היוו למועד ההנפקה כ-77 מיליון דולר, לפני עלויות הנפקה, ונזקפו (בניכוי עלויות הנפקה ומס נדחה המיוחס אליהן) להון העצמי של החברה. בהמשך לכך, במהלך שנת 2022 ו-2021, מומשו כ-21,080,108 וכ-101,350,531 כתבי אופציה, בהתאמה, בתמורה ל 2,635,014 ו-12,688,816 מניות בנות 1 ש"ח ע.נ, בהתאמה. תוספת המימוש אשר שולמה לחברה הינה כ-1.9 מיליון דולר וכ- 9.3 מיליון דולר, בהתאמה.

נכון ליום 31 בדצמבר 2022, קיימים 1,127,569,361 כתבי אופציה (סדרה 2) הניתנים למימוש למניות החברה (ביחס של 8 כתבי אופציה למניה).

ביאור 18 - הון ועודפים ותשלום מבוסס מניות (המשך)

ג. רווח למניה:

להנפקת כתבי האופציה אשר הונפקו בפברואר 2021, השפעה פוטנציאלית על מספר המניות הפוטנציאליות לחישוב הרווח המדולל למניה. בנוסף, בגין הלוואת הבעלים הניתנת להמרה כאמור בביאור 14.ו לעיל ובגין אגרות החוב אשר היו ניתנות להמרה למניות לבחירת הקבוצה (אשר נפרעו אך היו קיימות בחלק מהתקופה), קיימות לחברה מניות פוטנציאליות מדללות נוספות. בהתאם למחיר המניה הממוצע בתקופות הרלוונטיות (מותאם לאיחוד ההון), מספר המניות הפוטנציאליות אשר היה מתווסף לחישוב הרווח המדולל למניה בגין המכשירים הללו, הינו 312,676,360 מניות, כמפורט להלן.

	לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר		
	2022	2021	2020
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
רווח (הפסד) ששימש צורך הרווח הבסיסי למניה	108,732	(413,044)	(531,037)
התאמות			
כתבי אופציה	-	-	-
אופציה לרכישת מניות בחברה בת	(334)	-	-
הלוואה המירה למניות	-	-	-
אגרות חוב הניתנות להמרה למניות רגילות	3,174	-	-
רווח (הפסד) ששימש לצורך חישוב רווח (הפסד) מדולל למניה	111,572	(413,044)	(531,037)

	לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר		
	2022	2021	2020
	אלפי מניות	אלפי מניות	אלפי מניות
הממוצע המשוקלל של מספר המניות הרגילות ששימש לצורך חישוב רווח (הפסד) בסיסי למניה	169,967	166,337	89,313
התאמות			
כתבי אופציה	45,240	-	-
הלוואה המירה למניות	62,788	-	-
אגרות חוב הניתנות להמרה למניות רגילות	34,681	-	-
מספר המניות ששימשו לצורך הרווח המדולל	312,676	166,337	89,313

ביאור 18 - הון ועודפים ותשלום מבוסס מניות (המשך)

ג. רווח למניה (המשך):

מכשירים שיכולים פוטנציאלית לדלל בעתיד את הרווח הבסיסי למניה, אך לא נכללו בחישוב הרווח המדולל למניה מאחר והשפעתם הייתה אנטי מדללת:

	לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר		
	2022	2021	2020
	אלפי מניות	אלפי מניות	אלפי מניות
כתבי אופציה	-	52,414	-
הלוואה המירה למניות	-	5,539	-
אגרות חוב הניתנות להמרה למניות רגילות	-	834	-
כתבי אופציה שהונפקו במסגרת הסדרי תשלום מבוסס מניות	9,700	-	-
מספר מניות שיכולות פוטנציאלית לדלל בעתיד את הרווח הבסיסי למניה	9,700	58,787	-

ד. מניית המדינה המיוחדת והזכויות הנלוות אליה:

ביום 18 במאי 2003, הקצתה החברה מניה מיוחדת לממשלת ישראל אשר אינה ניתנת למכירה או העברה. המניה המיוחדת נועדה להגן על העניינים החיוניים של המדינה, בהתאם להחלטות הממשלה, כדלקמן:

- שמירה על קיום החברה כחברה ישראלית שהדין הישראלי חל עליה;
- שמירה על כושר תפעול ויכולת הטסה של נוסעים ומטען שלא יקטן מתחת לכמות מינימלית שנקבעה;
- מניעה מגורמים עוינים או מגורמים העלולים לפגוע בעניינים החיוניים של המדינה, מלהיות בעל עניין בחברה או בעל השפעה כלשהי בדרך אחרת על ניהולה;
- שמירה על סידורי הביטחון ואבטחה בחברה כפי שיקבעו על ידי גורמים ממלכתיים מטעם המדינה.

בנוסף, צו החברות הממשלתיות (הכרזה על אינטרס חיוני למדינה באל על נתיבי אויר לישראל בע"מ), תשס"ה-2004, קובע, כי למדינה אינטרס חיוני בקשר לחברה, לאפשר שימוש אפקטיבי בנכסים חיוניים (מטוסים המהווים קיבולת הטסה מינימאלית, כהגדרתם בתקנון החברה) בשעת חירום או לצורכי ביטחון להבטחת המשך קיומן של פעילויות שהן חיוניות לביטחון המדינה וכי החברה תעסיק, בכל עת, אנשי צוות אוויר ישראליים, ובישראל -אנשי צוות קרקע ישראליים, שהם בעלי הכשרה ורישוי כנדרש להפעלת הנכסים החיוניים, והכל במספר שלא יפחת מהנדרש להפעלה רציפה ובו זמנית של כל הנכסים החיוניים בשעת חירום או צורך בטחוני. נכון למועד החתימה על דוחות כספיים מאוחדים אלו, אין הוראות הצו מחייבות את החברה לשינוי כלשהו באופן התפעול או לשינוי כלשהו בהרכב העובדים בה.

ה. מדיניות החברה בדבר חלוקת דיבידנדים:

במסגרת מדיניות החברה לחלוקת דיבידנדים, תחלק החברה דיבידנדים מעת לעת, לפי שיקול דעת הדירקטוריון, ובכפיפות לצרכי החברה.

יישום מדיניות זו כפוף להוראות כל דין ולהערכת דירקטוריון החברה בדבר יכולתה של החברה לעמוד מעת לעת בחבויותיה הקיימות והצפויות, ובהתחשב בנזילותה, בפעילותה ובתוכניותיה העסקיות של החברה הקיימות או הצפויות בעתיד. אין באימוץ מדיניות זו כדי לגרוע מסמכותו של דירקטוריון החברה להחליט בכל עת על שינוי, תיקון ו/או ביטול מדיניות הדיבידנד שנקבעה בהחלטה זו ו/או לאשר חלוקות נוספות בגבולות המותר על פי הדין ו/או להחליט על הקטנת שיעור הדיבידנד אשר יחולק בפועל או על הימנעות מחלוקה בשים לב לנזילותה של החברה, פעילויותיה, עסקיה ומצבה המשתנה מעת לעת.

ביאור 18 - הון ועודפים ותשלום מבוסס מניות (המשך)

ה. מדיניות החברה בדבר חלוקת דיבידנדים (המשך):

ביולי 2020, אישר דירקטוריון הקבוצה, כי ככל שהקבוצה תיטול הלוואה המובטחת בערבות מדינה, לא תחלק הקבוצה דיבידנדים ולא תבצע רכישה עצמית של מניות, למשך תקופת ההלוואה ועד מועד פירעון מלוא ההלוואה, אלא בהסכמה מראש של הגורם המממן והמדינה.

במסגרת חתימת הקבוצה על הסכם עם המדינה, התחייבה הקבוצה לא לבצע חלוקת דיבידנד, לרבות רכישה עצמית של מניות, עד תום שנת 2025 וכן כי כל ביצוע חלוקה או חלוקות דיבידנד, לרבות רכישה עצמית של מניות, בשנים 2026 ועד 2028 (כולל) לא יעלה על 30% מסך הרווח הנקי בכל השנים האמורות יחד נכון למועד החלוקה.

ו. תשלום מבוסס מניות:

א. ביום 31 באוקטובר 2022, אישר דירקטוריון החברה הקצאת פרטית של 7,100,000 כתבי אופציה בלתי סחירים ובלתי עבירים, הניתנים למימוש למניות רגילות בנות 1 ש"ח ע.נ כ"א של החברה, ללא תמורה, לאחד עשר ניצעים. כתבי האופציה יוענקו לעשרה ניצעים שהינם נושאי משרה בחברה שאף אחד מהם אינו מנכ"ל החברה ואינו דירקטור וכן לניצע אחד שהינו נושא משרה בחברה בת מהותית של הקבוצה, בהתאם ובכפוף לתנאי "תכנית הקצאת כתבי אופציה 2022" של הקבוצה, שאומצה על ידי דירקטוריון החברה ביום 10 באוגוסט 2022. כתבי האופציה מוענקים לניצעים באמצעות נאמן במסגרת סעיף 102 לפקודת מס הכנסה במסלול רווח הון.

ב. ביום 15 בדצמבר 2022, אושרה הקצאה של 1,150,000 כתבי אופציה בלתי סחירים ובלתי עבירים, הניתנים למימוש ל-1,150,000 מניות רגילות של החברה, בנות 1 ש"ח ערך נקוב כל אחת, ללא תמורה, ליו"ר דירקטוריון החברה, בהתאם ובכפוף לתכנית הקצאת כתבי האופציה 2022 ("תכנית 2022"), של החברה, וליתר התנאים כמפורט בדוח זימון האסיפה.

ג. ביום 15 בדצמבר 2022, אושרה הקצאה של 1,450,000 כתבי אופציה בלתי סחירים ובלתי עבירים, הניתנים למימוש ל- 1,450,000 מניות רגילות של החברה, בנות 1 ש"ח ערך נקוב כל אחת ללא תמורה, למנכ"לית החברה, בהתאם ובכפוף לתכנית 2022 וליתר התנאים המפורטים בדוח זימון האסיפה.

כתבי האופציה יבשילו לאורך תקופה של 3 שנים, כאשר 1/3 מתוך סך כתבי האופציה שהוענקו יבשילו ויהפכו לבני מימוש בחלוף כל 12 חודשים מלאים של שירות רציף של כל ניצע, החל מיום 1 ביולי 2022 (למעט ניצע אחד שהחל כהונתו ביום 17 ביולי 2022).

כתבי האופציה יהיו ניתנים למימוש החל ממועד ההבשלה ועד תום 7 שנים ממועד ההענקה. כתבי אופציה שלא ימומשו עד תום תקופת המימוש האמורה יפקעו ולא יקנו לניצע הרלוונטי זכות כלשהי.

	גמול הוני לנושאי משרה
כמות האופציות	9,700,0000
מספר המקבלים	13
מחיר מניה (בש"ח)*	4.1
מחיר מימוש (בש"ח)**	3.89
ריבית חסרת סיכון	3.22%
שווי הוגן לכתב אופציה בש"ח	2.06
תנודתיות צפויה	43.05%
אורך חיי האופציה (בשנים)	7

ביאור 18 - הון ועודפים ותשלום מבוסס מניות (המשך)

ו. תשלום מבוסס מניות (המשך):

שווין ההוגן של כתבי האופציה ליום הענקתן הינו כ- 20 מ' ש"ח (כ-5.7 מ' דולר). לצורך קביעת השווי ההוגן של האופציה התקשרה החברה עם מומחה חיצוני, תוך יישום מנגנון B&S (Black and Sholes).

* שער הנעילה של מניית החברה בבורסה ביום 30 באוקטובר 2022, יום המסחר שקדם למועד החלטת הדירקטוריון היה 4.10 ש"ח. מחיר המימוש נמוך ממחיר זה בכ- 5.12%.

** מחיר המימוש נקבע כמחיר המניה ביום ההענקה לפי ממוצע של ימי המסחר ב- 30 הימים האחרונים, שקדמו למועד ההענקה. הוא אינו צמוד לבסיס הצמדה כלשהו.

בתקופה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2022 הכירה הקבוצה בהוצאה בסך של כ-1.6 מיליון דולר בגין תשלום מבוסס מניות כתלות בתקופת ההבשלה שעברה ובמחויבות הקבוצה נכון למועד הדוח על המצב הכספי בהתבסס על צפי הקבוצה להשלמת תקופות ההבשלה על ידי הניצעים.

ביאור 19 - מכשירים פיננסיים נגזרים וחשבונאות גידור

א. ניהול הסיכונים הפיננסיים ומקורם:

הקבוצה עושה שימוש במגוון מכשירים פיננסים נגזרים על מנת לנהל את החשיפות לשינויי מחיר של הדלק הסילוני (להלן - "דס"ל"), לו יש השפעה ישירה על הוצאות ההפעלה של הקבוצה, את החשיפות לשינויים בריבית הנובעות מהלוואות שהועמדו לחברה בריבית משתנה וכן את החשיפות לשערי חליפין, הנובעות בעיקר מהוצאות השכר השקליות ברובן של הקבוצה ומרכיבי חוב מסוימים הנקובים במטבע ין יפני (החשיפה לין היפני) הינה מאזנית ואינה תזרימית בטווח הקצר). לחברה יש גם חשיפות מסוימות, קטנות בהיקפן, למטבעות אחרים בעיקר בשל עודף תקבולים על תשלומים במטבעות אלה.

דירקטוריון החברה אחראי לאישור מדיניות ניהול סיכוני השוק של הקבוצה ומפקח על יישום המדיניות באמצעות וועדה לניהול סיכוני שוק. הדירקטוריון אחראי על הגדרת המדיניות ועדכונה. הוועדה מבקרת את יישום המדיניות ובסמכותה לתת הנחיות/אישורים להנהלת הקבוצה לחרוג מיישום המדיניות בהתאם להתפתחויות שונות (ועדה זו מקבלת דוח חודשי מסמנכ"ל הכספים). מנכ"לית החברה אחראית לקבלת ההחלטות באשר לביצוע עסקאות הגידור בפועל בהתאם למדיניות ולהנחיות הוועדה.

חטיבת הכספים של הקבוצה מספקת שירותים לפעילות העסקית, מאפשרת גישה לשווקים פיננסיים מקומיים ובינלאומיים, מפקחת ומנהלת את הסיכונים הפיננסיים הקשורים לפעילויות הקבוצה באמצעות דוחות פנימיים המנתחים את מידת החשיפה לסיכונים לפי רמתם ועוצמתם.

נכון ליום 31 בדצמבר 2022, מכשיריה הנגזרים של הקבוצה מיועדים כמכשירים מגדרים בחשבונאות גידור תזרים מזומנים. יחסי הגידור מתועדים בידי הקבוצה במועד ההתקשרות בעסקת הגידור. במסגרת התיעוד, מזוהים המכשיר המגדר, הפריט המגודר, הסיכון המגודר, אסטרטגית הגידור המיושמת, ונבחנת מידת ההתאמה של האסטרטגיה למדיניות הגידור של הקבוצה.

ב. מדיניות חשבונאית:

ככל שהמכשירים המגדרים של הקבוצה מוכרים כאפקטיביים, שינויים בערכם של מכשירים פיננסיים נגזרים המיועדים לגידור תזרימי מזומנים מוכרים תחילה בדוח על הרווח הכולל האחר (ובהון הקבוצה), ולאחר מכן נזקפים לדוח על הרווח והפסד, כאשר העסקה החזויה המגודרת נרשמת בדוח על הרווח והפסד (לדוגמה רכישת דלק סילוני) בסעיף הרלוונטי בו מוכרת ההוצאה בגין הפריט המגודר. לדוגמה, במועד זקיפתן של תוצאות עסקאות הגידור לדוח על הרווח והפסד נזקפות תוצאות עסקאות גידור הדס"ל לסעיף הוצאות הדלק, ואילו חוזי אקדמה להגנה של שע"ח שקל-דולר נזקפים להוצאות השכר, המהוות את העסקה החזויה המגודרת לעניין זה.

כאשר הגידור על ידי אופציות נעשה תוך שימוש בערכן הפנימי בלבד, אזי שינויים בשווי ההוגן של רכיב הזמן בגין אותן אופציות ייזקפו אף הם לרווח כולל אחר (ויוצגו בדוח על השינויים בהון בקרן הון נפרדת) ויסווגו לרווח והפסד עם קרות העסקה המגודרת, או, בתנאים מסוימים, קודם לכן.

בדיקות אפקטיביות הגידור נעשות על ידי מבחן עקרוני המבוסס על "יחסים כלכליים", כאשר הערכת אפקטיביות הגידור נעשית בצורה פרוספקטיבית בהתאם להיקף התצרוכת של הפריט המגודר ביחס להיקף הגידור.

כאשר המכשירים המגדרים של הקבוצה אינם מוכרים כאפקטיביים, זוקפת הקבוצה את הרווח או הפסד שנצבר בגין המכשירים המגדרים בדוח על הרווח הכולל האחר (קרן הון) לרווח והפסד, אף טרם פקיעתו של המכשיר המגדר, וזאת בסעיף הוצאות המימון. שערוכים של נגזרים אלו לאחר היכרותם כלא אפקטיביים, נזקפים אף הם להוצאות המימון. מקום בו הקבוצה מממשת מכשיר מגדר בטרם קרות העסקה המגודרת, מוכר הרווח או ההפסד הנדחה בגין המכשיר המגדר שמומש במועד העסקה המגודרת.

ביאור 19 - מכשירים פיננסיים נגזרים וחשבונאות גידור (המשך)

ג. הרכב מכשירים פיננסיים נגזרים בדוח על המצב הכספי:

ליום 31 בדצמבר 2022

	רמת השווי ההוגן	מועד תשלום (תקבול) חוזי	סכום נומינלי	נכסים שוטפים	נכסים לא שוטפים	התחייבויות שוטפות	התחייבויות לא שוטפות	סך הכל שווי הוגן
		אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
מכשירים פיננסיים נגזרים:								
מכשירים פיננסיים נגזרים אשר יועדו כפריטים מגדרים:								
עסקאות גידור דלק סילוני	2	1/23-4/23	42,927	881	-	-	-	881
עסקאות גידור ריבית	2	6/28-8/30	* 491,734	5,177	37,093	-	-	42,270
עסקאות גידור שערי חליפין	2	2/23-8/29	245,400	252	-	(3,494)	(7,858)	(11,100)
מכשירים פיננסיים נגזרים בשווי הוגן דרך רווח והפסד:								
אופציה לרכישת מניות בחברה הבת הנוסע המתמיד (ראו ביאור 14.ג(1))	3			-	-	(5,330)	-	(5,330)
סה"כ נכסים בגין מכשירים פיננסיים נגזרים				6,309	37,093	(8,824)	(7,858)	26,720

ליום 31 בדצמבר 2021

	רמת השווי ההוגן	מועד תשלום (תקבול) חוזי	סכום נומינלי	נכסים שוטפים	נכסים לא שוטפים	התחייבויות שוטפות	התחייבויות לא שוטפות	סך הכל שווי הוגן
		אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
מכשירים פיננסיים נגזרים אשר יועדו כפריטים מגדרים:								
עסקאות גידור דלק סילוני	2	1/22-3/22	6,198	250	-	-	-	-
עסקאות גידור ריבית	2	6/28-8/30	* 546,896	-	-	(1,203)	(9,667)	(10,870)
עסקאות גידור שערי חליפין	2	8/29	32,646	-	-	-	(8,058)	(8,058)
סה"כ נכסים בגין מכשירים פיננסיים נגזרים				250	-	(1,203)	(17,725)	(18,928)

* משקף את סכום הקרן.

רמה 2 – השווי ההוגן של עסקאות הגידור של הקבוצה (דלק סילוני, ריבית ומטבע) נמדד תוך שימוש בעקומות שערי פורוורד מקובלות (רמה 2 – מבוסס על פרמטרים הניתנים לצפייה).

רמה 3- לצורך מדידת האופציה התקשרה הקבוצה עם מומחה חיצוני. האופציה נמדדה בהתאם למודל B&S (Black and Sholes), כאשר התנודתיות נאמדה בכ- 39% וכן ריבית חסרת הסיכון הוערכה בכ-4%.

ביאור 19 - מכשירים פיננסיים נגזרים וחשבונאות גידור (המשך)

ד. נגזרי דלק סילוני:

(1) מדיניות גידור הדס"ל

מטרת הגידור הפיננסי של מחירי דס"ל הינה הבטחת טווח מחיר רכישה של דס"ל, על מנת להגן על החשיפה של הקבוצה לשינויים במחירי הדס"ל בעולם.

על פי מדיניות הקבוצה בנושא, גידור הדס"ל מבוצע לתקופה של 3-24 חודשים קדימה, באופן מתגלגל מדי חודש כדלקמן:

- לשלושת החודשים הקרובים תגדר הקבוצה לפחות 40% מצריכת הדס"ל.
- היקף הגידור המקסימלי יעמוד על 80% לחודש הראשון ויפחת ב- 5% מדי חודש עד לחודש ה-12.
- לחודשים 13-18 תינתן אפשרות להנהלת הקבוצה לבצע גידור של עד 25% מצריכת הדס"ל הצפויה (ללא חובת גידור מינימלי).
- לחודשים 19-24 תינתן אפשרות להנהלת הקבוצה לבצע גידור של עד 15% מצריכת הדס"ל הצפויה (ללא חובת גידור מינימלי).

הגידור מבוצע באמצעות מכשירים פיננסיים שונים (קיבוע מחיר, אופציות ומבני אופציות שונים), תוך שימוש בנכסי בסיס מתאימים, כגון: דס"ל, נפט גולמי או תזקיקיו, והכל על פי שיקול דעתה של הנהלת הקבוצה.

בעת גידור מחירי הדס"ל, גידרה הקבוצה את מחיר חומר הגלם בלבד מתוך התקשרויות הקבוצה לרכישת דס"ל, הכוללות גם רכיבים לוגיסטיים ואחרים כגון איחסון והובלה. מאחר שמחיר חומר הגלם מהווה את הרכיב התנודתי המשמעותי והעיקרי בהתקשרויות אלו, עסקאות הגידור צפויות היו להיות אפקטיביות.

לוועדה לניהול סיכוני שוק קיימת הסמכות לאשר חריגות מהמדיניות המפורטת מעלה, לרבות בהיקף הגידור.

ביאור 19 - מכשירים פיננסיים נגזרים וחשבונאות גידור (המשך)

ד. נגזרי דלק סילוני: (המשך)

(3) השפעה כמותית של גידורי הדס"ל על הדוחות הכספיים

להלן השפעת נגזרי הדס"ל על הרווח והפסד, רווח כולל אחר, ההון ותזרים המזומנים של הקבוצה. השווי ההוגן של עסקאות גידור הדס"ל ונפט גולמי.

	השפעה על הרווח והפסד לתקופה	השפעה על הרווח הכולל האחר לתקופה	סך ההשפעה על הון הקבוצה	תזרים מזומנים בגין נגזרים	גידול בנכס/קיטון בהתחייבות (קיטון בנכס/גידול בהתחייבות)
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2022					
נגזרי דלק סילוני:					
יתרות בגין נגזרי דלק סילוני ליום 1 בינואר 2022		750			250
שערוך של עסקאות אשר חשבונאית יועדו כמכשירים מגדרים	-	(5,489)	(5,489)	-	(5,489)
תקבול בגין עסקאות אשר חשבונאית יועדו כמכשירים מגדרים	(733)	733	-	(733)	733
מימוש מוקדם של עסקאות *	620	(620)		0	0
הפסד מפרמיות בגין פקיעת נגזרים אשר יועדו כמכשירים מגדרים	(4,478)	4,478	-	-	-
תשלומי פרמיות עבור מכשירים מגדרים	-	-	-	(5,386)	5,386
סה"כ תנועה בנגזרי דלק סילוני	(4,591)	(898)	(5,489)	(6,119)	630
יתרות בגין נגזרי דלק סילוני ליום 31 בדצמבר 2022		(148)			881
השפעה פוטנציאלית של עלייה/(ירידה) של 15% במחיר הדס"ל על השווי ההוגן של הנגזרים לסוף השנה (במיליוני דולר)	-	2.7/(1.8)	2.7/(1.8)	-	2.7/(1.8)

ביאור 19 - מכשירים פיננסיים נגזרים וחשבונאות גידור (המשך)

ד. נגזרי דלק סילוני: (המשך)

(3) השפעה כמותית של גידורי הדס"ל על הדוחות הכספיים (המשך)

להלן השפעת נגזרי הדס"ל על הרווח והפסד, רווח כולל אחר, ההון ותזרים המזומנים של הקבוצה לשנת 2021.

	השפעה על הרווח והפסד לתקופה	השפעה על הרווח הכולל האחר לתקופה	סך ההשפעה על הון הקבוצה	תזרים מזומנים בגין נגזרים	גידול בנכס/קיטון בהתחייבות (קיטון בנכס/גידול בהתחייבות)
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2021					
נגזרי דלק סילוני:					
יתרות בגין נגזרי דלק סילוני ליום 1 בינואר 2021		(17,324)			(24,103)
שערוך של עסקאות אשר חשבונאית יועדו כמכשירים מגדרים	-	30,761	30,761	-	30,761
תקבול בגין עסקאות אשר חשבונאית יועדו כמכשירים מגדרים	4,439	(4,439)	-	4,439	(4,439)
מימוש מוקדם של עסקאות *	8,438	(8,438)		9,058	(9,058)
העברה לרווח והפסד בגין חוסר אפקטיביות	(138)	138	-	-	-
שערוך של עסקאות שאינן מוכרות כאפקטיביות שנזקפו לרווח והפסד	4,274	-	4,274	-	4,274
הפסד מפרמיות בגין פקיעת נגזרים אשר יועדו כמכשירים מגדרים	(52)	52	-	-	-
תשלומי פרמיות עבור מכשירים מגדרים	-	-	-	(120)	120
תשלום עסקאות אשר אינן מוכרות כאפקטיביות	-	-	-	(2,695)	2,695
סה"כ תנועה בנגזרי דלק סילוני	16,961	18,074	35,035	10,682	24,353
יתרות בגין נגזרי דלק סילוני ליום 31 בדצמבר 2021		750			250
השפעה פוטנציאלית של עלייה/(ירידה) של 15% במחיר הדס"ל על השווי ההוגן של הנגזרים לסוף השנה (במיליוני דולר)	-	1/(0.25)	1/(0.25)	-	1/(0.25)

* בחודש אוקטובר 2021, ביצעה הקבוצה פירעון מוקדם של כל עסקאות גידור הדלק הסילוני לאותו מועד בתמורה לסך חיובי של כ-9.1 מיליון דולר. הרווח הנדחה בגין המכשירים המגדרים שמומשו, אשר עד למועד המימוש הוכרו בקרן הון, נזקפו לרווח והפסד במועד העסקאות המגודרות, אשר רובן המכריע התרחש ברבעון הרביעי לשנת 2021.

ביאור 19 - מכשירים פיננסיים נגזרים וחשבונאות גידור (המשך)

ה. סיכון מטבע:

(1) סיכון מטבע בגין הוצאות והתחייבויות הקבוצה בשקלים

עיקר הכנסותיה והוצאותיה של הקבוצה הן בדולר, שמהווה מטבע הפעילות שלה. הקבוצה חשופה לשינויים בשער הדולר למול מטבעות אחרים בהם יש לה הכנסות והוצאות, בעיקר בגין מרבית הוצאות השכר המשולמות בישראל בשקלים. בהתאם לכך, שינוי בשער הדולר ביחס לשקל משפיע על ערכן הדולרי של ההוצאות השקליות של הקבוצה.

לחברה גם חשיפה מאזנית להיחלשות הדולר מול השקל, וזאת בגין עודף התחייבויות פיננסיות על נכסים פיננסיים (בעיקר בשל התחייבויות בגין הטבות לעובדים, ראו ביאור 15 וכן, בהיקפים פחותים ביותר, בגין התחייבויות חכירה של נדל"ן בישראל) הנקובים במטבעות שונים מהדולר. כך, ירידה או עליה של 10% בשער החליפין הייתה מביאה להוצאה או להכנסה, לפי העניין, בסך של כ- 11.0 מיליון דולר, בשל שערוך היתרות בדוח על המצב הכספי כאמור.

מדיניותה של הקבוצה מאפשרת לה לגדר את חשיפתה התזרימית הצפויה לשקל, בהיקף של עד 75% ל-12 החודשים הקרובים. בנוסף, מדיניות הגידור הוגדרה באופן שנקבעו שיעורי גידור מינימליים לגידור החשיפה התזרימית הצפויה לשקל: 40% ל-3 החודשים הקרובים, 30% לחודשים 4-6 ו- 15% לחודשים 7-9, באופן מתגלגל מדי חודש.

(2) סיכון מטבע בגין הלוואות שנלקחו ביין יפני

לחברה מספר הלוואות בהן חלק מהחוב הפיננסי שלה נקוב במטבע יין יפני. סך החוב הנקוב ביין ליום 31 בדצמבר 2022 מסתכם לכ-78 מיליון דולר. הקבוצה ביצעה עסקה להחלפת תזרימי מזומנים על מנת לקבע את שער היין, וזאת עבור חוב של כ-26 מיליון דולר (נכון ליום 31 בדצמבר 2022) מתוך הסכום האמור. לאור זאת, ירידה או עליה של 10% בשער החליפין הייתה מביאה להוצאה או להכנסה, לפי העניין, בסך של כ-5 מיליון דולר, בשל שערוך החוב הפיננסי שאינו מגודר.

(3) השפעה כמותית של הנגזרים על הדוחות הכספיים

להלן השפעת נגזרי המט"ח על הרווח והפסד, רווח כולל אחר, ההון ותזרים המזומנים.

ביאור 19 - מכשירים פיננסיים נגזרים וחשבונאות גידור (המשך)

ה. סיכון מטבע: (המשך)

	השפעה על הרווח והפסד לתקופה	השפעה על הרווח הכולל האחר לתקופה	סך ההשפעה על הון הקבוצה	תזרים מזומנים בגין נגזרים	גידול בנכס/קיטון בהתחייבות (קיטון בנכס/גידול בהתחייבות)
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2022					
נגזרי שער חליפין:					
יתרות בגין נגזרי שע"ח ליום 1 בינואר 2022		(4,004)			(8,058)
שערוך של עסקאות אשר חשבונאית יועדו כמכשירים מגדרים	-	(7,383)	(7,383)	-	(7,383)
תשלום עסקאות אשר חשבונאית יועדו כמכשירים מגדרים	(4,141)	4,141	-	(4,141)	4,141
שערוך של עסקאות גידור הלוואות ביין יפני	(3,433)	4,721	1,289	-	1,289
השלמת ריבית בגין גידור הלוואות ביין יפני	(1,089)	-	(1,089)	-	(1,089)
סה"כ תנועה בנגזרי שער חליפין	(8,662)	1,479	(7,183)	(4,141)	(3,042)
יתרות בגין נגזרי שערי חליפין ליום 31 בדצמבר 2022		(2,525)			(11,100)
השפעה פוטנציאלית של ירידה/(עלייה) של 10% בשער החליפין על השווי ההוגן של הנגזרים לסוף השנה (במיליוני דולר)	-	23.1/(22.5)	23.1/(22.5)	-	23.1/(22.5)
לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2021					
נגזרי שער חליפין:					
יתרות בגין נגזרי שע"ח ליום 1 בינואר 2021		(5,420)			(5,258)
שערוך של עסקאות גידור הלוואות ביין יפני	(3,271)	1,416	(1,855)	-	(1,855)
השלמת ריבית בגין גידור הלוואות ביין יפני	(946)	-	(946)	-	(946)
סה"כ תנועה בנגזרי שער חליפין	(4,217)	1,416	(2,800)	-	(2,800)
יתרות בגין נגזרי שערי חליפין ליום 31 בדצמבר 2021		(4,004)			(8,058)
השפעה פוטנציאלית של ירידה/(עלייה) של 10% בשער החליפין על השווי ההוגן של הנגזרים לסוף השנה (במיליוני דולר)	-	4/(3.6)	4/(3.6)	-	4/(3.6)

ביאור 19 - מכשירים פיננסיים נגזרים וחשבונאות גידור (המשך)

ו. סיכון ריבית:

(1) תיאור הסיכון והשפעה כמותית

הקבוצה חשופה לסיכון תזרים בגין ריבית הנובע מהלוואות בשיעורי ריבית משתנים. הסיכון מנוהל ע"י הקבוצה באמצעות שמירה על יחס מתאים בין הלוואות בריבית משתנה להלוואות בריבית קבועה, וכן על ידי שימוש בנגזרי ריבית. פעולות הגידור מוערכות באופן שוטף על מנת להתאימן לתחזיות בדבר שיעור הריבית והסיכון המגודר הרצוי. הבטחת אסטרטגיית גידור אופטימאלית נעשית על ידי התאמת תמהיל הלוואות הקבוצה וביצוע הגנות "גב אל גב" מול לוחות הסילוקין של הלוואות קיימות.

בהתאם למדיניות גידור הריבית של הקבוצה, הקבוצה מגדרת באופן חלקי את חשיפתה התזרימית לשער ריבית ה-Libor (חשיפה הנובעת מהלוואות הקבוצה) באמצעות עסקאות גידור ריבית או נטילת הלוואות בריבית קבועה. היקף הגידור בפועל (כלומר סך ההלוואות שהינן בריבית קבועה או הלוואות בריבית משתנה המגודרות באמצעות עסקאות לגידור ריבית) נכון למועד הדוח עומד על כ- 70% מתיק המימון.

סך הוצאות הריבית בהן הכירה הקבוצה בשנת 2022 בגין הלוואות בריבית משתנה, הינו כ-29 מיליון דולר.

להלן השפעת נגזרי הריבית על הרווח והפסד, רווח כולל אחר, ההון ותזרים המזומנים של הקבוצה.

ביאור 19 - מכשירים פיננסיים נגזרים וחשבונאות גידור (המשך)

ו. סיכון ריבית (המשך)

	השפעה על הרווח והפסד לתקופה	השפעה על הרווח הכולל האחר לתקופה	סך ההשפעה על הון הקבוצה	תזרים מזומנים בגין נגזרים	גידול בנכס/קיטון בהתחייבות (קיטון בנכס/גידול בהתחייבות)
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2022					
נגזרי ריבית:					
יתרות בגין נגזרי ריבית ליום 1 בינואר 2022		(10,870)			(10,870)
שערוך של עסקאות אשר חשבונאית יועדו כמכשירים מגדרים	-	50,335	50,335	-	50,335
תשלום בגין עסקאות אשר חשבונאית יועדו כמכשירים מגדרים	(2,805)	2,805	-	(2,805)	2,805
השפעת הגידור על ההפרשה לריבית לשלם	1,641	(1,641)	-	-	-
סה"כ תנועה בנגזרי ריבית	(1,164)	51,499	50,335	(2,805)	53,140
יתרות בגין נגזרי ריבית ליום 31 בדצמבר 2022		40,629			42,270
השפעה פוטנציאלית של עלייה/(ירידה) של 50% בשיעור הריבית על השווי ההוגן של הנגזרים לסוף השנה (במיליוני דולר)	-	38.1/(42.6)	38.1/(42.6)	-	38.1/(42.6)
לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2021					
נגזרי ריבית:					
יתרות בגין נגזרי ריבית ליום 1 בינואר 2021		(36,780)			(36,780)
שערוך של עסקאות אשר חשבונאית יועדו כמכשירים מגדרים	-	16,384	16,384	-	16,384
תשלום בגין עסקאות אשר חשבונאית יועדו כמכשירים מגדרים	(9,527)	9,527	-	(9,527)	9,527
סה"כ תנועה בנגזרי ריבית	(9,527)	25,911	16,384	(9,527)	25,911
יתרות בגין נגזרי ריבית ליום 31 בדצמבר 2021		(10,869)			(10,869)
השפעה פוטנציאלית של עלייה/(ירידה) של 50% בשיעור הריבית על השווי ההוגן של הנגזרים לסוף השנה (במיליוני דולר)	-	2.6/(2.2)	2.6/(2.2)	-	2.6/(2.2)

ביאור 19 - מכשירים פיננסיים נגזרים וחשבונאות גידור (המשך)

ו. סיכון ריבית (המשך)

(2) ניהול השינוי בריבית הליבור

הלוואות הקבוצה בריבית משתנה, הינן הלוואות דולריות הצמודות לריבית Libor דולרית.

מערכת הבנקאות והפיננסים העולמית צפויה להפסיק את השימוש בריביות Libor ולעבור לשימוש בריביות Sofr. לגבי דולר אמריקאי, הוחלט בדצמבר 2020 להאריך את משך הפרסום של ריביות Libor עד סוף יוני 2023. נכון למועד הדוח, הקבוצה החלה במו"מ להסבת הסכמי ההלוואה הקיימים ועסקאות הגידור הקיימות. להערכת הנהלת הקבוצה, למעבר לשימוש בריבית Sofr לא צפויה השפעה מהותית על הקבוצה.

ז. סיכון נזילות בגין נגזרים:

להלן מפורטים הסכומים ומועדי התקבול (התשלום) החזויים בגין נגזרים, בהתאם לתנאי השוק החזויים ליום 31 בדצמבר 2022.

	שנת 2023	שנת 2024	שנת 2025	שנת 2026	שנת 2027 ואילך	סה"כ
	מיליוני דולר					
עסקאות גידור דס"ל	(1.1)					(1.1)
עסקאות גידור ריבית	15.2	10.9	6.4	5.0	8.6	46.1
עסקאות גידור שערי חליפין	(2.1)	-	-	-	(7.8)	(9.9)
סה"כ תקבול בגין נגזרים	**12.0**	**10.9**	**6.4**	**5.0**	**0.8**	**35.1**

ביאור 20 - פירוטים לסעיפי דוח הרווח וההפסד

א. הכנסות מהפעלה:

	לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר		
	2022	2021	2020
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
הכנסות ממטוסי נוסעים:			
הכנסות מנוסעים בטיסות סדירות של החברה	1,693,065	530,530	314,440
הכנסות מהטסת מטען במטוסי הנוסעים	140,130	149,270	164,378
הכנסות מטיסות סאן-דור	48,382	9,694	8,000
סה"כ הכנסות ממטוסי נוסעים	1,881,577	689,494	486,818
הכנסות מהטסת מטענים במטוס מטען (כולל החופש החמישי)	55,263	128,469	99,833
סה"כ הכנסות מהטסת נוסעים ומטען (*)	1,936,840	817,963	586,651
הכנסות אחרות (1)	48,937	39,204	36,424
	1,985,777	857,167	623,075

(*) להלן פירוט של הכנסות הקבוצה מהטסת נוסעים ומטען על פי איזורים גיאוגרפיים:

	לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר		
	2022	2021	2020
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
אמריקה	758,520	351,077	208,240
אירופה	953,355	275,044	204,152
אסיה ואפריקה	224,965	165,261	150,798
הטסת מטענים במסגרת החופש החמישי (2)	-	26,581	23,461
סה"כ הכנסות מהטסת נוסעים ומטען	1,936,840	817,963	586,651

(1) ההכנסות האחרות כוללות, בעיקר, הכנסות ממכירת מוצרי דיוטי פרי, שירותי מזון תעופתי, שירותי תחזוקה לגורמי חוץ, דמי חבר במועדון הנוסעים, שירותי פריקה וטעינה ועוד.

(2) הובלת מטען בין שתי מדינות זרות על ידי הקבוצה.

ביאור 20 - פירוטים לסעיפי דוח הרווח וההפסד (המשך)

ב. הוצאות הפעלה:

	לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2022		
	2022	2021	2020
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
דלק	583,543	186,455	131,993
שכר ונלוות	360,337	222,990	192,702
אגרות ושירותים בנמלי תעופה	182,007	117,784	82,187
אחזקת מטוסים, ציוד טיסה וציוד קרקע	80,360	32,731	38,785
מעבר אווירי ותקשורת אווירית	66,126	38,025	28,569
פחת ציוד בבעלות	102,210	108,544	111,546
פחת נכס זכות שימוש	96,857	103,184	109,154
דמי חכירת מטוסים ומנועים	31,980	60,465	34,284
מזון וצידה	61,711	28,680	20,604
הוצאות צוותי אוויר	49,175	25,031	17,944
הוצאות הביטחון בניכוי השתתפות המדינה (1)	3,438	2,442	2,221
הוצאות הפעלה אחרות	58,667	34,146	30,413
סה"כ	1,676,411	960,477	800,402

(1) השתתפות בהוצאות הביטחון - שיעור ההשתתפות המדינה בהוצאות הביטחון של הקבוצה הינו 97.5%. תוקף ההסכם בין הקבוצה ובין מדינת ישראל המסדיר את פעילות מערך אבטחת התעופה הישראלית הוארך עד ליום 31 במרץ 2023 או עד לחתימה על הסכם חדש בין חברות התעופה הישראליות למשרד האוצר, לפי המוקדם מביניהם, וזאת כל עוד החברה תמשיך לספק שירותי אבטחת תעופה לחברות התעופה הישראליות לפי הוראות והנחיות שירות הביטחון הכלל.

ג. הוצאות מכירה:

	לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2022		
	2022	2021	2020
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
עמלות לסוכנים ולחברות כרטיסי האשראי	80,709	39,000	22,458
שכר ונלוות	32,341	24,368	21,465
פרסום ויחסי ציבור	23,719	8,811	6,421
הוצאות בגין מערכות הפצה	21,125	8,987	2,669
הוצאות מכירה אחרות	10,224	7,195	7,697
סה"כ	168,118	88,361	60,710

ביאור 20 - פירוטים לסעיפי דוח הרווח וההפסד (המשך)

ד. הוצאות הנהלה וכלליות:

	לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2022		
	2022	2021	2020
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
שכר ונלוות	50,189	41,083	39,757
שירותים מקצועיים	17,311	11,152	13,044
תקשורת	2,424	2,303	2,691
שכירויות ואחזקת משרד	5,365	3,571	3,048
ביטוח	6,260	8,887	6,369
פחת ציוד בבעלות	7,252	13,619	16,813
פחת נכס זכות שימוש	3,030	2,656	2,894
אחרות	20,579	16,567	17,380
סה"כ	112,410	99,838	101,996

ה. הוצאות (הכנסות) אחרות, נטו:

	לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2022		
	2022	2021	2020
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
הוצאות בגין תכניות פרישת עובדים, נטו (ראו ביאור 15.ט)	(7,021)	16,486	45,441
הפחתת ערך מטוסים לשווי הוגן בניכוי עלויות מימוש, (ראו ביאור 10.ג)	-	43,466	-
הכנסות בגין מענקים ממשלתיים (ראו ביאורים 13.א.(4) ו-14.ז)	(65,736)	(11,865)	-
רווח הון ממימוש רכוש קבוע	(8,326)	(1,216)	(12,036)
ביטול הפרשה בגין תביעת מדינה	-	-	(9,557)
הפסד הון ממכירת ממן	-	-	2,858
אחרות (בעיקר ויתור דמי שכירות בגין הנחות קורונה (ראו ביאור 11.ה))	(2,922)	(17,939)	(2,439)
סה"כ	(84,005)	28,932	24,267

ביאור 20 - פירוטים לסעיפי דוח הרווח וההפסד (המשך)

ו. הוצאות מימון:

	לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2022		
	2022	2021	2020
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
הוצאות גידור דסל לא אפקטיבי	-	(4,136)	91,460
ריבית בגין הלוואות	60,233	43,663	44,299
ריבית עבור התחייבויות בגין חכירות	47,816	49,001	48,654
הוצאות ריבית בגין תשלום מראש עבור הטסת כוח אדם במערך האבטחת התעופה (ראו ביאור 13.א)	23,917	14,779	-
עלות ריבית בגין התחייבויות אקטואריות	2,977	2,972	2,344
הפרשי שער והוצאות מימון אחרות	12,871	2,853	10,030
סה"כ	147,814	109,132	196,787

ז. הכנסות מימון:

	לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2022		
	2022	2021	2020
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
ריבית בגין פיקדונות בנקים לזמן קצר	4,142	172	331
הפרשי שער	16,405	6,232	-
סה"כ	20,547	6,404	331

ביאור 21 - חברות בנות

א. מדיניות חשבונאית - תרגום דוחות כספיים של חברות מוחזקות שמטבע הפעילות שלהן שונה מדולר:

לצורך הצגת הדוחות הכספיים המאוחדים, הנכסים וההתחייבויות של אותן חברות מוצגים בדולר עפ"י שערי החליפין שבתוקף לתום תקופת הדיווח, וכן פריטי הכנסות והוצאות מתורגמים לפי ממוצע שערי החליפין בתקופת הדיווח. הפרשי התרגום המתייחסים, מוכרים ברווח הכולל האחר במסגרת "הפרשי שער בגין תרגום פעילויות חוץ", ויסווגו לרווח או הפסד במועד מימוש פעילות החוץ בגינה נוצרו הפרשי התרגום.

ב. פירוט החברות שבבעלות הקבוצה והיקף פעילותן:

חברה	סוג הפעילות	היקף מחזור הפעילות (*) לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר	
		2022	2021
		אלפי דולר	אלפי דולר
סאן דור	הכנסות מטיסות שכר וסדירות	48,815	9,694
תמ"מ	מכירות לחברות תעופה ולאחרים	40,633	17,972
בורנשטיין	מכירות לחברות תעופה ולמוסדות אחרים	22,334	16,115
סופרסטאר	מכירת כרטיסי טיסה וחבילות תיור	1,358	369
כתית	הסעדות לעובדים ושירותי מזון בטרקלין המלך דוד בטרמינל 3	4,353	1,345
הנוסע המתמיד	הכנסות, נטו (**)	24,735	-

(*) הסכומים המוצגים הינם טרום ביצוע ביטולים בין חברתיים.

(**) הסכומים המוצגים הינם לתקופה של חצי שנה החל מתאריך 1 ביולי 2022.

(1) סאן דור נתיבי אויר בינלאומיים בע"מ ("סאן דור"):

פעילות טיסות השכר של הקבוצה, מבוצעת באמצעות סאן דור (חברה בבעלותה המלאה של החברה). סאן דור פועלת כמשווקת טיסות סדירות וטיסות שכר לסיטונאים וליחידים ומשווקת טיסות סדירות וטיסות שכר, הן על ידי החכרת קיבולת מטוסים שלמים לצד ג', או קיבולת חלקית של מטוס למספר סיטונאים במחירים מוסכמים מראש, או מכירה ישירה.

החל משנת 2011, סאן דור פועלת כמשווקת טיסות, תוך שמירה על המותג "סאן דור" בטיסות הסדירות ובטיסות השכר המשווקות על ידה ומבוצעות על ידי הקבוצה (בימי אמצע השבוע).

(2) ת.מ.מ. תעשיות מזון מטוסים (נמל תעופה בן גוריון) בע"מ ("תמ"מ"):

תמ"מ (חברה בבעלותה המלאה של החברה) עוסקת בעיקר בייצור ואספקה של ארוחות מוכנות כשרות לחברות תעופה. בנוסף, מספקת תמ"מ גם שירותי הסעדה למוסדות. מפעלה ומשרדיה נמצאים בנמל התעופה בן גוריון. החברה היא הלקוח העיקרי של תמ"מ.

בחודש דצמבר 2016, חתמה תמ"מ עם רשות שדות התעופה על הסכם לקבלת הרשאה לייצור, שינוע, פריקה, טעינה ואספקה של מזון, שתייה ומוצרים נלווים למטוסים בנתב"ג, זאת בהמשך לזכייתה של תמ"מ בחודש אוגוסט 2016 במכרז אשר פרסמה רשות שדות התעופה לקבלת הרשאות לייצור, שינוע, פריקה, טעינה ואספקה של מזון ומוצרים נלווים למטוסים ("המכרז"). בהתאם לתנאי המכרז, תמ"מ תבנה ותפעיל מבנה, אשר יחליף את המבנה הקיים של תמ"מ,

ביאור 21 - חברות בנות (המשך)

ב. פירוט החברות שבבעלות הקבוצה והיקף פעילותן (המשך):

לאספקת מזון למטוסים במשך כ-25 שנים. ההשקעה בהקמת המבנה הנ"ל, תחזוקתו ודמי ההרשאה השנתיים שתמ"מ תידרש לשלם לרש"ת, אינם בסכומים מהותיים לחברה.
בהתאם למכרז, נדרשה תמ"מ להשלים את פרויקט הקמת המבנה עד סוף שנת 2020. עם זאת, נוכח השלכות משבר הקורונה על פעילות תמ"מ ופרויקט הקמת המבנה הוקפא.
עם ההתאוששות מהמשבר, בחודש נובמבר 2022, הוחלט כי תמ"מ תמשיך בפרויקט הקמת המבנה, בהיקף השקעה הנאמד בסך של כ-57 מיליון דולר. הקמת המבנה, כאמור, הינה חלק ממימוש התכנית האסטרטגית של תמ"מ, אשר תאפשר לתמ"מ להרחיב את פעילותה באופן משמעותי בתחום המזון התעופתי והחוץ תעופתי. כמקובל בהשקעות מסוג זה, המשך פרויקט הקמת המבנה והשלמתו, כפופה לקבלת אישורים והיתרים שונים והתקשרויות עם צדדים שלישיים. תקופת פרויקט הקמת המבנה וההשקעה הנאמדת בהקמתו צפויות להיפרס על פני תקופה של כשנתיים. נכון למועד פרסום הדוחות הכספיים, בכוונת החברה לממן את פרויקט הקמת המבנה בדרך של העמדת מימון לתמ"מ ממקורותיה העצמיים של החברה, אולם היא עשויה לבחון דרכי מימון והשקעה נוספות ו/או אחרות.

(3) בורנשטיין קייטררס אינק (ארה"ב) - ("בורנשטיין"):

עיסוקה העיקרי של בורנשטיין (חברה בבעלותה המלאה של החברה), הרשומה בארה"ב והפועלת בסמוך לנמל התעופה ע"ש קנדי בניו-יורק, הוא ייצור ואספקה של ארוחות כשרות לחברות תעופה ולמוסדות אחרים. החברה הינה הלקוח העיקרי של בורנשטיין.

(4) סופרסטאר הולידייז לימיטד (אנגליה) - ("סופרסטאר"):

סופרסטאר (חברה בבעלותה המלאה של החברה) הרשומה בבריטניה, היא סיטונאית תיירות המשווקת בתקופות של פעילות רגילה, חבילות תיור לסוכני נסיעות ולנוסעים ומוכרת כרטיסי טיסה על קווי הקבוצה. בעקבות משבר הקורונה, הוקפאה פעילותה של סופרסטאר לעת הזו.

(5) כתית בע"מ ("כתית"):

כתית (חברה בבעלותה המלאה של החברה) מפעילה, מספר מסעדות לעובדי הקבוצה בנמל התעופה בן גוריון, ואת שירותי ההסעדה בטרקלין המלך דויד בנמל התעופה בן גוריון.

(6) קוקפיט חדשנות בע"מ ("קוקפיט"):

קוקפיט הוקמה בשנת 2016 על ידי הקבוצה, ומהווה זרוע הפעילות של הקבוצה כחממה למיזמי השקעה הנושקים לתחום התעופה, הן בהיבט של תמיכה פיננסית והן בהיבט של שיתוף פעולה עם הקבוצה לצורך קידום המיזמים. החברה מחזיקה בכ-80.9% ממניות קוקפיט.

ג. חברות בנות שיש להן זכויות שאינן מקנות שליטה שהן מהותיות לקבוצה:

מידע ביחס לחברת אל על הנוסע המתמיד בע"מ ("הנוסע המתמיד"):

הנוסע המתמיד הוקמה בשנת 2022 על יד הקבוצה לצורך העברת פעילות מועדון הלקוחות של הקבוצה לחברה הבת. פעילות מועדון הנוסע המתמיד, לרבות נכסיו, עברה לחברה הבת של הקבוצה, הכל בהתאם לצרכי פעילות המועדון והקבוצה, לרבות פיתוח עסקי המועדון וגיוס משקיעים. החברים במועדון זכאים לצבור נקודות מטיסות בחברת אל על או שותפיה ולממש אותן לטובת כרטיסי טיסה, שדרוגים שונים בטיסה, שיתופי פעולה עם מלונות ובתי עסק, מוצרים בחנות ה-FLY STORE ועוד.

בהמשך לאמור בבאור 14.ג(1) לעיל בדבר מתן האופציה להפניקס חברה לביטוח בע"מ ("הפניקס"), ביום 13 בספטמבר 2022 מימשה הפניקס את האופציה ברובה, באמצעות רכישה של 19.9% ממניות הנוסע המתמיד, המוחזקות בידי החברה. הודעת המימוש כאמור, ניתנה בהתאם לכתב האופציה המוחזק בידי הפניקס לרכישה של עד 25% ממניות חברת הנוסע המתמיד, עליו חתמו החברה, הפניקס וחברת הנוסע המתמיד, במסגרת עסקת המימון, כמפורט בביאור 14.ג(1) לעיל. שארית האופציה עודנה ניתנת למימוש על ידי הפניקס וכן ניתנת להעברה לגופים המפורטים בתוספת הראשונה לחוק ניירות ערך, תשכ"ח-1968 ובכפוף למגבלות שהוסכמו בין הצדדים.

ביאור 21 - חברות בנות (המשך)

ג. חברות בנות שיש להן זכויות שאינן מקנות שליטה שהן מהותיות לקבוצה: (המשך)

בגין המימוש כאמור, התקבל בקופת החברה סך כולל של כ-14 מיליון דולר וההתחייבות הפיננסית בגין האופציה בסך של כ- 21.5 מ' דולר נזקפה להון העצמי בסעיף קרן הון בגין עסקאות עם בעלי זכויות שאינן מקנות שליטה. התמורה בגין המימוש נגזרת ממנגנון המימוש שהוסכם בין הצדדים בכתב האופציה ובהתחשב בהלוואה שהועמדה על ידי הפניקס. לאחר המימוש, החברה מחזיקה בשיעור של 80.1% מהון המניות המוקצה של חברת הנוסע המתמיד. כתוצאה ממימוש האופציה, הכירה הקבוצה בדוחות הכספיים לשנת 2022, גידול בהון המיוחס לבעלי המניות של החברה בשל עסקאות עם זכויות שאינן מקנות שליטה, בסך של כ- 63 מיליון דולר.

נכון למועד הדוח על המצב הכספי, שווי האופציה עומד על סך של כ- 5.3 מיליון דולר אשר מסווגת כהתחייבות לזמן קצר.

להלן מידע כספי תמציתי מדוחות נוסע המתמיד:

	ליום 31 בדצמבר 2022 אלפי דולר
שיעור הזכויות שאינן מקנות שליטה (בהון ובהצבעה)	19.9%
נכסים שוטפים	36,749
נכסים לא שוטפים	110,563
התחייבויות שוטפות	65,886
התחייבויות לא שוטפות (*)	215,451
סך הכל התחייבויות, נטו	(134,025)
הערך בספרים של הזכויות שאינן מקנות שליטה בנוסע המתמיד	(26,671)

(*) היתרה כוללת התחייבות בין חברתית לחברה בסך של כ-103 מיליון דולר בגין הלוואת בעלים שניתנה לחברה הבת כנגד רכישת הפעילות, ומתבטלת בדוחות הכספיים המאוחדים של הקבוצה. ראו להלן לעניין מגבלות החלות על החברה הבת. לעניין הלוואת הפניקס, ראו ביאור 14.ג.

לעניין אופציית הפאנטום, ראו ביאור 9.ג.

	לשנה (*) שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2022 אלפי דולר
הכנסות, נטו	24,735
תרומה לרווח והפסד המאוחד	5,056
רווח (הפסד) כולל אחר	-
סה"כ תרומה לרווח והפסד המאוחד	5,056
רווח שמיוחס לזכויות אינן מקנות שליטה בנוסע מתמיד	738
תזרימי מזומנים נטו שנבעו מפעילות שוטפת	20,500
תזרימי מזומנים נטו ששימשו לפעילות השקעה	-
תזרימי מזומנים נטו שנבעו מפעילות מימון	122,337
דיבידנד ששולם לבעלי הזכויות שאינן מקנות שליטה	-

(*) יצויין כי הסכומים המוצגים הינם לתקופה של חצי שנה החל מיום 30 ביוני 2022, מועד הקמת החברה הבת.

ביאור 21 - חברות בנות (המשך)

ג. חברות בנות שיש להן זכויות שאינן מקנות שליטה שהן מהותיות לקבוצה: (המשך)

מגבלות משמעותיות החלות על העברת כספים מהחברה הבת:

במועד חתימת הסכם רכישת הפעילות, העמידה החברה לחברה הבת הלוואת בעלים בסך של 144 מיליון דולר. מטרת ההלוואה הינה תשלום חלק מהתמורה בגין רכישת הפעילות. חברת הבת התחייבה כי בכל מקום בו במהלך תקופת ההלוואה יהיה בידה עודף תזרימי פנוי, אזי בכפוף למגבלות הקבועות בהסכם המימון מול הפניקס אשר העיקריות שבהן הן עמידה ביחסים פיננסיים ודרישה כי יתרת המזומנים בחשבון הבנק של החברה הבת תהא השווה לחלק היחסי מסכום הפרעון העוקב של קרן ההלוואה והריבית בגינה, חברת הבת תשתמש בסכום העודף התזרימי הפנוי לפירעון מוקדם של חלק מהלוואת הבעלים באותו הסכום, וזאת אלא אם דירקטוריון חברת הבת יקבע אחרת.

ד. מגעים לבחינת עסקה אפשרית בתחום התיירות

הקבוצה החלה במגעים לבחינת עסקה אפשרית להקמה ביחד עם איסתא בע"מ של מיזם משותף אשר יעסוק בפיתוח, שיווק ומכירה של מוצרים נלווים בתחום התיירות התעופתית. במסגרת המגעים בין הצדדים נבחנת בנוסף, האפשרות לפיה איסתא תשתתף בהנפקה פרטית של מניות החברה, ככל שתבוצע. מובהר, כי לא נחתם בין הצדדים מזכר הבנות ו/או הסכם מחייב והמגעים נמצאים בתחילתם. אין כל וודאות כי העסקה תתגבש וכי ייחתם הסכם מחייב בין הצדדים.

ביאור 22 - עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים

א. הסכמים ועדכון הסכמים עם בעלת השליטה ועם המדינה

א. ביום 23 בינואר 2022, חתמה החברה על הסכם לקבלת סיוע נוסף ("הסכם ינואר 2022") עם ממשלת ישראל בשם מדינת ישראל ("המדינה") ועם כנפי נשרים תעופה בע"מ ("בעלת השליטה" או "כנפי נשרים"), וכנגזרת ממנו חתמה החברה עם בעלת השליטה על הסכם נוסף להעמדת הלוואות על ידי בעלת השליטה לחברה ("הסכם הלוואות הבעלים") זאת בשל השפעות זן האומיקרון של נגיף הקורונה. להלן עיקרי הסכם ינואר 2022:

1. תיקונים של הסכם הסיוע שנחתם בין החברה, המדינה ובעלת השליטה ביום 22 בנובמבר 2021 ("הסכם נובמבר 2021").
2. העמדת סיוע נוסף על ידי המדינה ובעלת השליטה בדרך של מתן הלוואות נוספות.
3. בהסכם ינואר 2022 נקבע כי יועמדו לחברה הלוואות בסכום נוסף של 5 מיליון דולר, על ידי בעלת השליטה או צד ג'. במקרה בו יועמד הסכום האמור, כולו או חלקו, על ידי צד ג', הוא יועמד ללא ריבית וללא בטוחות, ויפרע רק לאחר שכל אגרות החוב למדינה נפרעו או הומרו למניות קודם לכן, או לחלופין יומר למניות החברה. בהתאם לכך, חתמה החברה עם עמותת תנופה לצמיחה, מייסודה של ההסתדרות העובדים הכללית החדשה ("העמותה"), על הסכם להעמדת הלוואה לחברה בסך של 10 מיליון ש"ח, עד ליום 30.6.2026, וזאת כנגד הקצאת אגרת חוב הניתנת להמרה למניות החברה, על פי החלטת העמותה, כאשר יתר התנאים של אגרת החוב שיוקצו לעמותה דומים לתנאי אגרות החוב של המדינה. במקרה בו החברה תפרע את הלוואות בעלת השליטה לפי הסכם ינואר 2022 והסכם נובמבר 2021 או כל הלוואה אחרת שניתנה לחברה על ידי בעלת השליטה, באותו מועד תפרע החברה גם את ההלוואה שהעמידה העמותה. יתרת הסכום (כ-2 מיליון דולר) הועמדה על ידי בעלת השליטה כהלוואת בעלים, בתנאים דומים לתנאי הלוואות בעלי השליטה שהועמדו בהסכם נובמבר 2021, לרבות לעניין מועדי הפירעון וזכות ההמרה להון (בכפוף לכל דין).
4. בסמוך לאחר העמדת ההלוואות האמורות בסעיף 3 לעיל, העבירה המדינה לחברה סכום של 20 מיליון דולר, וזאת כנגד הקצאת אגרת חוב דולרית המירה למניות החברה, לתקופה של 3 שנים. פירעונה או המרתה (כולה או חלקה) של אגרת החוב הנ"ל יהיה בהתאם למנגנון שהיה קבוע בהסכם נובמבר 2021.
5. לחברה תעמוד האפשרות לדרוש כי בעלת השליטה תעמיד לה הלוואת בעלים נוספת בסכום של עד 5 מיליון דולר ("סכום האופציה השנייה"). סכום האופציה השנייה שיועמד בפועל יהיה בתנאים דומים לתנאי הלוואות בעלי השליטה שהועמדו בהסכם נובמבר 2021, לרבות לעניין מועדי הפירעון וזכות ההמרה להון (בכפוף לכל דין). בסמוך לאחר קבלת סכום האופציה השנייה, ככל שיתקבל, המדינה התחייבה להעביר לחברה סכום זהה כנגד הקצאת אגרת חוב המירה למניות החברה. פירעונה או המרתה (כולה או חלקה) של אגרת החוב הנ"ל יהיה בהתאם למנגנון הקבוע בהסכם נובמבר 2021.
6. הקדמת התשלום והארכת התקופה בגינה ישולם התשלום בעד צריכת הדלק הנוספת ובעד פעילות תחזוקה שוטפת דרג א'- המדינה העבירה סכום של 12 מיליון דולר, המהווה תשלום בעד צריכת הדלק הנוספת ובעד פעילות תחזוקה שוטפת דרג א', בקשר עם מערכת להגנת תעופה אזרחית המותקנת על מטוסי החברה לפי הסכם בין המדינה לחברה מיום 30 בספטמבר 2014 ("הסכם המערכת"), והכל בתקופה שמיום 1 בינואר 2022 ועד ליום 31 בדצמבר 2041 ("תקופת 20 השנים").

עם קבלת הסכום הנ"ל, לא תהיינה לחברה, לסאן דור נתיבי אויר בינלאומיים בע"מ (חברת בת של החברה) ולבעלת השליטה, כל טענה ותביעה כלפי המדינה בעד צריכת הדלק הנוספת ובעד פעילות תחזוקה שוטפת דרג א' בתקופת 20 השנים.

במקרה בו החברה לא תעמוד בהוראות הסכם המערכת בשל מעשה או מחדל בשליטתה ("ההפרה"), תשיב החברה למדינה את ההוצאות שהוציאה המדינה בהתאם להסכם ינואר 2022 בעד צריכת הדלק הנוספת ובעד פעילות תחזוקה שוטפת דרג א', בסכומים המפורטים בנספח להסכם ינואר 2022, בהתאם לשנת הכספים במהלכה ארעה ההפרה.

במקרה בו במהלך תקופת 20 השנים תכנס החברה להליך חדלות פירעון כלשהוא, יעמוד הסכום המפורט בנספח להסכם ינואר 2022, לפי השנה הקלנדרית בה נכנסה החברה להליך כאמור, והמתייחס לתקופה שלאחר מועד חדלות הפירעון, לפירעון מיידי ויהיה חוב של החברה למדינה.

במסגרת הסכם ינואר 2022 הבהירה המדינה כי אין לה חובה לשאת בעלות כלשהי בעניין התקנת המערכת, ובכלל כך עלות צריכת הדלק הנוספת ועלות פעילות תחזוקה שוטפת דרג א', לגבי התקופה שמעבר לתקופת 20 השנים, והחברה הצהירה כי ידוע לה שאין כל חובה או התחייבות של המדינה, לשאת בעלות כלשהי לתקופה שלאחר יום 31 בדצמבר 2041.

לאישור ועדת הביקורת ודירקטוריון החברה של הסכם ינואר 2022 (קבלת סיוע נוסף מהמדינה ומבעלת השליטה) קבלת הלוואות הבעלים, בהתאם לתקנה 1(2) לתקנות ההקלות, ראו ביאור 22ב(2)(א) להלן.

ביאור 22 - עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)

א. הסכמים ועדכון הסכמים עם בעלת השליטה ועם המדינה: (המשך)

ב. ביום 14 במרץ 2022 חתמו החברה, המדינה ובעלת השליטה, על תיקון להסכם ינואר 2022. במסגרת התיקון לעיל נקבע כדלקמן:

1. עדכון החלטת דירקטוריון החברה כך שחלף מועד ביצוע גיוס עד ליום 28 בפברואר 2022, של סכום שלא יפחת מ-100 מיליון דולר (נטו) כנגד מועדון הנוסע המתמיד, יבוא מועד חדש לביצוע הגיוס כאמור, שהינו עד ליום 15 ביוני 2022. החלטת דירקטוריון החברה בעניין התקבלה ביום 13 במרץ 2022. יצוין בהקשר זה, כי ביום 15 ביוני 2022 חתמו הצדדים על תיקון נוסף להסכם בו נקבע, בין היתר, כי חלף מועד ביצוע גיוס עד ליום 15 ביוני 2022 כאמור, יבוא מועד חדש, שהינו עד ליום 15 ביולי 2022. ככל ולא ביצעה החברה גיוס כאמור, יראו בכך הפרה החל מיום 30 ביולי 2022. ביום 23 ביוני 2022 חתמה החברה על הסכם למכירת פעילות מועדון הנוסע המתמיד ונכסיו לחברת הבת, אל על הנוסע המתמיד בע"מ, לפרטים אודות המכירה כאמור והשלמת הגיוס כנגד מכירת חלק ממניות חברת הבת, ראו ביאור 14.ד.
2. עדכון המועד האמור בהסכמי הסיוע הקודמים, כך שעד ליום 30 ביוני 2022 תעמוד לחברה האפשרות לדרוש כי בעלת השליטה תעמיד לחברה את סכום האופציה השנייה. ככל שהייתה ממומשת האופציה השנייה, המדינה הייתה מעבירה לחברה סכום זהה כנגד הקצאת אגרת חוב המירה למניות החברה. ביום 30 ביוני 2022, פקעו האופציה השנייה והתחייבות המדינה כאמור מבלי שמומשו.
3. החברה התחייבה לפרוע למדינה אגרות חוב בסכום של 100 אלפי דולר בעבור כל חודש בו הוארכה התקופה לגיוס כספי המועדון כאמור בסעיף 1 לעיל (היינו התקופה שתחילתה ביום 1 במרץ 2022 וסיומה ביום 15 ביוני 2022) או מועד השלמת העסקה הנ"ל, לפי המוקדם מביניהם. ראו ביאור 14 לעיל בדבר השלמת הגיוס כנגד מכירת חלק ממניות חברת הבת, אל על הנוסע המתמיד בע"מ.
4. החברה הצהירה והתחייבה כי עד למאוחר מבין (א) פירעון (לרבות בדרך של המרה למניות החברה) של כל אגרות החוב ההמירות של החברה שהונפקו או יונפקו למדינה במסגרת ההסכם מיום 22 בנובמבר 2021 והסכם 2022, או פירעון אגרות חוב, המירות או שאינן המירות, הלוואה או ערבות מכל סוג שיינתנו לחברה בהסכם עתידי, ככל שיהיה, או (ב) עד ליום 31 בדצמבר 2030, היא לא תמכור, תעביר, תשעבד, או תקנה זכות כלשהי או חלקה של זכות בתמורה או שלא בתמורה, במישרין או בעקיפין, בכתב או בעל פה, בזכויות החברה באישורי המראה ונחיתה בנמלי תעופה שונים בארץ ובעולם ("סלוטים") מבלי לקבל את אישור המדינה מראש ובכתב לביצוע הפעולה המבוקשת.

ג. ביום 11 בספטמבר 2022, על רקע הרצון לבסס את צמיחתה של החברה והשיפור בתוצאותיה הכספיות ועל מנת ליצור גמישות ניהולית, בין היתר, בדרך של השקעות בהון החוזר של החברה, ובהמשך לחתימת החברה על הסכמים קיבוציים עם ועדי המגזרים השונים בחברה והסתדרות העובדים הכללית החדשה, כמפורט מטה, חתמו החברה, המדינה ובעלת השליטה על הסכם חדש המתקן את הסכמי הסיוע הקודמים ("ההסכם החדש"), במסגרתו הותאמו או בוטלו מרבית ההתחייבויות שהוטלו על החברה מכוח הסכמי הסיוע שנחתמו בחודש מרץ 2021, בחודש נובמבר 2021, בחודש ינואר 2022, כפי שתוקן בחודש מרץ 2022 ובחודש יוני 2022 (ביחד- "הסכמי הסיוע הקודמים"), כנגד הקדמת פירעון של כשנתיים של סכומי ההלוואה שהעמידה המדינה לחברה, בסך כולל של 45 מיליון דולר ("החוב למדינה"), זאת עד ליום 20 בדצמבר 2022, כמפורט בביאור 14.ח לעיל. ביום 2 בנובמבר 2022, השלימה החברה את פירעון החוב למדינה.

להלן עיקרי ההסכמות במסגרת ההסכם החדש:

1. המועד לביצוע ההנפקה על סך של 62 מיליון דולר נדחה עד ליום 1 באפריל 2023. חלף ביצוע ההנפקה, החברה רשאית להעביר לקרן הון של החברה סכום שלא יפחת מ-62 מיליון דולר, מתוך הרווח הנקי ממימוש עסקת מועדון הנוסע המתמיד. העברה לקרן הון כאמור תהא סופית, באופן שלא יהיה ניתן לבצע מתוך קרן ההון האמורה חלוקת דיבידנדים או רכישה עצמית של מניות. העברת הסכום לקרן ההון תבוצע עד ליום 1 באפריל 2023. החברה תהא רשאית לשלב בין ביצוע ההנפקה לבין העברת סכומים לקרן הון כאמור, ובלבד שהסכום המצטבר הכולל לא יפחת מ-62 מיליון דולר. עד ליום 1 ביולי 2023 תבצע החברה חלוקת מניות הטבה של הסכום שבקרן ההון, בסכום אשר יעמוד, ביחד עם סכום ההנפקה, ככל שבוצעה הנפקה כאמור, על 62 מיליון דולר לפחות. מובהר כי במקרה בו החברה תעביר לקרן ההון ותבצע חלוקת מניות הטבה בסכום העולה על 62 מיליון דולר, אזי כל סכום העולה על הסך הנ"ל, בין אם כתוצאה מהעברה לקרן ההון וחלוקת מניות הטבה ובין אם כתוצאה מביצוע ההנפקה, ישמש לפירעון הלוואת הבעלים, בהתאם למנגנון הקבוע בהסכם הסיוע הקודם שנחתם בחודש נובמבר 2021. ראו ביאור 21.ג בדבר מימוש אופציה לרכישת מניות חברה בת אשר הביאו לזקיפה לקרן הון כמפורט לעיל וביאור 13.א(4) בדבר השפעת החתימה על ההסכם החדש עם המדינה על ההכרה בהכנסה ממענק בסעיף הוצאות (הכנסות) אחרות.

ביאור 22 - עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)

א. הסכמים ועדכון הסכמים עם בעלת השליטה ועם המדינה: (המשך)

2. התחייבות החברה שלא לבצע חלוקת דיבידנד, לרבות רכישה עצמית של מניות, עד תום שנת 2025 כאשר כל ביצוע חלוקה או חלוקות דיבידנד, לרבות רכישה עצמית של מניות, בשנים 2026 ועד 2028 (כולל) לא יעלה על 30% מסך הרווח הנקי בכל השנים האמורות יחד נכון למועד החלוקה, נותרה על כנה.

3. התחייבויות החברה בקשר עם ביצוע עסקאות עם נושאי משרה, בעלי עניין או בעלי שליטה צומצמו והותאמו, כך שעד ליום 30 ביוני 2026 יידרש אישור המדינה רק לעסקה עם בעל עניין (לא כולל עסקאות עם גופים הנכללים בתוספת הראשונה לחוק ניירות ערך, התשכ"ח-1968 או עסקאות עם חברות בת בשליטה של החברה) בהיקף מצטבר כולל של למעלה מ- 10 מיליון דולר (או מעל 1 מיליון דולר, אם העסקה איננה בתנאי שוק) או לעסקה עם בעל שליטה בחברה בהיקף מצטבר העולה על 1.5 מיליון דולר בשנה קלנדארית (החברה תהא רשאית לפרוע או להמיר למניות את יתרת הלוואות הבעלים שהעמידה בעלת השליטה לחברה, בכפוף להוראות הדין).

4. התחייבות החברה בנוגע לאיסור מכירה/העברה/שיעבוד וכדומה של זכויות החברה באישורי המראה ונחיתה בנמלי התעופה השונים בארץ ובעולם- "סלוטים", ללא אישור המדינה מראש ובכתב, נותרה על כנה עד ליום 31 בדצמבר 2030.

5. בכפוף לחתימה על הארכת הסכם הביטחון באישור ממשלת ישראל, הסכימה המדינה להקדים תשלומים עבור הוצאות בגין אבטחת תעופה לחברה, בסך של 20 מיליון דולר, כאשר מקדמה זו תוחזר למדינה על ידי החברה עד ליום 1 באפריל 2023. יצוין כי נכון למועד אישור הדוח, טרם הוקדמו הכספים האמורים.

בעל השליטה בחברה:

החל מחודש ספטמבר 2020, מר אלי זכריה רוזנברג, באמצעות כנפי נשרים, הוא בעל השליטה בחברה. ביום 2 באוקטובר 2020 התקבלה בחברה הסכמת מחזיק מניית המדינה המיוחדת, לכך כי מר רוזנברג ירכוש ויחזיק, באמצעות כנפי נשרים, מניות של החברה בשיעור של 40% ומעלה מהון המניות המונפק של החברה ובשיעור המקנה לו ולכנפי נשרים שליטה בחברה. ביום 18 במאי 2021, התקבלה הסכמת מחזיק מניית המדינה המיוחדת (המחליפה את ההסכמה מיום 2 באוקטובר 2020) לכך שמר אלי זכריה רוזנברג ואביו מר קנת' ניל רוזנברג ירכשו ויחזיקו, באמצעות כנפי נשרים, מניות של החברה, לרבות בשיעור המקנה להם, או לאחד מהם, ולכנפי נשרים שליטה בחברה. נכון ליום 31 בדצמבר 2021 מחזיקה כנפי נשרים בכ- 39.66% ממניות החברה. נכון למועד הסמוך לאישור הדוח, מחזיקה כנפי נשרים בכ-44.98% ממניות החברה זאת לאחר שמימשה אופציות סחירות ביום 31 בינואר 2023.

להלן תיאור כללי של העסקאות עם כנפי נשרים ועם צדדים שלישיים שלכנפי נשרים עשוי להיות בהן עניין אישי, מאפייניהן והיקפן:

ב. עסקאות עם צדדים קשורים ובעלי עניין נוספים:

(1) עסקאות עם בעל השליטה או קרובו:

(א) ביום 26 ביולי 2022 וביום 31 ביולי 2022, אישרו ועדת הביקורת ותגמול ודירקטוריון החברה, בהתאמה, התקשרות בפוליסת ביטוח דירקטורים ונושאי משרה בחברה, לתקופה מיום 1 באוגוסט 2022 ועד ליום 31 ביולי 2023, בחברה ובחברות הבנות שלה ובחברות קשורות כהגדרתן בפוליסה, עבור הדירקטורים ונושאי משרה בחברה, כפי שיהיו מעת לעת, כאשר תנאי פוליסת הביטוח זהים ביחס לכל נושאי המשרה בחברה, לרבות נושאי המשרה המהווים בעל השליטה בחברה, כפי שיהיו מעת לעת. הפרמיה השנתית הינה בתנאי שוק, וגבולות האחריות בפוליסה הן 80,000,000 מיליון דולר.

(ב) במסגרת הוצאות הנהלה וכלליות לשנים 2022, 2021 ו 2020 נכללו הוצאות בגין ביטוח דירקטורים ונושאי משרה בסך של כ- 4,029 אלפי דולר, כ- 7,446 אלפי דולר וכ-4,596 אלפי דולר, בהתאמה. בנוסף, לאור העובדה שבשנת 2022 שילמה החברה כ- 3,250 אלפי דולר בגין ביטוח דירקטורים ונושאי משרה לתקופה שמסתיימת ביום 31 ביולי 2023, מכירה החברה בהוצאות מראש בגין ביטוח דירקטורים בסך של כ- 1,896 אלפי דולר.

ביאור 22 - עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)

ב. עסקאות עם צדדים קשורים ובעלי עניין נוספים: (המשך)

(ג) לכל הדירקטורים ויתר נושאי המשרה בחברה הוענקו כתבי שיפוי, בנוסח שאושר ביום 29 בנובמבר 2017 בידי האסיפה הכללית של בעלי המניות של החברה.

ביום 4 באוגוסט 2022, אישרה האסיפה הכללית של בעלי מניות החברה, הענקת כתבי שיפוי לתקופה של שלוש שנים, למר קנת' ניל רוזנברג ולמר דרל הגלר המכהנים כסגני יו"ר דירקטוריון החברה, בנוסח זהה לשאר הדירקטורים ויתר נושאי המשרה בחברה, וזאת בהתאם למדיניות התגמול של החברה.

(ד) ביום 19 בדצמבר 2021 וביום 21 בדצמבר 2021, אישרו ועדת ביקורת ותגמול ודירקטוריון החברה, בהתאמה, את תנאי כהונתם והעסקתם של סגני יו"ר דירקטוריון החברה, ה"ה קנת' ניל רוזנברג ודרל הגלר, בהתאם לתקנות החברות (הקלות בעסקאות בעלי ענין), התש"ס-2000 (להלן: "תקנות ההקלות") ובכפוף למדיניות התגמול של החברה כפי שהיתה בתוקף במועד האישורים.

במהלך שנת 2022, על פי בקשת ה"ה רוזנברג והגלר, הפסיקה החברה לשלם להם את גמול הדירקטורים במזומן, על פי תקנות ההקלות, וחלף הסכומים המגיעים להם, הם בחרו לקבל את גמול הדירקטורים המגיע להם בדרך של כרטיסי טיסה.

(2) עסקאות עם בעל השליטה שיש בהן לזכות את החברה

(א) כאמור לעיל, ביום 23 בינואר 2022 חתמה החברה על הסכם ינואר 2022 עם המדינה ובעלת השליטה, וכנגזרת ממנו חתמה החברה על הסכם העמדת הלוואות לחברה על ידי בעלת השליטה. לפרטים נוספים על הסכם ינואר 2022 ראו הפירוט לעיל. בישיבות של ועדת הביקורת ודירקטוריון החברה שהתקיימו ביום 16 בינואר 2022 וביום 17 בינואר 2022, בהתאמה, אישרו ועדת הביקורת ודירקטוריון החברה את הסכם ינואר 2022 ואת קבלת הלוואות הבעלים וקבעו כי הן עסקאות שאין בהן אלא כדי לזכות את החברה, והכל בהתאם לתקנה 1(2) לתקנות ההקלות. הלוואות הבעלים מטעם בעלת השליטה, כמפורט בהסכם ינואר 2022 ובהסכם הלוואות הבעלים, ניתנות ללא תמורה מצד החברה, אינן נושאות ריבית או הצמדה כלשהי ואינן מובטחות בביטחונות כלשהם. לפרטים נוספים ראו דוח פרטים נוספים על התאגיד.

לתאריך הדוחות הכספיים, בעלת השליטה העמידה לחברה מכוח ההסכמים המתוארים לעיל הלוואות בעלים בסכום כולל של כ- 70 מיליון דולר, מתוכם בשנת 2022 כ- 20 מיליון דולר.

(3) עסקאות זניחות עם בעל השליטה:

"עסקה זניחה":

על אף האמור לעיל, עסקאות נפרדות המהוות חלק מאותה התקשרות או עסקאות מתמשכות או עסקאות דומות מאד המתבצעות באופן תדיר וחוזר, ייבחנו כעסקה אחת על בסיס שנתי קלנדרי.

לצורך בחינת הסיווג כעסקה זניחה ובמקרים כאמור היקף ההתקשרות המצטבר במהלך שנה קלנדרית לא יעלה על 1 מיליון ש"ח.

במהלך שנת הדוח ועד למועד הגשתו, היו לחברה עסקאות עם גופים וגורמים אשר לבעל השליטה בחברה יש בהן עניין אישי ואשר הינן בגדר "עסקאות זניחות", מסוגים ובעלות מאפיינים כדלקמן:

התקשרויות בהסכמי ייעוץ עם יועצים המועסקים על ידי חברות הקשורות לבעל השליטה ו/או קרוביו, התקשרות החברה עם מסעדת טברנקל לצורך אירוח אירוע של החברה בארה"ב, התקשרות של החברה בהסכם שכירות למשרדים בארה"ב והתקשרות של החברה עם יקב טברנקל לצורך אספקת יין לחברה. בכל אחת מההתקשרויות הנ"ל, עשוי להיות למר קנת' ניל רוזנברג, סגן יו"ר דירקטוריון החברה ואביו של מר אלי זכריה רוזנברג, בעל השליטה בעקיפין בחברה, ענין אישי.
ההתקשרויות הנ"ל אושרו על ידי ועדת הביקורת ותגמול ודירקטוריון כ"עסקאות זניחות", זאת לאחר סיווגן על ידי ועדת הביקורת ותגמול כהתקשרויות לא חריגות, בין היתר, בהתאם לאמות המידה המפורטות לעיל.

ביאור 22 - עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)

ב. עסקאות עם צדדים קשורים ובעלי עניין נוספים: (המשך)

(4) עסקאות עם בעלי עניין:

(א) עסקאות לא חריגות עם בעלי עניין:

לחברה התקשרויות שלבעלי עניין בחברה יש בהן עניין אישי ואשר אינן חריגות כמתואר להלן:
(א) במועד הסמוך לאישור הדוח, אישרה ועדת הביקורת ותגמול את ההתקשרויות למכירת כרטיסי טיסה בין החברה לצדדים שלישיים אשר לנושאי משרה בחברה ו/או לבעלי שליטה בחברה ו/או צדדים קשורים בהסכמי לקוח עסקי.
(ב) במועד הסמוך לאישור הדוח, אישרו ועדת הביקורת ותגמול ודירקטוריון החברה התקשרות בחכירה רטובה של מטוס נוסעים בין החברה לבין חברת TUS AIRWAYS ("TUS")חברה פרטית המוחזקת בעקיפין על ידי כנפיים אחזקות בע"מ ("כנפיים") - חברה ציבורית, אשר הינה בעלת עניין בחברה. למיטב ידיעת החברה, בין כנפיים לבין כנפי נשרים, בעלת השליטה בחברה, התנהל במהלך שנת 2022 משא ומתן, אשר הסתיים ללא חתימת הסכם כלשהו בין הצדדים.
במהלך המשא ומתן כאמור, נדונה האפשרות לעסקת החכרה רטובה של מטוס נוסעים על ידי חברת TUS לחברה.
כאמור, נכון למועד אישור עסקת החכרת המטוס על ידי TUS ונכון למועד הסמוך לאישור הדוח, למיטב ידיעת החברה לא מתנהל משא ומתן בין כנפי נשרים לבין כנפיים. עם זאת ולמען הזהירות, אישר דירקטוריון החברה את העסקה, של החברה עם צד שלישי (TUS) שלבעלת השליטה עשוי להיות בה עניין אישי, וזאת לאחר סיווגה על ידי ועדת הביקורת ותגמול כעסקה לא חריגה.
(ג) הדירקטורים החיצוניים והדירקטורים הבלתי תלויים של החברה, זכאים לגמול השתתפות בישיבות וגמול שנתי, כמפורט במדיניות התגמול של החברה ואינם זכאים להטבות בכרטיסי טיסה.
ביום 20 במאי 2021 אישר דירקטוריון החברה, לאחר שהתקבל אישור ועדת הביקורת ותגמול ביום 18 במאי 2021, כי גמול הדירקטורים לרבות הדירקטורים הבלתי תלויים של החברה (למעט הדירקטורים החיצוניים, לגביהם לא חל שינוי בגמול למשך כל תקופת כהונתם) יהיה בהתאם ל"סכום המרבי" המופיע בתקנות החברות (כללים בדבר גמול והוצאות לדירקטור חיצוני), תש"ס-2000, חלף ה"סכום הקבוע" לפי מדיניות התגמול של החברה, וזאת בגין השתתפות בישיבות דירקטוריון החברה ו/או ועדה מוועדותיו החל מיום 1 במרץ 2021, ובגין הגמול השנתי החל מהרבעון הראשון לשנת 2021.

(ב) העסקת יושב ראש דירקטוריון החברה

ביום 19 ביולי 2022, אישרה אסיפת בעלי המניות של החברה את תנאי כהונתו והעסקתו של יו"ר דירקטוריון החברה, מר עמיקם בן צבי, החל ממועד תחילת כהונתו ביום 5 באוקטובר 2021, בהיקף של 70% משרה (כ- 130 שעות עבודה בחודש). בתמורה לשירותיו, זכאי מר בן צבי למשכורת חודשית בסך של 50,500 ש"ח ("המשכורת החודשית"). המשכורת החודשית של מר בן צבי זהה לגמול החודשי ששולם ליו"ר הדירקטוריון הקודם, מר דוד ברודט. המשכורת החודשית צמודה לעליה במדד המחירים לצרכן, ותתעדכן אחת לשנה בחודש ינואר בהתאם לשיעור עליית המדד בשנה החולפת. יצוין, כי המשכורת של מר בן צבי אינה עולה על 90% משכר הבסיס החודשי של המנכ"לית המכהנת כמפורט בסעיף ב להלן, בהתחשב בהיקף משרה של 70%.
מר בן צבי זכאי להפרשות סוציאליות וקרן השתלמות כמקובל בחברה; 16 ימי חופשה בשנה קלנדרית ותנאים נוספים, להם עשוי להיות זכאי, על-פי מדיניות תגמול נושאי המשרה של החברה, כפי שתהא מעת לעת, לרבות מענקים ובכלל זה מענק שנתי תלוי ביצועים.
מר בן צבי זכאי למענק שנתי בסכום שלא יעלה על 63% מהמענק השנתי אשר ישולם למנכ"לית החברה, כמפורט בסעיף ב. להלן כפי שיהא מעת לעת, והכל בהתאם למדיניות התגמול של החברה כפי שתהא בתוקף מעת לעת, לרבות לעניין תנאי סף לקבלת המענק, תגמול נדחה לטווח ארוך, וכן לעניין הפחתת סכום המענק על ידי הדירקטוריון של החברה והשבת סכומים ששולמו, אם שולמו, על בסיס נתונים שהתבררו כמוטעים והוצגו מחדש בדוחות הכספיים של החברה, וכפוף לאישורים הנדרשים על-פי דין.
החברה מעמידה לרשותו של מר בן צבי רכב מנהלים, שכל הוצאות תפעולו ותחזוקתו על חשבון החברה, לרבות שכירת הרכב, חניה לצרכים עסקיים, כבישי אגרה וביטוח ורישוי, ולרבות גילום המס החל על שווי השימוש ברכב.

ביאור 22 - עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)

ב. עסקאות עם צדדים קשורים ובעלי עניין נוספים: (המשך)

בנוסף, מר בן צבי זכאי להטבות בקבלת כרטיסי טיסה מהחברה בכמות ובתנאים הזהים לאלו הקבועים לסגני יו"ר הדירקטוריון במדיניות התגמול, כפי שתהיה ותתעדכן מעת לעת. ככל שמר בן צבי ישלים שלוש שנות כהונה כיו"ר הדירקטוריון של החברה, הוא יהיה זכאי להטבות בקבלת כרטיסי טיסה גם לאחר פרישתו למשך תקופה של חמש שנים.

(ג) הסכם העסקת מנכ"ל/ית החברה

החל מיום 22 בינואר 2021 כיהן מר אביגל שורק כמנכ"ל החברה עד ליום 18 במאי 2022.
ביום 19 באפריל 2021, אישרה אסיפת בעלי המניות של החברה את תנאי הכהונה וההעסקה של מר שורק כמנכ"ל החברה. מר שורק היה זכאי למשכורת חודשית כוללת בסך של 100,500 ש"ח ברוטו ("שכר בסיס"). שכר הבסיס צמוד לעליה במדד המחירים לצרכן. להפחתת שכרו של מר שורק לאור משבר הקורונה ראו ביאור 1 לדוחות הכספיים. במסגרת תנאי הכהונה וההעסקה של מר שורק נכלל מנגנון של תשלום מענקים בהתאם לתוצאות החברה ולמדיניות התגמול. בפועל, לא שולמו מענקים כאמור למר שורק בגין כהונתו והעסקתו כמנכ"ל החברה.
מר שורק היה זכאי לתנאים סוציאליים כגון הפרשות לביטוח מנהלים או קרן פנסיה, ולקרן השתלמות, כמקובל לגבי נושאי משרה בכירים בחברה, וכן לקבלת שווי אחזקת רכב (לרבות גילום). כמו כן, מר שורק היה זכאי להחזר הוצאות אש"ל בארץ ובחו"ל ולקצבת ביגוד על-פי נוהלי החברה ובהתאם לשיעורים ולסכומים החלים בחברה מעת לעת. מר שורק ובני משפחתו היו זכאים להטבות בכרטיסי טיסה בתקופת העסקתו בחברה בהתאם לקבוע בהסכם ההעסקה.
מר שורק היה זכאי לימי חופשה, מחלה והבראה, כמפורט להלן: (א) בעד כל שנת עבודה מלאה בחברה (לרבות תקופת ההודעה המוקדמת), מר שורק היה זכאי לחופשה שנתית בת 22 ימי-עבודה, אשר מותרת בצבירה בתקופת כהונתו ללא הגבלה; (ב) החברה שילמה למנכ"ל בעד תקופת מחלה - עד ל- 30 ימים לכל שנת עבודה בחברה, עם זכות צבירה ללא הגבלה בתקרה כלשהי - דמי מחלה (שכר הבסיס, ויתר הסכומים וההטבות שהיה זכאי להם אילו עבד בחברה בתקופת המחלה), ללא זכות פדיון; (ג) בעד כל שנת עבודה בחברה, המנכ"ל היה זכאי לדמי-הבראה בשיעור של 14 ימי-הבראה בהתאם לתעריף הנהוג בחברה.
ביום 7 באפריל 2022, אישר דירקטוריון החברה את מינויה של גב' דינה גננסיה בן טל, כמנכ"לית החברה. מינויה של גב' גננסיה בן טל כמנכ"לית החברה נכנס לתוקף ביום 19 במאי 2022. ביום 19 ביולי 2022 אישרה אסיפת בעלי המניות של החברה את תנאי כהונתה והעסקתה של גב' גננסיה בן טל, החל ממועד תחילת כהונתה ביום 19 במאי 2022, ולתקופה בלתי קצובה, כמנכ"לית החברה בהיקף משרה מלאה. כל צד יהיה רשאי להביא את הסכם העסקה לידי סיום מכל סיבה שהיא, בהודעה מוקדמת. עם מסירת ההודעה המוקדמת על ידי מי מהצדדים כאמור, ייקבע על ידי הצדדים מועד סיום העבודה בפועל.
גב' גננסיה בן טל זכאית למשכורת חודשית ברוטו בסך של 120,000 ש"ח כאשר נכון למועד אישור הדוח מבוצעת הפחתה של 20% משכר הבסיס החודשי. השכר של גב' גננסיה בן טל צמוד לעלייה במדד המחירים לצרכן.
גב' גננסיה בן טל זכאית לתנאים נלווים לשכר, כגון תנאים סוציאליים, הפרשות אקטואריות בשל סיום יחסי עובד מעביד, לרבות כל הכנסה שנזקפה לשכר בשל מרכיב שהוענק למנכ"לית. החברה מפרישה כמקובל עבור המנכ"לית לפוליסת ביטוח מנהלים ו/או לקרן פנסיה שבחרה גב' גננסיה בן טל. גב' גננסיה בן טל זכאית להפרשות לקרן השתלמות ואחזקת טלפונים. החברה מעמידה לרשותה של גב' גננסיה בן טל רכב אשר ישמש אותה לצורך מילוי תפקידה בחברה, כולל נסיעות לעבודה וממנה. ההוצאות הכרוכות באחזקת הרכב ובשימוש בו, חלות על החברה ומשולמות על ידה. החברה מגלמת את המס החל בגין שווי השימוש ברכב. גב' גננסיה בן טל זכאית לחופשה שנתית בת 22 ימי עבודה. גב' גננסיה בן טל ובני משפחתה זכאים להטבות בקבלת כרטיסי טיסה בתקופת העסקתה בחברה.
נכון למועד סמוך לאישור הדוח, ולאחר הפחתת השכר כאמור בשיעור של 20%, עלות השכר החודשית של גב' גננסיה בן טל עומדת על כ - 136,000 ש "ח לחודש, לא כולל זכאות לכרטיסי טיסה.
גב' גננסיה בן טל זכאית למענק שנתי בשיעור של 2% מהרווח השנתי (לפני מס) של החברה (לאחר הפרשה למענקים), כפי שיופיע בדוחות הכספיים השנתיים המאוחדים והמבוקרים של החברה, ולא

ביאור 22 - עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)

ב. עסקאות עם צדדים קשורים ובעלי עניין נוספים: (המשך)

יותר מסך של 3 מיליון ש"ח, וזאת בהתאם ובכפוף לתנאים, למגבלות ולהוראות שנקבעו או שייקבעו במדיניות התגמול של החברה, לרבות הוראות בעניין תנאי סף לקבלת מענק, תגמול נדחה לטווח ארוך, אפשרות הפחתת סכום המענק על ידי הדירקטוריון של החברה והשבת סכומים ששולמו אם שולמו, על בסיס נתונים שהתבררו כמוטעים והוצגו מחדש בדוחות הכספיים של החברה, וכפוף לאישורים הנדרשים על-פי דין.
יצוין כי על פי מדיניות התגמול, בשנה בה לא היתה חלוקת מענקים מכל סיבה שהיא (לרבות במקרה שלא התקיימו תנאי הסף לחלוקת מענק בהתאם לקבוע במדיניות התגמול ("תנאי הסף"), יהיו ועדת הביקורת ותגמול ודירקטוריון החברה רשאים להחליט, על פי שיקול דעתם, על תשלום מענק מיוחד לגב' גננסיה בן טל בסכום שלא יעלה על סך השווה ל - 3 חודשי שכר בסיס בלבד (כפי שהיה בשנה בגינה מוענק המענק המיוחד). ועדת הביקורת ותגמול ודירקטוריון החברה רשאים להחליט על תשלום מענק מיוחד לגב' גננסיה בן טל גם בשנה בה התקיימו תנאי הסף ובלבד שסך המענקים, המענק השנתי והמענק המיוחד לא יעלו על סך של 3 מיליון ש"ח.
יצוין, כי תנאי ההעסקה כאמור (ובכלל זה המענק השנתי וכרטיסי טיסה) הוענקו בהתאם ובכפוף למגבלות והתחייבויות החברה בהסכם עם המדינה, מגבלות והתחייבויות שהוסרו ברבעון הרביעי של שנת 2022 כאמור לעיל.

(ד) ביום 15 בדצמבר 2022, אישרה אסיפת בעלי המניות של החברה הקצאה של 1,150,000 כתבי אופציה בלתי סחירים ובלתי עבירים, הניתנים למימוש ל-1,150,000 מניות רגילות של החברה, בנות 1 ש"ח ערך נקוב כל אחת, ללא תמורה, ליו"ר דירקטוריון החברה, מר עמיקם בן צבי, בהתאם ובכפוף לתכנית הקצאת כתבי האופציה 2022 ("תכנית 2022"), של החברה וליתר התנאים המפורטים בדוח זימון האסיפה. כמו כן, אישרה האסיפה, הקצאה של 1,450,000 כתבי אופציה בלתי סחירים ובלתי עבירים, הניתנים למימוש ל- 1,450,000 מניות רגילות של החברה, בנות 1 ש"ח ערך נקוב כל אחת ללא תמורה, למנכ"לית החברה, גב' דינה גננסיה בן טל, בהתאם ובכפוף לתכנית 2022 וליתר התנאים המפורטים בדוח זימון האסיפה. לפרטים נוספים ראו באור 18 לדוחות הכספיים.

טרם אישור אסיפת בעלי המניות כאמור, אישר דירקטוריון החברה הקצאה פרטית של 7,100,000 כתבי אופציה בלתי סחירים ובלתי עבירים, הניתנים למימוש למניות רגילות בנות 1 ש"ח ע.נ. כ"א של החברה, ללא תמורה, לעשרה ניצעים שהינם נושאי משרה בחברה שאף אחד מהם אינו מנכ"ל החברה ואינו דירקטור וכן לניצע אחד שהינו נושא משרה בחברה בת בעלת השפעה מהותית על החברה, שאינו מנכ"ל החברה ואינו דירקטור בה, בהתאם ובכפוף לתנאי "תכנית הקצאת כתבי אופציה 2022" של החברה, שאומצה על ידי דירקטוריון החברה ביום 10 באוגוסט, 2022. לפרטים נוספים ראו באור 18 לדוחות הכספיים.

ביאור 22 - עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)

ג. הוצאות בגין תגמול אנשי מפתח ניהוליים:

	לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר		
	2022	2021	2020
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
הטבות לזמן קצר	4,938	4,198	4,102
הטבות לאחר סיום העסקה	184	695 (*)	158
תשלום מבוסס מניות (ראו ביאור 18.ו)	1,611	-	-
סה"כ	6,733	4,893	4,260

(*) הגידול בסעיף זה בשנת 2021 ביחס לשנת 2020 נובע בעיקר מהפרשה בגין מענק הסתגלות עבור אנשי מפתח ניהוליים אשר נקלטו בחברה בשנת 2021.

ד. הטבות שניתנו לבעלי עניין:

	לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר		
	2022	2021	2020
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
שירותי יו"ר המועסק בחברה	600 (*)	253	220
מספר האנשים אליהם מתייחסת ההטבה	1	2	1
גמול דירקטורים אשר אינם מועסקים בחברה	343	382	479
מספר האנשים אליהם מתייחסת ההטבה	9	11	17

(*) הסכום הנ"ל כולל הפרשה בגין מענק הסתגלות שבוצע בשנת הדוח וכן שווי הטבה בגין תשלום מבוסס מניות.

ביאור 22 - עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)

ה. יתרות עם בעלי עניין וצדדים קשורים:

	ליום 31 בדצמבר	
	2022	2021
	אלפי דולר	אלפי דולר
בעלי עניין/ צדדים קשורים אחרים:		
במסגרת הנכסים השוטפים:		
לקוחות:		
בעלי שליטה ובעלי עניין אחרים	639	574
סך יתרות החובה הגבוהות ביותר בשנת החשבון	350	205

	ליום 31 בדצמבר	
	2022	2021
	אלפי דולר	אלפי דולר
במסגרת ההתחייבויות השוטפות:		
בעל עניין	96	-
התחייבויות שוטפות בגין הטבות לעובדים:		
בעל עניין	79	38
התחייבויות לא שוטפות בגין הטבות לעובדים:		
בעל עניין	124	267

ביאור 22 - עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)

ו. עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים:

	לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר		
	2022	2021	2020
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
בעלי עניין / צדדים קשורים:			
הכנסות מבעלי עניין וצדדים קשורים:			
כרטיסי טיסה	2,272	1,345	215
הובלת מטען	-	-	17
הכנסות אחרות	-	-	496
הוצאות הפעלה	-	-	92
הוצאות מכירה:			
בעיקר עמלות ודמי שיווק לבעלי עניין	-	-	1
שירותי פרסום וקידום מכירות מבעלי עניין	57	-	17
הוצאות הנהלה וכלליות:	5,528	8,857	6,431

Deloitte.

1 במרץ 2023

לכבוד

הדירקטוריון של
אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
נתב"ג

א.ג.נ.,

הנדון: **<u>מכתב הסכמה בקשר לתשקיף מדף של אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ (להלן: החברה)</u>**
<u>מיום 31 באוגוסט 2020</u>

הננו להודיעכם כי אנו מסכימים להכללה (לרבות בדרך של הפניה) של הדוחות שלנו כמפורט להלן בקשר עם תשקיף המדף מיום 31 באוגוסט 2020 והצעות המדף מכוחו:

(1) דוח רואי החשבון המבקרים מיום 1 במרץ 2023 על הדוחות הכספיים של החברה לימים 31 בדצמבר 2022 ו-2021 ולכל אחת משלוש השנים בתקופה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2021.

(2) דוח רואי החשבון המבקרים מיום 1 במרץ 2023 בדבר ביקורת של רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי ליום 31 בדצמבר 2022.

בכבוד רב,

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

תל אביב - משרד ראשי
מרכז עזריאלי 1 תל אביב, 6701101, 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: 02-5018888
פקס: 02-5374173
info-jer@deloitte.co.il

משרד חיפה
מעלה השחרור 5
ת.ד. 5648
חיפה, 3105502
טלפון: 04-8607333
פקס: 04-8672528
info-haifa@deloitte.co.il

משרד אילת
המרכז העירוני
ת.ד. 583
אילת, 8810402
טלפון: 08-6375676
פקס: 08-6371628
info-eilat@deloitte.co.il

משרד נצרת
מרני אבן עאמר 9
נצרת, 16100
טלפון: 073-3994455
פקס: 073-3994455
info-nazareth@deloitte.co.il

פרק ד

פרטים נוספים על התאגיד

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

דוח תקופתי לשנת 2022

פרטים נוספים על התאגיד	
שם חברה:	אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
מס' חברה ברשם:	ח.צ. 520017146
כתובת:	נמל תעופה בן גוריון 7015001
המועד הסמוך לאישור הדוח:	1 במרץ 2023
תקופת הדוח:	שנת 2022
דוחות כספיים:	הדוחות הכספיים המאוחדים של החברה לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2022, אלא אם צוין אחרת.

תקנה 10א: תמצית דוחות הרווח הכולל של התאגיד לפי רבעונים

להלן תמצית דוחות רווח והפסד רבעוניים לשנת 2022 (באלפי דולר):

	רבעון 10-12/2022	רבעון 7-9/2022	רבעון 4-6/2022	רבעון 1-3/2022
הכנסות הפעלה	560,741	626,312	516,045	282,679
הוצאות הפעלה	(444,456)	(488,902)	(449,728)	(293,324)
רווח (הפסד) גולמי	116,285	137,410	66,316	(10,645)
הוצאות מכירה	(46,627)	(47,027)	(42,602)	(31,862)
הוצאות הנהלה וכלליות	(31,368)	(29,602)	(25,335)	(26,105)
הכנסות אחרות, נטו	7,747	41,859	10,988	23,411
רווח (הפסד) מפעולות רגילות	46,037	102,641	9,367	(45,201)
הוצאות מימון	(45,125)	(37,908)	(32,356)	(32,426)
הכנסות מימון	6,449	3,476	6,298	4,324
רווח (הפסד) לפני מסים על ההכנסה	7,361	68,207	(16,693)	(73,303)
הטבת מס (הוצאת מס)	1,107	(1,388)	117,192	6,938
רווח (הפסד) נקי לתקופה	**8,468**	**66,819**	**100,499**	**(66,364)**
רווח (הפסד) בגין מדידות מחדש של תכנית להטבה מוגדרת, נטו ממס	912	5,820	(370)	6,696
הפרשי שער בגין תרגום פעילויות חוץ	(73)	71	94	68
רווח (הפסד) בגין גידור תזרימי מזומנים, נטו ממס	(2,551)	13,743	9,818	19,702
רווח (הפסד) בגין גידור תזרימי מזומנים - ערך זמן, נטו ממס	231	(221)	141	(762)
סה"כ רווח (הפסד) כולל לתקופה	6,987	86,232	110,182	(40,660)

תקנה 10ג: שימוש בתמורת ניירות ערך

במהלך שנת 2022 ועד סמוך למועד אישור הדוח, התקבל בחברה סך של כ- 15 מיליוני דולר (ברוטו) ממימושי כתבי אופציה (סדרה 2) של החברה. סכום זה שימש את החברה למימון פעילותה השוטפת.

תקנה 11: רשימת השקעות בחברות-בת ובחברות קשורות

להלן רשימת ההשקעות של החברה בתקופת הדוח, בכל אחת מחברות הבת הפעילות והחברות הקשורות שלה (באלפי דולר):

שם החברה	סוג המניות / ניירות הערך ההמירים	מספר המניות המוחזקות / ניירות הערך ההמירים המוחזקים	ע.נ. כולל של המניות המונפקות	ע.נ. של המניות המוחזקות	השיעור ב-% מהון המניות המונפק, מכח ההצבעה ומהסמכות למנות דירקטורים	ערכן בדוח הכספי הנפרד של התאגיד כמשמעותו בתקנה 9ג'	חלק בשווי המאזני ליום 31.12.2022	הלוואות לחברות מוחזקות ליום 31.12.2022
סאן דור נתיבי אויר בינלאומיים בע"מ ("סאן דור")	רגילות בנות 0.001 ש"ח	5,000	5 ש"ח	5 ש"ח	100	3	3	-
כתית בע"מ ("כתית")	רגילות בנות 0.0001 ש"ח	1,000	0.1 ש"ח	0.1 ש"ח	100	-	-	-
	נדחות בנות 0.0001 ש"ח	5,000	0.5 ש"ח	0.5 ש"ח	-	-	-	-
סופרסטאר הולידייז לימיטד ("סופרסטאר")	רגילות בנות 1 לישט	50,000	50,000 לישט	50,000 לישט	100	113	(1,137)	1,250
ת.מ.מ. תעשיות מזון מטוסים (נמל תעופה בן גוריון) בע"מ ("תמ"מ")	רגילות בנות 1 ש"ח	1,068	1,068 ש"ח	1,068 ש"ח	100	3,631	3,631	-
בורנשטיין קייטררס אינק. ("בורנשטיין")	רגילות (ללא ע.נ.)	80,000	80,000 דולר	80,000 דולר	100	15,159	15,159	-
קוקפיט חדשנות בע"מ ("קוקפיט")[1]	רגילות בנות 0.01 ש"ח	10,000	123.6 ש"ח	100 ש"ח	כ-80.9	4,549	4,549	-
אייר קונסלידטורס ישראל בע"מ ("אק"י")[2]	יסוד בנות 0.01 ש"ח	-	1.1 ש"ח	-	50	4	4	-
	רגילות בנות 0.1 ש"ח	-	11 ש"ח	-				
	רגילות ב' בנות 0.1 ש"ח	55	11 ש"ח	5.5 ש"ח				
	רגילות ג' בנות 1 ש"ח	-	10 ש"ח	-				
אל על הנוסע המתמיד בע"מ	רגילות בנות 0.01 ש"ח	80,100	1,000 ש"ח	801 ש"ח	80.1	**(2,537)**	**(105,672)**	**103,135**

תקנה 12: שינויים בהשקעות בחברות בת ובחברות קשורות בשנת הדוח

ביום 23 ביוני 2022 חתמה החברה על הסכם למכירת פעילות מועדון הנוסע המתמיד ונכסיו לחברת הבת, אל על הנוסע המתמיד בע"מ, בשווי של 500 מיליון דולר ארה"ב. לפרטים ראו סעיף 7.6.3 לפרק תיאור עסקי התאגיד. לפרטים נוספים ראו דיווח מיידי מיום 23 ביוני 2022 (מספר אסמכתא: 2022-01-064353).

---

[1] כ- 10.2% ממניות קוקפיט הוקצו לחברת Gate Gourmet Switzerland GmbH ("**Gate Gourmet**"), זאת בתמורה להשקעה של Gate Gourmet בקוקפיט. נכון למועד הסמוך לאישור הדוח, מחזיקה החברה בכ- 80.9% ממניות קוקפיט ובואינג ו- Gate Gourmet מחזיקות בכ- 8.9% ו- 10.2%, בהתאמה. לפרטים נוספים, ראו ביאור 21 לדוחות הכספיים.

[2] המניות הרגילות שבידי החברה מקנות לה את הזכות להשתתף ולהצביע באסיפות הכלליות של אק"י ולמנות מחצית מחברי הדירקטוריון שלה, ללא זכות לקבלת רווחים.

תקנה 13: רווח כולל (הפסד) של חברות בנות וחברות קשורות והכנסות מהן למועד הדוח על המצב הכספי (באלפי דולר)

שם החברה	רווח (הפסד) לשנה	רווח (הפסד) כולל אחר לשנה	סה"כ רווח כולל	דיבידנד שנתקבל	דיבידנד שנתקבל לאחר תאריך הדוח על המצב הכספי	ריבית שהתקבלה	דמי ניהול שהתקבלו	דמי ניהול שנתקבלו לאחר תאריך הדוח על המצב הכספי
סאן דור	6,302	-	6,302	-	-	-	-	-
סופרסטאר	88	-	88	-	-	-	-	-
בורנשטיין	1,418	(87)	1,331	-	-	-	136	-
תמ"מ	163	(126)	37	-	-	-	-	-
כתית	-	-	-	-	-	-	-	-
קוקפיט	(258)	-	(258)	-	-	-	-	-
אל על הנוסע המתמיד בע"מ	(1,894)	-	(1,894)	-	-	-	-	-
ELAL Israel Airlines Gulf FZCO	(335)	-	(335)	-	-	-	-	-
אייר קונסולידטורס ישראל	360	-	360	-	-	-	-	-

התרגום של הנתונים השקליים בוצע לפי שער חליפין ממוצע לשנת 2022.

תקנה 20: מסחר בבורסה

להלן פירוט בדבר הפסקות המסחר שאירעו בניירות הערך של החברה בשנת 2022:

במהלך תקופת הדוח לא בוצעו הפסקות מסחר.

תקנה 21: תגמולים לנושאי משרה בכירה ולבעלי עניין כפי שהוכרו בדוחות הכספיים לשנת הדיווח

להלן פירוט התגמולים לחמשת בעלי התגמולים הגבוהים ביותר מבין נושאי המשרה הבכירה בחברה או בחברת בת, בין אם ניתנו על ידי החברה ובין אם ניתנו על ידי אחר, כפי שהוכרו בדוחות הכספיים לשנת הדיווח.

שם ותפקיד	היקף המשרה	שיעור החזקה בהון חברה	שכר (*)	מענקים שהוכרו בשנת 2022	תשלום מבוסס מניות / דמי ניהול / דמי ייעוץ / עמלה / אחר	הפרשה חשבונאית בגין מענק הסתגלות שייתכן ויוענק בעת עזיבת החברה או פרישה (**)	סה"כ כפי שהוכר בשנת 2022 (ש"ח)
דינה גננסיה בן טל	100%		1,638,034		912,694	-	**2,550,728** **(1,638,034 ברוטו בתוספת הפרשות סוציאליות)**
עומרי כהן משנה למנכ"ל וסמנכ"ל תפעול ראשי	100%	-	1,488,186	-	503,556	-	**1,991,742** **(1,488,186 ברוטו בתוספת הפרשות סוציאליות)**
ירום ודיש סמנכ"ל מכירות ותיירות	100%	-	1,458,674	-	503,556	-	**1,962,230** **(1,458,674 ברוטו בתוספת הפרשות סוציאליות)**
עמיקם בן צבי יו"ר הדירקטוריון	70%		960,535		723,861	196,950	**1,881,346** **(960,535 ברוטו בתוספת הפרשות סוציאליות)**
אורן כהן בוטנסקי סמנכ"ל בכיר, סמנכ"ל לקוחות ושרות	100%	-	1,310,485	-	503,556	-	**1,814,041** **(1,310,485 ברוטו בתוספת הפרשות סוציאליות)**

(*) תגמול בגין "שכר" בטבלה לעיל, הינו במונחי עלות לחברה וכולל תנאים נלווים לשכר, כגון אחזקת רכב, תנאים סוציאליים, הפרשות אקטואריות בשל סיום יחסי עובד מעביד, הטבות בכרטיסי טיסה וכל הכנסה שנזקפה לשכר בשל מרכיב שהוענק לעובד. לא כולל החזר הוצאות אש"ל בגין שהות בחו"ל לצרכי העבודה.
שכרם של נושאי המשרה הבכירה צמוד למדד המחירים לצרכן ומתעדכן אחת לשנה. החברה מעניקה לנושאי המשרה הבכירה רכב (או שווי רכב) וכן נושאת בכל ההוצאות הכרוכות בשימוש ובאחזקת הרכב (לרבות גילום).
כמו כן, נושאי המשרה הבכירה זכאים לכרטיסי טיסה (לרבות גילום על פי התנאים הקבועים לכלל עובדי החברה), לטלפון, טלפון נייד, ימי חופשה, דמי מחלה והבראה, מענק ביגוד, ביטוח מנהלים/פנסיה וקרן השתלמות, מענקים ותנאים נוספים כמתואר במדיניות תגמול נושאי משרה בכירה. יצוין, כי עלות השכר של מר ירום ודיש כוללת רכיב של פיצויי פרישה נוספים כמפורט בבאור 15ג.(4) לדוחות הכספיים.

לפרטים אודות הענקת כתבי אופציות לנושאי המשרה בחברה (שאינם מנכ"ל או יו"ר הדירקטוריון) ראו דיווחים מידיים שפרסמה החברה ביום 2 בנובמבר 2022 וביום 20 בנובמבר 2022, בהתאמה (מספרי אסמכתא: 2022-01-132208; 2022-01-139285). יצוין, כי שווי ההטבה בגין האופציות לנושאי המשרה, חושב לפי מודל כלכלי כמפורט בביאור 18 לדוחות הכספיים. נכון למועד הסמוך לאישור הדוח, שווי ההטבה הינו תיאורטי, היות ומחיר המימוש גבוה ממחיר המניה בבורסה.

לפרטים אודות תנאי כהונתה והעסקתה של גב' גננסיה בן טל, ראו דוח זימון אסיפה שפרסמה החברה ביום 14 ביוני 2022 (מספר אסמכתא: 2022-01-060600). ביום 15 בדצמבר 2022 אישרה אסיפת בעלי המניות של החברה הקצאה של 1,450,000 כתבי אופציה בלתי סחירים ובלתי עבירים, הניתנים למימוש ל- 1,450,000 מניות רגילות של החברה לגב' גננסיה בן טל. לפרטים ראו דוח זימון אסיפה משלים מיום 14 בדצמבר 2022 (מספר אסמכתא: 2022-01-150829), דיווח מיידי מיום 21 בדצמבר 2022 (מספר אסמכתא: 2022-01-153859) וכן ביאור 22 לדוחות הכספיים.

(**) עלות שכרו של מר עמיקם בן צבי בשנת הדיווח כוללת הפרשה חשבונאית בגין מענק הסתגלות עבור 3 חודשים (משקף את הערך המקסימלי בעת עזיבה או פרישה לרבות הפרשות סוציאליות).

לפרטים אודות תנאי כהונתו והעסקתו של מר בן צבי, ראו דוח זימון אסיפה שפרסמה החברה ביום 14 ביוני 2022 (מספר אסמכתא: 2022-01-060600). ביום 15 בדצמבר 2022 אישרה אסיפת בעלי המניות של החברה הקצאה של 1,150,000 כתבי אופציה בלתי סחירים ובלתי עבירים, הניתנים למימוש ל- 1,150,000 מניות רגילות של החברה למר בן צבי. לפרטים ראו דוח זימון אסיפה משלים מיום 14 בדצמבר 2022 (מספר אסמכתא: 2022-01-150829), דיווח מיידי מיום 21 בדצמבר 2022 (מספר אסמכתא: 2022-01-153859) וכן ביאור 22 לדוחות הכספיים.

הפחתת שכר לנושאי משרה

כמתואר בדיווח המיידי שפרסמה החברה ביום 9 במרץ 2020 (מספר אסמכתא: 2020-01-022926), במסגרת המהלכים שביצעה החברה על מנת להתמודד עם השלכות התפרצות נגיף ה"קורונה" על פעילותה ומצבה הכספי, וכחלק מצעדי ההתייעלות והחיסכון שנקטה החברה, אישרו ועדת ביקורת ותגמול ודירקטוריון החברה ("ההחלטה"), את הוויתור של כלל נושאי המשרה בחברה על חלק מהשכר והתגמול והסכמה להפחתות כמפורט להלן, זאת בגין התקופה שתחילתה ביום 1 במרץ 2020 ועד למועד שבו דירקטוריון החברה יחליט לבטל את כלל הפחתות השכר: הפחתה של 20% משכר הבסיס החודשי של המנכ"ל והסמנכ"לים שכיהנו במועד קבלת ההחלטה, מדמי הניהול ליו"ר הדירקטוריון ומהגמול לחברי הדירקטוריון (בגין ישיבות וכן בגין הגמול השנתי).
יצוין, כי נכון למועד הסמוך לאישור הדוח, קיימת הפחתה בשיעור של 20% מגמול הדירקטורים, לחברי הדירקטוריון שאינם דח"צים או דב"תים. כמו כן, הסמנכ"לים אשר מכהנים בחברה נכון למועד הסמוך לאישור הדוח, מונו לאחר מועד קבלת ההחלטה ועל כן לא בוצעה ההפחתה הנ"ל. לפרטים בדבר הפחתת השכר הקיימת למנכ"לית החברה ראו ביאור 22 לדוחות הכספיים.
בנוסף, החברה דיווחה ביום 26 ביולי 2020 (מספר אסמכתא: 2020-01-078693), כי ועדת ביקורת ותגמול ודירקטוריון החברה אישרו ביום 23 ביולי 2020 וביום 26 ביולי 2020, בהתאמה, ביצוע הפחתה נוספת - ביטול זכאות חברי הדירקטוריון לכרטיסי טיסה בהנחה של 50% מהתעריפים המקובלים בחברה (כמפורט בסעיף ג' לנספח א' למדיניות התגמול, כהגדרתה להלן), זאת עד לתום תקופת ההלוואה. חברי ועדת הביקורת ותגמול והדירקטוריון קבעו כי ביטול הזכאות כאמור, אין בו אלא כדי לזכות את החברה.
לפרטים אודות התחייבויות החברה להפחתת עלות שכרם של חברי הנהלת החברה ויו"ר הדירקטוריון וצמצום הטבת כרטיסי הטיסה על בסיס מקום מובטח לחברי הנהלת החברה ולחברי הדירקטוריון ובני משפחתם, מכוח ההסכם שנחתם עם ממשלת ישראל, ראו דיווח מיידי מיום 18 במרץ 2021 (מספר אסמכתא: 2021-01-038544). יצוין, כי על פי ההסכם החדש אשר נחתם עם מדינת ישראל בחודש ספטמבר 2022, לאחר פירעון החוב למדינה על ידי החברה במלואו, בוטלו או הותאמו ההתחייבויות שהוטלו על החברה על ידי המדינה מכוח הסכמי הסיוע הקודמים. לפרטים ראו דיווח מיידי מיום 12 בספטמבר 2022 (מספר אסמכתא: 2022-01-116278).

תנאים נוספים לסגני יו"ר הדירקטוריון

לפרטים בדבר תנאי כהונתם והעסקתם של סגני יו"ר הדירקטוריון ראו ביאור 22 לדוחות הכספיים.

מדיניות תגמול נושאי משרה בכירה

לפרטים בדבר מדיניות תגמול נושאי המשרה של החברה ("**מדיניות התגמול**"), כפי שאושרה על ידי אסיפת בעלי המניות של החברה ביום 18 באוקטובר 2022, ראו דוח זימון אסיפה שפרסמה החברה ביום 8 בספטמבר 2022 (מספר אסמכתא: 2022-01-115261).

סה"כ גמול הניתן לדירקטורים והוצאות נלוות, אשר שולמו בגין שנת 2022 לדירקטורים של החברה (למעט התגמול שניתן ליו"ר הדירקטוריון כמפורט בטבלה לעיל), הינו כ- 1.15 מיליון ש"ח (לא כולל המס החל על הדירקטורים).

תקנה 21א': השליטה בתאגיד

בעל השליטה בחברה, נכון למועד הסמוך לאישור הדוח, כהגדרת מונח זה בסעיף 1 לחוק ניירות ערך, התשכ"ח-1968 ("**חוק ניירות ערך**") הינו מר אלי זכריה רוזנברג, באמצעות כנפי נשרים תעופה בע"מ ("**כנפי נשרים**"), חברה פרטית שהתאגדה בישראל ונמצאת בשליטתו ובבעלותו המלאה והבלעדית. ביום 18 במאי 2021, התקבלה הסכמת מחזיק מניית המדינה המיוחדת לכך כי ה"ה קנת' ניל רוזנברג ואלי זכריה רוזנברג ("**בעלי ההיתר**") ירכשו ויחזיקו, באמצעות כנפי נשרים, מניות של החברה, לרבות בשיעור המקנה להם, או לאחד מהם, ולכנפי נשרים שליטה בחברה. הסכמה זו באה במקום ההסכמה שניתנה על-ידי מחזיק מנית המדינה המיוחדת למר אלי זכריה רוזנברג מיום 1 באוקטובר 2020.

תקנה 22: עסקאות עם בעל שליטה

לפירוט, לפי מיטב ידיעת החברה, בדבר עסקאות עם בעל השליטה או שלבעל השליטה יש עניין אישי באישורן, אשר החברה התקשרה בהן בתקופת הדוח ועד למועד הגשת הדוח או התקשרויות קודמות אשר בתוקף נכון למועד הסמוך לאישור הדוח, ראו ביאור 22 לדוחות הכספיים.

תקנה 24: החזקות בעלי עניין ונושאי משרה בכירה למועד הסמוך לאישור הדוח

לפירוט אודות החזקות בעלי עניין ונושאי משרה בכירה במועד הסמוך לאישור הדוח, ראו דיווח מיידי של החברה אודות מצבת החזקות עלי עניין ונושאי משרה בכירה שדיווחה החברה ביום 5 בינואר 2023 (מספר אסמכתא: 2023-01-004029). לפרטים אודות שינויים בהחזקות של בעלי ענין ונושאי משרה לאחר המועד האמור, ראו דיווח מיידי של החברה מיום 31 בינואר 2023 (מספר אסמכתא: 2023-01-013155). כמו כן, ביום 19 בפברואר 2023 פרסמה בעלת השליטה בחברה, כנפי נשרים תעופה בע"מ, מפרט מתוקן של הצעת רכש מיוחדת, לרכישת מניות בשיעור של 5% מהון המניות המונפק והנפרע של החברה (ראו דיווח מיידי מיום 19 בפברואר 2023 (מספר אסמכתא:

2023-09-018471). כמו כן, ראו דיווח מיידי שפרסמה החברה ביום 9 בפברואר 2023 בדבר חוות הדעת של הדירקטוריון ביחס לכדאיות הצעת הרכש (מספר אסמכתא: 2023-01-015690).

תקנה 24א: הון רשום, הון מונפק וניירות ערך המירים של התאגיד

סוג מניה:	מניה רגילה
ההון הרשום:	1,875,000,000
ההון המונפק:	189,995,754
מספר ני"ע:	1087824

סוג מניה:	מניית מדינה מיוחדת
ההון הרשום:	1
ההון המונפק:	1
מספר ני"ע:	1087865

ניירות ערך המירים:

סוג:	כתב אופציה (סדרה 2)
ההון המונפק:	979,106,143
מספר ני"ע:	1172683

סוג:	אל על אפ 11/22
ההון המונפק:	9,700,000
מספר ני"ע:	1191014

תקנה 24ב': מרשם בעלי מניות

למרשם בעלי המניות בחברה במועד הסמוך לאישור הדוח, ראו דיווח מיידי של החברה אודות מצבת הון, הענקת זכויות לרכישת מניות ומרשמי ניירות הערך של התאגיד והשינויים בה שדיווחה החברה 7 בפברואר 2023 (מספר אסמכתא: 2023-01-014931).

תקנה 25א: מען רשום

המען הרשום:	ת.ד. 41, נתב"ג 7015001
דוא"ל:	corporate@elal.co.il
טלפון:	03-9716720
פקס:	03-9717334

תקנה 26: הדירקטורים של החברה במועד פרסום הדוח

שם מס' ת.ז תאריך לידה נתינות	מען להמצאת כתבי בית דין	דירקטור בלתי תלוי/ דירקטור חיצוני חברות בוועדות הדירקטוריון	האם הוא עובד של החברה, של חברה בת, חברה קשורה שלה או של בעל עניין בה	התאריך שבו החל כהונתו כדירקטור	השכלתו והתעסקותו בחמש השנים האחרונות פירוט התאגידים שבהם הוא משמש דירקטור	האם הוא בן משפחה של בעל ענין אחר בחברה	בעל מיומנות חשבונאית ופיננסית או כשירות מקצועית
עמיקם בן צבי **יו"ר דירקטוריון** **החברה** **50213362** **08/08/1950** **ישראלית**	יגנס 3, פתח תקווה	ועדת כספים ותקציב (יו"ר), ועדת ביטחון (יו"ר), ועדת מאזן, ועדת אקזקוטיבה, ועדה לניהול סיכוני שוק, ועדת בטיחות.	מכהן כיו"ר דירקטוריון תמ"מ וכדירקטור באל על הנוסע המתמיד בע"מ.	20/10/2020	**<u>השכלה אקדמית:</u>** **בוגר כלכלה וחשבונאות, אוניברסיטת בר אילן.** **<u>ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות:</u>** **מנכ"ל מבצ יזמות והשקעות בע"מ.** **<u>דירקטור בחברות:</u>** **יהלום ב.כ. בע"מ.**	לא	**מומחיות חשבונאית ופיננסית**
קנת' רוזנברג **סגן יו"ר** **דירקטוריון** **החברה** **346399892** **20/09/1966** **ישראלית**	**ניל** Hunters 1 Run, Suffern, NY	ועדת כספים ותקציב, ועדת אקזקוטיבה.	מכהן כדירקטור באל על הנוסע המתמיד בע"מ.	20/05/2021	**<u>השכלה אקדמית:</u>** **מוסמך MPH מאוניברסיטת קולומביה; תואר ראשון ישיבה יוניברסיטי.** **<u>ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות:</u>** **מנכ"ל חברת Centers Health Care.** **<u>דירקטור בחברות:</u>** **Centers Health Care וחברות קשורות, בארצות הברית.**	אביו של מר אלי זכריה רוזנברג, בעל השליטה בתאגיד.	**לא**
דרל הגלר **סגן יו"ר** **דירקטוריון** **החברה** **566162134** **15/06/1960** **ארה"ב**	Hunters 1 Run, Suffern, NY	ועדת כספים ותקציב, ועדת מאזן, ועדת אקזקוטיבה.	מכהן כדירקטור באל על הנוסע המתמיד בע"מ.	26/05/2021	**<u>השכלה אקדמית:</u>** **תואר ראשון, Queens College.** **<u>ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות:</u>** **סמנכ"ל כספים בחברת חברת Senior Care Emergency Medical Services.** **סמנכ"ל כספים בחברת Evolve Treatment Centers.**	לא	**מומחיות חשבונאית ופיננסית**

שם מס' ת.ז תאריך לידה נתינות	מען להמצאת כתבי בית דין	דירקטור בלתי תלוי/ דירקטור חיצוני חברות בוועדות הדירקטוריון	האם הוא עובד של החברה, של חברה בת, חברה קשורה שלה או של בעל עניין בה	התאריך שבו החל כהונתו כדירקטור	השכלתו והתעסקותו בחמש השנים האחרונות פירוט התאגידים שבהם הוא משמש דירקטור	האם הוא בן משפחה של בעל ענין אחר בחברה	בעל מיומנות חשבונאית ופיננסית או כשירות מקצועית
אייל חיימובסקי **דירקטור חיצוני** **027425800** **29/05/1974** **ישראלית**	אחד העם 22, ירושלים	ועדת ביקורת ותגמול (יו"ר), ועדת מאזן, ועדת ביטחון.	לא	18/02/2015	**<u>השכלה אקדמית</u>:** **מוסמך במנהל עסקים (M.A) אוניברסיטת דרבי; בוגר במנהל עסקים (B.Ac) צ'מפליין קולג'; הנדסאות בניין, המכללה למנהל.** **<u>ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות</u>:** **מנכ"ל הרשות לפיתוח ירושלים (2015 - היום).**	לא	**מומחיות חשבונאית ופיננסית**
מרדכי (מוטי) אנגלמן **057452682** **23/03/1962** **ישראלית**	צבי גרף 5ב, פתח תקווה	ועדת ביטחון, ועדת בטיחות (יו"ר).	לא	20/10/2020	**<u>השכלה אקדמית</u>:** **בוגר משפטים, מכללת שערי משפט.** **<u>ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות</u>:** **מנכ"ל רעות נתיבי אוויר בע"מ (משנת 2006).**	לא	**כשירות מקצועית**
ג'ייסון גרינבלט **549685527** **30/03/1967** **ארה"ב**	533 Winthrop Rd. Teaneck N.J 07666	ועדת כספים ותקציב, ועדה לניהול סיכוני שוק.	לא	20/10/2020	**<u>השכלה אקדמית</u>:** **J.D., בית הספר למשפטים של אוניברסיטת ניו יורק (NYU Law School).** **<u>ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות</u>:** **יועץ בחברת Abraham Venture LLC (משנת 2019); עוזר לנשיא ארה"ב ונציג מיוחד למשאים ומתנים בינלאומיים (2017-2019); Executive Vice President and Chief Legal Officer - The Trump Organization.**	לא	**כשירות מקצועית**

שם מס' ת.ז תאריך לידה נתינות	מען להמצאת כתבי בית דין	דירקטור בלתי תלוי/ דירקטור חיצוני חברות בוועדות הדירקטוריון	האם הוא עובד של החברה, של חברה בת, חברה קשורה שלה או של בעל עניין בה	התאריך שבו החל כהונתו כדירקטור	השכלתו והתעסקותו בחמש השנים האחרונות פירוט התאגידים שבהם הוא משמש דירקטור	האם הוא בן משפחה של בעל ענין אחר בחברה	בעל מיומנות חשבונאית ופיננסית או כשירות מקצועית
גבריאל מימון **דירקטור בלתי תלוי** **057134017** **25/08/1961** **ישראלית**	אנפה 1 יד בינימין	ועדת ביקורת ותגמול, ועדת מאזן, ועדת כספים ותקציב.	לא	17/11/2020	**<u>השכלה אקדמית</u>:** **בוגר חשבונאות וכלכלה, אוניברסיטת בן גוריון; בוגר משפטים, מכללת שערי משפט.** **<u>ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות</u>:** **יו"ר ועדה גיאורגפית מחוז מרכז ת"א (2012-2021). מתן שירותי יעוץ וביקורת למשרדי ממשלה ורשויות מקומיות החל משנת 2017.**	לא	**מומחיות חשבונאית ופיננסית**
ד"ר אמנון שרייבר **דירקטור בלתי תלוי** **032412397** **07/08/1975** **ישראלית**	אליעזר הגדול 6 , ירושלים	ועדת ביקורת ותגמול, ועדת מאזן, ועדה לניהול סיכוני שוק (יו"ר).	לא	24/11/2020	**<u>השכלה אקדמית</u>:** **דוקטור לכלכלה, האוניברסיטה העברית, ירושלים.** **מוסמך בכלכלה, האוניברסיטה העברית, ירושלים.** **בוגר במתמטיקה, האוניברסיטה העברית, ירושלים.** **<u>ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות</u>:** **חבר סגל המחלקה לכלכלה, אוניברסיטת בר אילן (משנת 2013).**	לא	**מומחיות חשבונאית ופיננסית**

שם מס' ת.ז תאריך לידה נתינות	מען להמצאת כתבי בית דין	דירקטור בלתי תלוי/ דירקטור חיצוני חברות בוועדות הדירקטוריון	האם הוא עובד של החברה, של חברה בת, חברה קשורה שלה או של בעל עניין בה	התאריך שבו החל כהונתו כדירקטור	השכלתו והתעסקותו בחמש השנים האחרונות פירוט התאגידים שבהם הוא משמש דירקטור	האם הוא בן משפחה של בעל ענין אחר בחברה	בעל מיומנות חשבונאית ופיננסית או כשירות מקצועית
יצחק זינגר **דירקטור חיצוני** **003833993** **14/07/1946** **ישראלית**	יהודה עמיחי 3 תל אביב	ועדת ביקורת ותגמול, ועדת כספים ותקציב, ועדת מאזן (יו"ר), ועדה לניהול סיכוני שוק.	לא	28/01/2021	**<u>השכלה אקדמית</u>:** **בוגר חשבונאות וכלכלה, אוניברסיטת תל אביב.** **<u>ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות</u>:** **מנהל, אשתרן בע"מ; מנהל זינגר ניר שרותי ניהול בע"מ; מנהל שחר י.א.ש בע"מ.** **<u>דירקטור בחברות</u>:** **אלקטרה נדל"ן בע"מ (דירקטור בלתי תלוי); סנו-מפעלי ברונוס בע"מ (יו"ר דירקטוריון); דורסל (ב.א.ז) בע"מ (יו"ר דירקטוריון); זינגר ניר שירותי ניהול בע"מ; שחר י.א.ש בע"מ; "ניץ" שירותי ניהול בע"מ; אשתרן בע"מ; דלק - סן מיחזור בע"מ; ישראפייפר תעשיות נייר בע"מ; כימי סן בע"מ; כימי-סן סחר (2017) בע"מ; סוליסט השקעות בע"מ, דירקטור בלתי תלוי בבית בכפר בע"מ.**	לא	**מומחיות חשבונאית ופיננסית**
הרב יצחק לוי **דירקטור חיצוני** **60539038** **06/06/1947** **ישראלית**	תושיה 60 ד.נ נגב 8515300	ועדת ביקורת ותגמול, ועדת אקזקוטיבה, ועדת בטיחות.	לא	28/01/2021	**<u>השכלה אקדמית</u>:** **הסמכה לרבנות; מוסמך בתלמוד, אוניברסיטת בר אילן.** **<u>ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות</u>:** **חבר הנהלה, המכללה האקדמית לחינוך חמדת הדרום (ע"ר)**	לא	**מומחיות חשבונאית ופיננסית**

תקנה 26א': נושאי משרה בכירה של התאגיד במועד פרסום הדוח

שם מס' ת.ז תאריך לידה	תפקיד	תאריך תחילת כהונה	ממלא תפקיד בחברת בת של החברה, בחברה קשורה שלה או בבעל עניין בה	בעל עניין בתאגיד או בן משפחה של נושא משרה בכירה אחר, או של בעל עניין בחברה	השכלתו ועיסוקיו בחמש השנים האחרונות
דינה בן טל גננסיה **031886500** **30/09/1974**	מנכ"ל	19/5/2022	מכהנת כיו"ר אל על הנוסע המתמיד בע"מ.	לא	**השכלה: בוגרת כלכלה ומנהל עסקים, האוניברסיטה העברית בירושלים מוסמכת מנהל עסקים, אוניברסיטת ת"א.** **ניסיון עסקי בחמש שנים האחרונות: סמנכ"לית מסחר וקשרים תעופתיים באל על (2021-2022); ראש אגף ניהול הכנסה בחטיבת המסחר וקשריים תעופתיים באל על (2014-2021).**
יצחק אליאב* **38285565** **30/10/1975**	סמנכ"ל בכיר, סמנכ"ל כספים	1/4/2021	מכהן כיו"ר דירקטוריון קוקפיט חדשנות בע"מ וכדירקטור באל על הנוסע המתמיד בע"מ.	לא	**השכלה: בוגר כלכלה וחשבונאות, אוניברסיטת בן גוריון; מוסמך מנהל עסקים, המכללה למנהל.** **ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות: סמנכ"ל כספים של החברה החל מחודש אפריל 2021; סמנכ"ל כספים ו- VP Operation בחברת אבגול תעשיות 1953 בע"מ.**
שלמה קרקו **055548135** **22/10/1958**	סמנכ"ל תחזוקה והנדסה	2/5/2021	לא	לא	**השכלה: בוגר מהנדס מכונות BSC, אונבירסיטת בן גוריון; מוסמך MBA, אוניברסיטת תל אביב;** **ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות: סמנכ"ל תחזוקה והנדסה של החברה החל מחודש מאי 2021; כיהן כסמנכ"ל בתעשייה האווירית, מנהל חטיבת כלי טיס אזרחיים.**
אורן כהן בוטנסקי **025282773** **30/05/1973**	סמנכ"ל בכיר, סמנכ"ל לקוחות ושירות	1/3/2021	לא	לא	**השכלה: בוגר בפסיכולוגיה, האוניברסיטה הפתוחה; בוגר במדעי החברה בתחום הכלכלה ומדעי המדינה, אוניברסיטת בר אילן; מוסמך מנהל עסקים, המרכז ללימודים אקדמיים בישראל (מכללת דרבי).** **ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות: סמנכ"ל לקוחות ושירות של החברה החל**

שם מס' ת.ז תאריך לידה	תפקיד	תאריך תחילת כהונה	ממלא תפקיד בחברת בת של החברה, בחברה קשורה שלה או בבעל עניין בה	בעל עניין בתאגיד או בן משפחה של נושא משרה בכירה אחר, או של בעל עניין בחברה	השכלתו ועיסוקיו בחמש השנים האחרונות
					מחודש מרץ 2021; מנהל אגף בנקאות ישירה וחווית לקוח בבנק הפועלים (2016-2021).
עומרי כהן 034732594 25/03/1986	משנה למנכ"ל, סמנכ"ל תפעול ראשי	1/5/2021	מכהן כדירקטור בבורנשטיין, סאן דור נתיבי אויר בינלאומיים בע"מ ובאל על הנוסע המתמיד בע"מ.	לא	השכלה: מוסמך BBA מנהל עסקים, Queens College ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות: סמנכ"ל תפעול של החברה החל מחודש מאי 2021; סמנכ"ל תפעול Centers Plan For Healthy Living.
שלמה זפרני 037046851 22/09/1985	סמנכ"ל מסחר וקשרים תעופתיים	1/9/2022	לא	לא	השכלה: בוגר במנהל עסקים, המכללה למינהל. ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות: שימש כראש אגף ניהול הכנסה של החברה החל משנת 2021 וכמנהל מכירות ישראל של החברה בשנים 2015-2020.
ירום ודיש 059139329 08/11/1964	סמנכ"ל מכירות ותיירות	1/8/2022	מכהן כיו"ר דירקטוריון סאן דור נתיבי אויר בינלאומיים בע"מ	לא	השכלה: בוגר תיירות, אוניברסיטת דרבי. ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות: שימש כמנהל סניף ישראל של החברה בשנים 2015-2020 וכמנהל אזורי של החברה בצפון אירופה בשנים 2011-2015.
קברניט חבב בן דוד 22380505 21/04/1966	סמנכ"ל מבצעים	15/5/2022	לא	לא	השכלה: טייס, בוגר חיל האויר בדרגת רב סרן. ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות: טייס ראשי וראש אגף מבצעי אויר בחברה בין השנים 2018-2021. טייס ראשי צי 737 של החברה בין השנים 2010-2014.
שרון זית בראונסטון 025519844 20/01/1974	היועצת המשפטית	12/4/2022	לא	לא	השכלה: בוגרת במשפטים, ומוסמכת B.A במנהל עסקים, המרכז הבינתחומי, הרצליה. ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות: שימשה כראש אגף יחסים בינלאומיים, חטיבת מסחר של החברה בין השנים 2021-2022 וכראשת הלשכה משפטית של החברה בין השנים 2009-2021.
לימור בוזגלו 027881796 26/10/1970	סמנכ"ל משאבי אנוש	1/6/2022	מכהנת כיו"ר דירקטוריון כתית בע"מ.	לא	השכלה: בוגרת מזרחנות, ומוסמכת במנהל ציבורי, אוניברסיטת בר אילן. ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות: שימשה כראשת אגף משאבי אנוש של החברה החל מאוגוסט 2018 ועד חודש יוני 2022 וכראש מחלקת פרט בחיל האויר בין השנים 2015-2018.

שם מס' ת.ז תאריך לידה	תפקיד	תאריך תחילת כהונה	ממלא תפקיד בחברת בת של החברה, בחברה קשורה שלה או בבעל עניין בה	בעל עניין בתאגיד או בן משפחה של נושא משרה בכירה אחר, או של בעל עניין בחברה	השכלתו ועיסוקיו בחמש השנים האחרונות
נדב חנין **032756298** **28/02/1978**	סמנכ"ל שיווק ודיגיטל	17/7/2022	לא	לא	**<u>השכלה</u>: בוגר כלכלה ומינהל עסקים, אוניברסיטת חיפה, מוסמך MBA במנהל עסקים, המכללה למינהל.** **<u>ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות</u>: שימש כסמנכ"ל תוכן, חדשנות ודיגיטל בחברת הוט בין השנים 2019 ועד יולי 2022 וכסמנכ"ל השיווק של הוט בין השנים 2016-2018.**
רונן גלפרין **31874175** **5/11/1974**	מנכ"ל חברת הבת - אל על הנוסע המתמיד בע"מ.	24/2/2022	לא	לא	**<u>השכלה</u>: בוגר מנהל עסקים, מכללת תל אביב, מוסמך במנהל עסקים, האוניברסיטה העברית בירושלים.** **<u>ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות</u>: שימש כסמנכ"ל השיווק המסחר, הפיתוח העסקי והנדל"ן של קבוצת דלק ישראל בין השנים 2019- 2021.**
משה כהן **051209971** **03/04/1952**	מבקר החברה	1/8/2021	מבקר הפנים של חברות הבת של החברה.	לא	**<u>השכלה</u>:בוגר כלכלה וחשבונאות, אוניברסיטת ת"א.** **<u>ניסיון עסקי בחמש השנים האחרונות</u>:** **שותף מנהל - משרד חייקין כהן רובין ושות. מכהן כמבקר פנים במגוון חברות ציבוריות ופרטיות.**

נכון למועד הסמוך לאישור הדוח, מר עומרי כהן משמש בנוסף כממלא מקום סמנכ"ל טכנולוגיות מידע של החברה.

נושאי משרה בכירה שחדלו לכהן במהלך שנת 2022 ועד למועד הסמוך לאישור הדוח

ביום 8 בפברואר 2022 סיימה גב' קרן כהן סעד את כהונתה כיועצת המשפטית ומזכירת החברה.
ביום 14 במאי 2022 סיים מר ליהוא הכהן את כהונתו כסמנכ"ל מבצעים.
ביום 18 במאי 2022 סיים מר אביגל שורק את כהונתו כמנכ"ל החברה.
ביום 31 במאי 2022 סיימה גב' יהודית גריסרו את כהונתה כסמנכ"ל משאבי אנוש ומינהל.
ביום 1 באוגוסט 2022 סיים מר עדו ביגר את כהונתו כסמנכ"ל טכנולוגיות מידע.

* ביום 2 במרץ 2023 צפוי מר יצחק אליאב לסיים את כהונתו כסמנכ"ל בכיר, סמנכ"ל כספים של החברה. מר ינקלה שחר, מונה כממלא מקום סמנכ"ל הכספים בחברה.

תקנה 26ב: מורשה חתימה של התאגיד

בחברה אין מורשי חתימה עצמאיים.

תקנה 27: רואה החשבון של התאגיד

משרד רואי חשבון בריטמן, אלמגור, זהר ושות'.

מען: מרכז עזריאלי 1, תל אביב[3].

תקנה 28: שינוי בתזכיר או בתקנון

בשנת הדיווח לא נערך כל שינוי בתזכיר או בתקנון של החברה.

תקנה 29(א) ו-(ב): המלצות והחלטות הדירקטורים

בישיבות ועדת הביקורת ודירקטוריון החברה שהתקיימו ביום 16 בינואר 2022 וביום 17 בינואר 2022, בהתאמה, אישרו ועדת הביקורת ודירקטוריון החברה את ההסכם לקבלת סיוע נוסף מהמדינה ומבעלת השליטה לשנת 2022 ואת קבלת הלוואות הבעלים וקבעו כי הן עסקאות שאין בהן אלא כדי לזכות את החברה, והכל בהתאם לתקנה 1(2) לתקנות ההקלות. לפרטים נוספים ראו דיווחים מיידים ראו דיווח מיידי מיום 17 בינואר 2022 (מספר אסמכתא: 2022-01-007621) ומיום 23 בינואר 2022 (2022-01-010345).

בשנת הדיווח לא התקבלו החלטות בעניינים המפורטים בתקנה 29(א) באסיפת בעלי המניות של החברה שלא בהתאם להמלצות הדירקטורים.

תקנה 29(ג): החלטות אסיפה כללית מיוחדת

באסיפה כללית מיוחדת של בעלי המניות של החברה, אשר התקיימה ביום 6 בפברואר 2022, אושרה הקצאת אגרות חוב המירות למדינת ישראל בהתאם להסכם הסיוע על המדינה ובעלת השליטה. לפרטים נוספים ראו דוח זימון אסיפה מתוקן שפרסמה החברה ביום 2 בפברואר 2022 (מספר אסמכתא: 2022-01-012714).

באסיפה כללית מיוחדת של בעלי המניות של החברה, אשר התקיימה ביום 19 ביולי 2022, אושרה התקשרות החברה בהסכם העסקה עם יו"ר דירקטוריון החברה, מר עמיקם בן צבי. כמו כן, אושרו תנאי כהונתה והעסקתה של מנכ"לית החברה, גב' דינה גננסיה בן טל. לפרטים נוספים ראו דוח זימון אסיפה שפרסמה החברה ביום 14 ביוני 2022 (מספר אסמכתא: 2022-01-060600).

באסיפה כללית מיוחדת של בעלי המניות של החברה, אשר התקיימה ביום 4 באוגוסט 2022 אושרה הענקת כתב שיפוי למר קנת' ניל רוזנברג, המכהן כסגן יו"ר דירקטוריון החברה, וזאת בהתאם למדיניות התגמול של החברה. כמו כן אושרה הענקת כתב שיפוי למר דרל הגלר, המכהן כסגן יו"ר דירקטוריון החברה, בהתאם למדיניות התגמול כאמור. לפרטים נוספים ראו דוח זימון אסיפה שפרסמה החברה ביום 30 ביוני 2022 (מספר אסמכתא: 2022-01-068025).

באסיפה כללית מיוחדת של בעלי המניות של החברה, אשר התקיימה ביום 18 באוקטובר 2022 אושרה מדיניות תגמול מעודכנת לנושאי משרה ולדירקטורים בחברה. לפרטים נוספים ראו דוח זימון אסיפה שפרסמה החברה ביום 8 בספטמבר 2022 (מספר אסמכתא: 2022-01-115261).

באסיפה כללית מיוחדת של בעלי המניות של החברה, אשר התקיימה ביום 15 בדצמבר 2022 אושרה הקצאה של 1,150,000 כתבי אופציה בלתי סחירים ובלתי עבירים, הניתנים למימוש ל- 1,150,000 מניות רגילות של החברה, בנות 1 ₪ ערך נקוב כל אחת ללא תמורה, ליו"ר דירקטוריון החברה, מר עמיקם בן צבי. כמו כן, אושרה הקצאה של 1,450,000 כתבי אופציה בלתי סחירים ובלתי עבירים, הניתנים למימוש ל- 1,450,000 מניות רגילות של החברה, בנות 1 ש"ח ערך נקוב כל אחת ללא תמורה למנכ"לית החברה, גב' דינה גננסיה בן טל. לפרטים נוספים ראו דוח זימון אסיפה שפרסמה החברה ביום 10 בנובמבר 2022 (מספר אסמכתא: 2022-01-135694).

תקנה 29א: החלטות החברה

בימים 26 ביולי 2022 ו- 31 ביולי 2022, אישרו, בהתאמה, ועדת הביקורת ותגמול ודירקטוריון החברה, התקשרות בפוליסת ביטוח דירקטורים ונושאי משרה בחברה, לתקופה מיום 1 באוגוסט 2022 ועד ליום 31 ביולי 2023, בחברה ובחברות הבנות שלה ובחברות קשורות, עבור הדירקטורים ונושאי משרה בחברה, כפי

---

[3] ביום 19 בפברואר 2023 פרסמה החברה דוח זימון אסיפה כללית שעניינה סיום כהונתו של משרד רואה החשבון הנוכחי של החברה בריטמן, אלמגור, זהר ושות' ומינוי משרד רו"ח קוסט, פורר, גבאי את קסירר כרואה החשבון המבקר של החברה החל מרבעון 1 לשנת 2023 ועד למועד האסיפה השנתית, ולהסמיך את דירקטוריון החברה לקבוע את שכרו. לפרטים נוספים ראו דיווח מיידי מיום 19 בפברואר 2023 (מספר אסמכתא: 2023-01-0186478).

שיהיו מעת לעת, כאשר תנאי פוליסת הביטוח הינם זהים ביחס לכל נושאי המשרה בחברה, לרבות נושאי המשרה מקרב בעלת השליטה בחברה, כפי שיהיו מעת לעת,

לפרטים אודות ביטוח אחריות דירקטורים ונושאי משרה, ראו דיווח מיידי מיום 1 באוגוסט 2022 (מספר אסמכתא: 2022-01-097507) וביאור 22 לדוחות הכספיים.

תאריך: 1 במרץ 2023

עמיקם בן צבי	**דינה גננסיה בן טל**
יו"ר הדירקטוריון	**מנכ"ל**

שאלון ממשל תאגידי

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): 90 ימים (63 ימים בשנת הדיווח) דירקטור א': **אייל חיימובסקי**. דירקטור ב': **יצחק זינגר**. דירקטור ג': **יצחק לוי**. מספר הדירקטורים החיצוניים המכהנים בתאגיד נכון למועד פרסום שאלון זה: **3**.	√	
2.		שיעור[4] הדירקטורים הבלתי תלויים[5] המכהנים בתאגיד נכון למועד פרסום שאלון זה: **5/10**. שיעור הדירקטורים הבלתי תלויים שנקבע בתקנון[6] התאגיד[7]: **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 [8] למנהל הכללי, במישרין או בעקיפין (למעט דירקטור שהוא נציג עובדים, אם קיימת בתאגיד נציגות לעובדים). אם תשובתכם הינה "לא נכון" (קרי, הדירקטור כפוף למנהל הכללי כאמור) - יצוין שיעור הדירקטורים שלא עמדו במגבלה האמורה: ____.	√	
5.		כל הדירקטורים שהודיעו על קיומו של ענין אישי שלהם באישור עסקה שעל סדר יומה של הישיבה, לא נכחו בדיון ולא השתתפו בהצבעה כאמור (למעט דיון ו/או הצבעה בנסיבות המתקיימות לפי סעיף 278(ב) לחוק החברות או עסקה לפי סעיף 271):	√	

[4] בשאלון זה, "**שיעור**"- מספר מסוים מתוך הסך הכל. כך לדוגמה 3/8.
[5] לרבות "דירקטורים חיצוניים" כהגדרתם בחוק החברות.
[6] לענין שאלה זו - "תקנון" לרבות על פי הוראת דין ספציפית החלה על התאגיד (לדוגמא בתאגיד בנקאי - הוראות המפקח על הבנקים).
[7] חברת איגרות חוב אינה נדרשת לענות על סעיף זה.
[8] 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.

		אם תשובתכם הינה "לא נכון" - האם היה זה לשם הצגת נושא מסוים על ידו בהתאם להוראות סעיף 278(א) סיפא: ☐ כן ☐ לא 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: פירוט הזיקה לבעל השליטה (אם מי שנכח אינו בעל השליטה עצמו): האם היה זה לשם הצגת נושא מסוים: ☐ כן ☐ לא שיעור נוכחותו[9] בישיבות הדירקטוריון שהתקיימו בשנת הדיווח לשם הצגת נושא מסוים על ידו: . ☐ 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[10], שאינם דירקטורים חיצוניים (לעניין זה – קביעה ברוב רגיל אינה נחשבת מגבלה). אם תשובתכם הינה "לא נכון" (קרי, קיימת מגבלה כאמור) יצוין –	√	
	א.	פרק הזמן שנקבע בתקנון לכהונת דירקטור: _____.		
	ב.	הרוב הדרוש שנקבע בתקנון לסיום כהונתם של הדירקטורים: _____.		
	ג.	מנין חוקי שנקבע בתקנון באסיפה הכללית לשם סיום כהונתם של הדירקטורים: _____.		
	ד.	הרוב הדרוש לשינוי הוראות אלו בתקנון: _____.		
8.		התאגיד דאג לעריכת תכנית 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: x כן ☐לא	√	

9 תוך הפרדה בין בעל השליטה, קרובו ו/או מי מטעמו.
10 חברת איגרות חוב אינה נדרשת לענות על סעיף זה.

9.		א.	בתאגיד נקבע מספר מזערי נדרש של דירקטורים בדירקטוריון שעליהם להיות בעלי מומחיות חשבונאית ופיננסית. אם תשובתכם הינה "נכון" - יצוין המספר המזערי שנקבע: **1/3 ממספר הדירקטורים המכהנים בכל עת**.	√	
		ב.	מספר הדירקטורים שכיהנו בתאגיד במהלך שנת הדיווח - בעלי מומחיות חשבונאית ופיננסית[11]: **7**. בעלי כשירות מקצועית: **2**. במקרה שהיו שינויים במספר הדירקטורים כאמור בשנת הדיווח, יינתן הנתון של המספר הנמוך ביותר (למעט בתקופת זמן של 60 ימים מקרות השינוי) של דירקטורים מכל סוג שכיהנו בשנת הדיווח.		
10.		א.	בכל שנת הדיווח כלל הרכב הדירקטוריון חברים משני המינים. אם תשובתכם הינה "לא נכון" - יצוין פרק הזמן (בימים) בו לא התקיים האמור: 365. 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: **10**, נשים: **0**.	____	____

ישיבות הדירקטוריון (וכינוס אסיפה כללית)

				נכון	לא נכון
11.		א.	מספר ישיבות הדירקטוריון שהתקיימו במהלך כל רבעון בשנת הדיווח: **רבעון ראשון (שנת 2022)**: **7**. **רבעון שני: 4.** **רבעון שלישי: 5.** **רבעון רביעי:7.** **לעניין שאלה זו, ראו הערה בסוף השאלון.**	____	____
		ב.	לצד כל אחד משמות הדירקטורים שכיהנו בתאגיד במהלך שנת הדיווח, יצוין שיעור השתתפותו בישיבות הדירקטוריון (בס"ק זה - לרבות ישיבות ועדות הדירקטוריון בהן הוא חבר, וכמצוין להלן) שהתקיימו במהלך שנת הדיווח (ובהתייחס לתקופת כהונתו): **לעניין זה, ראו הערה בסוף השאלון.**	____	____

[11] לאחר הערכת הדירקטוריון, בהתאם להוראות תקנות החברות (תנאים ומבחנים לדירקטור בעל מומחיות חשבונאית ופיננסית ולדירקטור בעל כשירות מקצועית), התשס"ו – 2005.

		שם הדירקטור	שיעור השתתפותו בישיבות הדירקטוריון	שיעור השתתפותו בישיבות ועדת ביקורת	שיעור השתתפות בישיבות הועדה לבחינת הדוחות כספיים	שיעור השתתפות בישיבות ועדת תגמול לעניין זה, ראו הערה בסוף השאלון	שיעור השתתפותו בישיבות ועדות דירקטוריון נוספות בהן הוא חבר		
		עמיקם בן צבי	23/23	-	-		4/4		
		קנת' ניל רוזנברג	22/23	-	-		1/1		
		דרל הגלר	23/23	-	7/8		1/1		
		אייל חיימובסקי	20/23	26/26	7/8		1/1		
		מרדכי (מוטי) אנגלמן	22/23	-	-		1/1		
		ג'ייסון גרינבלט	22/23				5/5		
		גבריאל מימון	22/23	25/26	8/8		1/1		
		ד"ר אמנון שרייבר	21/23	26/26	8/8		4/4		

		יצחק זינגר	23/23	26/26	8/8		5/5		
		הרב יצחק לוי	22/23	21/26			-		
12.		בשנת הדיווח קיים הדירקטוריון דיון אחד לפחות לעניין ניהול עסקי התאגיד בידי המנהל הכללי ונושאי המשרה הכפופים לו, בלא נוכחותם.						√	

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: _____.	√	
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: _____.	√	
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[12]. ☐ 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) –	√	

[12] בחברת איגרות חוב – אישור בהתאם לסעיף 121(ד) לחוק החברות.

		א.	תצוין הקרבה המשפחתית בין הצדדים: _____.	_____	_____
		ב.	הכהונה אושרה בהתאם לסעיף 121(ג) לחוק החברות: ☐ כן ☐ לא	_____	_____
17.			בעל שליטה או קרובו אינו מכהן כמנכ"ל או כנושא משרה בכירה בתאגיד, למעט כדירקטור. ☐ לא רלוונטי (בתאגיד אין בעל שליטה).	√	

ועדת הביקורת

לעניין פרק זה, ראו הערה בסוף השאלון.

			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 : _____.	√	

21.	ועדת הביקורת קיימה בשנת הדיווח ישיבה אחת לפחות בנוכחות המבקר הפנימי ורואה החשבון המבקר ובלא נוכחות של נושאי משרה בתאגיד שאינם חברי הוועדה, לעניין ליקויים בניהול העסקי של התאגיד.	√	
22.	בכל ישיבות ועדת הביקורת בה נכח מי שאינו רשאי להיות חבר הועדה, היה זה באישור יו"ר הועדה ו/או לבקשת הועדה (לגבי היועץ המשפטי ומזכיר התאגיד שאינו בעל שליטה או קרובו).	√	
23.	בשנת הדיווח היו בתוקף הסדרים שקבעה ועדת הביקורת לגבי אופן הטיפול בתלונות של עובדי התאגיד בקשר לליקויים בניהול עסקיו ולגבי ההגנה שתינתן לעובדים שהתלוננו כאמור.	√	
24.	ועדת הביקורת (ו/או הועדה לבחינת הדוחות הכספיים) הניחה את דעתה כי היקף עבודתו של רואה החשבון המבקר ושכר טרחתו ביחס לדוחות הכספיים בשנת הדיווח, היו נאותים לשם ביצוע עבודת ביקורת וסקירה ראויים.	√	

תפקידי הועדה לבחינת הדוחות הכספיים (להלן - הועדה) בעבודתה המקדימה לאישור הדוחות הכספיים

			נכון	לא נכון
25.	א.	יצוין פרק הזמן (בימים) אותו קבע הדירקטוריון כזמן סביר להעברת המלצות הועדה לקראת הדיון בדירקטוריון לאישור הדוחות הכספיים: 2.	———	———
	ב.	מספר הימים שחלפו בפועל בין מועד העברת ההמלצות לדירקטוריון למועד הדיון בדירקטוריון לאישור הדוחות הכספיים: דוח רבעון ראשון: **2 ימים**. דוח רבעון שני: **2 ימים**. דוח רבעון שלישי: **2 ימים**. דוח שנתי: **2 ימים**.	———	———
	ג.	מספר הימים שחלפו בין מועד העברת טיוטת הדוחות הכספיים לדירקטורים למועד הדיון בדירקטוריון לאישור הדוחות הכספיים: דוח רבעון ראשון: **6 ימים**. דוח רבעון שני: **6 ימים**. דוח רבעון שלישי: **6 ימים**. דוח שנתי: **6 ימים**.		
26.		רואה החשבון המבקר של התאגיד השתתף בכל ישיבות הועדה והדירקטוריון, בה נדונו הדוחות הכספיים של התאגיד המתייחסים לתקופות הנכללות בשנת הדיווח. אם תשובתכם הינה "לא נכון", יצוין שיעור השתתפותו: _____	√	
27.		בועדה התקיימו בכל שנת הדיווח ועד לפרסום הדוח השנתי, כל התנאים המפורטים להלן:	———	———

	א.	מספר חבריה לא פחת משלושה (במועד הדיון בועדה ואישור הדוחות כאמור).	√	
	ב.	התקיימו בה כל התנאים הקבועים בסעיף 115(ב) ו-(ג) לחוק החברות (לענין כהונת חברי ועדת ביקורת).	√	
	ג.	יו"ר הועדה הוא דירקטור חיצוני.	√	
	ד.	כל חבריה דירקטורים ורוב חבריה דירקטורים בלתי תלויים.	√	
	ה.	לכל חבריה היכולת לקרוא ולהבין דוחות כספיים ולפחות אחד מהדירקטורים הבלתי תלויים הוא בעל מומחיות חשבונאית ופיננסית.	√	
	ו.	חברי הוועדה נתנו הצהרה עובר למינוים.	√	
	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

לעניין פרק זה, ראו הערה בסוף השאלון.

			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.	√	
	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. בנוסף, יפורטו נושאי הביקורת בהם עסק המבקר הפנימי בשנת הדיווח: **במהלך שנת 2022 נבדקו מגוון של נושאים, כאשר העיקריים שבהם הינם**: סייבר פנימי, תקנות הגנת הפרטיות ו-GDPR ניהול מלאי, כשירות טייסים, עסקאות עם צדדים קשורים ובעלי ענין, מעקב אחר פעילות הדירקטוריון וועדותיו, סקר בטיחות בחברת תמ"מ, איכות ובטיחות המזון בתמ"מ, בינוי ואחזקת מבנים, מיפוי מזומנים בחברה, פעילות מוקד שירות הלקוחות, TSA החזרים ללקוחות, ניהול ואפיון אתר האינטרנט של החברה והאפליקציה, רכש טכני ופעילות נציגויות פריז ותאילנד.	√	

35.	היקף העסקת המבקר הפנימי בתאגיד בשנת הדיווח[13]: 7,600 שעות.	———	———
	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 – - מספר הקרובים (לרבות בעל השליטה) המועסקים על-ידי התאגיד (לרבות חברות שבשליטתם ו/או באמצעות חברות ניהול): 0. - האם הסכמי העסקה ו/או שירותי הניהול כאמור אושרו בידי האורגים הקבועים בדין: ☐ כן ☐ לא ☐ 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 ☐ לא רלוונטי (בתאגיד אין בעל שליטה).	√	

[13] כולל שעות עבודה שהושקעו בתאגידים מוחזקים ובביקורת מחוץ לישראל, ולפי העניין.

<u>הערות:</u>

הערות לשאלה מס' 8: הכשרה ראשונית לדירקטור חדש מתבצעת באמצעות מתן ערכה הכוללת את הוראות החקיקה, נהלים רלוונטיים לפעילות החברה. יצוין כי החברה עורכת מעת לעת, השתלמויות מקצועיות שונות הקשורות לתחום הפעילות הכוללים נושאים הנוגעים לממשל תאגידי ואליהן מוזמנים גם הדירקטורים בחברה.
הערות לשאלה מס' 11: <u>שאלה 11(א)</u> - מוצגים נתונים אודות מספר ישיבות הדירקטוריון בלבד, לא כולל ועדות הדירקטוריון.
הערה לשאלה מס' 34: בתשובה לשאלה זו מפורטים נושאי הביקורת העיקריים בהם עסק המבקר הפנימי בשנת הדיווח. כמו כן יצוין, כי במהלך רבעון 4 לשנת 2021 בוצע סקר סיכונים, על ידי מבקר החברה מר משה כהן על בסיסו הוכנה תכנית העבודה של הביקורת הפנימית לשנת 2022.
הערה לפרק "ועדת ביקורת" ולפרק "ועדת תגמול": ועדת הביקורת של החברה משמשת גם כוועדת תגמול ומכונה – "ועדת ביקורת ותגמול".

יו"ר הדירקטוריון, מר עמיקם בן צבי: _____

יו"ר ועדת ביקורת ותגמול, מר אייל חיימובסקי: _____

יו"ר הועדה לבחינת הדוחות הכספיים (ועדת מאזן), מר יצחק זינגר: _____

<u>תאריך החתימה:</u> 1 במרץ 2023.

פרק ה'

דוח שנתי בדבר אפקטיביות הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

דוח תקופתי לשנת 2022

מצורף בזאת דוח שנתי בדבר אפקטיביות הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי לפי תקנה 9ב(א) לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומיידיים), התש"ל- 1970:

ההנהלה, בפיקוח הדירקטוריון של חברת אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ (להלן - התאגיד), אחראית לקביעתה והתקיימותה של בקרה פנימית נאותה על הדיווח הכספי ועל הגילוי בתאגיד.

לעניין זה, חברי ההנהלה נכון למועד הסמוך לאישור הדוח הם:

- דינה בן טל גננסיה - מנהלת כללית.
- עומרי כהן - משנה למנכ"ל, סמנכ"ל תפעול ראשי.
- יצחק אליאב - סמנכ"ל בכיר, סמנכ"ל הכספים.
- אורן כהן בוטנסקי - סמנכ"ל בכיר, סמנכ"ל לקוחות ושירות.
- לימור בוזגלו - סמנכ"לית משאבי אנוש.
- שלמה קרקו - סמנכ"ל תחזוקה והנדסה.
- חבב בן דוד - סמנכ"ל מבצעים.
- שרון בראונסטון זית - היועצת המשפטית.
- נדב חנין - סמנכ"ל שיווק ודיגיטל.
- ירום יוסף ודיש - סמנכ"ל מכירות ותיירות.
- שלמה נתן זפרני - סמנכ"ל מסחר וקשרים תעופתיים.

בקרה פנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי כוללת בקרות ונהלים הקיימים בתאגיד, אשר תוכננו בידי המנהל הכללי ונושא המשרה הבכיר ביותר בתחום הכספים או תחת פיקוחם, או בידי מי שמבצע בפועל את התפקידים האמורים, בפיקוח דירקטוריון התאגיד, אשר נועדו לספק מידה סבירה של ביטחון בהתייחס למהימנות הדיווח הכספי ולהכנת הדוחות בהתאם להוראות הדין, ולהבטיח כי מידע שהתאגיד נדרש לגלות בדוחות שהוא מפרסם על פי הוראות הדין נאסף, מעובד, מסוכם ומדווח במועד ובמתכונת הקבועים בדין.

הבקרה הפנימית כוללת, בין השאר, בקרות ונהלים שתוכננו להבטיח כי מידע שהתאגיד נדרש לגלותו כאמור, נצבר ומועבר להנהלת התאגיד, לרבות למנהל הכללי ולנושא המשרה הבכיר ביותר בתחום הכספים או למי שמבצע בפועל את התפקידים האמורים, וזאת כדי לאפשר קבלת החלטות במועד המתאים, בהתייחס לדרישת הגילוי.

בשל המגבלות המבניות שלה, בקרה פנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי אינה מיועדת לספק ביטחון מוחלט שהצגה מוטעית או השמטת מידע בדוחות תימנע או תתגלה.

ההנהלה, בפיקוח הדירקטוריון, ביצעה בדיקה והערכה של הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי בתאגיד והאפקטיביות שלה.

הערכת אפקטיביות הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי והגילוי שביצעה ההנהלה בפיקוח הדירקטוריון כללה :
מיפוי וזיהוי החשבונות והתהליכים העסקיים אשר החברה רואה כמהותיים מאוד לדיווח הכספי והגילוי, קביעה ועיצוב של בקרות הנותנות מענה לסיכונים אשר זוהו על ידי ההנהלה ובחינת אפקטיביות הבקרות כאמור. רכיבי הבקרה הפנימית כללו: (1) בקרות ברמת הארגון, לרבות בקרות על תהליך עריכה וסגירה של דיווח כספי ובקרות כלליות על מערכות מידע; (2) בקרות על הכנסות נוספים ממכירת כרטיסי טיסה; (3) בקרות על מדידת הכנסות מראש בגין נקודות הנוסע המתמיד; (4) בקרות על רכוש קבוע - מטוסים, מנועים וחלפים; (5) בקרות על הוצאות שכר לעובדים בישראל; (6) בקרות על הטבות לעובדים בישראל. כל רכיבי הבקרה הפנימית הינם למעט חברות בנות.

בהתבסס על הערכת האפקטיביות שביצעה ההנהלה בפיקוח הדירקטוריון כמפורט לעיל, הדירקטוריון וההנהלת התאגיד הגיעו למסקנה, כי הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי בתאגיד ליום 31 בדצמבר 2022 היא אפקטיבית.

(א) הצהרת מנהל כללי לפי תקנה תקנה 9ב(ד)(1):

הצהרת מנהלים
הצהרת מנהל כללי

אני, דינה בן טל גננסיה, מצהירה כי :

1. בחנתי את הדוח התקופתי של אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ (להלן - התאגיד) לשנת 2022 (להלן - הדוחות);
2. לפי ידיעתי, הדוחות אינם כוללים כל מצג לא נכון של עובדה מהותית ולא חסר בהם מצג של עובדה מהותית הנחוץ כדי שהמצגים שנכללו בהם, לאור הנסיבות בהן נכללו אותם מצגים, לא יהיו מטעים בהתייחס לתקופת הדוחות;
3. לפי ידיעתי, הדוחות הכספיים ומידע כספי אחר הכלול בדוחות משקפים באופן נאות, מכל הבחינות המהותיות, את המצב הכספי, תוצאות הפעולות ותזרימי המזומנים של התאגיד לתאריכים ולתקופות שאליהם מתייחסים הדוחות;
4. גיליתי לרואה החשבון המבקר של התאגיד, לדירקטוריון ולוועדת הביקורת ותגמול ולוועדה לבחינת דוחות כספיים (מאזן) של התאגיד, בהתבסס על הערכתי העדכנית ביותר לגבי הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי:

א. את כל הליקויים המשמעותיים והחולשות המהותיות בקביעתה או בהפעלתה של הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי העלולים באופן סביר להשפיע לרעה על יכולתו של התאגיד לאסוף, לעבד, לסכם או לדווח על מידע כספי באופן שיש בו להטיל ספק במהימנות הדיווח הכספי והכנת הדוחות הכספיים בהתאם להוראות הדין ; וכן -
ב. כל תרמית, בין מהותית ובין שאינה מהותית, שבה מעורב המנהל הכללי או מי שכפוף לו במישרין או מעורבים עובדים אחרים שיש להם תפקיד משמעותי בבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי;

5. אני, לבד או יחד עם אחרים בתאגיד :

א. קבעתי בקרות ונהלים, או וידאתי קביעתם וקיומם של בקרות ונהלים תחת פיקוחי, המיועדים להבטיח שמידע מהותי המתייחס לתאגיד, לרבות חברות מאוחדות שלו כהגדרתן בתקנות ניירות ערך (דוחות כספיים שנתיים), התש"ע - 2010, מובא לידיעתי על ידי אחרים בתאגיד ובחברות המאוחדות, בפרט במהלך תקופת ההכנה של הדוחות; וכן -
ב. קבעתי בקרות ונהלים, או וידאתי קביעתם וקיומם של בקרות ונהלים תחת פיקוחי, המיועדים להבטיח באופן סביר את מהימנות הדיווח הכספי והכנת הדוחות הכספיים בהתאם להוראות הדין, לרבות בהתאם לכללי חשבונאות מקובלים;
ג. הערכתי את האפקטיביות של הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי, והצגתי בדוח זה את מסקנות הדירקטוריון וההנהלה לגבי האפקטיביות של הבקרה הפנימית כאמור למועד הדוחות.

אין באמור לעיל כדי לגרוע מאחריותי או מאחריות כל אדם אחר, על פי כל דין.

1 במרץ, 2023

דינה בן טל גננסיה, מנכ"לית

(ב) הצהרת נושא המשרה הבכיר ביותר בתחום הכספים לפי תקנה 9ב(ד)(2):

הצהרת מנהלים
הצהרת נושא המשרה הבכיר ביותר בתחום הכספים

אני, יצחק אליאב, מצהיר כי :

1. בחנתי את הדוחות הכספיים ומידע כספי אחר הכלול בדוחות של אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ (להלן - התאגיד) לשנת 2022 (להלן - הדוחות);
2. לפי ידיעתי, הדוחות הכספיים והמידע הכספי האחר הכלול בדוחות אינם כוללים כל מצג לא נכון של עובדה מהותית ולא חסר בהם מצג של עובדה מהותית הנחוץ כדי שהמצגים שנכללו בהם, לאור הנסיבות שבהן נכללו אותם מצגים, לא יהיו מטעים בהתייחס לתקופת הדוחות;
3. לפי ידיעתי, הדוחות הכספיים ומידע כספי אחר הכלול בדוחות משקפים באופן נאות, מכל הבחינות המהותיות, את המצב הכספי, תוצאות הפעולות ותזרימי המזומנים של התאגיד לתאריכים ולתקופות שאליהם מתייחסים הדוחות;
4. גיליתי לרואה החשבון המבקר של התאגיד, לדירקטוריון לוועדת הביקורת ותגמול ולוועדה לבחינת דוחות כספיים (מאזן) של התאגיד, בהתבסס על הערכתי העדכנית ביותר לגבי הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי:

א. את כל הליקויים המשמעותיים והחולשות המהותיות בקביעתה או בהפעלתה של הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי, ככל שהיא מתייחסת לדוחות הכספיים ולמידע הכספי האחר הכלול בדוחות, העלולים באופן סביר להשפיע לרעה על יכולתו של התאגיד לאסוף, לעבד, לסכם או לדווח על מידע כספי באופן שיש בו להטיל ספק במהימנות הדיווח הכספי והכנת הדוחות הכספיים בהתאם להוראת הדין; וכן -

ב. כל תרמית, בין מהותית ובין שאינה מהותית, שבה מעורב המנהל הכללי או מי שכפוף לו במישרין או מעורבים עובדים אחרים שיש להם תפקיד משמעותי בבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי;

5. אני, לבד או יחד עם אחרים בתאגיד :

א. קבעתי בקרות ונהלים, או וידאתי קביעתם וקיומם של בקרות ונהלים תחת פיקוחי, המיועדים להבטיח שמידע מהותי המתייחס לתאגיד, לרבות חברות מאוחדות שלו, כהגדרתן בתקנות ניירות ערך (דוחות כספיים שנתיים), התש"ע - 2010, ככל שהוא רלוונטי לדוחות הכספיים ולמידע כספי אחר הכלול בדוחות, מובא לידיעתי על ידי אחרים בתאגיד ובחברות המאוחדות, בפרט במהלך תקופת ההכנה של הדוחות; וכן -

ב. קבעתי בקרות ונהלים, או וידאתי קביעתם וקיומם של בקרות ונהלים תחת פיקוחנו, המיועדים להבטיח באופן סביר את מהימנות הדיווח הכספי והכנת הדוחות הכספיים בהתאם להוראות הדין, לרבות בהתאם לכללי חשבונאות מקובלים;

ג. הערכתי את האפקטיביות של הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי, ככל שהיא מתייחסת לדוחות הכספיים ולמידע הכספי האחר הכלול בדוחות למועד הדוחות; מסקנותיי לגבי הערכתי כאמור הובאו לפני הדירקטוריון וההנהלה ומשולבות בדוח זה.

אין באמור לעיל כדי לגרוע מאחריותי או מאחריות כל אדם אחר, על פי כל דין.

1 במרץ, 2023

יצחק אליאב, סמנכ"ל הכספים, סמנכ"ל בכיר

Alex White

From: Oranit Bet Halachmi
Sent: 08 June 2023 10:54
To: Alex White
Subject: Re: Confirmation de Réservation à Citadines Bastille Marais Paris - 9171984

07:00
And 18:30

Oranit Beithalahmy
Senior Director
Central-West Europe and Africa
EL AL

On 8 Jun 2023, at 11:16, Alex White <alexw@elal.co.il> wrote:

Hi as per the below/attached, all is still confirmed for your trip to Paris next week from 12th to 14th June.

Kindly advise your preferred train departure times from St. Pancras and Gare du Nord?

Thanks in advance,

<image001.png>

Alex White
Senior Administration & Claims Officer <image010.gif>
HR & Administration / London Baggage Claims | **United Kingdom**
elal.com | +44 207 644 0450 | alexw@elal.co.il

From: Simone Tobaly <SimoneT@elal.co.il>
Sent: Thursday, June 8, 2023 10:14 AM
To: Alex White <alexw@elal.co.il>
Subject: RE: Confirmation de Réservation à Citadines Bastille Marais Paris - 9171984

Hi Alex ,

We did not canceled
Even received the mail attached yesterday from the hotel

Regards

Simone

<image011.png>

Simone Tobaly | **סימון טובלי**

<image007.gif> **Customer relations and Baggage Claims** | **מחלקת קשרי לקוחות ותביעות כבודה**

EL AL France | אל על צרפת

www.elal.com | simonet@elal.co.il | 01 57 96 78 73

From: Alex White <alexw@elal.co.il>
Sent: jeudi 8 juin 2023 10:56
To: Simone Tobaly <SimoneT@elal.co.il>
Subject: FW: Confirmation de Réservation à Citadines Bastille Marais Paris - 9171984

Hi Simone,

Kindly advise if all confirmed and still ok for 12th to 14th June so I can book Oranit's Eurostar tickets?

Thanks in advance,

<image004.png>

Alex White

Senior Administration & Claims Officer <image010.gif>

HR & Administration / London Baggage Claims | United Kingdom

elal.com | +44 207 644 0450 | alexw@elal.co.il

From: Simone Tobaly <SimoneT@elal.co.il>
Sent: Tuesday, May 23, 2023 3:06 PM
To: Oranit Bet Halachmi <OranitB@elal.co.il>
Cc: Alex White <alexw@elal.co.il>; Brigitte Azoulay <BrigitteA@elal.co.il>; Shlomi Osmo <ShlomiO@elal.co.il>; Daria Zada <DariaZ@elal.co.il>
Subject: FW: Confirmation de Réservation à Citadines Bastille Marais Paris - 9171984

Dear Oranit ,

Please find attached the confirmation Hotel Citadines Bastille Marais from 12/06-14/06/23.

Best regards

Simone

<image011.png>

Simone Tobaly | **סימון טובלי**

<image007.gif> **Customer relations and Baggage Claims** | **מחלקת קשרי לקוחות ותביעות כבודה**

EL AL France | אל על צרפת

From: bastillemarais=citadines.com@appmail.rmscloud.com <bastillemarais=citadines.com@appmail.rmscloud.com> **On Behalf Of** Citadines Bastille Marais Paris
Sent: lundi 22 mai 2023 11:35
To: Simone Tobaly <SimoneT@elal.co.il>
Subject: Confirmation de Réservation à Citadines Bastille Marais Paris - 9171984

CAUTION: This is an external email

citadines Citadines Bastille Marais Pari

Cher/Chère Beit Halachmi,

Nous avons le plaisir de vous confirmer votre réservation réservation à Citadines Bastille Marais Paris. Vous trouverez dans le document joint tous les détails sur votre séjour à venir.

Votre réservation peut vous permettre de gagner des points Ascott Star Rewards (ASR) ! Convertissez-les en séjours ou surclassements gratuits, échangez-les contre des points ou des miles valables auprès de nos partenaires, ou utilisez-les pour soutenir une œuvre de charité, c'est vous qui choisissez ! **dès maintenant au programme ASR !**

Nous nous réjouissons de vous accueillir bientôt!

Cordialement,
Riadh

Confirmation de Réservation

N° de Confirmation:	**9171984**
Nom du ou des client(s):	Oranit Beit Halachmi
Société:	EL AL
Arrivée: Heure d'Arrivée Standard:	Monday, 12 June 2023 03:00 PM
Départ: Heure de Départ Standard:	Wednesday, 14 June 2023 11:00 AM
Nuitée(s):	2
Type de chambre:	Studio Deluxe with Balcony
Nombre d'occupant(s):	1 Adulte(s) 0 Enfant(s)
Tarif moyen par nuit:	EUR 212.50 +
Montant Total:	EUR 425.00 +

+ Les tarifs sont TTC et soumis à une taxe de séjour de 1.88 euros par personne et par jour.

Concernant les réservations entreprise, les clients doivent présenter une carte de visite ou tout justificatif pertinent afin de vérifier qu'il puisse bénéficier du tarif de l'entreprise.

Politique d'Annulation:

6pm on the day of arrival
Veuillez trouver ci-dessus le délai qui vous est accordé pour annuler ou modifier votre réservation avant la date d'arrivée. La totalité des frais de location s'applique pour les réservations non-annulables ou non-modifiables.

Date de création: 22 May 2023 11:34 AM

Où nous trouver

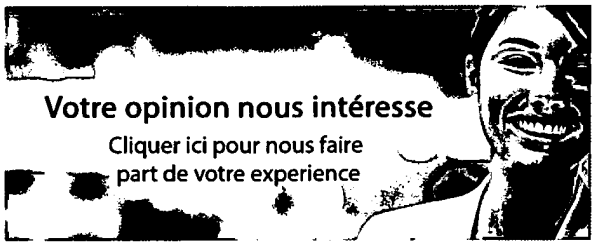
Citadines Bastille Marais Paris
37 Boulevard Richard Lenoir
75011 Paris, France

Réception	24 heures sur 24
Téléphone	(33) 1 53 36 90 00
Fax	(33) 1 53 36 90 22
Service Réservations	(33) 1 41 05 79 05
Adresse e-mail	bastillemarais@citadines.com

Pour toute information supplémentaire concernant votre réservation, veuillez nous contacter au numéro suivant:

Service Réservations

Hors d'Europe: (65) 6272 7272
Depuis l'Europe: (33) 1 41 05 79 05
Australie numéro local gratuit: 1800 766 377
Chine numéro local gratuit: 400 820 1028
Indonésie numéro local gratuit: 00180 365 7878
Malaisie numéro local gratuit: 1800 806 306
Singapour numéro local gratuit: 1800 272 7272
Thaïlande numéro local gratuit: 1800 888 272
États-Unis numéro local gratuit: 1833 443 2785



Préparer votre séjour



Ascott Cares

Nos engagements bien-être, hygiène et développement durable.



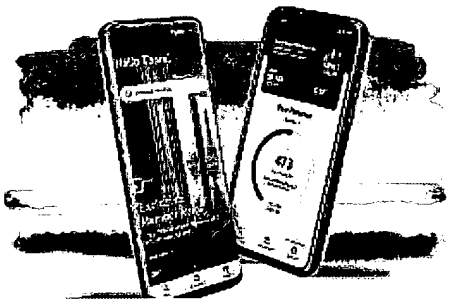
Présentation de la Résidence

Découvrez ce que notre propriété vous offre pendant votre séjour.



Ascott Star Rewards

Gagnez dès maintenant des points AS pour vos séjours personnels et professionnels chez nous! Inscrivez-vo ou associez votre adresse e-mail professionnelle maintenant.



AMÉLIOREZ VOTRE EXPÉRIENCE DE VOYAGE
AVEC LA NOUVELLE APPLICATION DISCOVER ASR!

Télechargez sur App Store

Obtenez le sur Google Play

discoverasr.com

asr ascott star rewards

ASCOTT citadines lyf Oakwood QUEST APARTMENT HOTELS somerset

The Crest Collection THE UNLIMITED COLLECTION PRÉFÉRENCE HOTELS

FOX HARRIS POP! Vertu Yello

The Ascott Limited est membre de CapitaLand Investment. C'est l'un des premiers propriétaires-exploitants internationaux hôteliers, avec des établissements à travers l'Asie-Pacifique, l'Asie Centrale, l'Europe, le Moyen-Orient, l'Afrique et les Etats-Unis. Son portefeuille de résidences hôtelières, co-living et hôtels inclut les marques Ascott, Citadines, lyf, Oakwood, Quest, Somerset, The Crest Collection, The Unlimited Collection, Préférence, Fox, Harris, POP!, Vertu and Yello.

<mime-attachment>