

25838484/2 25838483/40

25838457/20

DON'T
STAPLE

OS AA01

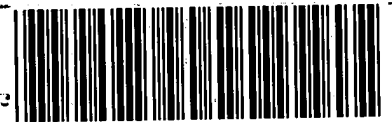
Statement of details of parent law and other
information for an overseas company

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 for
You cannot use this form to re
an alteration of manner of con
with accounting requirements.

SATURDAY



ADCLG4BL

A26

28/09/2024

#77

COMPANIES HOUSE

Part 1 Corporate company nameCorporate name of
overseas company ①

EL AL ISRAEL AIRLINES LIMITED

UK establishment
number

B R 0 0 1 1 6 0

→ Filling in this formPlease complete in typescript or in
bold black capitals.All fields are mandatory unless
specified or indicated by *① 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

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

Legislation ②

IFRS

② 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 ③③ 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'.

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

Name of organisation or body ●

ERNST & YOUNG LLP

Part 3

Signature

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

Signature

Signature

X

Oran

X

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

OS AA01

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



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

Company name

Address

Post town

County/Region

Postcode

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, if appropriate, the registered number, match the information held on the public Register.
- ☐ You have completed all sections of the form, if appropriate.
- ☐ You have signed the form.



Important information

Please note that all this information 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

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.

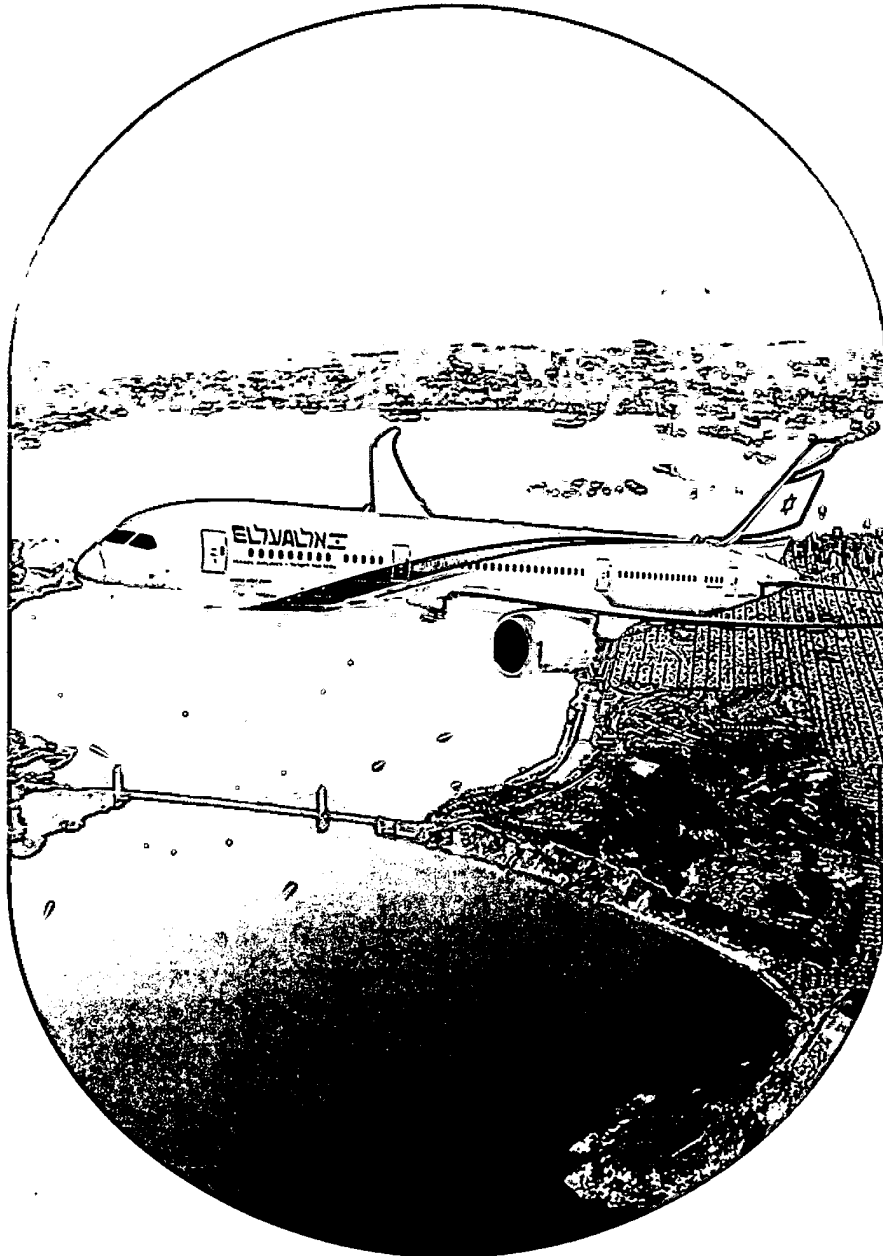


Further information

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

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

EL AL



Chapter B

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

El Al Israel Airlines Ltd.
2023 Periodic Report

I AM HEREBY CERTIFY THIS IS A CORRECT TRANSLATION
OF THE ORIGINAL

ORANIT BEITHALAHMY AMIR
SENIOR DIRECTOR

EL AL ISRAEL AIRLINES LTD.
2023 ANNUAL REPORT

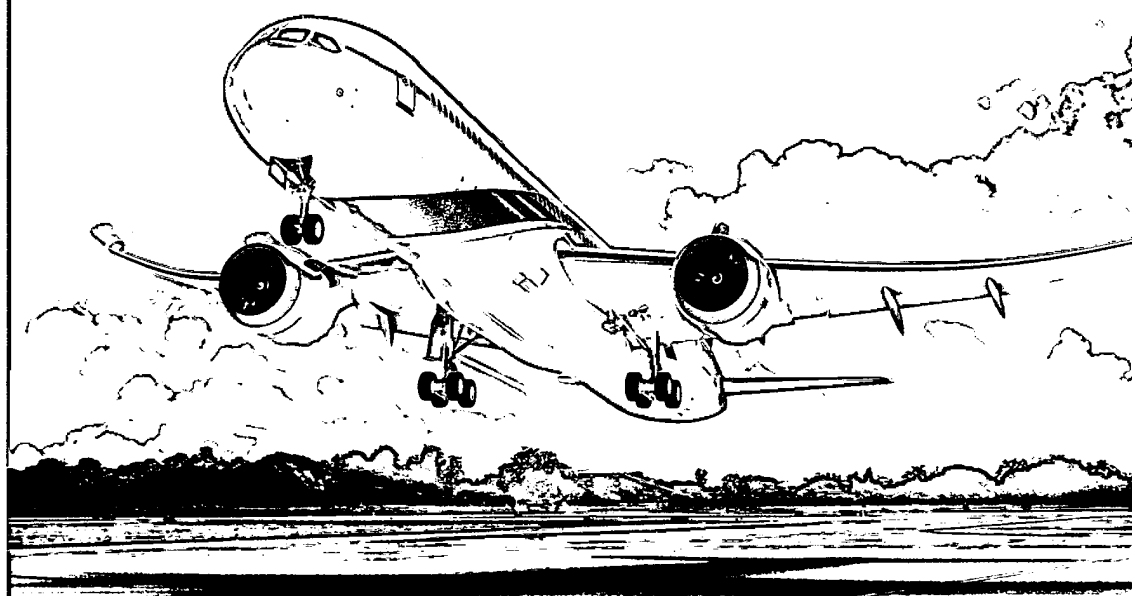


TABLE OF CONTENTS

CHAPTER B

Board of Director's Report

CHAPTER C

Consolidated Financial
Statements for 2023



cooperates with financial institutions in a branded credit card project through the subsidiary El Al Matmid Frequent Flyer Club Ltd. The Group also operates through the subsidiary Cockpit Innovation Ltd. for the development of initiatives and coordinating the Group's innovation activity.

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 and with high economic and geopolitical sensitivity in Israel and worldwide.

It should be noted that Ben Gurion Airport passenger traffic is characterized by seasonality. The main activity is in the summer months, with the peak being in the months of July-August. Generally, the winter months (January-March) are characterized by low passenger traffic activity, while the timing of the Israeli holidays has an additional effect on seasonality. Regarding the effect of the "Haravot Barzel" War (the "War"), which began in the fourth quarter of 2023, see below.

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

Main Developments in the Company's Business Activity in 2023

2023 ended with a pre-tax profit of approx. USD 125.1 million, of which approx. USD 85.3 million was in the first three quarters of the year, and approx. USD 39.8 million was in the fourth quarter, which was characterized by different activity (as explained below) in the context of the War. This year, the Group also achieved record revenues, crossing the USD 2.5 billion mark for the first time and presenting improvements in profitability, operational and financial indicators.

Among other things, this year, the EBITDAR amounted to approx. USD 556.2 million, compared to approx. USD 348.9 million in 2022. The Group's cash flow from operating activities for the year ended December 31, 2023 amounted to approx. USD 455.5 million compared to approx. 312.9 last year. The cash balances and deposits available for the Group's use amount to approx. USD 405.7 million and the capital deficit attributed to Company shareholders was reduced to approx. USD 187.3 million compared to approx. USD 320.9 million as of December 31, 2022.

In the first three quarters of the year, which reflect a nine-month period of activity ending on September 30, 2023, the Group achieved a pre-tax profit of approx. USD 85.3 million. In order to examine the Group's results from a perspective of a year ending on that date (without the effect of the War, security events or closures), it can be seen that the 12-month period that began on October 1, 2022 and ended on September 30, 2023 ended with a pre-tax profit of approx. USD 92.7 million and revenues of close to USD 2.4 billion (a figure that in itself constitutes a record for the Group). These figures reflect the Group's business strength with its stabilization after the exit from the Corona crisis, which the Group's management and Board of Directors attributes to several strengths:

- The increase in demand in the market in which the Group operates is intensifying due to supply problems in the industry in view of the lack of significant production factors such as aircraft, air crew members, availability at airports including Ben Gurion Airport, etc.
- The existence of the labor agreements that are in effect for the coming years and provide the Company with stable labor relations, which is essential for achieving its business goals.
- The preservation of the lean and flexible cost structure following the exit from the Corona crisis.
- A gradual increase in digital sales to approx. 38%, which enables a reduction in the Group's distribution costs and enables the Company to create significant digital assets.
- Establishment of the frequent flyer club, which close to the publication date of the report, has approx. 3.0 million members, approx. 380 thousand of whom hold a "Flycard" credit card.
- Implementation of the Group's strategic plan, as specified in Section 8.15 of the report on the Description of the Corporation's Business and the business focus detailed therein.

At the beginning of the fourth quarter of 2023, the War broke out. In the business reality imposed on the Group due to the War (see detailed description below), the Company used the coping mechanisms it has developed, as detailed above, faced with a changing business reality and the experience it gained dealing with the Corona crisis, which allowed the Company operational-commercial flexibility (for example, changing routes and adjusting destinations and frequencies) and financial flexibilities (for example, the option of providing vouchers for the traveling public who chose to cancel their flights due to the War). The operational-commercial and financial adjustments mentioned above made it possible to continue to keep Israel's skies open.



The "Haravot Barzel" War and its impact on the Company's business goals

Regarding the measures taken by the Company at the outbreak of the War and a description of its extensive impact on activity, including explanations regarding the operational-commercial measures, including the commercial policy that provides relief for its customers, and cyber, insurance and manpower related measures, see Section 1.2 to the chapter Description of the Corporation's Business. In view of the fact that the War broke out on October 7, 2023, immediately after the beginning of the fourth quarter of the year, its business results, which are explained in detail in this Board of Directors' Report, reflect the Group's business reality in its business results, as detailed below regarding the fourth quarter of 2023 separately.

In the shadow of the War, despite the decrease in the general demand for flights and the reduction of activity at Ben Gurion Airport, due to the foreign companies' cessation of flights and the Company's ability to make the necessary adjustments, the Company experienced increased demand for its flights beyond its early estimates, which had a positive effect, along with other factors, on the business results for the fourth quarter of 2023, as detailed below.

As of the date of publication of the report, this trend along with the slow return of the foreign airlines continues into the first quarter of 2024, such that the expected demand for the Company's flights mainly to trans-Atlantic destinations, Thailand and the major anchor destinations in Europe, is expected to be similar in scope to demands characterized by peak periods, such as in the summer months.

Consequently, the occupancy rate on the Company's flights in the first quarter of 2024 is expected to be approx. 93%, which is expected to lead to an increase in revenue per seat kilometers (**RASK**) in relation to the fourth quarter of 2023 (the "previous quarter"), at a rate of approx. 10%, practically all of which stems from an increase in the occupancy rate as mentioned, while the price level (**RRPK**) is expected to remain the same in relation to the previous quarter. The seat capacity kilometer (**ASK**) that the Company is expected to provide is similar to the capacity in relation to the previous quarter. These are all expected to have a material positive effect on the business results for the first quarter of 2024 (at this stage and as long as these trends continue until the end of the first quarter of 2024, also depending on the pace of the return of foreign airlines' operations in Israel).

The following are data regarding key operational indicators for the fourth quarter of 2023 and the expectations for the first quarter of 2024:

El Al and Sundor	Q1/2024 (projected)	Q4/2023	Q1/2024 compared to Q4/2023
ASK (thousands)	6,196,999	6,049,108	2%
RPK (thousands)	5,777,934	5,094,901	13%
LF	93%	84%	11%
RRPK (cents)	11.48	11.55	(1%)
RASK (cents)	10.71	9.73	10%

THE FOLLOWING ARE THE COMPANY'S PASSENGER SALES (TICKETED ORDERS NOT DEPENDENT ON THE FLIGHT DATE) IN DECEMBER 2022 - FEBRUARY 2024 (IN USD MILLIONS) AND REFUNDS MADE IN THE SAME PERIODS. IT SHOULD BE EMPHASIZED THAT THE FOLLOWING DATA ARE NOT REVENUE DATA.

	December 2022 - February 2023	March 2023 - May 2023	June 2023 - August 2023	September 2023 - November 2023	December 2023 - February 2024 (projected)
Sales ¹	663	685	693	772	1,082
Vouchers issued	(28)	(10)	(10)	(147)	(78)
Cash refunds	(37)	(50)	(46)	(111)	(68)
Total refunds and vouchers issued	(65)	(60)	(56)	(258)	(146)
Sales, net of refunds	598	625	637	514	936
Rate of sales for future periods	58%	48%	43%	27%	40%
Average net two-period sales rate		631		725	

¹ The figures are the forecast gross sales data, including 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. Some of the sales of tickets can be changed by the customers as a cancellation or change of the ticket.

With the beginning of the war and the fact that many passengers asked to cancel their flights, including passengers who did not have the right to cancel according to the law and/or the ticket conditions, the Company instituted a lenient commercial policy, as stated in Section 1.2 of the chapter Description of the Corporation's Business and also issued vouchers at the full value to these passengers, in addition to the vouchers issued to passengers for the Company's cancellation of flights, according to their choice. That was made possible due to the Company's experience from the Corona period and technological developments that began at that time. That made it possible to increase orders in advance, despite the prevailing uncertainty due to the War. In addition to this lenient policy, which had a positive effect on the projected sales data from December 2023 to February 2024, it can be seen from the table that due to the nature of the sales activity at the beginning of the War, the rate of sales for future periods was relatively low, therefore with the increase of sales for future periods in the following months, there was a significant increase in orders and sales. Therefore, it can be seen that the increase in sales in six-month periods is more moderate.

In view of all this, and although the uncertainty involved in the development of the War, and the date of the return of the foreign airlines to the market compared to the pace of the return of demand, may affect the Company's business situation and operating results in the near term, there has been no substantial change in the Company's long-term strategy. The Company met its business targets for 2023, and as of the date of publication of the report, the Company expects to meet its business targets, as presented in the Company's quarterly report as of June 30, 2023, which was published on August 10, 2023 (Ref: 2023-01-074353).

Since the outbreak of the War and as it continued, the Company had to adapt its activity profile to a changing business reality, which caused, among other things, an increase in the level of operational and commercial risk. In addition, the War has led to an increase in uncertainty regarding the routine and the difficulty of predicting market demand, the competition and the interrelationships between them. As a result, the Company is bearing additional costs, including the extension of flight routes, an increase in security expenses, suboptimal management of the workforce, among other things as a result of the inability to land crews in some destinations, etc., and all this in addition to the general increase in the price of inputs in the economy and around the world as part of the recovery from the Corona crisis.

Summary

The Company considers its business figures for 2023 and its ability to make the necessary adjustments in the last quarter of the year to be the result of the implementation of its strategic plan while maintaining the expense structure, as well as in the context of the labor agreements signed with the various committees in the Company. The management and the Board of Directors believes that these strengths, given the observed and predicted demand trend in the foreseeable future in the markets in which the Group operates, enable it to continue to implement its strategic plan in the coming years and to meet its business goals.

The forecast and indicators detailed above constitute forward-looking information as defined in the Securities Law, based on the Company's long-term assumptions, estimates, forecasts and intentions, which may change, in whole or in part, or may materialize in a different (and even fundamentally different) way than expected at present. The forecast and indicators are based on the Company's business plan and scenarios from which the parameters and targets were derived as detailed above, and these are based on the main assumptions concerning the continuation of flight activity at Ben Gurion Airport in the coming period. Any change in these assumptions, as well as the materialization of some of the risk factors relevant to the Company and its operations, may affect, even substantially, the actual results. The implementation of the strategic goals, the business plan, the forecasts, as detailed above, and the expected development in the coming years may be affected by a large number of factors, including as a result of the effects of the War on the realization of the strategic plan and the business plan and, among other things, the ability to carry out flights to certain destinations. Also, the implementation of the strategic goals, the business plan, the forecasts and the expected development in the coming years, may be conditional on the prices of jet fuel, which is an essential component of the Company's expenses, and on the existence of adequate financial sources for implementing development and equipping decisions. In addition, regulation directives, maintaining normal working relations in the Company, intensifying competition and actions in the route network and the aircraft fleet may affect the ability to realize the strategic goals and the expected development in the coming years.



A. Board of Directors' Explanations regarding the State of the Corporation's Business

A.1. Main data

The following are the main data for 2023 in relation to last year and in relation to 2019, which represents the last full (calendar) year of activity prior to the Corona crisis. It should be mentioned that in the first quarter of 2022 there was an outbreak of the Omicron strain which resulted in severe disruptions to the Company's operations at the time (millions of dollars):

	2023	2022	2023 compared to 2022	2019
Operating revenue	2,503.1	1,985.8	26%	2,187.5
EBITDA	503.3	307.5	64%	243.1
EBITDAR	556.2	348.9	59%	303.9
Profit (loss) before taxes on income	125.1	(14.4)		(76.6)
Profit (loss) for the period	116.7	109.4	7%	(59.6)
Cash flows from operating activities	455.5	312.9	46%	293.9
Cash and deposits available for use at end of year	405.7	283.4	43%	229.3
Volume of activity in relation to 2019	88%	70%		100%

- The Company's revenues in 2023 crossed the USD 2.5 billion mark for the first time, an increase of approx. 26% compared to last year, the highest annual revenue amount since the Company's establishment. It should be noted that the Company operated at an activity volume of approx. 88% in 2023, in terms of the seat supply (weighted for the distance flown) in relation to the activity in the corresponding period in 2019, although its revenues in 2023 were approx. 14% higher than the same figure in 2019.
- The operating cash flow profit (EBITDAR) for 2023 is significantly higher than the Company's operating cash flow profit (EBITDAR) for last year, and it recorded an increase of approx. USD 207.3 million (approx. 59%). As a result, the Company's pre-tax profit jumped by approx. USD 139.5 million compared to last year despite the increase in financing expenses, which stems mainly from exchange rate differences and from the revaluation of the Phoenix option, as explained in Section A.3 below.
- The improvement in the operating results stems from the intensity of demand that led to the increase in revenues as mentioned, from an increase in the volume of activity, a change in the mix of routes and in the context of the preservation of the Company's cost structure following the exit from the Corona crisis. See also section A.3 below. In relation to 2019, which was a year of full activity and fuel prices that were significantly more favorable than in 2023, the cash flow operating profit improved by approx. USD 252.3 million (an increase of approx. 83%), which indicates the operational improvement and the strengthening of the commercial activity compared to that period.
- The improvement in profitability was also reflected in the increase in cash flow from operating activities compared to the corresponding period last year, as detailed in Section A.5 below.
- The profitability figures detailed above were achieved with a volume of activity (calculated based on the weighted seat supply per kilometer offered by the company - ASK) of approx. 88% in relation to the volume of activity in the corresponding period in 2019. The Company is working to return the Company's production capacity to full activity and beyond, which will enable it to provide an even broader response to the rising market demands.
- It should be noted that the financial results for 2022 were positively affected by the accounting recognition of aid arrangements with the under the 'other income' item, mainly the advance payment for flights of aviation security system personnel in the amount of approx. USD 65 million, and on the other hand, there was a negative effect stemming from the shutdown that took place in the first quarter of that year due to the Omicron strain of the coronavirus.

The Company's forecasts regarding production capacity constitute forward-looking information as defined in the Securities Law, which may change or materialize in a different (and even materially different) way than expected at this time as a result of a large number of factors, including as a result of the effects of the War, regulation directives and the maintaining of proper working relations in the Company, as well as the materializing of any of the risk factors that affect the Company, as detailed in Section 8.16 of the chapter Description of the Corporation's Business.



The following are the main data for the fourth quarter of 2023, 2022 (USD millions), in view of the effect of the War:

	Q4/2023	Q4/2022	Q4/2023 compared to Q4/2022
Operating revenue	677.8	560.7	21%
EBITDA	151.8	92.6	64%
EBITDAR	161.0	102.2	58%
Profit before taxes on income	39.8	7.4	441%
Profit for the period	39.7	8.5	369%
Cash flows from operating activities	175.3	71.6	145%
Volume of activity in relation to 2019	90%	81%	

Operating revenue amounted to approx. USD 677.8 million, an improvement of approx. USD 117.1 million compared to the corresponding period last year. In addition, the pre-tax profit in the fourth quarter of the year amounted to approx. USD 39.8 million, an improvement of approx. USD 32.5 million compared to the corresponding period last year. The following are the main reasons for the improved profitability in this period:

Volume of activity: The War led, among other things, to a reduction in passenger traffic at Ben Gurion Airport ("Ben Gurion") and an impact on the aviation and tourism industry in Israel, and also gradually led to a pause and then to a significant reduction of the activity of foreign airlines at Ben Gurion. Consequently, the Company's share in aviation activity in Israel increased significantly compared to the period before the outbreak of the War. This reality, following operational and commercial adjustments carried out by the Company while taking into consideration the Company's limited production capacity, brought the Company to a volume of activity of approx. 90% compared to the corresponding quarter in 2019, which represents a period of full activity, and to a total increase of approx. 10% in the offered capacity (in terms of available seat kilometers - ASK) in relation to the corresponding quarter last year.

Nature of the commercial activity: With the outbreak of the War, there was a change in the nature of the Company's commercial activity, as explained in Section 1.2 of the chapter Description of the Corporation's Business. This nature of the commercial activity resulted in a change in the Company's mix of destinations and passenger traffic, so that the Company's activity focused on its anchor destinations. There was also a change in the customers' consumer behavior, so that the flight tickets were mostly sold on dates relatively close to the flight date, while in some cases, sales were made due to flight cancellations by foreign companies which caused excess demand on certain flights and at certain times. These factors led to an increase in the revenue per seat kilometer (RASK) that was collected by the Company and contributed to an increase in passenger revenue in the quarter.

Cargo: Due to the cancellation of the flights of foreign airlines, the Company estimates that in view of the decrease in demand for maritime transport to Israel due to the geopolitical situation in the Red Sea, there has been a significant reduction in the capacity offered for transporting cargo to and from Israel, which has resulted in a significant increase in the demand for flying cargo on the Company's aircraft, both in the belly of passenger aircraft and in cargo aircraft. In view of this, cargo revenues in the current quarter totaled approx. USD 75.8 million, almost double the amount in the corresponding quarter last year. The fact that most of the increase is in the belly of passenger aircraft had the result that a significant part of the aforementioned increase in revenue was also reflected in profit and loss for the quarter.

Jet fuel: The Group's jet fuel expenses in the current quarter are the same as jet fuel expenses in the corresponding quarter, even though there was an increase of approx. 10% in the Company's activity due to the decrease in the fuel price compared to the corresponding period. The price drop reflects savings of approx. USD 17 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, 2023:

Ben Gurion Airport passenger traffic and market share²:

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. In the first nine months of 2023, there was an increase of approx. 39% in passenger traffic at Ben Gurion Airport compared to the corresponding period last year, and the Group's market share was approx. 23% of total passenger traffic at Ben Gurion, as mentioned. In 2023, there was an increase of approx. 9.7% in passenger traffic at Ben Gurion Airport in relation to 2022. It should be noted that both in the outbound resident traffic and in the inbound tourist traffic there was an increase compared to last year.

The Group's market shares in 2023 increased by approx. 4.5% in Israel in relation to last year and by approx. 2% in relation to 2019.

For details regarding the passenger traffic at Ben Gurion Airport and the Group's market share in the fourth quarter of 2023, see below.

Passenger traffic at Ben Gurion Airport - Inbound tourists to Israel and outbound residents³

Year		2023	2022	2023 compared to 2022	2019	2023 compared to 2019
Ben Gurion Airport passenger traffic	Millions of flight segments	21.1	19.2	9.7%	24.0	(12.3%)
Outbound residents from Israel	Millions of passengers	8.0	7.5	7.3%	8.3	(3.5%)
Inbound tourists to Israel	Millions of passengers	2.7	2.5	9.4%	4.0	(32.4%)

Passenger traffic (direct flights⁴), in millions of passenger segments, by geographic region⁵

Region/ Year	2023	2022	2019
Trans Atlantic	2.2	2.1	2.2
Europe	16.5	15.2	20.3
Middle East and Africa	1.8	1.6	0.5
Far East	0.6	0.3	1.1
Total	21.1	19.2	24.0

The Company's market shares by geographical region⁶

Region/ Year	2023	2022	2019
Trans Atlantic	42.3%	37.5%	42.5%
Europe	24.3%	19.4%	21.7%
Middle East and Africa	16.2%	17.2%	17.7%
Far East	51.9%	57.4%	38.4%
Market share of El Al and Sundor	26.3%	21.8%	24.3%

² The rates of change presented in the tables "Passenger traffic at Ben Gurion Airport - Inbound tourists to Israel and outbound residents" and "Traffic of significant competitors" are compared to 2022 and 2019.

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

⁴ These data are based on the Airports Authority data. These data are broken down according to the direct flight destination and do not reveal the final 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 regional breakdown has changed, and has mostly been adapted to the methodology according to which IATA operates, among other things, in view of new destinations to which the Company flies, and now reflects the following four regions: "Trans-Atlantic" (including the countries of North and South America), "Europe", "Middle East and Africa" and "Far East". Also, an adjustment was made to the Company's methodology in 2019, according to which Turkey, Armenia and Azerbaijan are associated with the Europe region, with the exception of Uzbekistan, which in 2019 was defined under Europe and is now defined under the "Far East".

⁶ 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 Sundor flights.

The methodology for calculating the number of passengers on the Company's flights has changed and therefore there may be immaterial changes in the market shares stated in this report for the years 2019 and 2022.

Distribution of passengers at Ben Gurion Airport, by type of company⁷

Type / Year	2023	2022	2019
El Al and Sundor	26.3%	21.8%	24.3%
Regular companies (not including El Al)	39.6%	41.0%	44.2%
Low cost companies	30.8%	33.1%	25.8%
Charter companies (not including Sundor)	3.4%	4.1%	5.7%

Traffic of significant competitors⁸

Airline	Type of company	Market share at Ben-Gurion Airport in 2023	Passenger traffic in 2023 (thousands)	Passenger traffic in 2022 (thousands)	Change in passenger traffic in 2023 compared to 2022	Passenger traffic in 2019 (thousands)	Change in passenger traffic in 2023 compared to 2019
El Al and Sundor	Regular	26.3%	5,539.1	4,181.6	32.5%	5,831.7	(5.0%)
Wizz Air	Low cost	9.5%	1,998.2	1,474.7	35.5%	1,279.2	56.2%
Ryanair	Low cost	5.4%	1,147.9	1,308.8	(12.3%)	752.9	52.5%
Turkish Airlines	Regular	5.2%	1,107.1	1,277.7	(13.4%)	1,170.9	(5.4%)
Israir	Regular	4.8%	1,003.7	827.0	21.4%	767.6	30.7%
Arkia	Regular	3.4%	724.0	705.9	2.6%	759.6	(4.7%)
Pegasus	Low cost	3.3%	692.7	788.9	(12.2%)	572.1	21.1%
EasyJet	Low cost	3.1%	658.4	803.1	(18.0%)	1,172.1	(43.8%)
United Airlines	Regular	2.9%	605.8	669.0	(9.5%)	682.6	(11.3%)
Lufthansa	Regular	2.1%	440.6	566.2	(22.2%)	605.0	(27.2%)
Blue Bird	Low cost	2.0%	425.2	328.6	29.4%	250.1	70.0%
Aegean Airlines	Regular	1.7%	367.9	354.7	3.7%	502.9	(26.9%)

Ben Gurion Airport cargo traffic

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

Ben Gurion Airport cargo traffic – Imports and exports⁹

Type / Year		2023	2022	2023 compared to 2022	2019	2023 compared to 2019
Total cargo	Thousands of tons	343.6	379.1	(9.4%)	353.6	(2.8%)
Cargo imports	Thousands of tons	213.8	232.7	(8.1%)	208.0	2.8%
Cargo exports	Thousands of tons	129.8	146.4	(11.3%)	145.6	(10.8%)

⁷ The companies are classified at the Company's discretion, since as of a date close to the approval of the report there is no unequivocal definition regarding the classification of the companies.

In this report, adjustments were made to the definition of airlines as regular airlines or as low-cost airlines, and therefore there may be slight changes in the distribution of passengers for the years 2019 and 2022.

Information regarding the distribution of passenger traffic is based on IAA data.

⁸ The market share information is based on IAA data. It should be clarified that some of the companies also operate flights to Israel from destinations other than their destinations of origin.

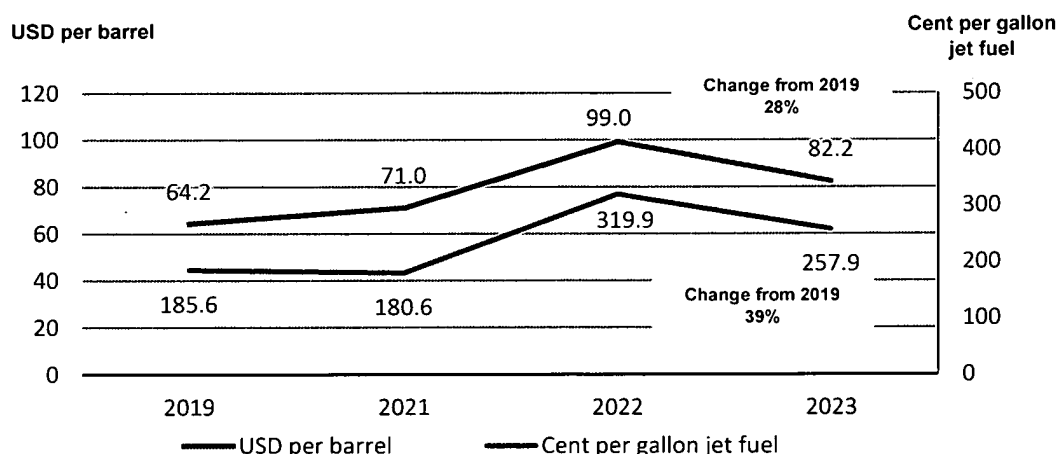
The selected companies are the Company's leading competitors as of the reporting year. Meanwhile, companies that are added and/or deleted from time to time are updated due to a substantial increase in the volume of activity.

⁹ These data constitute the Company's assessment based on an analysis of the Israel Airports Authority data. The data include cargo transported. In cargo aircraft and in the belly of passenger aircraft.

Jet fuel:

In 2023, there was a decrease of approx. 20% in jet fuel prices compared to 2022. This is in view of the stabilization of prices after the price increase that occurred in 2022 following a quick return to activity and in view of the effect of the geopolitical situation in relation to the Russia-Ukraine war that began during the month of February 2022. On the other hand, there was an increase of approx. 39% in jet fuel prices compared to 2019. 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 change 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 market¹⁰



Exchange rates:

The following table presents the average NIS/USD exchange rates, NIS/USD closing rates and USD/JPY closing rates for each quarter in 2022-2023. In 2023, on average, the USD strengthened against the NIS by approx. 9.7% compared to 2022. In the fourth quarter of 2023, on average, the USD strengthened against the NIS by approx. 9.3% compared to the corresponding quarter in both 2022 and 2019. The average exchange rates have an effect on the Company's NIS expenses, mainly on salaries.

As of December 31, 2023, the exchange rate of the NIS against the USD was approx. 3.63, compared to a rate of approx. 3.52 as of December 31, 2022, which reflects the strengthening of the USD against the NIS by approx. 3.1%.

These exchange rates have an effect on the Company's balance sheet balances denominated in NIS, see Chapter B below. In addition, the strengthening of the average exchange rate of the USD against the NIS has a positive effect on the results of the Company's operations. 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 below regarding the exposure and management of market risks.

The following is the development of the closing and average exchange rates of the NIS against the USD, as well as the JPY/USD closing rates in the last two years:

Development of NIS/USD exchange rate:

	NIS/USD average exchange rate	NIS/USD closing exchange rate	JPY/USD closing exchange rate
March 31, 2022	3.20	3.18	121.83
June 30, 2022	3.35	3.50	136.39
September 30, 2022	3.40	3.54	144.32
December 31, 2022	3.49	3.52	131.95
2022	3.36		
March 31, 2023	3.54	3.62	133.55
June 30, 2023	3.65	3.70	144.63
September 30, 2023	3.75	3.82	149.03
December 31, 2023	3.82	3.63	141.48
2023	3.69		

¹⁰ Source: the Bloomberg system



For the three-month period ended December 31, 2023:

Passenger traffic at Ben Gurion Airport - Inbound tourists to Israel and outbound residents¹¹

With the outbreak of the War, and in the context of the cessation of flight operations of most foreign airlines to and from Israel, there was a sharp decrease of approx. 62% in passenger traffic at Ben Gurion Airport in the fourth quarter of 2023 compared to the corresponding period last year. The Group's market share in the fourth quarter of 2023 was approx. 59% of the total passenger traffic at Ben Gurion Airport, as mentioned.

Q4 of		Q4/2023	Q4/2022	Q4/2023 compared to Q4/2022
Ben Gurion Airport passenger traffic	Millions of flight segments	2.1	5.5	(62.2%)
Outbound residents from Israel	Millions of passengers	0.8	2.0	(61.6%)
Inbound tourists to Israel	Millions of passengers	0.2	0.8	(80.6%)

Passenger traffic (direct flights¹²), in millions of passenger segments, by geographic region¹³

Region/ Year	Q4/2023	Q4/2022	Q4/2023 compared to Q4/2022
Trans Atlantic	0.3	0.6	(51.5%)
Europe	1.5	4.2	(63.6%)
Middle East and Africa	0.2	0.6	(72.5%)
Far East	0.1	0.1	(12.7%)
Total	2.1	5.5	(62.2%)

The Company's market shares by geographical region¹⁴

Region/ Year	Q4/2023	Q4/2022
Trans Atlantic	88.6%	34.9%
Europe	56.8%	19.0%
Middle East and Africa	18.4%	16.7%
Far East	72.5%	57.0%
Market share of El Al and Sundor	58.9%	21.3%

¹¹ Outbound Israelis – by air only. Inbound tourists – by air and without day visitors as defined by the Central Bureau of Statistics.

¹² These data are based on the Airports Authority data. These data are broken down according to the direct flight destination and do not reveal the final destination of the passenger in the case of "Sixth Freedom" flights.

¹³ The regions indicated in the table also include destinations to which the Company does not fly. The regional breakdown has changed, and has mostly been adapted to the methodology according to which IATA operates, among other things, in view of new destinations to which the Company flies, and now reflects the following four regions: "Trans-Atlantic" (including the countries of North and South America), "Europe", "Middle East and Africa" and "Far East". Also, an adjustment was made to the Company's methodology in 2019, according to which Turkey, Armenia and Azerbaijan are associated with the Europe region, with the exception of Uzbekistan, which in 2019 was defined under Europe and is now defined under the "Far East".

¹⁴ 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 Sundor flights.

The methodology for calculating the number of passengers on the Company's flights has changed and therefore there may be immaterial changes in the market shares stated in this report for the years 2019 and 2022.



Distribution of passengers at Ben Gurion Airport, by type of company¹⁵

Type / Year	Q4/2023	Q4/2022
El Al and Sundor	58.9%	21.3%
Regular companies (not including El Al)	25.2%	41.4%
Low cost companies	12.6%	34.3%
Charter companies (not including Sundor)	3.2%	3.1%

Traffic of significant competitors¹⁶

Airline	Type of company	Market share at Ben-Gurion Airport in Q4/2023	Passenger traffic in Q4/2023 (thousands)	Passenger traffic in Q4/2022 (אלפים)	Change in passenger traffic in Q4/2023 compared to Q4/2022
El Al and Sundor	Regular	58.9%	1224.7	1169.0	4.8%
Israir	Low cost	8.0%	166.3	199.5	(16.6%)
Arkia	Low cost	4.1%	86.0	169.1	(49.1%)
Wizz Air	Regular	2.2%	46.4	526.7	(91.2%)
Flydubai	Regular	2.0%	42.5	86.3	(50.8%)
Turkish Airlines	Regular	1.9%	40.1	352.6	(88.6%)
Pegasus	Low cost	1.6%	32.4	215.5	(85.0%)
Blue Bird	Low cost	1.6%	32.2	95.2	(66.1%)
Ryanair	Regular	1.3%	26.4	378.8	(93.0%)
Emirates	Regular	1.0%	20.8	88.4	(76.4%)
TUS Airways	Low cost	1.0%	19.9	43.5	(54.1%)
Etihad Airways	Regular	0.8%	17.6	30.6	(42.3%)

¹⁵ The companies are classified at the Company's discretion, since as of a date close to the approval of the report there is no unequivocal definition regarding the classification of the companies.

In this report, adjustments were made to the definition of airlines as regular airlines or as low-cost airlines, and therefore there may be slight changes in the distribution of passengers for the years 2019 and 2022.

Information regarding the distribution of passenger traffic is based on IAA data.

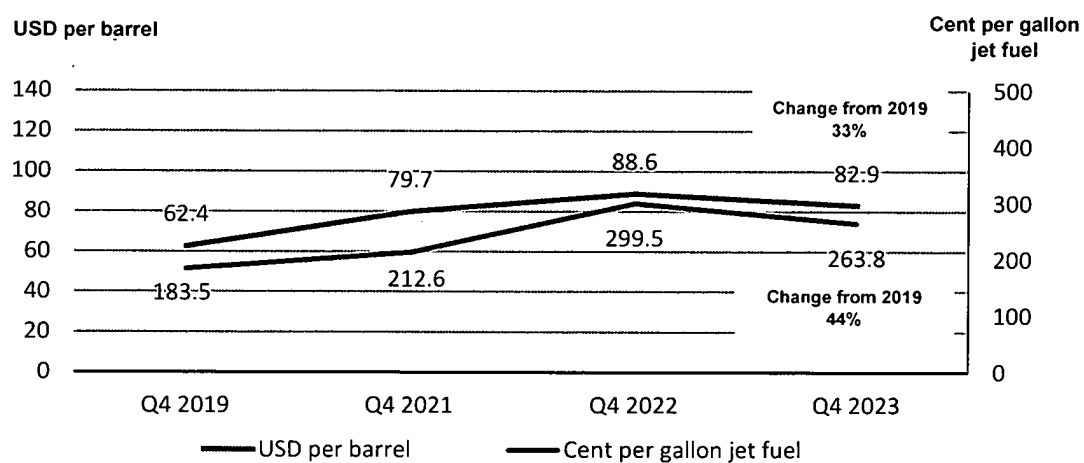
¹⁶ The market share information is based on IAA data. It should be clarified that some of the companies also operate flights to Israel from destinations other than their destinations of origin.

The selected companies are the Company's leading competitors as of the reporting year. Meanwhile, companies that are added and/or deleted from time to time are updated due to a substantial increase in the volume of activity.

Ben Gurion Airport cargo traffic – Imports and exports¹⁷

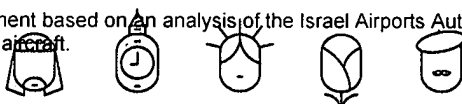
Type / Q4 of		Q4/2023	Q4/2022	Q4/2023 compared to Q4/2022
Total cargo	Thousands of tons	76.0	97.4	(22.0%)
Cargo imports	Thousands of tons	47.3	59.4	(20.4%)
Cargo exports	Thousands of tons	28.7	38.0	(24.5%)

Development of the price of jet fuel and the average crude oil in the market¹⁸



¹⁷ These data constitute the Company's assessment based on an analysis of the Israel Airports Authority data. The data include cargo transported. In cargo aircraft and in the belly of passenger aircraft.

¹⁸ Source: the Bloomberg system



A2.2. OPERATIONAL INDICATORS¹⁹

For the year ended December 31, 2023:

The following is a breakdown of the Group's operating indices:

	2023	2022	2023 compared to 2022	2019	2023 compared to 2019
Volume of activity and passenger traffic:					
Regular passenger segments and wages (paying passengers) - in thousands	5,410	4,081	32.6%	5,814	(6.9%)
Total market share – in percentages	26.3%	21.8%	20.9%	24.3%	8.4%
Available seat kilometers (ASK) - in millions	25,063	20,126	24.5%	28,582	(12.3%)
ASK % compared to the corresponding period in 2019	88%	70%	24.5%	100%	
Revenue passenger kilometers (RPK) - in millions	21,617	16,734	29.2%	23,646	(8.6%)
Passenger load factor (PLF) - in percentages	86.3%	83.1%	3.7%	82.7%	4.3%
Flight hours (on passenger flights) - in thousands	156.7	126.6	23.7%	173.1	(9.5%)
Cargo traffic:					
Tons of airborne cargo - in thousands	68.7	67.2	2.3%	74.4	(7.7%)
Revenue ton kilometers (RTK) - in millions	409.8	408.2	0.4%	446.4	(8.2%)
Profitability indices:					
RRPK	10.5	10.5	(0.6%)	8.2	27.6%
RASK	9.0	8.8	3.0%	6.8	33.0%
TRASK	10.0	9.9	1.2%	7.7	30.5%
CASK	9.0	9.4	(4.4%)	7.7	16.8%
CASK without fuel	6.7	6.5	3.7%	6.0	12.0%

Legend

Passenger segment

Revenue Passenger Kilometer – RPK

Available Seat Kilometer – ASK

Passenger Load Factor – PLF

RRPK - Average Revenue to RPK.

RASK – Revenue per ASK

Cost per ASK – CASK

Total revenue per ASK – TRASK

Revenue Ton Kilometer – RTK

One-way flight voucher.

The number of paying passengers multiplied by the flight distance.

The number of seats offered for sale multiplied by the flight distance.

Passenger load factor RPK/ASK.

Reflects the average revenue per paying passenger, weighted for km.

Passenger Revenues divided by ASK. Reflects the average revenue per seat, weighted for km.

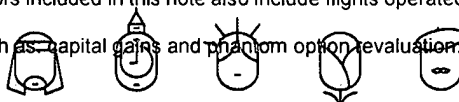
Expenses²⁰ divided by ASK. Reflects the average cost per seat, weighted for km.

Total Revenue divided by ASK. Reflects the Company's total revenues per seat, weighted for km.

The weight of paid air cargo in tons multiplied by the flight distance.

¹⁹ It should be noted that the operational indicators included in this note also include flights operated by aircraft on a "wet" lease (a lease of an aircraft with its crew).

²⁰ Without certain other expenses (income), such as capital gains and phantom option revaluation.



The above table shows the increase in the Company's activity volumes relative to 2022, although it has not yet returned to full production capacity in relation to 2019, which represents a year of full activity before the Corona crisis. Also evident is the improvement in the occupancy rate, which is approx. 86.3% in 2023, and also that according to profitability indicators, in 2023 the gap between the TRASK (total revenue per kilometer-weighted seat) and the CASK (the cost per unit), is positive at approx. 1.1 cents per seat kilometer, while last year the difference was approx. 0.5 cents, and in 2019 it was zero. This increase reflects the efficiency of the Company's operation, which was expected to be even higher in making the most of the production capacity potential, in that it is possible to derive from it the gap between the amount the Company charges per production unit, given the level of demand and the quality of the product it offers, and the cost of its production as a result, among other things, of preserving its cost structure.

For the three-month period ended December 31, 2023:

The following is a breakdown of the Group's operating indices:

	Q4/2023	Q4/2022	Q4/2023 compared to Q4/2022
Volume of activity and passenger traffic:			
Regular passenger segments and wages (paying passengers) - in thousands	1,192	1,139	4.7%
Total market share – in percentages	58.9%	21.3%	176.5%
Available seat kilometers (ASK) - in millions	6,049	5,481	10.4%
ASK % compared to the corresponding period in 2019	90%	81%	10.4%
Revenue passenger kilometers (RPK) - in millions	5,095	4,685	8.8%
Passenger load factor (PLF) - in percentages	84.2%	85.5%	(1.5%)
Flight hours (on passenger flights) - in thousands	36.5	35.1	4.1%
Cargo traffic:			
Tons of airborne cargo - in thousands	22.3	16.8	32.7%
Revenue ton kilometers (RTK) - in millions	129.3	103.0	25.5%
Profitability indices:			
RRPK	11.5	10.9	5.4%
RASK	9.7	9.3	4.0%
TRASK	11.2	10.2	9.5%
CASK	9.8	9.5	2.7%
CASK without fuel	7.3	6.8	7.5%

Regarding the unique characteristics of the fourth quarter activity, see Section A.1 above. The increase in capacity (ASK) offered by the Company is due to the stretching of its production capacity in relation to the high demand that prevailed in the fourth quarter of 2023 in the absence of the foreign airlines' activity. The increase in revenue per seat per quarter (RASK) is due to an increase of approx. 5.4% in the return per kilometer weighted passenger (RRPK), mainly as a result of the Company's mix of goals during this period, which is mainly based on its anchor goals. In addition, the Company experienced several price increases reflected in the cost of production per seat kilometer (CASK), among other things as a result of the extension of routes and additional costs borne by the Company in the context of the security reality, as well as in view of the general price increases in the economy and around the world.



A.2.3. PRODUCTION CAPACITY- AIRCRAFT FLEET

The following table presents the size of the Company's fleet as of the date of the report (as of December 31, 2023) and its development between the reporting periods:

Aircraft fleet (passenger and cargo):	2023	2022	2019
Number of aircraft at the end of the period - in units	47	45	43
Number of reconditioned aircraft at the end of the period - in units	44	39	43
Average age of the aircraft fleet at the end of the period - in years	12.8	11.9	9.2

The following table presents the breakdown of the above aircraft fleet and the types of aircraft as of December 31, 2023:

Aircraft Fleet:	Type of aircraft	Number of seats for aircraft type (average)	Aircraft in use	Aircraft not in use	Total	Average age	Ownership	Lease
737-800	Passenger - Narrow body	169	15	1	16	19.3	6	10
737-900	Passenger - Narrow body	175	8	-	8	9.0	8	-
777-200	Passenger - Wide body	290	4	2	6	20.6	6	-
8-787 (Dreamliner)	Passenger - Wide body	238	4	-	4	3.1	4	-
9-787 (Dreamliner)	Passenger - Wide body	271	12	-	12	5.3	4	8
737-800	Cargo - Narrow body	-	1	-	1	21.6	-	1
Total			44	3	47	12.8	28	19

The following are actions carried out in 2023 and additional actions the Group intends to carry out regarding its aircraft fleet and the relevant background:

- During July 2023, the 16th Dreamliner aircraft was transferred to the Company. For additional information, see Note 10.B to the financial statements.
- The 17th aircraft is expected to be received by the Company during the second quarter of 2024, the 18th aircraft is expected to be received by the Company during the fourth quarter of 2025, and the 19th aircraft is expected to be received by the Company in the first quarter of 2026.
- The Company retrofit two 777 aircraft so that the interior of the aircraft in the configuration of the Dreamliner aircraft, which will result in an increase in the number of seats to 313 and to an improvement in the customer experience. The Company intends to retrofit additional 777 aircraft.
- The Company intends to recondition most of the aircraft fleet that was not in use in the coming years.
- During the second quarter of 2023, the Company launched a campaign to examine the replacement and renewal of the narrow-body aircraft fleet in the coming years, following the Company's request to the aircraft and engine manufacturers to submit proposals (RFP) to examine the replacement and renewal of the narrow-body aircraft fleet, the Company is examining the offers it received.
- In October 2023, the Company began to operate a Boeing 737-800 cargo aircraft, as detailed in Note 11.B to the financial statements.
- The Company is negotiating with Boeing, and considering the purchase of three Boeing 787 aircraft with an option for six additional aircraft.



Wet leases:

- During 2023, the Group operated four passenger aircraft on a wet lease through two foreign lessors (three Boeing 737-800 models and one Airbus A320-200 model) for which their lease was expected to end between the months of October and December 2023. In October 2023 and in view of the outbreak of the War, the above foreign lessors gave notice of the termination of their activity to and from Israel, and therefore the above wet lease activity ended. The Group is examining the outline for activity regarding the future operation of passenger aircraft through a wet lease also in 2024, depending on the agreement of the foreign lessors to return to operations in Israel and depending on the continuation and development of the War and the intensity of demand.
- In addition, the Company operates an Airbus A300-600 model cargo plane on a wet lease through a foreign company for which the lease ends in December 2024. With the outbreak of the War, its operation was suspended for a certain period, but it was subsequently resumed, so that as of the date of approval of the report, the cargo aircraft is fully operational.

The aforementioned regarding the reconditioning of the preserved fleet, the reconfiguration of some of the aircraft, the dates of receipt of the additional aircraft, including consideration of the option of aircraft under ownership, on a wet or dry lease, constitute forward-looking information, within the meaning of the Securities Law, 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 detailed in Section 8.16 of the chapter Description of the Corporation's Business, as well as from developments in the economic environment in which the Company operates.



A.3. ANALYSIS OF THE COMPANY'S BUSINESS RESULTS –

For the year ended December 31, 2023:

The ²¹Company's statements of profit and loss are presented below, including the percentage of revenues and the rate of change compared to 2019. Also, the main factors that affected the Company's results in the reporting year in relation to last year and in relation to 2019, which is the last calendar year representing full activity just before the Corona crisis.

	2023		2022		2023 compared to 2022		2019	
	USD millions	% of revenue	USD millions	% of revenue	USD millions	% of revenue	USD millions	% of revenue
Operating revenue	2,503.1	100.0%	1,985.8	100.0%	517.3	26.1%	2,187.5	100.0%
Operating expenses:								
Fuel	563.1	22.5%	583.5	29.4%	(20.5)	(3.5%)	479.8	21.9%
Salaries and related expenses	567.3	22.7%	442.9	22.3%	124.4	28.1%	602.8	27.6%
Airport fees and services and air transit fees	299.4	12.0%	236.1	11.9%	63.3	26.8%	279.2	12.8%
Maintenance	94.2	3.8%	81.8	4.1%	12.4	15.2%	95.7	4.4%
Food, passenger service and other operating costs	172.8	6.9%	137.0	6.9%	35.8	26.1%	158.3	7.2%
Marketing and distribution expenses	141.3	5.6%	125.3	6.3%	16.0	12.8%	152.6	7.0%
Depreciation and amortizations	248.6	9.9%	210.1	10.6%	38.5	18.3%	249.7	11.4%
Rentals	52.8	2.1%	41.3	2.1%	11.5	27.8%	60.8	2.8%
Computing and HQ expenses	108.9	4.4%	99.0	5.0%	10.0	10.1%	116.6	5.3%
Other income, net	(12.6)	(0.5%)	(84.0)	(4.2%)	71.4	(85.0%)	(12.5)	(0.6%)
Total operating expenses	2,235.8	89.3%	1,872.9	94.3%	362.8	19.4%	2,183.0	99.8%
Operating profit	267.3	10.7%	112.8	5.7%	154.5	136.9%	4.5	0.2%
Financing expenses, net	142.2		127.3		14.9		82.9	
Company share in profits of associate and revaluation of its options	0.0		0.0		0.0		1.8	
Profit (loss) before taxes on income	125.1		(14.4)		139.5		(76.6)	
Tax benefit (expense)	(8.4)		123.8		(132.2)		17.0	
Net profit (loss)	116.7		109.4		7.3		(59.6)	

Operating revenue

Operating revenue increased in the reporting year compared to revenue last year by approx. USD 517.3 million, approx. 26.1%. Revenue from passenger flights in 2023 increased by approx. 31% compared to the corresponding period last year (approx. USD 545 million), while revenue from cargo in 2023 decreased by approx. 16% compared to revenue from cargo in the corresponding period last year (approx. USD 31 million).

The increase in operating revenue is due to the high demand for passenger flights and the lack of production factors in the aviation sector limiting the supply in the markets, which affected the revenue per seat kilometer (RASK), and in view of the increase in the capacity offered by the Company (ASK). Regarding the effect of the War on revenues, see below regarding the fourth quarter. Until the outbreak of the war, in terms of air cargo, there has been a certain decrease in demand due to growth in the belly capacity of the foreign companies' passenger aircraft and in view of the decrease in the volume of cargo transportation activity by air following a significant decrease in sea transport prices compared to last year. Starting from the outbreak of the War, cargo activity has begun to increase. See details below.

²¹ See Note 2.C.(8) to the financial statements regarding the structural change of the statement of profit and loss.



Operating expenses

Operating expenses in 2023 amounted to approx. USD 2,235.8 million, an increase of approx. USD 362.8 million compared to last year, mainly as a result of the increase in activity, which was offset by a decrease of approx. USD 20.5 million in fuel expenses due to the decrease in fuel prices compared to the corresponding period last year, as detailed below. It should be noted that with the exclusion of exceptional accounting income that was recognized last year in the 'net other income' item, (mainly for the recognition of income due to government aid at that time), the increase in operating expenses is approx. USD 291.5 million.

As mentioned, there was an increase in operating expenses compared to last year, and this is mainly a result of an increase in variable expenses that depend on activity in view of the increase in the volume of income (such as: fees and services at airports and air transit fees, aircraft and engine maintenance, food, passenger service and other operating costs, etc.), rising prices and an increase in depreciation expenses.

The following are some of the main points:

- **Wages:** An increase of approx. USD 124.4 million in the Group's salary expenses compared to last year as a result of several factors, as follows:
 - An increase in activity compared to last year, which results in an increase in the amount of salaries, as well as an increase in the manpower status with the continued building of the Group's production capacity and bearing in mind that in the first quarter of 2022, some of the Company's employees were on unpaid leave.
 - Wage agreements signed with the Company's various sectors.
 - In addition, the salary expenses for the previous year were affected by one-time actuarial gains that reduced the Group's salary expenses at that time.
 - In the fourth quarter of 2023 in view of the war - the National Security Council directive to shorten stays abroad due to the War, which led to the addition of crew members on flights and also, in view of an increase in overtime due to the fact that some of the Company's pilots were drafted into the reserves.
- In the airport fees and services items and in the food and passenger service items, there was an increase of approx. USD 99.1 million compared to last year due to the increased activity.
- There was an increase of approx. USD 16.0 million (12.8%) in the marketing and distribution item compared to the corresponding period last year, mainly due to an increase in fees, distribution systems and in the Group's advertising activity.
- The Group's depreciation expenses increased by approx. USD 38.5 million compared to last year due to an increase in activity (resulting in an increase in the consumption of spare parts and in engine hours), an increase in the number of aircraft and due to the reduction of unused items.
- Headquarters costs increased in relation to the corresponding period last year in the amount of approx. USD 10.0 million, approx. 10.1%. This was mainly a result of an increase in consulting and professional service expenses and the increase in training and related expenses with the effort to return the activity to full capacity and from an increase in information systems and in the provision for doubtful debts. On the other hand, there was a decrease in the insurance item in view of the decrease in the price of directors' and officers' insurance.
- Other revenues (expenses), net in the current period amounted to approx. USD 12.6 million, mainly as a result of the recognition of a revaluation gain in respect of the phantom option (see Note 9.C. to the financial statements), while in the corresponding period last year other revenues, net, amounted to approx. USD 84.0 million, mainly in view of one-time income of approx. USD 59 million as a result of the state aid agreements and also as a result of a capital gain from the sale of Beit El Al in 2022 in the amount of approx. USD 8.2 million.



Jet fuel expenses

The Company's jet fuel expenses decreased in 2023 by approx. USD 20.5 million (a decrease of approx. 3.5%) in relation to the expenses in 2022, despite the increase in activity, in view of the decrease in fuel prices compared to last year when record prices prevailed with the beginning of the Russia-Ukraine war.

	2023	2022	2023 compared to 2022
Jet fuel expenses for the period (before the effect of hedging)	567.4	578.9	(11.5)
Effect of jet fuel hedging transactions on operating profit	(4.3)	4.6	(8.9)
Total jet fuel expenses	563.1	583.5	(20.5)
Jet fuel quantity consumed (in millions of gallons)	200.9	164.5	36.4

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.

Operating profit

The operating profit for 2023 amounted to approx. USD 267.3 million, which is high compared to an operating profit in the amount of approx. USD 112.8 million in 2022. The improvement in the operating profit compared to 2022 is due to the increase in the Group's revenue as explained above, while maintaining an efficient cost structure since the exit from the Corona crisis.

Financing expenses

Net financing expenses amounted to approx. USD 142.2 million, compared to approx. USD 127.3 million last year. In interest expenses on loans, there was no material change despite the increase in the interest rate (see also Chapter B below), mainly because most of the Company's credit portfolio is at fixed interest or hedged, and the interest expenses even decreased in relation to 2022 due to the decrease in the amount of the Group's loans. Therefore, the increase in financing expenses is mainly due to the revaluation of the Phoenix option in the amount of approx. USD 7.2 million (see Note 19.G to the financial statements) and to exchange rate differences.

Profit (loss) before taxes on income

For all the above reasons, the pre-tax profit in 2023 amounts to approx. USD 125.1 million, compared with a pre-tax loss of approx. USD 14.4 million in 2022.

Taxes on income

Income tax expenses in 2023 amounted to approx. USD 8.4 million. These expenses are mainly in respect of deferred tax expenses that were recognized for the assets of the club company, which were offset against the recognition of a deferred tax asset in respect of losses carried forward in the amount of approx. USD 4.5 million. In addition, in 2022, a tax benefit was recognized in the amount of approx. USD 112 million in respect of the sale of the club activity.

Net profit

The net profit for 2023 amounted to approx. USD 116.7 million, an improvement compared to the net profit in 2022 despite the fact that in 2022, the Group recognized a one-time tax benefit as aforementioned. This is an improvement in the Company's profitability for the above reasons.



Comparison with 2019:

The following are several main points that explain the main differences between this year's results and 2019, which is the last calendar year of activity before the Corona crisis.

- Volume of activity: In relation to 2019, in 2023, the Group set a capacity (in ASK terms) of approx. 88%.
- Despite the lower activity volume, the Groups revenues increased compared to 2019 by approx. USD 315.6 million, approx. 14.4%. Revenue from passenger flights increased by approx. USD 306 million, approx. 15.5%, compared to the corresponding period in 2019, while revenue from cargo increased by approx. USD 32 million, approx. 24.1%, compared to the corresponding period in 2019. To the extent that the Group completes its adjustments from production capacity aspects and even increases the capacity above what it proposed in 2019, according to the demand prevailing in the markets in which the Group operates, the Group is expected to increase its revenues.
- Operating expenses: it is evident that in relation to 2019, the amount of expenses in relation to revenue decreased significantly, mainly due to the decrease in the rate of salary expenses in relation to revenue, in the context of the efficiency carried out by the Group during the Corona period in conjunction with the wage agreements signed with the Company's various committees and also in view of the decrease in the rate of the Group's distribution expenses, which reflects the growth of its digital activity.
- Jet fuel expenses: The Company's jet fuel expenses increased to the amount of approx. USD 83.3 million (an increase of approx. 17.4%) in relation to the expenses in 2019, even though the Company is not operating at full capacity in relation to 2019 as mentioned above, mainly in view of the increase in fuel prices compared to the corresponding period in 2019. It can be seen that the amount of jet fuel consumed by the Company in 2023 is low even in relation to its reduced activity when compared to 2019 (that is, the same volume of activity consumed less fuel), and this is due to the transition to 787 aircraft, which are more modern and efficient (in 2019 the Company had not yet completed the transition to the new fleet).
- Net financing expenses amounted to approx. USD 142.2 million, compared to approx. USD 82.9 million in 2019. The increase in financing expenses is a result of an increase in liabilities, among other things, the pre-financing of aviation security as detailed in Note 13.A.(4) to the Annual Financial Statements and the receipt of a loan from The Phoenix in the club company, as detailed in Note 14.C.(2) to the Annual Financial Statements and also due to the receipt of two additional 787 aircraft since 2019. It should be noted that the Group's financing expenses for 2023 are biased upwards due to the revaluation of the Phoenix option, in respect of exchange rate differences and additional one-time expenses totaling approx. USD 13 million.
- In conclusion, the Group's pre-tax profit in 2023 improved by more than USD 200 million compared to 2019, despite the fact that activity is not yet at full capacity. At the level of demand prevailing in the markets, the Group's potential is even greater. The increase in profitability reflects the Group's strengths, which were more pronounced in 2023, in view of the strong demand, the signing of the labor agreements, which resulted in an improvement in productivity (revenue per employee), and the preservation of the lean and flexible cost structure after the exit from the Corona crisis. It is evident that there is a huge improvement in profitability between the periods despite the increase in jet fuel prices and despite the increase in financing expenses resulting from the increase in liabilities during the Corona period, which started decreasing during 2023.



For the three-month period ended December 31, 2023:

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

	Q4/2023		Q4/2022		Q4/2023 compared to Q4/2022	
	USD millions	% of revenue	USD millions	% of revenue	USD millions	% of revenue
Operating revenue	677.8	100.0%	560.7	100.0%	117.1	20.9%
Operating expenses:						
Fuel	148.1	21.8%	148.0	26.4%	0.0	0.0%
Salaries and related expenses	157.3	23.2%	122.2	21.8%	35.1	28.7%
Airport fees and services and air transit fees	76.9	11.4%	64.5	11.5%	12.4	19.3%
Maintenance	25.8	3.8%	21.3	3.8%	4.5	21.2%
Food, passenger service and other operating costs	44.3	6.5%	36.1	6.4%	8.2	22.7%
Marketing and distribution expenses	36.3	5.4%	35.2	6.3%	1.2	3.3%
Depreciation and amortizations	66.5	9.8%	54.4	9.7%	12.1	22.3%
Rentals	9.3	1.4%	9.6	1.7%	(0.3)	(3.6%)
Computing and HQ expenses	27.6	4.1%	31.1	5.5%	(3.5)	(11.3%)
Other income, net	1.4	0.2%	(7.7)	(1.4%)	9.1	
Total operating expenses	593.5	87.6%	514.7	91.8%	78.8	15.3%
Operating profit	84.3	12.4%	46.0	8.2%	38.2	83.0%
Financing expenses, net	44.4		38.7		5.7	
Company share in profits of associate and revaluation of its options	0.0		0.0		0.0	
Profit before taxes on income	39.8		7.4		32.5	
Tax benefit (expense)	(0.1)		1.1		(1.2)	
Net profit	39.7		8.5		31.3	

Operating revenue

Operating revenue increased in the reporting period compared to operating revenue in the corresponding period last year by approx. USD 117.1 million, approx. 20.9%. Revenue from passenger flights in 2023 increased by approx. 15.7% compared to the corresponding period last year (approx. USD 80.2 million), and revenue from cargo in 2023 increased by approx. 96.1% compared to revenue from cargo in the corresponding period last year (approx. USD 37.1 million).

Passenger revenues increased due to the increase in the volume of activity (approx. 10% compared to the corresponding period last year in ASK terms), and this is despite the decrease in passenger traffic at Ben Gurion Airport, due to the cessation of the activities of most of the foreign companies operating at Ben Gurion. In addition, there was an increase in revenue per seat kilometer, as explained in Section A.1 above in view of the change in the nature of commercial activity and in the mix of destinations and flights.

There was a significant increase in air cargo revenues due to the rising demand for the Company's cargo flights, including as a result of the cessation of flights by some of the foreign companies, whether in the belly of passenger aircraft or in cargo aircraft. Despite the departure of some of the foreign airlines, the Company is still exposed to significant competition in cargo flights, including from airlines that operate flights with cargo planes.



Operating expenses

Operating expenses in the reporting period amounted to approx. USD 593.5 million, an increase of approx. USD 78.8 million compared to the corresponding period last year, mainly as a result of the increase in activity.

The following are some of the main points:

- An increase of approx. USD 35.1 million in the Group's salary expenses compared to the corresponding period last year, mainly in view of the following:
 - An increase in activity between the periods.
 - The National Security Council directive to shorten stays abroad due to the War, which led to the addition of crew members on flights and also, in view of an increase in overtime due to the fact that some of the Company's pilots were drafted into the reserves.
 - The effect of wage agreements signed with the Company's employees.
 - A deterioration due to actuarial gains/losses in the amount of approx. USD 13 million, mainly due to actuarial gain recognized in the corresponding period last year.
- In the fees and airport services items and in the food and passenger service items there was an increase of approx. USD 20.6 million compared to the corresponding period last year due to the increase in activity and due to the price increases that occurred in the macroeconomic environment.
- There was an increase of approx. USD 1.2 million (3.3%) in the marketing and distribution item compared to the corresponding period last year. This increase is less than the increase in revenues and is due to the increase in the Company's digital sales channel, where the distribution cost is lower, and to a decrease in advertising expenses stemming from a decrease in the Company's marketing activities during the War.
- Headquarters costs decreased in relation to the corresponding period last year in the amount of approx. USD 3.5 million, approx. 11.3%. This was mainly a result of a decrease in the provision for lawsuits and a decrease in directors' and officers' insurance costs.
- Other net revenues in the current period amounted to an expense of approx. USD 1.4 million, while in the corresponding period last year other net revenues amounted to approx. USD 7.7 million, which resulted mainly from a one-time capital gain in the sale of Beit El Al in the amount of approx. USD 8.5 million.

Jet fuel expenses

The Company's jet fuel expenses in 2023 did not change substantially compared to the jet fuel expenses in 2022, despite the increase in consumption due to the increase in activity and despite the effect of the War, which resulted in the Company carrying higher quantities of fuel and flying longer routes, which resulted in an increase in fuel consumption, and this was due to the decrease in fuel prices compared to the corresponding period last year.

	Q4/2023	Q4/2022	Q4/2023 compared to Q4/2022
Jet fuel expenses for the period (before the effect of hedging)	150.4	147.0	3.4
Effect of jet fuel hedging transactions on operating profit	(2.3)	1.0	(3.4)
Total jet fuel expenses	148.1	148.0	-
Jet fuel quantity consumed (in millions of gallons)	50.5	44.3	6.2

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.

Operating profit

The operating profit for the fourth quarter of 2023 amounted to approx. USD 84.3 million, an amount that is high compared to an operating profit of approx. USD 46.0 million in the fourth quarter of 2022 in the context of the aforementioned regarding the revenues and expenses.



Financing expenses

The net financing expenses amounted to approx. USD 44.4 million compared to approx. USD 38.7 million in the corresponding period last year, although there was no material change in the interest expenses in relation to the corresponding period last year (see also Chapter B below), mainly due to the fact that most of the Company's credit portfolio is at fixed interest or hedged. Therefore, the increase is mainly due to the revaluation of the Phoenix option in the amount of approx. USD 4.6 million and due to the exchange rate differences in view of the strengthening of the JPY against the USD in respect of the loans denominated in JPY.

Profit (loss) before taxes on income

Due to the aforementioned, the pre-tax profit in the fourth quarter of 2023 is approx. USD 39.8 million, compared to a pre-tax profit in the corresponding period last year in the amount of approx. USD 7.4 million.

Taxes on income

Income tax expenses in 2023 amounted to approx. USD 0.1 million. These expenses are mainly in respect of deferred tax expenses that were recognized for the assets of the club company, which were offset against the recognition of a deferred tax asset in respect of losses carried forward in the amount of approx. USD 4.5 million.

Net profit

The net profit for 2023 amounted to approx. USD 39.7 million, compared with a pre-tax profit of approx. USD 8.5 million in 2022. The increase in net profit stems from the Company's improved profitability for the reasons detailed above, and also as a result of the creation of a deferred tax asset for losses carried forward as mentioned above.

A4. SEASONALITY

In normal times, the Group's activity is affected by seasonality and focuses on peak periods, usually in the summer season and during the holidays. In view of the War, and in view of the explanation in the opening of this Board of Directors' Report above, the gradual increase in demand as well as the relatively slow rate of return of the foreign airlines, as of the date of the report, is expected to lead to increased demand for the Company's flights in the first quarter of 2024, similar to the demand customary in peak periods in normal times.



A5. Cash flows

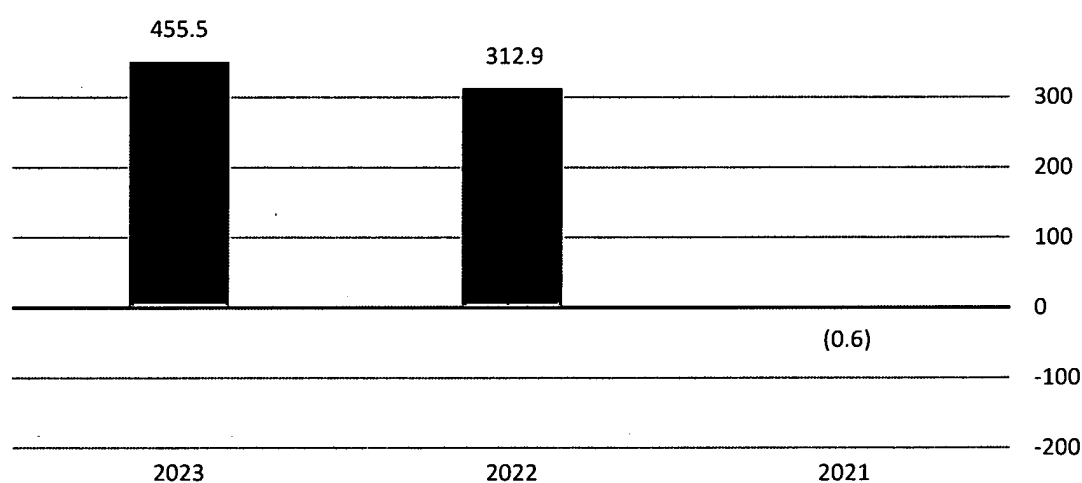
Cash flows for 2023:

	2023	2022	2023 compared to 2022
Net cash flows provided by operating activities	455.5	312.9	142.6
Net cash flows used in investing activities	(174.5)	(59.6)	(114.9)
Net cash flows used in financing activities	(179.1)	(55.9)	(123.0)
Impact of changes in exchange rates on cash balances held in foreign currency	1.0	(4.7)	5.7
Increase in cash and cash equivalents	102.9	192.7	(89.8)

Cash flows from operating activities

In 2023, the Company had a positive cash flow from operating activities in the amount of approx. USD 455.5 million, compared with a positive cash flow of approx. USD 312.9 million last year. The increase of approx. USD 142.6 million in operating activities stems mainly from the improvement in business results.

Development of cash flows from operating activities for the years 2021-2023 (USD millions)



Cash flows for investing activities

In 2023, the Group used approx. USD 174.5 million, net, for investing activities. In this period, the Group invested in fixed assets and intangible assets in the amount of approx. USD 130.8 million, including the purchase of the Company's 16th 787 (Dreamliner) aircraft. In addition, the Group invested an amount totaling USD 44.7 million in deposits.

In 2022, the Group used approx. USD 59.6 million, net, for investing activities. In this period, the Group invested in fixed assets and intangible assets in the amount of approx. USD 66.2 million, of which approx. USD 15 million was for an additional advance payment for the purchase of the 17th 787 (Dreamliner) aircraft, 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).



Cash flows from financing activities

In 2023, the Group used approx. USD 179.1 million, net, for financing activities. In this period, the Group repaid loans from financing entities in the amount of approx. USD 206 million and paid current maturities of lease liabilities (the theoretical principal component) in the amount of approx. USD 115.7 million. On the other hand, the Company took a loan from financing entities in the amount of approx. USD 126 million, for the financing of the Company's 16th Dreamliner aircraft, and options were exercised in the amount of approx. USD 20.5 million.

In 2022, the Group used approx. USD 55.9 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 for a consideration in the amount of approx. USD 14 million. On the other hand, the Group repaid loans from financial entities in the amount of approx. USD 121.4 million and paid current maturities of lease liabilities in the amount of approx. USD 98.7 million.

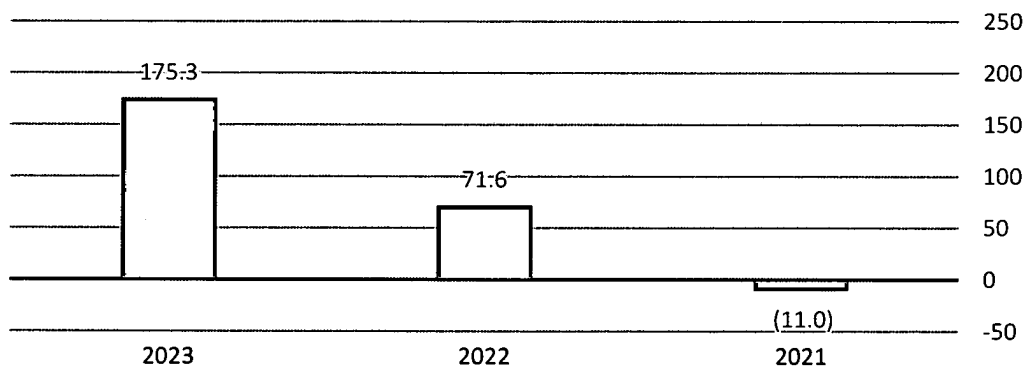
Cash flows in the three-month period ended December 31, 2023:

	Q4/2023	Q4/2022	Q4/2023 compared to Q4/2022
Net cash flows provided by operating activities	175.3	71.6	103.7
Net cash flows provided by (used in) investing activities	3.6	(28.7)	32.3
Net cash flows used in financing activities	(60.9)	(77.3)	16.4
Impact of changes in exchange rates on cash balances held in foreign currency	5.3	1.2	4.1
Increase (decrease) in cash and cash equivalents	123.2	(33.2)	156.4

Cash flows from operating activities

In the fourth quarter of 2023, the Company had a positive cash flow from operating activities in the amount of approx. USD 175.3 million, compared with a positive cash flow of approx. USD 71.6 million in the fourth quarter last year. The improvement of approx. USD 103.7 million in operating activities stems from an increase in pre-tax profit in the amount of USD 32.5 million and from changes in asset and liability items. It should be noted that in the corresponding quarter, the cash flow was adversely affected by the repayment of advances paid for security expenses in the amount of approx. USD 36 million.

Development of cash flows from operating activities for the fourth quarter of 2021-2023 (USD millions)



Cash flows for investing activities

In the fourth quarter of 2023, the Group had a net cash flow of approx. USD 3.6 million for investing activities. In that period, the Group invested in fixed assets and intangible assets in the amount of approx. USD 16.5 million. On the other hand, there was a decrease in deposits in the amount of approx. USD 19.9 million.

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 17th 787 (Dreamliner) aircraft, 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).

Cash flows from financing activities

In the fourth quarter of 2023, the Group used approx. USD 60.9 million, net for financing activities. In that period, the Group repaid loans from financial entities in the amount of approx. USD 39 million and paid current maturities of lease liabilities in the amount of approx. USD 21.8 million.

In the fourth quarter of 2022, the Group used approx. USD 77.3 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 4.2 million.



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

	December 31, 2023	December 31, 2022		December 31, 2023	December 31, 2022
	USD millions			USD millions	
Current assets	805.1	594.1	Current liabilities	1,549.0	1,436.1
Non-current assets	2,513.4	2,594.2	Non-current liabilities	1,978.8	2,099.1
			Equity	(209.2)	(346.9)
Total	3,318.5	3,188.4	Total	3,318.5	3,188.4

The following are the main changes in the asset, liability and equity items as of December 31, 2023 compared to December 31, 2022:

Current assets

The Group's current assets as of December 31, 2023 amounted to approx. USD 805.1 million, an increase of approx. USD 211.0 million compared to the balance as of December 31, 2022. 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, 2023 amounted to approx. USD 1,549.0 million, an increase of approx. USD 112.9 million compared to the balance as of December 31, 2022. The increase stems mainly from an increase in the balance of deferred revenue from the sale of flight tickets, among other things due to the vouchers issued by the Company during the War, in the amount of approx. USD 140 million and from an increase in supplier balances.

Working capital

As of December 31, 2023, the Group has a working capital deficit of approx. USD 743.9 million compared to a deficit of approx. USD 842.0 million as of December 31, 2022. The reduction in the deficit is mainly due to the increase in cash and cash equivalent balances with the improvement in business results. It should be noted that an amount of approx. USD 543 million constitutes deferred revenue, mainly from the sale of flight tickets (including vouchers issued), which in the normal course of the Company's business is not repaid in cash but through the provision of future flight services. In addition, the current liabilities as of December 31, 2023 include a loan from the controlling shareholder in the amount of approx. USD 70.0 million, which is convertible into the Company's shares, as detailed in Note 14.F to the financial statements, and an amount of approx. USD 51.0 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. The current ratio as of December 31, 2023 increased to approx. 52.0%, compared with approx. 41.4% as of December 31, 2022. 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, 2023 amounted to approx. USD 2,513.4 million, constituting a decrease of approx. USD 80.8 million compared to the balance as of December 31, 2022. Most of the decrease stems from a decrease in the depreciated cost of fixed assets and in the right-of-use of leased assets mainly due to the current depreciation. On the other hand, there was an increase in respect of the phantom option in the amount of approx. USD 12.5 million, as stated in Note 9.C. to the financial statements, and there was also an increase as a result of the recognition of a tax asset, as stated in Note 17 to the financial statements, in the amount of approx. USD 4.5 million.



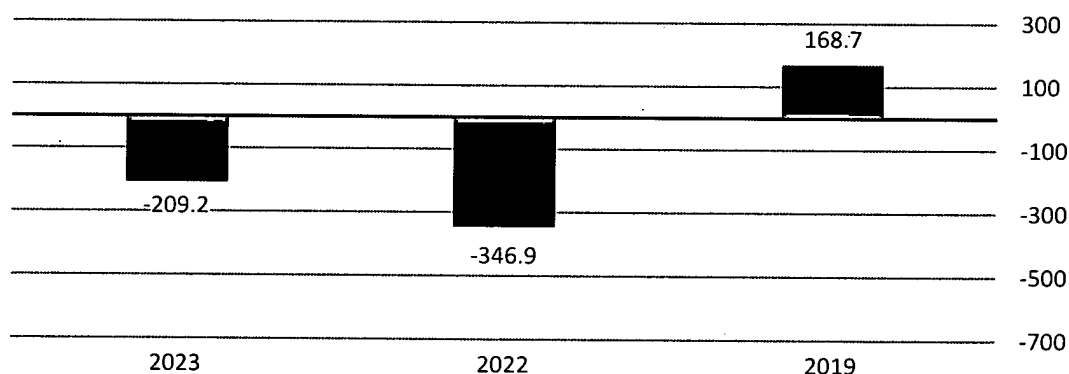
Non-current liabilities

The Group's non-current liabilities as of December 31, 2023 amounted to approx. USD 1,978.8 million, constituting a decrease of approx. USD 120.3 million compared to the balance as of December 31, 2022. Most of the decrease stems from a decrease in lease liabilities, mainly due to current repayments, and from a decrease in the balance of long-term loans.

Equity

The Company's capital deficit as of December 31, 2023 amounted to approx. USD 209.2 million. The decrease in the Company's capital deficit in relation to December 31, 2022 in the amount of approx. USD 137.7 million was mainly affected by the net profit for 2023 in the amount of approx. USD 116.7 million.

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, 2023, the Company had a number of engagements, for the purpose of hedging fuel prices, which cover approx. 30% of the planned consumption for 2024. For the effect of the transactions on profit and loss, see Note 19 to the financial statements. The net fair value of the total jet fuel hedging instruments as of December 31, 2023 is the amount of approx. USD 2.0 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 (270 cents/gallon)	Extent of the Effect on Expenses (USD millions)
50%	206
25%	105
-25%	(123)
-50%	(255)

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.

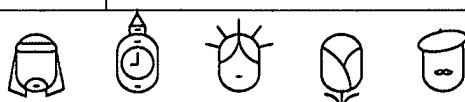
Exposure to changes in the interest rate

Most of the Company's loans bear interest based on the USD Term SOFR interest rate and the interest on some of the loans is hedged through derivatives that are also based on the same USD SOFR interest rate.

Close to the date of publication of the report, approx. 29% of the balance of loans received by the Company are at variable interest rates and approx. 71% of the balance of loans are at fixed interest rates or hedged for a period of up to approx. 7 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 Term SOFR interest rate in the next 12 months in relation to the Term SOFR interest rate close to the date of the report (5.3%)	Average hedging rate and/or 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%	71%	15.3
15%		4.6
-15%		(4.6)
-50%		(15.3)



Interest rate derivatives

During the year ended on December 31, 2023, there was a substantial increase in the global interest rate environment, which led, among other things, to an increase in SOFR 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 to the financial statements, the Company manages the interest rate risk, among other things, by using interest rate derivatives. The balance of interest derivatives in the statement of financial position as of December 31, 2023 is a positive balance (asset) of approx. USD 31.6 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. 35% 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 3.66 per USD spot rate)	Average hedging rate from projected exposure for the next 12 Months	Change in USD Value of NIS Expenses after hedging effect (USD millions)
10%	35%	(31)
-10%		38

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 104 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 part of its components is denominated in JPY. The debt denominated in JPY as of December 31, 2023 amounted to approx. USD 94.7 million. The Group carried out a hedge transaction to swap cash flows in order to determine the price of the JPY, for a debt of approx. USD 24.1 million (as of December 31, 2023). As of the date of the financial statements, the fair value of this hedging transaction is approx. USD 11.1 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
Cash and deposits	(151.1)	-	(15.2)	-
Lease liabilities	18.4	-	-	-
Loans (not hedged, for exchange rate exposure)	-	69.3	-	-
Liability in respect of employee benefits	103.5	-	-	0.2
Total liabilities in USD	(29.2)	69.3	(15.2)	0.2
Spot exchange rate as of December 31, 2023 per USD 1	3.63	140.99	0.91	0.79
Effect of a 10% decrease/increase in the exchange rate on results	(2.9)	6.9	(1.5)	-



C1. Donations and assistance to the community

As part of its activities, in 2023 the Company donated cash and cash equivalents in the amount of approx. USD 1.8 million. For information regarding donations and assistance to the community, see Sections 1.2 and 8.10.7 of the chapter Description of the Corporation's Business.

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 the chapter Additional Information on the Corporation.

C3. Disclosure regarding the internal auditor in a reporting corporation

1. Details of the internal auditor and compliance with conditions

- o Name of the Auditor: Moshe Cohen
- o Beginning of term of office: August 1, 2021.
- o 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, 1999 and the provisions of Section 8 of the Internal Audit Law, 1992.
- o In the reporting year, the Internal auditor does not have holdings in the Company's securities or holdings in another entity related thereto.
- o 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.
- o The Internal Auditor is outsourced by the Company.

2. Manner of appointment of the Internal Auditor

- o 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.
- o 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

- The internal auditor's work plan is annual.
- The internal auditor's work plan is determined based on the following considerations:
 - The risk inherent in the issue on the Company's activities and profitability.
 - 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.
 - Maintenance of appropriate, applicable and efficient controls in the audited area.
 - Proposals of VPs and division heads.
 - Findings of previous audits and the pace of implementation of recommendations.
 - The need for follow-up for a proper audit procedure.
- 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.
- 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.
- The Internal Auditor has the discretion to deviate from the work plan. It should be noted that adjustments were made in the internal audit work plan for 2023 in view of the War.
- The Company's Auditor is invited to all meetings of the Company's Board of Directors.

5. Audit abroad or of investee corporations

The Company Auditor also serves as the Internal Auditor of all the active subsidiaries and therefore his 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

- The Internal Auditor is employed through outsourcing and is in charge of seven Internal Auditors, and in most of the reporting year, three of them were full-time employees of the Company. In 2023, 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.
- In 2023, approx. 10,800 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
8,900	800	1,100	10,800



8. Performing the audit

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

- The Internal Auditor's reports are submitted in writing.
- In 2023, the Internal Auditor completed 31 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.
- In 2023, the Audit and Remuneration Committee convened 17 times to discuss the Internal Auditor's reports, on the following dates: 4.1, 18.1, 14.2, 16.3, 26.3, 23.4, 3.5, 21.5, 26.6, 19.7, 24.7, 7.8, 26.9, 31.10, 13.12, 18.12, 25.12.

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

- The total remuneration for 2023 for the Internal Auditor and his staff is NIS 1,602 thousand. The cost does not include the cost of the Company's employees.
- 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 Kost Forer Gabbay Kasierer & Co. in respect of auditing, tax services and additional services provided by them in 2023:

	Auditing services and audit-related services	Additional services	Total
	USD thousands	USD Thousands	USD Thousands
2023	511	163	674

The following are the Group's fee expenses to the accounting firm Brightman Almagor Zohar & Co. in respect of auditing, tax services and additional services provided by them in 2022:

	Auditing services and audit-related services	Additional services	Total
	USD thousands	USD Thousands	USD Thousands
2022	538	174	712

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".

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"), and from time to time, as needed, the internal enforcement plan is updated with the approval of the Company's authorized bodies.

In accordance with the recommendation of the Audit and Remuneration Committee, the Company's Board of Directors appointed the Company's Secretary 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 interested parties and related parties; the conflict of interest procedure for Company officers; the procedure for remuneration of officers; reporting procedure (non-financial); prohibition on use of 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 2023, the Supervisor continued to carry out various actions in the implementation of the enforcement plan among the Company's employees and managers, including training by the Supervisor and by external lecturers regarding internal enforcement, to employees and managers in the Company, in the subsidiaries and to consultants who provide services to the Company, and initiated audits were conducted to examine the implementation of enforcement procedures.

In the Enforcement Supervisor's Report, the Supervisor provides 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 March 2023, the work plan for 2023 was approved in accordance with the Internal Enforcement Plan regarding securities and corporate law.

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, and from time to time, as is necessary, the enforcement plan for competition law is updated with the approval of the Company's authorized bodies.

In accordance with the recommendation of the Audit and Remuneration 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 adoption and implementation 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.

During 2023, the Supervisor continued to carry out various actions in the implementation of the enforcement plan among the Company's employees and managers, including training by the Supervisor and by external lecturers regarding internal enforcement, to employees and managers in the Company, in the subsidiaries and to consultants who provide services to the Company, and initiated audits were conducted to examine the implementation of enforcement procedures.

In the Enforcement Supervisor's Report, the Supervisor provides 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, Competition Authority guidelines and significant rulings handed down in legal proceedings regarding competition law.

The internal enforcement plan regarding competition law, adopted by the Company, includes an outline for the operation of the internal competition law enforcement system in the Company and key procedures, including: procedure for general instructions and reporting obligation, procedure for guidelines for business activity abroad, procedure for handling Company documents, procedure for cooperation with investigations and inspections by the Competition Authority; procedure for contact with competitors, procedure for engagements with airlines, procedure for contact with customers, procedure for engagements with suppliers, procedure for the security department, etc.

In March 2023, the work plan for 2023 was approved in accordance with the Internal Enforcement Plan regarding competition law.

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 plan regarding the prohibition on the giving or receiving of bribes and the prohibition of corruption and appointed the Company's VP of Human Resources as the Supervisor of Enforcement in this area. The enforcement plan is a guide for ethical decision-making and reflects the values that define the Company and the Company's desire to avoid circumstances that may constitute inappropriate conduct. The purpose of the enforcement plan is to instill among its employees, managers, consultants, suppliers and the various service providers, a culture of compliance with the provisions of the internal, local and international regulations applicable to the Company, regarding the offenses of giving and receiving bribes and corruption offences. 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.

D.2. ISSUES TO WHICH THE COMPANY'S AUDITORS DRAW ATTENTION IN THEIR CONCLUSION REGARDING THE FINANCIAL STATEMENTS

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.

D.3. "PHANTOM" OPTION VALUATION

Subject of valuation	Estimate of the fair value of the "Phantom" option
Date of valuation	December 31, 2023
Value of the subject of the valuation determined according to the valuation	NIS 45.2 million (approx. USD 12.5 million)
Appraiser	Financial Immunities. The work was prepared by Mr. Razi Avram, Head of Valuations and Analytics in the Economic Department, who holds a BSc degree in Mechanical Engineering from the Technion with honors and an MBA in Business Administration (MBA) from the University of North Carolina, USA with high honors. Mr. Avram has over 10 years of experience in valuations. The appraiser does not have a dependence on the Company.
Valuation model	Black & Scholes
The main assumptions of the valuation	(A) Underlying asset value - The fair value of ICC shares constituting the underlying asset is estimated at approx. NIS 2.6 billion (for additional information, see below). (B) Exercise supplement - According to the terms of the option, the Group is entitled to 8.75% of the increase in the value of ICC over the amount of approx. NIS 1.8 billion, and therefore, for the fair value measurement of the "Phantom" option, this amount was calculated as the option's exercise supplement. (C) The option period was estimated at approx. 2.085 years. (D) A standard deviation of approx. 31.5%. (E) A risk-free interest rate of approx. 3.7%. (F) An expected dividend yield of approx. 12.16%. It should be noted that fair value of ICC as of the valuation date (the value of the underlying asset), and as a result, also of the Phantom option, are classified as Level 3 data, in accordance with International Financial Reporting Standard 13, Fair Value Measurement ("IFRS 13") since ICC is a private company whose fair value is estimated according to valuation techniques. The market approach was used for estimating the fair value of ICC - the Comparable Transaction Method.

For additional information, see Note 9.C to the financial statements.

Amikam Ben Zvi - Chairman of the Company's
Board of Directors

Dina Ben Tal Ganancia - CEO

February 28, 2024



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

Composition of the Group's material loans as of December 31, 2023:

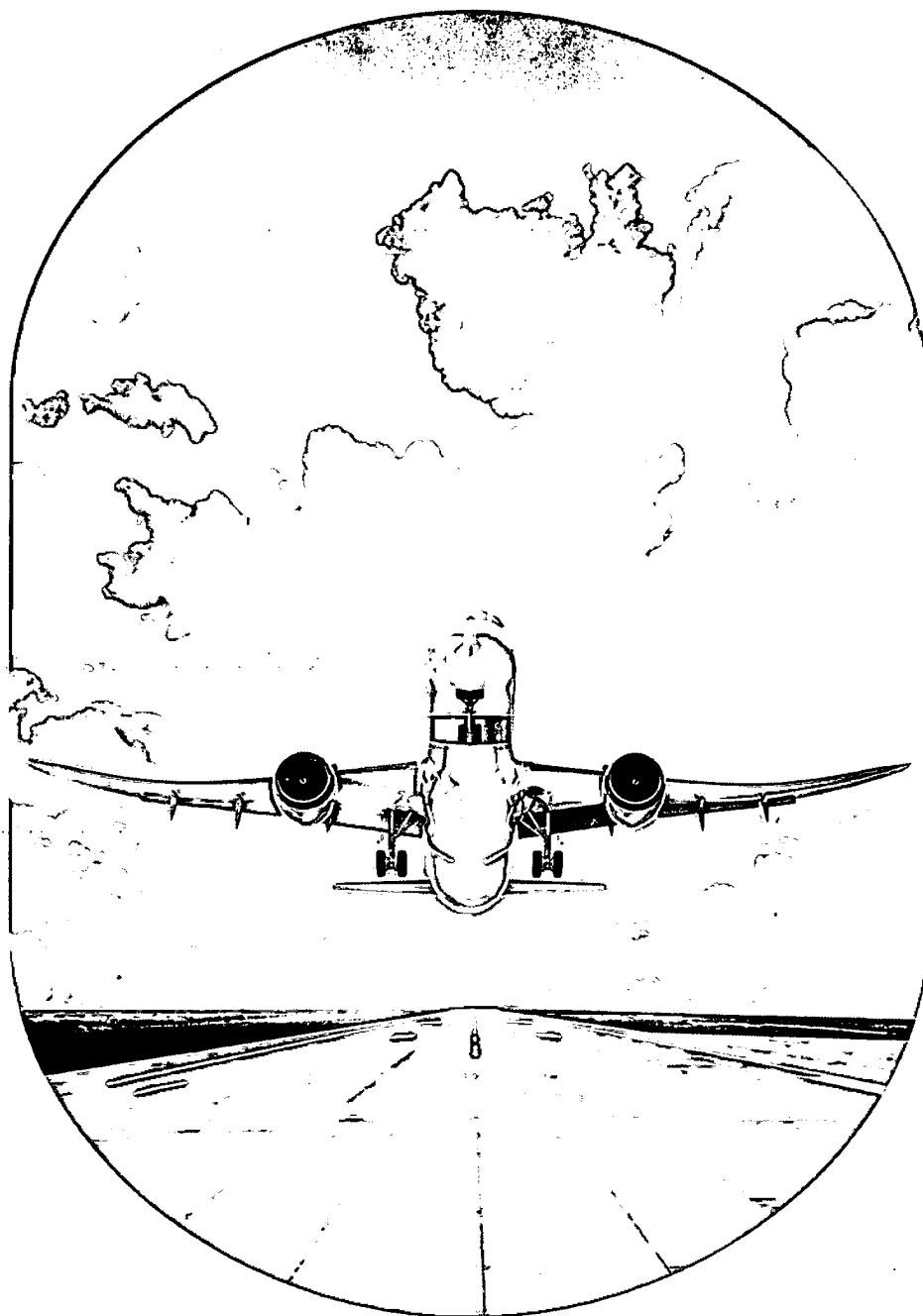
					Amortization schedule				
Lender characteristics	Loan amounts (USD millions)	Outstanding balance (USD millions)	Securities	Interest	Payment frequency - principal and interest	Principal repayment amount (USD millions)	Balloon balance (USD millions)	Loan commencement date	Loans' final repayment date
Foreign banking institution and Japanese investors	145.0	100.8	Aircraft 787-9	Variable SOFR + margin – 1%-2%	Quarterly	2.8	52.0	June 27, 2018	June 30, 2028
Foreign banking institution and Japanese investors guaranteed by AFIC	149.9	103.9	Aircraft 787-9	Variable SOFR + margin – 0.5%-1.5%	Quarterly	2.8	50.5	June 18, 2019	August 30, 2029
Foreign banking institution and Japanese investors guaranteed by UKEF	132.9	95.9	Aircraft 787-8	Variable SOFR + margin – 0%-1%	Quarterly	2.4	44.9	November 27, 2019	October 31, 2029
Foreign banking institution and Japanese investors guaranteed by UKEF	132.7	97.6	Aircraft 787-8	Variable SOFR + margin – 0%-1%	Quarterly	2.4	44.6	February 19, 2020	January 31, 2030
Local financial institution (given to the subsidiary El Al Matmid Frequent Flyer Club Ltd.)	130.0	110.5	Shares of El Al Frequent Flyer Ltd.	Variable 5.5%-8%	Quarterly	6.1	-	June 30, 2022	June 30, 2028
Foreign banking institution and Japanese investors guaranteed by UKEF	135.1	132.5	Aircraft 787-8	Variable SOFR + margin – 0%-1%	Quarterly	2.3	53.1	July 28, 2023	July 27, 2035



Loans that are not material in themselves but include a material cross-default condition

- The Company has several loans from the same foreign banking institution (jointly with other parties or alone) some of which are material and are included under the heading "Material loans of the Group as of December 31, 2023" above and some are not material in themselves, but include a material cross-default condition so that in the event that the Company is in violation of any loan, it will be called for immediate repayment of these loans, which amount to approx. USD 200.6 million as of December 31, 2023. See also Note 14.D to the financial statements.
- The Company has several loans secured by EXIM, UKEF or AFIC guarantees that the Company has taken 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, 2023" above and some are not material in themselves, but they include a material cross-default condition so that in cases where the Company has violated a condition of a loan within this group of loans or in cases where the Company has violated another of its obligations, the loans secured by an EXIM, UKEF or AFIC guarantee, which amount to approx. USD 652.1 thousand as of December 31, 2023, will be called for immediate repayment. See also Note 14.D to the financial statements.
- The Company has several loans that are not material in themselves, but they include a material cross-default condition so that in the event that the Company is in violation of any obligation, above a certain amount, these loans whose cumulative amount meets the quantitative tests for defining a material loan will be called for immediate repayment. See also Note 14.D to the financial statements.





Chapter C

2023 Consolidated Financial Statements
El Al Israel Airlines Ltd.
2023 Periodic Report

El Al Israel Airlines Ltd.

Consolidated Financial Statements for 2023

Table of Contents

	<u>Page</u>
Auditors' Reports	3-7
The Financial Statements	
Consolidated Statements of Financial Position	8-9
Consolidated Statements of Profit and Loss	10
Consolidated Statements of Comprehensive Income	11
Consolidated Statements of Changes in Equity	12-14
Consolidated Statements of Cashflows	15-16
Notes to Consolidated Financials	17-106

Report of the Independent Auditor to the Shareholders of El Al Israel Airlines Ltd.

Regarding the Audit of Components of Internal Control over Financial Reporting

**In accordance with Section 9B(c) of the Securities Regulations
(Periodic and Immediate Reports), 1970**

We have audited components of internal control over the financial reporting of El Al Israel Airlines Ltd. and subsidiaries (hereinafter collectively - "the Company") as of December 31, 2023. These control components were determined as explained in the next paragraph. The Company's Board of Directors and management are responsible for maintaining effective internal control over financial reporting and for their evaluation of the effectiveness of internal control components over financial reporting attached to the periodic report as of 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) organization-level controls, including controls over the process of preparing and closing a financial report and general controls over information systems; (2) controls over passenger revenue from the sale of airline tickets; (3) controls over the measurement of deferred revenue in respect of frequent flyer points; (4) controls over fixed assets - aircraft, engines and spare parts; (5) controls over wage expenses for employees in Israel; (6) controls over 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, the Company has effectively, in all material respects, maintained the audited control components as of December 31, 2023.



We also audited, in accordance with generally accepted auditing standards in Israel, the Company's consolidated financial statements as of December 31, 2023 and our report, dated February 28, 2024, included an unqualified opinion on those financial statements, as well as an emphasis of matter regarding the Company's exposure to the approval of class actions, based on our audit. The Company's financial statements as of December 31, 2022 and for each of the two years in the period ended on that date were audited by another accountant, whose report thereon as of March 8, 2023 included an unqualified opinion that included an emphasis of matter regarding the capital deficit attributed to the Company's shareholders and the assessment of the management and the Board of Directors regarding the Company's ability, at that time, to meet its obligations in the foreseeable future and also in relation to the exposure for approval of class actions against the Company, respectively.

Tel Aviv
February 28, 2024

Kost Forer Gabbay & Kasierer
Certified Public Accountants



Report of the Independent Auditor

To the Shareholders of El Al Israel Airlines Ltd.

We have audited the accompanying Consolidated Statements of Financial Position of El Al Israel Airlines Ltd. (hereinafter - the "Company") as of December 31, 2023, and the Consolidated Statements of Profit and Loss, Comprehensive Income and Loss, Changes in Equity and Cash Flows for the year ended on that date. These financial statements are the responsibility of the Company's Board of Directors and management. It is our responsibility to form an opinion on these financial statements based on our audit.

The Company's financial statements as of December 31, 2022 and for each of the two years in the period ended on that date were audited by another accountant, whose report thereon as of March 1, 2023 included an unqualified opinion that included an emphasis of matter regarding the capital deficit attributed to the Company's shareholders and the assessment of the management and the Board of Directors regarding the Company's ability, at that time, to meet its obligations in the foreseeable future and also in relation to the exposure for approval of class actions against the Company, respectively.

We have conducted our audit in accordance with generally accepted auditing standards in Israel, including standards set in the Auditor's Regulations (Auditor's Mode of Performance), 1973. According to these standards, we are required to plan and perform the audit in order to obtain a reasonable degree of assurance that the financial statements do not contain a material misrepresentation. An audit includes a sample examination of evidence supporting the amounts and information in the financial statements. An audit also includes an assessment of the accounting principles used and significant estimates made by the Company's board of directors and management, as well as an evaluation of the overall financial statement presentation. We believe that our audit and the reports of the other accountants provide a reasonable basis for our opinion.

In our opinion, based on our audit, the consolidated financial statements referred to above present fairly, in all material respects, the financial position of the Company and its consolidated companies as of December 31, 2023, and the results of its operations, changes in equity and cash flows for the year ended on that date, in conformity with International Financial Reporting Standards (IFRS) and the provisions of the Securities Regulations (Annual Financial Statements), 2010.

Without qualifying our above opinion, we draw attention to Note 16 to the Consolidated Financial Statements regarding the exposure to the approval of class actions against the Company and the Company's exposure to these class actions.

Key matters in the audit

Key matters in the audit are matters that were communicated, or were required to be communicated, to the Company's board of Directors and which, according to our professional judgment, were of most significance in the audit of the consolidated financial statements for the current period. These matters include, among others, any matter which: (1) relates, or may relate, to material items or disclosures in the financial statements, and (2) our judgment in its regard was particularly challenging, subjective, or complex. These matters are addressed as part of our audit and formation of our opinion on the consolidated financial statements as a whole. The communication of these matters below does not change our opinion on the consolidated financial statements as a whole and we do not use it to provide a separate opinion on these matters or on the items or disclosures to which they refer.

The following are the key matters in the audit of the Company's consolidated financial statements for the year ended December 31, 2023:



Frequent Flyer Club programs

As detailed in Note 2.D.(5) and Note 13 to the consolidated financial statements, 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 Company 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, and the Company's experience regarding the point utilization forecast. 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. As of December 31, 2023, the deferred revenue balance in respect of passenger club programs for the short term is approx. USD 117.3 million and for the long term it is approx. USD 61.2 million. We identified the estimates regarding the point utilization forecast and the sale prices of the various products for which the points can be converted as a key matter in the audit. Our judgment is required to evaluate the ability to use historical information to determine these estimates.

The audit procedures performed regarding passenger club programs were as follows:

We evaluated the planning and audited the effectiveness of the Company's control in connection with forecast estimates of points utilization that will not be realized and the sale prices of the various products for which the points can be converted; we assessed the adequacy of the methodology used by the Company to determine the estimates and came to the conclusion that these estimates are consistent with previous periods; we examined the calculation of club points that will not be utilized, which took into account information from the industry and historical data; we used an information technology expert who examined the adequacy of the amount of points accumulated; we checked the integrity and accuracy of the data underlying the calculation of the point value estimate; we performed a test of sensitivity analyzes to evaluate the changes on the deferred revenue for the short and long term.

Employee benefits

As detailed in Note 2.D.(3) and Note 15 to the consolidated financial statements, the present value of the Company's obligation to pay retirement and severance pay for some of the employees in Israel, vacation pay to all employees in Israel, redemption of sick days for some of the employees in Israel and other benefits, is based on a large number of data, determined based on an actuarial valuation, using actuarial assumptions. Changes in the actuarial assumptions may affect the value of the Company's obligations to pay such benefits. As of December 31, 2023, the balance of the actuarial-based liability in respect of short-term employee benefits is approx. USD 51.0 million and for the long term it is approx. USD 63.4 million. We identified the database for the actuarial calculation and actuarial assumptions as a key matter in the audit. Our judgment was required to assess the adequacy of the database and significant assumptions to determine the value of the Company's obligations for the payment of employee benefits.

The audit procedures we performed regarding 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 assessed the professional competence and independence of the actuary who serves as the Company's expert by making inquiries regarding his experience and relevant professional competence; we audited the integrity and accuracy of the data underlying the calculation of employee benefits; we used an actuarial expert on our behalf who examined the basis of the assumptions used for the purposes of the actuarial work and that were used as part of the actuarial work and we also performed an independent calculation of the total liability in respect of actuarial benefits for employees.



Kost Forer Gabbay & Kasierer Phone: +972-3-6232525

144 Menachem Begin Rd. Fax: +972-3-5622555
Tel Aviv 6492102

ey.com



We also audited, 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", the components of internal control over the Company's financial reporting as of December 31, 2023, and our report, dated February 28, 2024, included an unqualified opinion on the effective existence of those components.

Tel Aviv
February 28, 2024

Kost Forer Gabbay & Kasierer
Certified Public Accountants



El Al Israel Airlines Ltd.
Consolidated Statements of Financial Position

	Note	As of December 31	
		2023	2022
<u>Assets</u>		<u>USD millions</u>	<u>USD millions</u>
Current assets			
Cash and cash equivalents	3	386.1	283.2
Short-term deposits	4	35.6	15.1
Trade receivables (*)	5	293.8	224.6
Accounts receivable and debit balances (*)	6	30.1	24.8
Derivative financial instruments	19	19.7	6.3
Prepaid expenses	7	24.3	25.2
Inventory	8	15.5	15.0
Total current assets		<u>805.1</u>	<u>594.1</u>
Non-current assets			
Long-term deposits	4	114.4	88.1
Long-term investments	9	17.1	2.1
Deferred tax liabilities	17	103.6	110.2
Right-of-use leased assets	11	645.5	720.4
Fixed assets and intangible assets	10	1,614.9	1,636.4
Derivative financial instruments	19	17.8	37.1
Total non-current assets		<u>2,513.4</u>	<u>2,594.2</u>
Total assets		<u>3,318.5</u>	<u>3,188.4</u>

(*) I

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



El Al Israel Airlines Ltd.
Consolidated Statements of Financial Position

	Note	As of December 31	
		2023	2022
		USD millions	USD millions
Liabilities and equity			
Current liabilities			
Current maturities and short-term credit	14	176.2	223.3
Loans from the controlling shareholder	14F	70.0	70.0
Current maturities of leases	11	126.0	141.7
Trade payables (*)		206.7	170.0
Accounts payable and credit balances (*)	12	135.7	109.4
Deferred revenue	13	672.5	587.6
Provisions	16	8.1	12.1
Derivative financial instruments	19	12.6	8.8
Liability in respect of employee benefits	15	141.0	113.2
Total current liabilities		1,549.0	1,436.1
Non-current liabilities			
Loans from financing entities	14	854.6	888.6
Lease liabilities	11	677.8	767.2
Bonds	14G	2.2	2.0
Long-term deferred revenue	13	230.3	233.3
Long-term credit balances	12	139.2	131.8
Liability in respect of employee benefits	15	63.4	68.4
Derivative financial instruments	19	11.1	7.9
Total non-current liabilities		1,978.8	2,099.1
Total liabilities		3,527.7	3,535.2
Capital deficit	18		
Share capital		429.1	407.0
Share premium and capital reserves		353.8	355.0
Accumulated deficit		(970.1)	(1,082.8)
Total capital deficit attributed to Company shareholders		(187.3)	(320.9)
Non-controlling interests		(21.9)	(26.0)
Total capital deficit		(209.2)	(346.9)
Total liabilities and equity		3,318.5	3,188.4

(*) Reclassified

Amikam Ben Zvi
Chairman of the Company's
Board of Directors

Dina Ben Tal Ganancia
CEO

Ya'acov (Yankale) Shahar
CFO

Financial statements date of approval: Ben Gurion Airport, February 28, 2024.

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



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

	Note	For the year ended December 31		
		2023	2022 (*)	2021 (*)
		USD millions	USD millions	USD millions
Operating revenue	20A	2,503.1	1,985.8	857.2
Operating expenses:				
Fuel		563.1	583.5	186.5
Salaries and related expenses		567.3	442.9	288.4
Airport fees and services and air transit fees		299.4	236.1	142.5
Maintenance		94.2	81.8	34.7
Food, passenger service and other operating costs		172.8	137.0	69.1
Marketing and distribution expenses	20B	141.3	125.3	57.1
Depreciation and amortizations		248.6	210.1	228.6
Rentals		52.8	41.3	68.6
Computing and HQ expenses		108.9	99.0	73.2
Other income, net	20C	(12.6)	(84.0)	28.9
Total operating expenses		2,235.8	1,872.9	1,177.6
Operating profit (loss)		267.3	112.8	(320.4)
Financing expenses, net		(142.2)	(127.3)	(102.7)
Profit (loss) before income tax		125.1	(14.4)	(423.2)
Tax benefit (tax expense)	17	(8.4)	123.8	10.1
Net profit (loss) for the year		116.7	109.4	(413.0)
Attributed to:				
Company shareholders		112.6	108.7	(413.0)
Non-controlling interests		4.1	0.7	(0.1)
		116.7	109.4	(413.1)
Profit (loss) per ordinary share of NIS 1 PV (in USD): (**)	18C			
Basic earnings (loss) per share		0.410	0.505	(1.959)
Diluted earnings (loss) per share		0.273	0.281	(1.959)
Weighted average number of shares (in millions) used in the calculation of earnings (loss) per share: (**)				
Basic		274.7	215.5	210.9
Diluted		413.2	396.5	210.9

(*) Regarding a change in the structure of the statement of profit and loss, see Note 2.E.

(**) Regarding bonus shares, see Note 18.

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		
	2023	2022	2021
	USD millions	USD millions	USD millions
Profit (loss) for the year	116.7	109.4	(413.0)
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	3.2	13.1	0.3
Amounts that will be classified in the future to profit or loss:			
Exchange rate differences in respect of translation of foreign activities	(0.2)	0.2	0.0
Profit (loss) in respect of cash flow hedging, net of tax	(3.5)	40.7	34.6
Profit (loss) in respect of cash flow hedging - time value, net of tax	(1.6)	(0.6)	0.2
Other comprehensive income (loss) for the year	(2.1)	53.4	35.1
Total comprehensive income (loss) for the year	114.6	162.8	(377.9)

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, 2023

	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 attributed to parent company owner	Non-controlling interests	Total
	USD millions	USD millions	USD millions	USD millions	USD millions	USD millions	USD millions	USD millions	USD millions	USD millions
Balance as of January 1, 2023	407.0	(51.2)	68.3	29.7	(0.5)	308.5	(1,082.8)	(321.0)	(26.0)	(346.9)
Movement in the reporting period:										
Profit for the year	-	-	-	-	-	-	112.6	112.6	4.1	116.7
Other comprehensive income (loss)	-	-	-	(3.5)	(1.6)	3.0	-	(2.1)	-	(2.1)
Total comprehensive income (loss) for the year	-	-	-	(3.5)	(1.6)	3.0	112.6	110.5	4.1	114.6
Issuance of bonus shares, see Note 18.A	13.8	(13.8)	-	-	-	-	-	-	-	-
Exercise of option warrants for shares	8.3	25.2	(13.0)	-	-	-	-	20.5	-	20.5
Share-based payment	-	-	-	-	-	2.5	-	2.5	(0.0)	2.5
Total equity as of December 31, 2023	429.1	(39.8)	55.3	26.2	(2.1)	314.2	(970.1)	(187.3)	(21.9)	(209.2)

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, 2022

	Share capital USD millions	Capital reserve for issuance of discounted shares USD millions	Capital reserve for issuance of options USD millions	Capital reserve for cash flow hedging USD millions	Capital reserve for cash flow hedging - Time value USD millions	Other capital reserves USD millions	Accumulated deficit USD millions	Total equity attributed to parent company owner USD millions	Non- controlling interests USD millions	Total USD millions
Balance as of January 1, 2022	406.2	(53.5)	69.5	(11.0)	0.1	230.8	(1,191.5)	(549.4)	0.7	(548.8)
Movement in the reporting period:										
Profit for the year	-	-	-	-	-	-	108.7	108.7	0.7	109.4
Other comprehensive income (loss)	-	-	-	40.7	(0.6)	13.3	-	53.4	-	53.4
Total comprehensive income (loss) for the year	-	-	-	40.7	(0.6)	13.3	108.7	162.1	0.7	162.8
Exercise of option warrants for shares	0.8	2.3	(1.2)	-	-	-	-	1.9	-	1.9
Share-based payment	-	-	-	-	-	1.6	-	1.6	0.0	1.6
Non-controlling interests' exercise of shares in subsidiary	-	-	-	-	-	63.1	-	63.1	(27.4)	35.7
Total equity as of December 31, 2022	407.0	(51.2)	68.3	29.7	(0.5)	308.7	(1,082.8)	(320.8)	(26.0)	(346.9)

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 USD millions	Capital reserve for issuance of discounted shares USD millions	Capital reserve for issuance of options USD millions	Capital reserve for cash flow hedging USD millions	Capital reserve for cash flow hedging - Time value USD millions	Other capital reserves USD millions	Accumulated deficit USD millions	Total equity attributed to parent company owner USD millions	Non-controlling interests USD millions	Total USD millions
Balance as of January 1, 2021	375.1	(37.9)	-	(45.7)	(0.2)	230.2	(778.6)	(257.1)	0.8	(256.1)
Movement in the reporting period:										
Loss for the year	-	-	-	-	-	-	(413.0)	(413.0)	(0.1)	(413.1)
Other comprehensive income	-	-		34.6	0.2	0.3	-	35.1	-	35.1
Total comprehensive income (loss) for the year	-	-	-	34.6	0.2	0.3	(413.0)	(377.9)	(0.1)	(378.0)
Proceeds from issuance of options, net	-	-	75.6	-	-	-	-	75.6	-	75.6
Exercise of option warrants for shares	31.0	(15.6)	(6.1)	-	-	-	-	9.3	-	9.3
Loan from controlling shareholder	-	-	-	-	-	0.3	-	0.3	-	0.3
Total equity as of December 31, 2021	406.2	(53.5)	69.5	(11.0)	0.1	230.8	(1,191.5)	(549.4)	0.7	(548.8)

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



El Al Israel Airlines Ltd.
Consolidated Statements of Cashflows

	For the year ended December 31		
	2023	2022	2021
	USD millions	USD millions	USD millions
<u>Cash flows from operating activities</u>			
Profit (loss) for the period	116.7	109.4	(413.0)
Adjustments required to present cash flows from operating activities - Appendix A	338.8	203.5	412.5
Cash provided by (used in) operating activities	455.5	312.9	(0.5)
<u>Cash flows from investing activities</u>			
Fixed asset purchases (including payment on account of aircraft and general engine overhauls)	(116.6)	(53.6)	(15.2)
Proceeds from realization of fixed assets and realization of a long-term investment	0.9	10.6	2.8
Investment in intangible assets	(14.2)	(12.6)	(5.3)
Proceeds from sale of long-term investment	0.1	-	-
Change in deposits, net	(44.7)	(4.0)	25.6
Cash provided by (used in) investing activities	(174.5)	(59.6)	7.9
<u>Cash flows from financing activities</u>			
Proceeds from issuance of options	-	-	75.3
Exercise of options for shares	20.5	1.9	9.3
Receipt of financing against frequent flyer club assets	-	130.0	-
Receipt of a loan from financing entities	135.1	-	44.5
Receipt of loan from controlling shareholder	-	20.0	50.0
Payment in respect of loan raising expenses	(9.1)	(3.2)	(0.8)
Repayment of loans from financing entities	(206.0)	(121.4)	(107.0)
Repayment of loan from controlling shareholder	-	-	(10.0)
Repayment of lease liabilities	(115.7)	(98.7)	(53.5)
Consideration from sale and leaseback transaction not attributed to the residual value	-	-	3.0
Liability component for the issuance of bonds to the State of Israel	-	27.4	4.8
Repayment of liability component for the issuance of bonds to the State of Israel	-	(30.1)	-
Increase (decrease) in short-term credit, net	(3.9)	4.2	(0.5)
Exercise of option for subsidiary's shares	-	14.0	-
Net cash provided by (used in) financing activities	(179.1)	(55.9)	15.1
Impact of changes in exchange rates on cash balances held in foreign currency	1.0	(4.7)	(0.3)
Increase in cash and cash equivalents	102.9	192.7	22.2
Cash and cash equivalents at beginning of period	283.2	90.5	68.3
Cash and cash equivalents at end of period	386.1	283.2	90.5

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



El Al Israel Airlines Ltd.
Consolidated Statements of Cashflows

	For the year ended December 31		
	2023	2022	2021
	USD millions	USD millions	USD millions
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)	149.6	109.0	121.9
Depreciation in respect of right-of-use leased assets	99.0	101.1	106.7
Depreciation of value of aircraft to fair value, less realization costs	-	-	43.5
State financing by advance payment of flights of aviation security system personnel	-	-	207.9
Advance deposit for employee dismissal program	-	-	(35.9)
Other income in respect of government grants, net	-	(41.5)	-
Deferred taxes, net	7.9	(124.8)	(10.5)
Increase (decrease) in liabilities in respect of employee benefits	26.3	(6.3)	(6.8)
Net capital loss (gain) from realization of assets	(0.2)	(8.3)	(1.2)
Revaluation of financial instruments at fair value through profit and loss,			
See Notes 9 and 19	(5.3)	-	(7.0)
Adjustments in respect of financing expenses	25.3	24.9	35.2
Other changes	(2.3)	4.4	(3.3)
	<u>300.3</u>	<u>58.5</u>	<u>450.5</u>
Changes in asset and liability items:			
Increase in trade receivables and other receivables	(76.0)	(140.5)	(44.4)
Increase (decrease) in deferred revenue	57.4	207.7	(5.9)
Increase in trade payables and accounts payable	57.3	84.9	19.4
Other changes in asset and liability items	(0.2)	(7.1)	(7.1)
	<u>38.5</u>	<u>145.0</u>	<u>(38.0)</u>
	<u>338.8</u>	<u>203.5</u>	<u>412.5</u>

Appendix B – Interest payments and receipts, taxes paid and dividends received and classified

under cash flows from operating activities (1):

Interest payments (2)	<u>112.0</u>	<u>85.1</u>	<u>52.0</u>
Interest receipts	<u>10.2</u>	<u>3.1</u>	<u>0.2</u>
Tax payments - advances for excess expenses	<u>0.5</u>	<u>0.3</u>	<u>0.1</u>

- (1) The Company classifies cash flows in respect of interest 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.



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 flights, and charter flights through the subsidiary Sundor International Airlines Ltd. ("Sundor"). 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 through the subsidiary El Al Matmid Frequent Flyer Club Ltd. The Group also operates through the subsidiary Cockpit Innovation Ltd. for the development of initiatives and coordinates the Group's innovation activity.

It should be noted that Ben Gurion Airport passenger traffic is characterized by seasonality. The main activity is in the summer months, with the peak being in the months of July-August. Generally, the winter months (January-March) are characterized by low passenger traffic activity, while the timing of the Israeli holidays has an additional effect on seasonality. Regarding the effect of the Iron Swords War (the "War"), which began in the fourth quarter of 2023, see below.

B. Development of the Company's business activity in 2023

2023 ended with a pre-tax profit of approx. USD 125.1 million, of which approx. USD 85.3 million was in the first three quarters of the year, and approx. USD 39.8 million was in the fourth quarter, which was characterized by different activity (as explained below) in the context of the War. The business results led to an improvement in the Company's business and financial situation, such that the cash balances and deposits available for the Group's use as of December 31, 2023 amounted to approx. USD 405.7 million and the capital deficit attributed to the Company shareholders was reduced to approx. USD 187.3 million compared to the amount of approx. USD 320.9 million at the end of 2022.

On October 7, 2023, the War broke out, and throughout the last quarter of the year, among other things, there was a reduction in passenger traffic at Ben Gurion Airport ("Ben Gurion") and an impact on the aviation and tourism industry in Israel, and also gradually led to a pause and then to a significant reduction of the activity of foreign airlines at Ben Gurion. Consequently, the Company's share in aviation activity in Israel increased significantly compared to the period before the outbreak of the War. This reality, together with the adjustment of the operational, commercial and financial activities carried out by the Company and taking into consideration the Company's limited production capacity, brought the Company to a volume of activity of approx. 90% compared to the corresponding quarter in 2019, which represents a period of full activity (due to the Corona pandemic), and to a total increase of approx. 10% in the offered capacity (in terms of available seat kilometers - ASK) in relation to the fourth quarter of 2022.

In addition, due to the cancellation of the flights of foreign airlines and, the Company estimates that in view of the decrease in demand for maritime transport to Israel due to the geopolitical situation in the Red Sea, there has been a significant reduction in the capacity offered for transporting cargo to and from Israel, which has resulted in a significant increase in the demand for flying cargo on the Company's aircraft, both in the belly of passenger aircraft and in cargo aircraft.



Note 1 - General (continued)

As of the date of approval of the financial statements, the Group is dealing with the business reality derived from the War. At the same time, the prolonged duration of the War and its characteristics in relation to the various fronts, the economic instability and the uncertainty prevailing in the economy may have additional consequences for the Company that will affect the Company's financial position. The Company has examined the forecast for the expected future cash flow in the foreseeable future, among other things in relation to the impact of the War, depending on its duration, the extent of its impact and the rate of return to normality. As of the date of approval of the financial statements, and given the volume of activity and current demand levels, the Company expects to meet its existing and expected liabilities from its current sources as the date of their repayment arrives. In addition, also in other scenarios based on the Company's past experience, the liquid cash balances, alongside the alternatives available to the Company, the Company expects that it will meet its liabilities as stated.

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 of each of its subsidiaries are prepared in the currency of the main economic environment in which they operate (hereinafter - the "functional currency"), while the Group's consolidated financial statements are presented in USD - the functional currency of the Company (and of most of its subsidiaries), since most of the Company's income and expenses are denominated in that currency, including the purchase and financing of its aircraft.

C. 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.



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

D. 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) 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, 2023, see Note 16.

(3) Employee benefits:

The present value of the Group's obligation to pay retirement and severance pay for some of the employees in Israel, vacation pay to all employees in Israel, redemption of sick days for some of the employees in Israel and other benefits, including pension plans for some of the Group's local employees in the United States and England, is based on a large number of data, determined based on an actuarial valuation, using actuarial assumptions, including in respect of the discount rates of the various obligations. 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.

(4) 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.

(5) Frequent Flyer Club programs:

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.



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

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 incorporated the expected changes in its estimates. 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.

(6) Deferred taxes:

The Group recognized deferred tax assets for its losses carried forward in accordance with its forecasts of expected future profits against which the aforementioned losses carried forward can be offset.

E. Change in the structure of the statement of profit and loss:

Up to and including the 2022 Financial Statements, the Group presented its statement of profit and loss according to the 'Function of Expense' method (the 'Cost of Sales' method). Starting from 2023, considering the way in which the management analyzes the Group's business activities and in view of the internationally accepted practice by many airlines, the Group changed the reporting format to the 'Nature of Expense' method (and as a result re-introduced the structure of the statement of profit and loss for comparison periods).

When choosing the method for the presentation of the statement of profit and loss, the Group examined what information is most useful to the users of the financial statements, the accepted practice in the industry (among other things to provide comparability with other companies in the industry), and also for the compatibility of the financial reporting with the internal management reporting according to which the Group management examines the business results of its activity.

According to the Group's management, the aforementioned change provides a more detailed presentation as well as a more reliable and relevant presentation in accordance with the provisions of International Accounting Standard 1, regarding the presentation of financial statements.

It should be clarified that the change in the presentation method has no effect on the reported results and on the various profitability indicators relevant to the Group.

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

F. New financial reporting standards and interpretations that have been published:

(1) New standards, new interpretations and amendments to standards that affect the current period and/or previous periods:

In May 2023, the IASB published an amendment to International Accounting Standard 12 - Taxes on Income (hereinafter - the "amendment"), following the international tax reform of the OECD - BEPS Pillar Two ("Pillar 2" or the "international tax reform").

The amendment includes the following:

- (a) Mandatory temporary exemption from the implementation of the provisions of the standard for the recognition and disclosure of deferred tax assets and liabilities stemming from the adoption of the Pillar 2 rules ("temporary exemption"); and
- (b) Targeted disclosure requirements for multinational entities affected by the international tax reform.

The Company is applying the temporary exemption and therefore, no disclosure was made and no deferred tax assets and liabilities resulting from the adoption of the Pillar 2 rules were recognized. Also, the Company is examining the consequences of the international tax reform on its financial statements.



Note 3 - Cash and Cash Equivalents

	As of December 31	
	2023	2022
	USD millions	USD millions
Cash and bank balances	101.8	112.8
Cash equivalents	284.3	170.3
Total cash and cash equivalents	386.1	283.2

As detailed in Note 4 below, in addition to the cash and cash equivalent balances noted above, as of December 31, 2023, the Group has a total of approx. USD 19.6 million invested in short-term deposits, which are not classified as cash and cash equivalents according to accounting principles, since they cannot be easily withdrawn during the three-month period, but they constitute relatively liquid balances that can be used by the Group in a relatively short period of time (usually within six months). In view of this, the cash balances and deposits available for use by the Group as of December 31, 2023, is approx. USD 405.7 million.

Note 4 - Deposits

Composition:

	As of December 31	
	2023	2022
	USD millions	USD millions
Short-term deposits:		
Bank deposits for a period of over 3 months	19.6	0.3
Deposits provided by the Group as collateral for aircraft leasing transactions (see Note 11.A.3)	15.1	14.7
Deposit provided by the Group as collateral for derivatives	0.9	0.1
Total short-term deposits	35.6	15.1
Long-term deposits:		
Long-term bank deposits (1)	6.2	2.0
Deposits with service providers	7.5	5.3
Deposits provided by the Group as collateral for aircraft leasing transactions (see Note 11.A.3)	100.7	80.7
Total long-term deposits	114.4	88.1

- (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 - Trade Receivables

A. Accounting policy:

The Group's customers are examined at the end of each reporting period to identify 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 (there is also a general provision that stems from club company customers, the Company does not make a general provision since, as explained below, the exposure is relatively negligible). When the Group ultimately estimates that the debts are not collectible, the debt is recognized as lost.

B. Types of customers:

In passenger flight activity, which 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, which also reduces the credit risk.

The Group has several types of customers in Israel and abroad: Business customers and private customers who purchase tickets by cash or credit card. In addition, IATA agents (International Air Transport Association - hereinafter - "IATA"), who pay through IATA's bank clearing system. 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.

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, the relatively short credit period and in view of the type of customers, the vast majority of which are the credit companies or agents operating through the IATA clearing mechanism, as explained above.

A. Composition:

	As of December 31	
	2023	2022
	USD millions	USD millions
Expected receipts for credit card sales (see (1) below)	147.7	103.0
Open accounts - IATA agents	96.0	57.8
Open accounts - others	49.0	64.6
Income receivable	6.6	2.9
	<u>299.3</u>	<u>228.3</u>
Less - Provision for doubtful debts (most are over 90 days)	(5.5)	(3.7)
Total trade receivables	<u>293.8</u>	<u>224.6</u>



Note 5 - Trade Receivables (continued)

- (1) The trade receivables balance as of December 31, 2023 and as of December 31, 2022 includes a balance in respect of a credit card clearer in the United States and Canada in the amount of approx. USD 44 million and approx. USD 39 million, respectively, originating from flight ticket sales but which is held as collateral by the clearer in case the Group is forced to refund the amounts to customers if it is unable to fly. 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, 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 working with the clearer to release the full amount of the collateral.

D. Customer debt aging:

	As of December 31	
	2023	2022
	USD millions	USD millions
Not in arrears	287.3	207.5
In arrears up to 90 days	3.2	8.0
In arrears over 90 days	8.8	12.8
Total	299.3	228.3
Less - Provision for doubtful debts (most are over 90 days)	(5.5)	(3.7)
Total at the end of the year	293.8	224.6

The average debt period of customer debts whose due date has passed, as of December 31, 2023, is approx. 164 days.

Note 6 - Accounts Receivable and Debit Balances

	As of December 31	
	2023	2022
	USD millions	USD millions
Government institutions	12.5	9.9
Receivables for the restoration of engines	7.1	3.7
Advance payments to suppliers	3.1	8.3
Other receivables	7.4	2.9
Total accounts receivable and debit balances	30.1	24.8



Note 7 - Prepaid Expenses

Advance expenses include, but are not limited to, commissions to agents and credit card fees attributed to unrecognized revenue and constitute incremental costs for obtaining a contract, as defined in IFRS 15, which will be recognized as marketing and distribution expenses in the statement of profit and loss while recognizing revenue from the flights for which the fees were paid.

	As of December 31	
	2023	2022
	USD millions	USD millions
Commissions to agents	9.7	10.4
Credit card fees	7.4	5.3
Prepaid operating expenses	7.2	9.5
Total prepaid expenses	24.3	25.2

Note 8 - Inventory

	As of December 31	
	2023	2022
	USD millions	USD millions
Jet fuel for consumption	4.0	5.8
Materials and foodstuffs	7.0	5.5
Chemicals	1.7	1.7
Duty free products	2.8	2.0
Total inventory	15.5	15.0



Note 9 - Long-Term Investments

A. Composition:

	As of December 31	
	2023	2022
	USD millions	USD millions
Investments in investment ventures (see Section B below)	1.9	2.1
Investment in Phantom-type option in ICC (see Section C below)	12.5	-
Long-term receivables (see Section D below)	2.7	-
Total	17.1	2.1

B. Investments in investment ventures

The investments include investment ventures, which operate in cooperation with the subsidiary Cockpit Innovation Ltd. and in return, Cockpit holds equity 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 an engagement with Diners Club Israel Ltd. and Israel Credit Cards Ltd. ("Diners", "ICC" and the "credit companies", respectively), regarding the issuance and operation of branded credit cards for frequent flyer club members (the "agreement"), for a period of ten years starting on September 1, 2019, with a mutual exit right for each of the parties after seven years (the "engagement period").

As part of the agreement, the Company was granted a Phantom option that grants economic rights in ICC (at a value equal to 8.75% of ICC's increase in value) or in Diners (at a value equal to 35% of Diners' increase in value), which can only be exercised in the event of a sale or issue of either of them, in accordance with the terms set forth in the agreement in this regard and will be settled in cash. This option was given to the subsidiary El Al Matmid Frequent Flyer Club Ltd. at its establishment in 2022.

In the Strum Committee (which examined the separation of the credit card companies from the banks), in accordance with the Increasing Competition and Reducing Concentration in the Banking Market Law (Legislative Amendments), 2017, it was determined that first the credit card companies belonging to banks with a broad scope of activity in the banking system will be separated, where for this matter a "bank with a broad scope of activity" is a bank whose asset value exceeds 20% of the assets of all banks in Israel. With regard to banks that do not meet the definition of a "bank with a broad scope of activity" in the banking system such as Discount (which controls ICC), the Strum Committee recommended that an examination be conducted that would determine the necessity of their separation from the credit card companies according to the development of the competition and the competitive conduct of that company.



Note 9 - Long-Term Investments (continued)

In view of this, due to the uncertainty of the aforementioned realization until December 31, 2022, the value of the "Phantom" option was estimated at an immaterial amount.

On January 19, 2023, as part of the same policy to increase competition in the banking and credit market, the Minister of Finance decided to use his authority and change in the regulations the rate established in the definition of "a bank with a wide scope of activity", and as a result of this decision, to require the separation of ICC from Discount. Subsequently, on January 30, 2023, the Knesset Finance Committee approved the requirement to separate ICC from Discount Bank, by the end of three years from the start date (the date of publication of the regulations in Reshumot) or by the end of four years under certain circumstances, insofar as an outline of a public offering is decided upon.

Because of this, in the reporting period, the Group re-appraised the value of the "Phantom" option based on an external valuation performed by the Group, according to which the value of the "Phantom" option, using the Black & Scholes model, is approx. NIS 45.2 million (approx. USD 12.5 million as of the date of the report) which was recorded to the statement of profit and loss as other income. The appraisal was based, among other things, on the following parameters and estimates:

- a) The underlying asset value - The fair value of the ICC shares, which constitute the underlying asset, is estimated at approx. NIS 2.6 billion, while according to the agreement, the Group is entitled to the increase in value between this amount and the amount of approx. NIS 1.8 billion, and therefore, for the fair value measurement of the "Phantom" option, this amount was calculated as the option's exercise supplement.
- b) The option period was estimated at approx. 2.085 years.
- c) A standard deviation of approx. 31.5%, a risk-free interest rate of approx. 3.7% and an expected dividend yield of approx. 12.16%.

It should be noted that fair value of ICC as of the valuation date (the value of the underlying asset), and as a result, also of the "Phantom" option, are classified as Level 3 data, in accordance with International Financial Reporting Standard 13, Fair Value Measurement ("IFRS 13") since ICC is a private company whose fair value is estimated according to valuation techniques. The market approach was used for estimating the fair value of ICC - the Comparable Transaction Method.

Sensitivity test

Further to the above, an increase of approx. 9.1% in the estimated fair value of ICC will increase the value of the "Phantom" option to approx. NIS 57.3 million (approx. USD 15.8 million), while a decrease of approx. 10.4% will decrease the value of the "Phantom" option to approx. NIS 32.7 million (approx. USD 9.0 million). Also, an increase of approx. 23.4% in the expected dividend yield will decrease the value of the "Phantom" option to approx. NIS 38.0 million (approx. USD 10.5 million), while a decrease of approx. 58.9% will increase the value of the "Phantom" option to approx. NIS 67.1 million (approx. USD 18.5 million).



Note 9 - Long-Term Investments (continued)

D. Long-term receivables

The expected reimbursement receivable from the Airports Authority for the investment in the new factory that is being established by the subsidiary Tamam Aircraft Food Industries (Ben Gurion Airport) Ltd. (the "grant") is treated as grants related to assets in accordance with International Accounting Standard IAS 20, regarding the accounting treatment of government grants and disclosure regarding government assistance. Therefore, the aforementioned grant is deducted from the factory asset and recognized as a long-term receivable, which will accordingly reduce the future depreciation expenses in respect of the factory asset.

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	
	2023	2022
	USD millions	USD millions
Depreciated cost:		
Aircraft and flight equipment	1,531.6	1,561.1
Other fixed assets and intangible assets (see Note 10.E)	83.3	75.3
	<u>1,614.9</u>	<u>1,636.4</u>



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 millions	USD millions	USD millions	USD millions	USD millions
Cost:					
As of January 1, 2022	2,166.3	260.9	62.3	189.0	2,678.4
Classification	2.2	-	(2.2)	-	-
Additions	1.3	4.4	15.1	43.6	64.4
Disposals	-	(0.4)	-	(33.9)	(34.3)
As of December 31, 2022	2,169.7	264.9	76.2	198.7	2,708.5
Classification	(193.4)	201.1	(5.7)	(2.0)	-
Additions	112.4	10.2	(45.2)	56.6	133.9
Disposals	(9.1)	(5.6)	-	(54.9)	(69.6)
As of December 31, 2023	2,079.6	470.5	24.2	198.5	2,772.8
Accumulated depreciation:					
As of January 1, 2022	898.7	60.6	-	108.1	1,067.4
Depreciation for the year	70.3	7.9	-	18.8	97.0
Disposals	-	(0.4)	-	(16.6)	(17.0)
As of December 31, 2022	968.9	68.2	-	110.3	1,147.5
Classification	(62.5)	62.5	-	-	-
Depreciation for the year	81.5	21.9	-	31.3	134.7
Disposals	(6.4)	(5.6)	-	(29.0)	(41.0)
As of December 31, 2023	981.5	147.0	-	112.7	1,241.2
Depreciated cost:					
As of December 31, 2023	1,098.1	323.5	24.2	85.8	1,531.6
As of December 31, 2022	1,200.8	196.7	75.2	88.4	1,561.1

As detailed in Note 10.C.(1) below, the Company depreciates the engines separately from the aircraft, and this also includes the LLP components (as explained in the same note). In view of this, starting from 2023, the Company classified the depreciation of these components as part of the engine depreciation. It should be emphasized that this classification has no effect on the Company's total depreciation expenses.



Note 10 - Fixed Assets and Intangible Assets (continued)

A. Composition of fixed assets (continued)

(3) Composition of the Group's aircraft fleet (passenger and cargo) as of December 31, 2023:

Aircraft fleet:	Type of aircraft	Number of seats for aircraft type (average)	Aircraft in use	Aircraft not in use	Total	Average age	Ownership	Lease
737-800	Passenger - Narrow body	169	15	1	16	19.3	6	10
737-900	Passenger - Narrow body	175	8	-	8	9.0	8	-
777-200	Passenger - Wide body	290	4	2	6	20.6	6	-
8-787 (Dreamliner)	Passenger - Wide body	238	4	-	4	3.1	4	-
9-787 (Dreamliner)	Passenger - Wide body	271	12	-	12	5.3	4	8
737-800	Cargo - Narrow body	-	1	-	1	21.6	-	1
Total		218	44	3	47	12.8	28	19

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 Group for the duration of the financing periods and at the end of the lease periods, the aircraft are transferred to the Group (either with or without additional consideration), including potential and ancillary rights such as insurance.

The Group 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. RECEIPT OF ADDITIONAL 787 AIRCRAFT (DREAMLINER)

In July 2023, the 16th Dreamliner aircraft, the fourth Boeing 787-8 aircraft, was transferred to the Company. Regarding the signing of agreements for the financing of the aircraft as mentioned, see Note 14 below.



Note 10 - Fixed Assets and Intangible Assets (continued)

In December 2022, the Company signed an agreement with Boeing for the purchase of the 17th aircraft, whose expected delivery date is in the second quarter of 2024. The Company is examining the financing alternatives for the 17th aircraft, with the exception of an advance payment paid by the Group in an immaterial amount. The balance will be paid by the Group upon receipt of the aircraft.

During 2017, the Company signed an agreement with a foreign lessor giving it an option to dry lease up to two 787-9 aircraft. This option has been extended by the Company from time to time. Further to this, in June 2023, the Company exercised the option and signed agreements for the lease of the aircraft for a lease period of 15 years for each aircraft, with the delivery dates of the aircraft planned for the fourth quarter of 2025 and the first quarter of 2026. The total expected annual expense to the Company in respect of the lease fees for each of the aircraft is not material in relation to the Company's total annual expense.

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

(1) Depreciation of the Group's aircraft and their 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 are recorded to the cost of the 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 and loss at the time they are incurred.

The aircraft are depreciated while separating into components with a significant cost, which are mainly the aircraft's fuselage and engine, which include components with a limited useful life, known as Life Limited Parts ("LLP"), 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 use of that aircraft is expected to end. The engine's LLP and Potential are depreciated according to the engine hours actually performed compared to the engine hours expected until the date of the next overhaul, which depends, among other things, on the number of take-offs and landings ("cycles"), 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.



Note 10 - Fixed Assets and Intangible Assets (continued)

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. In this context, 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. 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.

During 2023, the Group made a change in the estimated useful lives of part of the Group's aircraft fleet and in the estimated expected engine hours, according to the Group's estimates. The effect of the change in the estimate resulted in an increase in depreciation expenses of approx. USD 8.4 million per year.

In addition, during the year the Group recognized a reduction in the value of three TRENT 800 engines used by the 777 aircraft fleet in the total amount of approx. USD 8.6 million. This reduction was recognized in the depreciation and amortization expense items in the statement of profit and loss in view of the fact that these engines are not in use.

(2) Accessories 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 specific provision for impairment of those parts.

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. Impairment test and depreciation to fair value less realization costs

Accounting policy:

At the end of each reporting period, the Group examines whether there are any signs indicating an 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 to which planes fly from other fleets and are therefore mostly interchangeable and in any case, all form part of the Group's network of routes that the Group manages as a whole. The recoverable amount is the net fair value of the entire 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.

During 2023, the interest rate rose worldwide and in the Israeli economy, and the risk premium in the economy increased, mainly due to the outbreak of the War in the last quarter of the year. In addition and as detailed in Note 1 above, the War led to a reduction in passenger traffic at Ben Gurion Airport and accordingly affected the aviation and tourism industry in Israel. All of these are signs from external information sources that may indicate the need for an impairment test.

Therefore, the Group performed a sensitivity analysis according to which it examined the value-in-use of the fleet as of December 31, 2023, in which the Group assumed that there will be an increase in the weighted discount rate to 9.63% (which is 1.63% higher in relation to the external work that was performed for the Company in 2021), and for the purpose of the analysis, it also reduced the cash flow forecast for 2024 in order to reflect, by way of expectancy, the uncertainty stemming from the War. In the aforementioned sensitivity analysis, it was found that the value-in-use is significantly higher than the book value as of December 31, 2023.



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, 2023			
	Cost	Accumulated depreciation	Depreciated cost
	USD millions	USD millions	USD millions
Buildings and facilities at Ben Gurion Airport	108.2	84.5	23.7
Computers and office furniture	38.2	33.2	5.0
Ground machinery and equipment	63.5	52.1	11.4
Leasehold improvements	27.0	26.5	0.5
Vehicles and garage equipment	7.5	6.7	0.7
Owned buildings	6.7	0.1	6.6
Intangible assets (1)	112.6	77.2	35.4
	<u>363.7</u>	<u>280.4</u>	<u>83.3</u>

As of December 31, 2022			
	Cost	Accumulated depreciation	Depreciated cost
	USD millions	USD millions	USD millions
Buildings and facilities at Ben Gurion Airport	106.8	80.5	26.4
Computers and office furniture	35.8	31.4	4.5
Ground machinery and equipment	64.5	53.6	11.0
Leasehold improvements	25.9	25.3	0.6
Vehicles and garage equipment	8.3	7.3	0.9
Owned buildings	4.2	0.1	4.1
Intangible assets (1)	98.4	70.6	27.8
	<u>344.0</u>	<u>268.7</u>	<u>75.3</u>

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



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.

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 that the Group would be required to pay in order to borrow, for a similar period and with similar collateral, the amounts required acquire the right-of-use in an asset of similar value) the property from the lessor on full credit) on the date of engagement in the lease, depending on the lease amount, its average life and the nature of the leased asset (i.e. a similar economic environment). The discount rate range for the leased aircraft is between 2.9% and 9.1% (of which for the leases of the Group's wide-body aircraft, which constitute the bulk of the lease liability, the discount rate range is between 4.3% and 5%) and the discount rate range for leased property it is between 7.3% and 8.25%.

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 as of 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. It should be noted that a lease amendment resulting from a waiver 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. It should also be noted that the deferral of lease payments in accordance with the original lease agreements that occurred in view of the War do not constitute a lease amendment as defined in IFRS 16 regarding leases, and therefore, the deferral of such payments were treated as variable lease payments and recognized in the net financing expenses item in the statement of profit and loss.

(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.



Note 11 - Leases (continued)

B. Changes in lease agreements in 2023:

- Regarding the engagements in a dry lease of two additional 787 aircraft, see Note 10.B above.
- In February 2023, the Company signed an agreement with a foreign company for a dry lease of a Boeing 737-800 model aircraft for a period of approx. 6 years from its delivery date. During the first quarter of 2023, the Civil Aviation Authority notified the Company that in order to operate the aircraft under a dry lease, it must undergo a validation procedure is required for a "major change" due to its conversion from a passenger aircraft to a cargo aircraft, a procedure that is expected to continue several months. In June 2023, following the Company's request to IATA to temporarily renew the Company's rights to transport cargo on All Cargo aircraft and at the same time as the validation procedures, the Company received an addendum to the commercial operating license, which renewed the Company's rights to transport cargo using All Cargo aircraft until June 5, 2024, after they were revoked in October 2022. In October 2023, with the outbreak of the War, the Civil Aviation Authority informed the Company that in order to allow the Company to operate the aircraft on a dry lease, in view of the situation, it had decided to add the aircraft model to the type certificate. As a result, the aircraft was registered with the Civil Aviation Authority and began operating in the Company as a cargo aircraft on a dry lease in October 2023.
- During 2023, the Company operated four passenger planes on a wet lease (three Boeing 737-800 models and one Airbus A320-200 model) (this lease is for a period of less than a year and therefore, there are no assets and liabilities in the statement of financial position in its respect), through foreign lessors, whose lease was expected to end between October and December 2023. With the outbreak of the War, the above foreign lessors gave notice of the termination of their activity to and from Israel, and therefore the above wet lease activity ended during October 2023.

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

As of December 31, 2023, the Group leases 19 aircraft and 3 engines. The balance of the lease periods ranges from approx. one year to approx. 10 years. In addition, the Group's lease agreements include leases of vehicles, buildings and other facilities, including engagements with the Airports Authority, mainly the campus area at Ben Gurion Airport where the Company's headquarters and facilities are located, for which the engagement agreement is in effect until December 31, 2035, and the King David passenger lounge in Terminal 3 at Ben Gurion Airport for which the engagement agreement was extended in the fourth quarter of 2023 for two more years until November 30, 2026.

Regarding the status of the leased aircraft as of December 31, 2023, see Note 10.A.(3) above.



Note 11 - Leases (continued)

(1) Right-of-use leased assets:

	Aircraft	Buildings and vehicles	Total
	USD millions		
Right-of-use leased assets – depreciated cost			
Balance as of January 1, 2023	656.9	63.5	720.4
Depreciation for the period	(87.9)	(11.1)	(99.0)
Additions during the period	14.5	14.2	28.7
Changes during the period	(4.6)	-	(4.6)
Balance as of December 31, 2023	578.9	66.6	645.5
 Balance as of January 1, 2022	 738.3	 78.6	 816.9
Depreciation for the period	(89.9)	(11.0)	(100.9)
Additions during the period	18.4	1.6	20.0
Disposals and changes during the period	(9.9)	(5.7)	(15.6)
Balance as of December 31, 2022	656.9	63.5	720.4

(2) Lease liabilities:

	Aircraft	Buildings and vehicles	Total
	USD millions		
Lease liabilities			
Balance as of January 1, 2023	820.4	88.5	908.9
Additions during the period	14.5	14.2	28.7
Changes during the period	(4.6)	-	(4.6)
Payment of the conceptual reserve component (without interest)	(105.3)	(10.4)	(115.7)
Changes in interest payable, exchange rate and linkage differences and others	(13.3)	(0.2)	(13.5)
Balance as of December 31, 2023	711.7	92.1	803.8
 Current lease liabilities	 111.9	 14.1	 126.0
Long-term lease liabilities	599.8	78.0	677.8
Total lease liabilities as of December 31, 2023	711.7	92.1	803.8
 Balance as of January 1, 2022	 898.1	 107.9	 1,006.0
Additions during the period	18.4	1.6	20.0
Disposals and changes during the period	(9.9)	(6.5)	(16.4)
Payment of the conceptual reserve component (without interest)	(82.9)	(15.8)	(98.7)
Changes in interest payable, exchange rate and linkage differences and others	(3.3)	1.3	(2.0)
Balance as of December 31, 2022	820.4	88.5	908.9
 Current lease liabilities	 127.4	 14.3	 141.7
Long-term lease liabilities	693.0	74.2	767.2
Total lease liabilities as of December 31, 2022	820.4	88.5	908.9

Regarding 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	
	2023	2022
	USD millions	
Depreciation expenses in respect of right-of-use assets	99.0	100.9
Interest expenses in respect of lease liabilities	42.5	47.8
Income in respect of exchange rate differences	(0.1)	(2.0)
Expenses related to short-term leases (*)	47.9	33.6
Expenses related to leases of low-value assets	3.2	3.1
Expenses related to variable lease payment that were not included in the measurement of lease liabilities	0.9	3.2
Expenses in respect of leased aircraft overhaul waiver of rental fees for Corona discounts (including for short-term leases)	-	(1.9)
Total effect on the statement of profit and loss	219.8	202.2

(*) 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	
	2023	2022
	USD millions	
Cash flow in respect of conceptual reserve for leases (financing activities)	115.7	98.7
Cash flow in respect of conceptual interest on leases (operating activities)	43.1	48.2
Total cash flows in respect of lease liabilities	158.8	146.9

Note 12 - Accounts Payable and Credit balances

Current liabilities:

	As of December 31	
	2023	2022
	USD millions	USD millions
Port taxes payable	58.1	62.1
Payables for non-realized flight segments of foreign companies (1)	16.9	9.8
Government institutions	0.0	1.6
Interest payable	5.1	5.3
Provisions for future overhauls of leased aircraft (see Note 10.A)	18.6	17.9
Liability in respect of engine supplier	26.6	5.0
Other payables	10.4	7.7
Total	135.7	109.4

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



Note 12 - Accounts Payable and Credit balances (continued)

Non-current liabilities:

	As of December 31	
	2023	2022
	USD millions	USD millions
Provisions for future overhauls of leased aircraft	129.0	118.6
Others (1)	10.2	13.2
Total	139.2	131.8

- (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 discounted amount of the liability amounts to approx. USD 4.8 million and was recognized in the statement of profit and loss in the 'other expenses (income)' item in the year ended December 31, 2022 (in the first quarter) on the date the grant was received, since the compensation is for losses incurred by the Company prior to receipt of 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 and 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.



Note 13 - Revenue Recognition and Deferred Revenue (continued)

A. Background and accounting policy (continued)

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.D.(5).

(2) Grants from credit card companies

Grants from credit card companies that were received by the Group in 2019 as part of an agreement for the issue and operation of branded credit cards for members of the Group's Frequent Flyer Club were recognized as deferred revenue and amortized to profit and loss in a manner reflecting the term of the agreement to which the grants are attributed (the period in which the agreement cannot be canceled by either 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) Revenues from cargo flights

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 deferred revenue from flight tickets for 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 combined a government grant component and a component of a sales agreement with a customer, as defined in the relevant accounting principles.



Note 13 - Revenue Recognition and Deferred Revenue (continued)

In order to reflect the two components of the agreement, in 2021, 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 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.

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.

B. Current liabilities:

	As of December 31	
	2023	2022
	USD millions	USD millions
From the sale of airline tickets	391.0	419.8
In respect of vouchers	151.8	62.6
In respect of club points	117.3	96.2
Grants from credit card companies	6.3	6.1
Flights of aviation security system personnel	0.4	0.0
Other	5.7	2.9
Total	672.5	587.6



Note 13 - Recognition of Revenue and Deferred Revenue (continued)

C. Non-current liabilities:

	As of December 31	
	2023	2022
	USD millions	USD millions
In respect of club points	61.2	59.9
Grants from credit card companies	13.6	20.2
Flights of aviation security system personnel	155.5	153.2
Total	230.3	233.3

For information regarding the flights of aviation security system personnel, see Note 13.A.(4) above.

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

	As of December 31	
	2023	2022
	USD millions	USD millions
Opening balance	156.1	167.8
Increase in liability for accrual of points	125.7	101.6
Decrease in liability for realizations and expiry of points	(103.3)	(113.3)
Closing balance	178.5	156.1



Note 14 - Loans from Financial Entities

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 club company as detailed in Note 14.C.(2) below, which also includes an option component that gives the lender the right to convert the loan into shares of the club company, or alternatively to purchase the shares of the club company from the Company, with a variable exercise price (see below), constitutes a hybrid contract that includes an embedded derivative measured at fair value through profit and loss (the option), where the remaining amount received was initially 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 for a deferral of principal and interest payments (see below), the Group examines whether this is a significant change in the terms of the debt.

Regarding the accounting policy for a loan from the controlling shareholder, see Note 14.F.

Composition:

	As of December 31	
	2023	2022
	USD millions	USD millions
Loans from banking corporations (see Note 14.B)	940.1	1,013.8
Loan received against El Al Frequent Flyer assets (see Note 14.C.(2))	90.7	98.1
Loan from the controlling shareholder (see Note 14.F)	70.0	70.0
Bonds	2.2	2.0
	<u>1,103.1</u>	<u>1,183.8</u>



Note 14 - Loans from Financial Entities (continued)

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

	Fixed- interest loans	Variable- interest loans (SOFR interest)	Loans to finance advance payments on aircraft ("PDP")	Overdrafts	Total
	USD millions	USD millions	USD millions	USD millions	USD millions
For the year ended December 31, 2023:					
Annual interest in percentages	2.44-15.5	5.86-11.95	8.25-9.75	8.38-8.88	-
As of January 1, 2023:					
Current maturities	44.4	127.4	28.1	23.4	223.3
Long-term loans	279.2	609.3	-	-	888.6
Total loans	323.6	736.8	28.1	23.4	1,111.9
Movement during 2023:					
Receipt of long-term loans (see Note 14.C.(1) below)	19.0	107.1	-	-	126.1
Current repayments and movement in overdraft	(43.3)	(134.6)	-	(3.9)	(181.8)
Other changes	(4.4)	7.2	(28.1)	-	(25.3)
Total loans as of December 31, 2023	294.9	716.5	-	19.5	1,030.9
Of which: current maturities	44.2	112.6	-	19.5	176.3
Total long-term loans	250.7	603.9	-	-	854.6



Note 14 - Loans from Financial Entities (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 millions	USD millions	USD millions	USD millions	USD millions
For the year ended December 31, 2022:					
Annual interest in percentages	1.83-15.5	5.09-10.89	5.23	7.31-7.81	-
As of January 1, 2022:					
Current maturities	32.9	109.6	31.1	19.2	192.8
Long-term loans	221.1	714.7	-	-	935.8
Total loans	254.0	824.3	31.1	19.2	1,128.5
Movement during 2022:					
Receipt of long-term loans	101.4	-	-	-	101.4
Current repayments and movement in overdraft	(27.6)	(93.9)	-	(4.2)	(117.2)
Other changes	(4.2)	6.3	(3.0)	-	(0.8)
Total loans as of December 31, 2022	323.6	736.8	28.1	23.4	1,111.9
Of which: current maturities	44.4	127.4	28.1	23.4	223.3
Total long-term loans	279.2	609.3	-	-	888.6



Note 14 - Loans from Financial Entities (continued)

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

(1) Financing for the purchase of the 16th Dreamliner aircraft

Further to Note 10.8 above, regarding the purchase and receipt of a Boeing 787-8 aircraft, which is the 16th aircraft in the Company's procurement transaction (the "aircraft"), in July 2023 the Company signed agreements to obtain financing for the purchase of the aircraft (hereinafter, respectively - the "agreements" and the "financing transaction"), following the memorandum of understanding that was signed in May 2023. According to the agreements, the financing transaction is carried out in a legal structure known as JOLCO (Japanese Operating Lease with Call Option), where a foreign bank (the "Foreign Bank") provided loan to two special purpose companies (SPCs) incorporated in Japan in the amount of approx. USD 107 million for the purchase of the aircraft and an additional amount of approx. USD 8 million that is used to pay a fee to UKEF (the United Kingdom Export Finance), a government agency for the promotion of exports from the UK (collectively - the "loan"). As part of the financing transaction, the SPCs are companies wholly owned by a Japanese company, which provided the SPCs with an additional amount of approx. USD 19 million (the "additional amount"). The loan will be for a period of 12 years from the date of its provision, bearing quarterly Term SOFR interest, plus a margin between 0% and 1%. The loan is being repaid in quarterly payments. The aircraft is held by the SPCs and after approx. 9.5 years from the loan provision date, it will be formally transferred to the Company's ownership, subject to early repayment of the loan balance as it will be at that time and payment of the additional amount (along with agreed interest). The loan is secured, among other things, by means of a guarantee given to the foreign bank by UKEF and by a lien on the aircraft, assignment of the Company's rights in connection with the aircraft's insurance and the warranty, from Boeing for the aircraft and from Rolls Royce for the engines. The agreements include various generally accepted clauses in transactions of this type, including the possibility of early repayment of the loan in the event of a breach, including a cross-default, as defined and detailed in the agreements. The Company does not have the possibility of making early repayment of the financing, except in cases accepted in this type of transaction, such as increased financing costs to the bank, changes in taxation within the financing transaction and violation by the SPCs, subject to payment as detailed in the agreements. The loan does not include an obligation to meet financial covenants.

Close to the date of receipt of the aircraft and before the loan was provided, the Company repaid the balance of the loan taken for advances paid to Boeing on account of the 16th aircraft.

(2) Loan received against El Al Frequent Flyer assets:

On June 23, 2022, the Subsidiary "El Al the Frequent Flyer Ltd." (the "Subsidiary") 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 130 million dollars (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 Subsidiary for a period of 6 years and will be repaid by the Subsidiary in quarterly payments (principal and interest), with an interest rate in the range of 5.5% to 8%, determined according to the Subsidiary's compliance with financial ratios. The nominal interest rate in the first year of the loan is 7%.



Note 14 - Loans from Financial Entities (continued)

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 Subsidiary'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 Subsidiary, or a part thereof. A shareholders' agreement was also signed between the Company, the Subsidiary and the Phoenix that regulates their rights and obligations as shareholders and option holders in the Subsidiary.

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 91 million. USD 71 million of which are presented in long-term loans, and the balance as a current maturity in the short-term loans 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 in 2022, see Note 21.C.

Regarding the option revaluation, see Note 19.G.



Note 14 – Loans from Financial Entities (continued)

D. Collateral and ratio of loans to collateral

The following is a list of the collateral provided against the loans and, where applicable, the requirement for a ratio of the unpaid balance to the collateral value:

Financing Source	Book balance as of December 31, 2023	Aircraft, reserve engines and other assets as collateral	Requirement for ratio of unpaid balance to collateral value
	USD millions		
		2 777-200 aircraft	
		1 737-800 aircraft	
Local bank (1)	18.1	1 737-900 aircraft	50%-80%
Local banks	35.3	2 737-900 aircraft	80%
Foreign banks (1)	42.9	4 reserve engines	-
		4 737-900 aircraft (4)	
		1 737-900 aircraft	
Foreign banks and bonds issued by designated company (2)	458.2	1 787-9 aircraft	-
		3 787-8 aircraft	
		1 787-9 aircraft	
Foreign banks (3)(5)	193.9	1 787-8 aircraft	-
		3 737-800 aircraft	
		2 777-200 aircraft	
Foreign banks (5)	200.6	2 787-9 aircraft	-
Loan from the Phoenix with a fixed lien on the shares of the Subsidiary El Al Frequent Flyer (6)	90.7	Issued share capital of a subsidiary	-



Note 14 - Loans from Financial Entities (continued)

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

- (1) There is a cross-default mechanism between the various liabilities at the same banking institution.
- (2) There is a cross-default mechanism between the loans secured by EXIM or UKEF. cross violation
- (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.
There is a cross-default mechanism between these loans and the loans listed in note (2) above.
- (5) There is a cross-default mechanism with other liabilities of the Company.
- (6) As part of the financing agreement, the Subsidiary 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 Subsidiary 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 includes various clauses acceptable in transactions of this type, including the possibility of calling for the loan's immediate repayment in the event of violations specified in the financing agreement, including in the event of the Subsidiary's non-compliance with financial standards as detailed above (and subject to a healing mechanism in the financing agreement), violation of significant obligations by the Company or the Subsidiary under intercompany agreements between the Company and the Subsidiary ("Intercompany Agreements") or under agreements with the credit companies to issue branded credit cards (the "agreements with the credit companies"), as well as in a case where a financial creditor of the Subsidiary has the right to call for immediate repayment of a debt of the Subsidiary (cross-default) or in the case where a financial creditor has called for immediate repayment of a debt of the Company thereto that exceeds the amount stipulated in the financing agreement (cross-acceleration), all in accordance with the financing agreement.



Note 14 - Loans from Financial Entities (continued)

- b) The loan was secured through a floating lien on all the Subsidiary's assets and rights, including the Subsidiary's bank account, as well as through a fixed lien on the Subsidiary's rights under the agreements with the credit companies and under the intercompany agreements.
- c) The loan was secured by a fixed lien on all the Subsidiary's shares owned by the Company, which will constitute at all times throughout the loan period at least 51% of the Subsidiary's issued share capital.

It should be noted that on December 31, 2023, and as of the date of publication of the financial statements, the Subsidiary is in compliance with the financial covenants as stated above.

It should be noted that some of the loans existing as of December 31, 2023, are repayable early by the Group, as is customary. In addition, some of the agreements for loans taken by the Group include the right of the bank to demand immediate repayment of the balances of the loans provided by the relevant bank upon the occurrence of certain events, such as a merger or a transfer of control without the prior written consent of the banking institution, as well as the existence of additional and standard events customary in financing transactions. In addition, in some of the loans, there is a cross-default mechanism between the loan and other liabilities of the Company to other parties above a certain amount.

Some of the credit agreements (which are not included in "reportable credit" according to the guidelines of the Securities Authority) stipulate that the ratio of the balance of debt owed to the bank to the market value of the encumbered aircraft may not exceed the ratio of the unliquidated balance to the collateral value (LTV), as detailed in the above table. 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.

Following the deferral of some loans during the Corona crisis that have not yet been fully repaid by December 31, 2023, there is non-compliance with the LTV financial covenants in some banks as of the date of the statement of 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 request to these banks to waive compliance with the aforesaid ratio, the banks informed the Company, in the reporting period, that they waive compliance with the aforesaid ratio as of December 31, 2023 and as of the date of publication of the financial statements. It should be noted that due to the fact that the covenants as mentioned are based on global aircraft pricelists, the outbreak of the War, has no effect on the financial covenants as mentioned.



Note 14 - Loans from Financial Entities (continued)

E. Fair value of loans:

	As of December 31, 2023		As of December 31, 2022	
	Book value	Fair value	Book Value	Fair value
	USD millions	USD millions	USD millions	USD millions
Fixed-interest loans from financing entities	295.7	285.9	323.6	322.2

The loans' fair value as of December 31, 2023 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, plus a margin). The fair value presented 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).

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.

F. Loans from the controlling shareholder

During November 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 amount 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 amount of the shareholder loans), whichever of these dates is earlier. The shareholder loans are denominated 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. Conversion of the shareholder loans, all or part of them, subject to the approval of the Company's institutions according to Sections 270(4), 274 and 275 of the Companies Law, i.e. to the approvals of the Company's Audit Committee, the Company's 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 exist.

Accordingly, and since the Company does not have an unconditional right to postpone the settlement of the loan, by issuing a variable number of shares, for more than 12 months from the date of the statement of financial position, according to the accounting principles, the loans were classified in their full amount as current liabilities in the statement of financial position.

G. Bonds

During February 2022, the Company received an amount of approx. USD 3 million from the Movement for Growth Association against the issuance of additional bonds that can be converted into a variable amount in shares.

H. Liquidity risk in respect of loans and leases

The following table lists the contractual repayment dates 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 from Financial Entities (continued)

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

	2024	2025	2026	2027	2028 onwards	Total
	USD millions					
Current repayments of loan reserve	156	165	130	124	482	1,057
Current reserve payments in respect of leases	126	118	106	98	356	804
Total current repayments	282	283	236	222	838	1,861
Payment that will be included in the statement of profit and loss and will therefore be included in cash flows from operating activities:						
Interest payments in respect of loans (1)	60	47	36	27	37	207
Interest payments in respect of leases	38	32	26	22	48	166
Total interest payments	98	79	62	49	85	373
Repayment of bonds	-	3	-	-	-	3
Total payments (2)	380	365	298	271	923	2,237

- (1) 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.
- (2) 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 Note 14.F above. These loans were not included as part of the liquidity analysis.
- (3) The amounts in the above table do not include amounts to be paid by the Company for future loans to be taken, among other things for the 17th aircraft as detailed in Note 10.B and do not include payments for future lease agreements, including but not limited to the lease of the 18th and 19th aircraft as detailed in that note.

The Group's sources for paying these liabilities are the Group's current cash flows from its current business activity.



Note 15 - Liabilities in respect of Employee Benefits

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 executives 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 and 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 and loss in accordance with the Projected Unit Credit Method, using actuarial estimates.

The service cost and the exchange rate differences in respect of the revaluation of the net liabilities are recorded to the salary expenses item. The net interest cost (after offsetting the return on plan assets) is included in the statement of profit and 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 and 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 mainly include 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 and 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.



Note 15 - Liabilities in respect of Employee Benefits

(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 considerations and critical estimates that were used in determining the value of the liability in the financial statements, see Note 2.D.(3).



Note 15 - Liabilities in respect of Employee Benefits (continued)

B. Composition:

	Reference	Plan currency	As of December 31, 2023			As of December 31, 2022		
			Current liabilities	Non-current liabilities	Non-current assets	Current liabilities	Non-current liabilities	Non-current assets
			USD millions	USD millions	USD millions	USD millions	USD millions	USD millions
Short-term employee benefits:								
Wages, salaries and social benefits		Mainly NIS	90.0	-	-	72.1	-	-
Post-employment benefits:								
Benefit for retirement and severance pay in Israel	C	NIS	-	19.4	-	-	23.5	-
Redemption of sick days	D	NIS	-	23.6	-	-	24.1	-
Pension funds for employees in branches:	E		-	-	-	-	-	-
United States		USD	6.2	-	-	-	2.1	-
England		GBP	-	0.2	-	-	1.0	-
Retiree benefits	F	NIS	-	9.1	-	-	10.2	-
Other post-employment benefits	G	NIS	-	6.2	-	-	4.6	-
Other long-term employee benefits:								
Liability for vacation and rest*	H1	NIS	45.9	-	-	41.3	-	-
Other long-term benefits	H2	NIS	-	4.9	-	-	2.9	-
Dismissal benefits:								
Voluntary retirement plans	I	NIS	(1.1)	-	-	(0.1)	-	-
Total in the statement of financial position			141.0	63.4	-	113.3	68.4	-

* 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 in respect of Employee Benefits (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.

(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.



Note 15 - Liabilities in respect of Employee Benefits (continued)

(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.

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 branches. 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.

Regarding US pensions, during 2023 the Company decided to sell the pension plan for local employees in the US and dispose of it within about a year from the date of approval. Accordingly and in accordance with IAS 19 regarding employee benefits, on October 31, 2023 the accumulation of benefits was frozen, the plan was terminated and accordingly, the net liability (the pension obligation less plan assets) in respect of the defined benefit plan in the financial statements as of December 31, 2023 had a disposal amount for the plan estimated at approx. USD 6.2 million, and the obligation was also classified as a liability for short-term employee benefits. As a result of determining the net liability balance at the amount expected for disposal, the liability balance was increased by approx. USD 3.4 million, against an increase in salary expenses for the year ended December 31, 2023. As part of the plan disposal, the Company paid, out of the related plan assets (and therefore this payment had no effect on the net liability for the pension), one-time payments of approx. USD 15.8 million.

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 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 in respect of Employee Benefits (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:

The subsidiary Borenstein Caterers Inc. (USA) participated in a multi-employer pension plan for some of its employees, for which the subsidiary invested the amount of approx. USD 0.4 million in each of the years 2023 and 2022. On November 13, 2023, the subsidiary terminated its defined benefit plan and distributed the remaining funds to the participants. As a result of the liquidation, the subsidiary incurred a loss of approx. USD 0.8 million and negligible costs for the termination of the plan.



El Al Israel Airlines Ltd.
Notes to the Consolidated Financial Statements

Note 15 - Liabilities in respect of Employee Benefits (continued)

I. 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 millions	USD millions	USD millions	USD millions	USD millions	USD millions
Amounts recognized in the statement of profit and loss in respect of defined benefit plans:						
For the year ended December 31, 2023:						
Service cost	2.7	1.1	0.1	0.1	1.5	5.5
Interest cost	1.6	1.3	2.6	0.5	0.1	6.1
Return on plan assets according to discount rate	(0.7)	-	(2.4)	-	(0.1)	(3.2)
Exchange rate differences	(0.7)	(0.7)	-	(0.3)	(0.1)	(1.8)
Expenses in respect of disposals	-	-	3.4	-	0.7	4.1
Other changes in the period	-	-	-	-	0.6	0.6
Total	2.9	1.7	3.7	0.3	2.7	11.3

For the year ended December 31, 2022:

Service cost*	0.3	1.5	0.1	0.2	-	2.2
Interest cost	1.1	0.6	1.7	0.4	0.1	3.8
Return on plan assets according to discount rate	(0.3)	-	(1.7)	-	-	(2.0)
Exchange rate differences	(4.4)	(3.6)	(0.5)	(1.3)	-	(9.9)
Other changes in the period	-	-	-	-	(0.2)	(0.2)
Total	(3.3)	(1.5)	(0.4)	(0.7)	(0.1)	(6.1)

For the year ended December 31, 2021:

Service cost	5.8	0.8	0.1	0.1	0.9	7.8
Interest cost	1.3	0.7	1.6	0.4	0.1	4.0
Return on plan assets according to discount rate	(0.6)	-	(1.5)	-	-	(2.1)
Real return transferred from compensation item to benefits	0.1	-	-	-	-	0.1
Exchange rate differences	1.1	1.1	(0.1)	0.4	0.2	2.7
Other changes in the period	-	-	-	-	-	-
Total	7.7	2.6	0.1	0.9	1.2	12.5

* 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.



El Al Israel Airlines Ltd.
Notes to the Consolidated Financial Statements

For the year ended December 31, 2023

	Severance pay in Israel	Redemption of sick days	Retiree benefits	Pension funds	Other benefits	Total
	USD millions	USD millions	USD millions	USD millions	USD millions	USD millions
Movement in the present value of the obligation:						
Opening balance - present value of obligation	33.0	24.1	10.2	52.5	6.6	126.4
Service cost	2.7	1.1	0.1	0.1	1.5	5.5
Interest cost	1.6	1.3	0.5	2.6	0.1	6.1
Actuarial (gains) losses	(0.4)	(0.4)	(1.0)	(0.1)	(1.5)	(3.4)
Benefits paid *	(7.2)	(1.8)	(0.4)	(19.8)	0.2	(29.0)
Changes in exchange rate	(1.0)	(0.7)	(0.3)	0.7	(0.1)	(1.4)
Expenses in respect of disposals *	-	-	-	3.4	(0.2)	3.2
Other changes in the period	-	-	-	-	1.3	1.3
Closing balance - present value of obligation	28.7	23.6	9.1	39.4	7.9	108.7
Change in fair value of plan assets:						
Opening balance - fair value of plan assets	9.5	-	-	49.5	2.0	61.0
Return on plan assets according to discount rate	0.7	-	-	2.4	0.1	3.2
Remeasurements for the difference between the actual return on the plan's assets and the return calculated according to the discount rate	1.0	-	-	(0.9)	-	0.1
Employer deposits	0.5	-	-	1.2	-	1.7
Benefits paid	(2.0)	-	-	(19.8)	(0.1)	(21.9)
Changes in exchange rate	(0.3)	-	-	0.6	-	0.3
Expenses in respect of disposals	-	-	-	-	(1.0)	(1.0)
Other changes in the period	-	-	-	-	0.7	0.7
Closing balance - fair value of plan assets	9.4	-	-	33.0	1.7	44.1
Average life of the obligation (in years)	5.3	9.6	18.0			
Discount rate in percentages	5.3-7.5	6	7.75-5.85			
Sensitivity analysis for a 1% increase in the discount rate	(0.9)	(2.2)	(1.4)			

* See Note 15.E below.

The discount rate for the US pension is 4.94% and for the UK pension 4.4%.



El Al Israel Airlines Ltd.
Notes to the Consolidated Financial Statements

Note 15 – Liabilities in respect of Employee Benefits (continued)

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

For the year ended December 31, 2022

	Severance pay in Israel	Redemption of sick days	Retiree benefits	Pension funds	Other benefits	Total
	USD millions	USD millions	USD millions	USD millions	USD millions	USD millions
Movement in the present value of the obligation:						
Opening balance - present value of obligation	33.0	24.1	10.2	52.5	6.8	126.6
Service cost	1.8	1.1	0.1	0.1	-	3.1
Interest cost	1.2	1.2	0.4	1.9	0.1	4.8
Actuarial (gains) losses	-	-	-	-	-	-
Benefits paid	(4.5)	(1.7)	-	(3.4)	(0.1)	(9.7)
Changes in exchange rate	(2.6)	(1.9)	(0.7)	0.1	(0.3)	(5.4)
Other changes in the period	-	-	-	1.0	(0.2)	0.8
Closing balance - present value of obligation	28.9	22.8	10.0	52.2	6.3	120.2
Change in fair value of plan assets:						
Opening balance - fair value of plan assets	9.5	-	-	49.4	2.5	61.4
Return on plan assets according to discount rate	0.3	-	-	1.9	-	2.2
Remeasurements for the difference between the actual return on the plan's assets and the return calculated according to the discount rate	(0.1)	-	-	(1.4)	-	(1.5)
Employer deposits	0.5	-	-	0.9	-	1.4
Benefits paid	(1.7)	-	-	(3.4)	-	(5.1)
Changes in exchange rate	(0.7)	-	-	0.1	(0.3)	(0.9)
Other changes in the period	-	-	-	-	(0.3)	(0.3)
Closing balance - fair value of plan assets	(1.7)	-	-	(1.9)	(0.6)	(4.2)
Average life of the obligation (in years)	5.3	8.0	16.0			
Discount rate in percentages	5-5.2	5.2	5.2-5.9			
Sensitivity analysis for a 1% increase in the discount rate	(0.8)	(1.7)	(1.9)			

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



Note 15 - Liabilities in respect of Employee Benefits (continued)

I. 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 wage increase rate in the short term is in accordance with the wage agreements signed between the Company, the Histadrut and the workers' unions representing the Company's employees. In the medium and long term, it is between 3% and 5.5% per 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 10.4 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 1.5% and 20.4% depending on the age of the population.

J. 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 include a grant for the academic studies of employees' children.



Note 15 - Liabilities in respect of 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 millions	USD millions
For the year ended December 31, 2023:		
Opening balance	41.3	2.9
Amounts recognized in the statement of profit and loss in respect of defined benefit plans:		
Service cost	28.8	1.5
Interest cost	2.0	0.1
Exchange rate differences	(1.1)	(0.1)
Actuarial gains	0.1	0.5
Total	29.8	2.0
Benefits paid		
Utilization of vacation and rest days*	(22.4)	-
Redemption	(2.8)	-
Total	(25.2)	-
Closing balance	45.9	4.9
Average life of the obligation (in years)	8.9	7.3
For the year ended December 31, 2022:		
Opening balance	52.5	3.7
Amounts recognized in the statement of profit and loss in respect of defined benefit plans:		
Service cost	31.0	0.1
Interest cost	1.0	0.1
Exchange rate differences	(5.9)	(0.3)
Actuarial gains **	(9.1)	(0.6)
Total	17.0	(0.7)
Benefits paid		
Utilization of vacation and rest days*	(22.0)	(0.1)
Redemption	(6.2)	-
Total	(28.2)	(0.1)
Closing balance	41.3	2.9
Average life of the obligation (in years)	7.4	10.3
For the year ended December 31, 2021:		
Opening balance	61.8	4.0
Amounts recognized in the statement of profit and loss in respect of defined benefit plans:		
Service cost	14.1	0.3
Interest cost	1.0	0.1
Exchange rate differences	1.7	0.1
Actuarial gains	(7.8)	(0.7)
Total	9.0	(0.2)
Benefits paid		
Utilization of vacation and rest days*	(5.5)	(0.1)
Redemption	(12.8)	-
Total	(18.3)	(0.1)
Closing balance	52.5	3.7
Average life of the obligation (in years)	8.4	11.2

* Most of the obligation is paid in regular employee wages, that is, as vacation days.

** In 2022, most of the actuarial gain stems from the increase in the rate of increase of the interest.

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, 2023, claims totaling approx. USD 840 million and other claims that are not quantified in monetary amounts at this stage 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 8.1 million. In the opinion of the Group's management, which is based, among other things, 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:

	<u>Total provisions</u> <u>USD millions</u>
Balance as of January 1, 2022	13.1
Additional provisions recognized (including updating of existing provisions)	2.9
Amounts utilized and canceled during the year	(3.6)
Exchange rate effect	(0.3)
Balance as of December 31, 2022	12.1
Additional provisions recognized (including updating of existing provisions)	-
Amounts utilized and canceled during the year	(4.0)
Exchange rate effect	-
Balance as of December 31, 2023	8.1

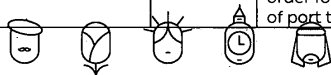


Note 16 - Provisions and Contingent Liabilities (continued)

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 claim is based on an allegation 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 claim is being conducted 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 procedure is in the class action stage.	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 claim is based on an allegation of 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 procedure is in the class action stage.	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.



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
3	February 2017	Class action / Central District	The claim is based on an allegation 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.	A personal amount of NIS 44,615	In May 2022, the court approved the claim as a class action in part. 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. 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.



4	October 2017	Class action / Central District	The claim is based on various allegations regarding the seats on the plane, in which there is a restriction to leaning back.	NIS 33 million (a personal amount of NIS 577)	In November 2023, a court decision was issued approving the class action. The group on whose behalf the claim was approved was defined in the decision as follows: "All the Company's customers who purchased flight tickets and were assigned a seat that could not be tilted back in the last seven years preceding the application for approval on all aircraft models operated by the Company". The grounds of the claim approved in the decision are the Prohibition on Misleading according to Section 2 of the Consumer Protection Law and the violation of the Duty of Disclosure according to Section 4 of the Consumer Protection Law. The Company filed a request to appeal the decision to the Supreme Court and an application for stay of execution.	At this preliminary stage, when not much time has passed since the claim was approved as a class action and the fact that the Company filed a request for permission to appeal the decision of the district court to approve the claim as a class action, it is not yet possible to assess the chances of the claim being accepted.
5	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 company filed its response to the application 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 procedure is in the clarification stage of 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.

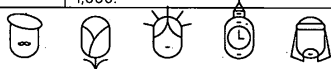


Note 16 - Provisions and Contingent Liabilities (continued)

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
6	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. The parties reached a settlement agreement that was submitted to the court for approval.	The settlement agreement submitted for court approval does not include a material financial impact on the Group.
7	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 454 million (a personal amount of NIS 4,625)	The approval request is scheduled for a preliminary hearing in July 2024.	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)

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
8	July 2023	Request for class action approval / Central District	The request for approval is based on an allegation that before purchasing a certain amount of tickets within the same order (usually from a quantity of 2-3 or more), the Company's systems move all the tickets in the order to a higher price level, starting with the first ticket. The result, according to the claim, is that the order may be hundreds of dollars more expensive compared to a situation where the customer would split his order (for example, into two orders of a single ticket). The request also claims that in many cases, the Company states that a certain flight ticket is sold at the "cheapest price", while in a situation where the customer splits the order, he will encounter cheaper prices, so it is not the cheapest price as presented to the customer.	NIS 147 million (a personal amount of NIS 105)	The group was defined in the application as "everyone who purchased or had a plane ticket purchased for him in the Company's online booking interface (on the website, in the application, etc.), in such a way that if he had split his reservation he would have paid less for the reservation, in the seven years from the filing of the approval request until the actual approval of the class action". The Company is studying the request and will submit its response to the court as required.	At this preliminary stage, it is not yet possible to assess the chances of the claim being accepted.
9	July 2023	Request for class action approval / Central District	The request for approval is based on various allegations against flights operated by the Company under a wet lease. In this context, it is claimed, among other things, that the Company violates a ruling that approved a compromise settlement as part of a previous request for approval of a class action filed against the Company on the same subject.	A personal amount of NIS 4,248	The group was defined in the request as "purchasers of the Company's flight tickets whose flight was actually carried out by an operator other than the Company under a wet lease, in the last seven years of the period preceding the filing of the claim that is the subject of the request and until the date of a ruling". The Company is studying the request and will submit its response to the court as required.	At this preliminary stage, it is not yet possible to assess the chances of the claim being accepted.
10	August 2023	Request for class action approval / Tel Aviv District	The request for approval against the Company and against the subsidiary El Al Matmid Frequent Flyer Club Ltd. (the "Respondents") is based on an allegation that the respondents publish a price list of bonus tickets for round-trip flights to various destinations, which changes according to various parameters, and the amount of points required to pay for each flight is derived from the price list. The applicant continues and claims that although the respondents' publications show that they are aware that club members may be overcharged for bonus tickets, and although the respondents undertake to conduct "control and inspection" and credit the customer's account once per quarter in the event of an overcharge, a significant number of orders made by the applicant and his wife proves that the respondents are in breach of their commitment.	A personal amount of at least USD 27	The group on whose behalf the request was submitted was defined as "everyone who ordered a flight ticket from the respondents, including a bonus ticket, and was charged a higher amount of Frequent Flyer Club points than stated in the respondents' publications, in a period beginning seven years prior to the submission of the request for approval and ending on the date the class action is approved". The Company is studying the request and will submit its response to the court as required.	At this preliminary stage, it is not yet possible to assess the chances of the claim being accepted.



Note 16 - Provisions and Contingent Liabilities (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
11	November 2023	Request for class action approval / Tel Aviv District	The request for approval is based on an allegation that the Company's conduct allegedly violates its obligations towards passengers whose flight was canceled. According to the applicants, when passengers contact the Company directly to receive the compensation for a canceled flight ticket, the Company supposedly renounces its supposed legal obligation and refers the passengers to third parties (travel agents, intermediary network sites, etc.) to receive the compensation. According to the applicants, all the passengers who are referred by the Company to a third party for the compensation are harmed by this conduct, including customers who did not receive compensation at all, customers who received a partial compensation, customers who suffered damages from the loss of the value of the money due to the passage of time, and customers who suffered damages from inconvenience, hassle and waste of time caused to them.	A personal amount of NIS 1,616 for the first applicant and NIS 4,655 for the second applicant.	The group that the applicants are petitioning to represent was defined as follows: "Every person in Israel who purchased a flight ticket operated by El Al, the flight was canceled so that he was entitled to a refund for the canceled flight, and El Al did not refund it despite his appeal thereto, in the 7 years preceding the submission of the application and until the date of approval of the claim as a class action". The Company is studying the request and will submit its response to the court as required.	At this preliminary stage, it is not yet possible to assess the chances of the claim being accepted.
12	December 2023	Request for class action approval / Central District	The request for approval is based on the allegation that in December 2022, the Company sent a preliminary notice to frequent flyer club members regarding a change in the club program as of September 1, 2023 regarding the limitation of the validity of points accumulated in the account or the establishment of future entitlement to their accumulation due to a flight purchased before the date of the change, however, according to the applicant, the Company gives false representations according to which the change benefits the members of the group, while in reality it is a change that allegedly worsens the situation of a significant part of the members of the club. According to the applicant, among other things, the Company violated provisions under the Consumer Protection Law, 1981.	NIS 96.6 million	The group whose representation was requested was defined in the application as "members of the El Al frequent flyer club who, at the time of the change in the club program, had old points". The Company is studying the request and will submit its response to the court as required.	At this preliminary stage, it is not yet possible to assess the chances of the claim being accepted.

In addition to the above table, other applications were filed against the Group for approval of class actions as of December 31, 2023, in the total amount of approx. NIS 7 million (approx. USD 2 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) In August 2016, a request was filed for approval of a class action (hereinafter in this section - the "Request for Approval"), against the Company in the Central District Court, and in which it is claimed, among other things, that the Company publishes, markets and sells flight tickets according to its advertised flight schedule, while it does not have enough pilots and captains to carry out the flight schedule, with the claimed damage to all members of the group estimated in the request for approval in the amount of "tens of millions of NIS". On March 16, 2023, a ruling was issued rejecting the request for approval and requiring the applicant to pay court expenses (the "Ruling"). In the ruling, it was determined that the court came to the conclusion that there is no reasonable possibility that the claim will be decided in favor of the applicant, due, among other things, to the principle of the uniqueness of the cause according to which it is not possible to sue for flight delays and cancellations due to reasons that are not established in the Aviation Services Law (Compensation and Assistance for Flight Cancellation or Changes of Conditions), 2012, and in the Air Transport Law, 1980, and due to the fact that even if it was possible to sue on other external grounds, the applicant did not meet the burden imposed thereon for the approval request stage to prove that there is a reasonable possibility that the disputed questions will be decided in her favor.
- (2) In March 2018, a revised request was filed for approval of a class action (hereinafter in this section - the "Request for Approval") against the Company in the Central District Court, in which various claims were made regarding the unlawful collection of the "security levy" payment by the airlines, with the claimed damage for all members of the group defined in the request for approval estimated by the applicants in the amount of NIS 612 million in relation to the Company alone. On August 31, 2023, a ruling was issued rejecting the request for approval and requiring the applicants to pay the Company's expenses (hereinafter in this section - the "Ruling"). In the ruling, it was determined, among other things, that the "security levy" collected by the Company is not a tax or a fee, nor is it a "kind of tax" but a component of the flight price, and that no limitations are imposed on its collection. On January 10, 2024, subsequent to the date of the statement of financial position, the Company's offices received a notice of appeal of the decision filed by the applicants in the request for approval to the Supreme Court. The Company will study the appeal and submit its response in accordance with the decisions to be issued by the Supreme Court.
- (3) In October 2023, a petition was submitted to the Supreme Court against the Minister of Transportation, the Minister of Defense and the Government of Israel (the "State of Israel") and against the Company, in which the petitioner asked the State to give reasons why it would not use its powers in the current state of war emergency in Israel, and order the full operation of the Company's flights on Saturdays for the purpose of bringing as much cargo to Israel as possible as well as Israeli residents who wish to return to Israel. On October 29, 2023, and among other things after the submission of the Company's response, a ruling was issued dismissing the petition.



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, 2023. 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, 2023	Recognized in profit and loss	Recognized in other comprehensive income	Recognized in equity	Balance as of December 31, 2023
	USD millions	USD millions	USD millions	USD millions	USD millions
Timing differences:					
Fixed assets	(312.5)	9.9	-	-	(302.5)
Derivative financial instruments	(7.1)	0.6	1.6	-	(5.0)
Provisions and doubtful debts	3.4	(0.4)	-	-	3.1
Phantom options	-	(2.9)	-	-	(2.9)
Intangible assets in respect of the Frequent Flyer Club	108.6	(12.4)	-	-	96.2
Liabilities in respect of employee benefits	23.5	2.0	(0.3)	-	25.2
	(184.1)	(3.1)	1.3	-	(185.9)
Losses for tax purposes	294.3	(4.9)	-	-	289.5
Total	110.2	(8.0)	1.3	-	103.6

	Balance as of January 1, 2022	Recognized in profit and loss	Recognized in other comprehensive income	Recognized in equity	Balance as of December 31, 2022
	USD millions	USD millions	USD millions	USD millions	USD millions
Timing differences:					
Fixed assets	(295.2)	(17.3)	-	-	(312.5)
Derivative financial instruments *	4.2	0.6	(12.0)	-	(7.1)
Provisions and doubtful debts	3.9	(0.4)	-	-	3.4
Recognition of a tax asset in respect of the sale of the Frequent Flyer Club activity - see above	-	108.6	-	-	108.6
Liabilities in respect of employee benefits	13.5	12.8	(2.9)	-	23.5
	(273.6)	104.3	(14.8)	-	(184.1)
Losses for tax purposes	273.6	20.8	-	-	294.3
Total	-	125.1	(14.8)	-	110.2

* Reclassified



Note 17 - Taxes on Income (continued)

B. Income tax expenses recognized in profit and loss:

	For the year ended December 31		
	2023	2022	2021
	USD millions	USD millions	USD millions
Current tax expenses	0.4	1.0	0.4
Deferred taxes	8.0	(125.1)	(10.5)
Amortization of surplus asset	-	0.2	-
Tax expense (benefit)	8.4	(123.8)	(10.1)

C. Effective tax:

	For the year ended December 31		
	2023	2022	2021
	USD millions	USD millions	USD millions
Pre-income tax revenues (loss)	125.1	(14.4)	(423.2)
Statutory tax rate	23%	23%	23%
Tax benefit according to the statutory tax rate	28.8	(3.3)	(97.3)
Additional tax in respect of:			
Non-deductible expenses	4.2	1.0	0.3
Recognition of a tax asset in respect of the separation of the Club activity	-	(108.6)	-
Utilization of losses carried forward for which deferred taxes were not recognized	(24.5)	(13.2)	-
Non-recognition of a tax asset, including write-off of surplus asset	0.0	0.2	88.7
Other differences	-	-	(1.8)
Total tax expenses (benefit) in statement of profit and loss	8.4	(123.8)	(10.1)

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 2018 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, 2023	1	1,875,000,000	1	252,782,990
Balance as of December 31, 2022	1	1,875,000,000	1	171,437,850

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.

During June 2023, the Company's Board of Directors decided on the distribution of 51,531,664 bonus shares of NIS 1 PV each (ex date: June 4, 2023) (hereinafter - the "bonus shares"). The distribution of the bonus shares is at a rate of 26.77% of the issued and paid-up capital.

B. Options

On February 14, 2021, the Company published a shelf offer report based on 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 and after the allocation of bonus shares, as detailed in Section A above, each 6.31 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 capital. Subsequently, over the years 2023, 2022 and 2021, approx. 223,624,091, 21,080,108 and approx. 101,350,531 options were exercised, respectively, in exchange for 29,812,170, 2,635,014 and 12,688,816 shares of NIS 1 PV, each year respectively. The exercise price paid to the Company is approx. USD 20.5 million, USD 1.9 million and approx. USD 9.3 million, respectively.

As of December 31, 2023, there are 903,933,270 options (Series 2) that are exercisable for the Company's shares (at a ratio of 6.31 options per share).



Note 18 – Capital and Surplus and Share-Based Payment (continued)

C. Earnings per share:

For the options issued or granted to senior officers, see Notes B above and F below. In respect of the convertible shareholder loan as stated in Note 14.F above in respect of the bonds which were convertible into shares of the Group's choice (most of which were repaid, but existed during part of the period), the Company has additional diluted potential 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 413,221,719 shares, as detailed below.

	For the year ended December 31		
	2023	2022	2021
	USD millions	USD millions	USD millions
Profit (loss) used for basic earnings per share	112.6	108.7	(413.0)
Adjustments			
Option to purchase Company shares	-	(0.3)	-
Bonds convertible into ordinary shares	0.2	3.2	-
Profit (loss) used in calculation of diluted earnings (loss) per share	112.8	111.6	(413.0)

	For the year ended December 31		
	2023	2022	2021
	Millions of shares	Millions of shares	Millions of shares
Weighted average number of ordinary shares used in calculation of basic earnings (loss) per share	274.7	215.5	210.9
Adjustments			
Options	74.6	57.4	-
Loan convertible into shares	60.7	79.6	-
Bonds convertible into ordinary shares	2.9	44.0	-
Share-based payment	0.3	-	-
Number of shares used for the diluted earnings	413.2	396.5	210.9

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: 7.3 million options for employees in share-based payment plans.



Note 18 – Capital and Surplus and Share-Based Payment (continued)

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.

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.



Note 18 – Capital and Surplus and Share-Based Payment (continued)

F. Share-based payment:

- (1) On October 31, 2022, the Company's Board of Directors approved a private allocation of 7,100,000 non-negotiable and non-transferable option warrants, exercisable for the Company's ordinary shares of NIS 1 PV each, without consideration, to eleven offerees. The options will be granted to ten offerees who are officers in the Company, none of whom is the Company's CEO nor a director, and to one offeree who is an officer in a material subsidiary of the Group, in accordance with and subject to the terms of the Group's "2022 Option Warrant Allocation Plan" that 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.
- (2) On December 15, 2022, the allocation of 1,150,000 non-negotiable and non-transferable option warrants, exercisable for 1,150,000 of the Company's ordinary shares, NIS 1 PV each, was approved without consideration, to the Chairman of the Company's Board of Directors, in accordance with and subject to the 2022 Option Warrant Allocation Plan (the "2022 Plan") of the Company, and for the rest of the conditions as specified in the Meeting Summons Report.
- (3) On December 15, 2022, the allocation of 1,450,000 non-negotiable and non-transferable option warrants, exercisable for 1,450,000 of the Company's ordinary shares, NIS 1 PV each, was approved without consideration, to the Company's CEO, in accordance with and subject to the 2022 Plan, and for the rest of the conditions as specified in the Meeting Summons Report.

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.

Number of options (*)	8,900,000
Number of recipients (*)	12
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



Note 18 – Capital and Surplus and Share-Based Payment (continued)

F. Share-based payment (continued):

(*) Less the number of options of one offeree, who left the company in 2023, before the vesting of the options granted to him.

(**) The closing price of the Company's shares on the stock exchange on October 30, 2022, the trading day preceding the date of the Board of Directors' decision, was NIS 4.10.

(***) 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.

The fair value of the options on the grant date (less the options of one offeree, who left the Company as stated above) is approx. NIS 18.3 million (approx. USD 5.3 million according to the exchange rate on the grant date). In order to determine the fair value of the option, the Company engaged an external expert, implementing a B&S (Black and Scholes) mechanism.

- (4) On December 27, 2023, the Company's Board of Directors approved a private allocation of 1,400,000 non-negotiable and non-transferable option warrants, exercisable for the Company's ordinary shares of NIS 1 PV each, without consideration, to two additional offerees. The options were granted to two offerees who are officers in the Company, none of whom is the Company's CEO nor a director, in accordance with and subject to the "2022 Plan". 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.

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, 2023.

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.

Number of options	1,400,000
Number of recipients	2
Share price (in NIS) (****)	3.32
Exercise price (in NIS) (*****)	3.25
Risk-free interest rate	4.05%
Fair value of option (in NIS)	1.74
Expected volatility	44.23%
Life of the option (in years)	7



Note 18 – Capital and Surplus and Share-Based Payment (continued)

F. Share-based payment (continued):

(****) The closing price of the Company's shares on the stock exchange on December 26, 2023, the trading day preceding the date of the Board of Directors' decision, was NIS 3.32.

(*****) 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.

The fair value of these options on the grant date is approx. NIS 2.4 million (approx. USD 0.7 million according to the exchange rate on the grant date). In order to determine the fair value of the option, the Company engaged an external expert, implementing a B&S (Black and Scholes) mechanism.

In respect of all the grants, in the year ended December 31, 2023 and 2022, the Group recognized an expense of approx. USD 2.5 million and approx. USD 1.6 million, respectively.

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 oversees the implementation of the policy through the 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 management is responsible for making decisions regarding the actual execution of hedging transactions in accordance with the policy and guidelines of the committee.

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, 2023, 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.



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

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 and 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 and 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 and 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.





El Al Israel Airlines Ltd.
Notes to the Consolidated Financial Statements

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, 2023								
	Fair value level	Date of contractual payment (receipt)	Nominal amount	Current assets	Non-current assets	Current liabilities	Non-current liabilities	Total fair value
			USD millions	USD millions	USD millions	USD millions	USD millions	USD millions
Derivative financial instruments:								
Derivative financial instruments designated as hedging items:								
Jet fuel hedging transactions	2	1/24-12/24	131.9	2.0				2.0
Interest rate hedging transactions	2	*	**434.9	13.8	17.8	0.0	0.0	31.6
Exchange rate hedging transactions	2	2/24-8/29	(117.2)	3.9		(0.1)	(11.1)	(7.3)
Derivative financial instruments at fair value through profit and loss:								
Option to purchase shares in the club company (see Note 14.C.(2))	3					(12.6)		(12.6)
Total assets in respect of derivative financial instruments				19.7	17.8	(12.6)	(11.1)	13.7



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 millions	USD millions	USD millions	USD millions	USD millions	USD millions
Derivative financial instruments designated as hedging items:							
Jet fuel hedging transactions	2	1/23-4/23	42.9	0.9			0.9
Interest rate hedging transactions	2	*	**491.7	5.2	37.1	0.0	42.3
Exchange rate hedging transactions	2	2/23-8/29	245.4	0.3	(3.5)	(7.9)	(11.1)
Derivative financial instruments at fair value through profit and loss:							
Option to purchase club company shares	3				(5.3)		(5.3)
Total assets in respect of derivative financial instruments			6.3	37.1	(8.8)	(7.9)	26.7

* Back-to-back transactions according to the repayment date of the principal and interest for loans, the last expiry date of which is August 2030.

** 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 maximum period of 24 months in advance, in a rolling manner every month, as follows:

- The hedge amount for the first month will be a maximum of 80% and a minimum of 60% and will decrease by 5% each 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 hedges 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 are 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.



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 and loss, other comprehensive income, equity and cash flows. The fair value of jet fuel and crude oil hedging transactions:

	Impact on profit and loss for the period	Impact on other comprehensive income for the period	Total impact on Group equity	Cash flow in respect of derivatives	Increase in asset / Decrease in liability (Decrease in asset / Increase in liability)
	USD millions	USD millions	USD millions	USD millions	USD millions
For the year ended December 31, 2023					
Jet fuel derivatives:					
Balances for jet fuel derivatives as of January 1, 2023		(0.1)			0.9
Revaluation of transactions accounted for as hedging instruments	-	1.9	1.9	-	1.9
Receipt for transactions accounted for as hedging instruments	10.0	(10.0)	-	10.0	(10.0)
Loss from premiums due to expiration of derivatives designated as hedging instruments	(5.6)	5.6	-	-	-
Premium payments for hedging instruments	-	-	-	(9.2)	9.2
Total movement in jet fuel derivatives	4.4	(2.5)	1.9	0.8	1.1
Balances for jet fuel derivatives as of December 31, 2023		(2.6)			2.0
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)	-	10.3/(7.5)	10.3/(7.5)	-	10.3/(7.5)



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 and loss, other comprehensive income, equity and cash flows for 2021.

	Impact on profit and loss for the period	Impact on other comprehensive income for the period	Total impact on Group equity	Cash flow in respect of derivatives	Increase in asset / Decrease in liability (Decrease in asset / Increase in liability)
	USD millions	USD millions	USD millions	USD millions	USD millions
For the year ended December 31, 2022					
Jet fuel derivatives:					
Balances for jet fuel derivatives as of January 1, 2022		0.8			0.3
Revaluation of transactions accounted for as hedging instruments	0.0	(5.5)	(5.5)	0.0	(5.5)
Receipt for transactions accounted for as hedging instruments	(0.7)	0.7	0.0	(0.7)	0.7
Early realization of transactions	0.6	(0.6)		0.0	0.0
Loss from premiums due to expiration of derivatives designated as hedging instruments	(4.5)	4.5	0.0	0.0	0.0
Premium payments for hedging instruments	0.0	0.0	0.0	(5.4)	5.4
Total movement in jet fuel derivatives	(4.6)	(0.9)	(5.5)	(6.1)	0.6
Balances for jet fuel derivatives as of December 31, 2022		(0.1)			0.9
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)

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. A 10% decrease or increase in the exchange rate results in an expense or income, as relevant, of approx. USD 11.0 million, due to the revaluation of balances in the statement of financial position, as stated.

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, 2023 amounts to approx. USD 94.7 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 24.1 million (as of December 31, 2023) out of the above amount. In this context, a 10% decrease or increase in the exchange rate results in an expense or income, as relevant, of approx. USD 7 million, due to the revaluation of the financial debt that is not hedged.

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

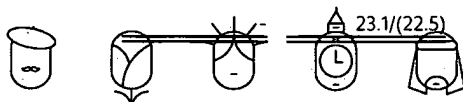
The following is the effect of the foreign currency derivatives on the Company's profit and loss, other comprehensive income, equity and cash flows.



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

E. Currency risk: (continued)

	Impact on profit and loss for the period	Impact on other comprehensive income for the period	Total impact on Group equity	Cash flow in respect of derivatives	Increase in asset / Decrease in liability (Decrease in asset / Increase in liability)
	USD millions	USD millions	USD millions	USD millions	USD millions
For the year ended December 31, 2023					
Exchange rate derivatives:					
Balances for exchange rate derivatives as of January 1, 2023		(2.5)			(11.1)
Revaluation of transactions accounted for as hedging instruments	-	(9.1)	(9.1)	-	(9.1)
Payment for transactions accounted for as hedging instruments	(16.2)	16.2	-	(16.2)	16.2
Revaluation of loan hedging transactions in JPY	(1.9)	(0.2)	(2.1)	-	(2.1)
Completion of interest for hedging loans in JPY	(1.2)	-	(1.2)	-	(1.2)
Total movement in exchange rate derivatives	(19.2)	6.8	(12.4)	(16.2)	3.8
Balances for exchange rate derivatives as of December 31, 2023		<u>4.3</u>			<u>(7.3)</u>
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)	-	21.1/(16.8)	21.1/(16.8)	-	21.1/(16.8)
For the year ended December 31, 2022					
Exchange rate derivatives:					
Balances for exchange rate derivatives as of January 1, 2022		(4.0)			(8.1)
Revaluation of transactions accounted for as hedging instruments	0.0	(7.4)	(7.4)	0.0	(7.4)
Payment for transactions accounted for as hedging instruments	(4.1)	4.1	0.0	(4.1)	4.1
Revaluation of loan hedging transactions in JPY	(3.4)	4.7	1.3	0.0	1.3
Completion of interest for hedging loans in JPY	(1.1)	0.0	(1.1)	0.0	(1.1)
Total movement in exchange rate derivatives	(8.7)	1.5	(7.2)	(4.1)	(3.0)
Balances for exchange rate derivatives as of December 31, 2022		<u>(2.5)</u>			<u>(11.1)</u>
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)



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

F. Interest risk:

(1) Description of the risk and the quantitative effect

The Group's loans at variable interest rates are USD loans.

The global banking and finance system stopped using Libor interest rates and moved to using SOFR interest rates. As of the date of the report, the Group has completed the conversion of the existing loan agreements and the existing hedging transactions.

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 SOFR 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.

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



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

F. Interest risk (continued)

	Impact on profit and loss for the period	Impact on other comprehensive income for the period	Total impact on Group equity	Cash flow in respect of derivatives	Increase in asset / Decrease in liability (Decrease in asset / Increase in liability)
	USD millions	USD millions	USD millions	USD millions	USD millions
For the year ended December 31, 2023					
Interest rate derivatives:					
Balances for interest rate derivatives as of January 1, 2023		40.6			42.3
Revaluation of transactions accounted for as hedging instruments	-	5.8	5.8	-	5.8
Payment for transactions accounted for as hedging instruments	16.5	(16.5)	-	16.5	(16.5)
Effect of hedging on the provision for interest payable	(0.1)	0.1	-	0.0	0.0
Total movement in interest rate derivatives	16.3	(10.5)	5.8	16.5	(10.7)
Balances for interest rate derivatives as of December 31, 2022		30.1			31.6
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)	-	(28.1)/34.4	(28.1)/34.4	-	(28.1)/34.4
For the year ended December 31, 2022					
Interest rate derivatives:					
Balances for interest rate derivatives as of January 1, 2022		(10.9)			(10.9)
Revaluation of transactions accounted for as hedging instruments	0.0	50.3	50.3	0.0	50.3
Payment for transactions accounted for as hedging instruments	(2.8)	2.8	0.0	(2.8)	2.8
Effect of hedging on the provision for interest payable	1.6	(1.6)	0.0	0.0	0.0
Total movement in interest rate derivatives	(1.2)	51.5	50.3	(2.8)	53.1
Balances for interest rate derivatives as of December 31, 2022		40.6			42.3
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)



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

G. Option to purchase club company shares

Further to Note 14.C.(2), as of December 31, 2023, the Group re-evaluated the value of the "Phoenix" option based on an external valuation performed by the group (Level 3), according to which the value of the "Phoenix" option is approx. USD 12.5 million. Most of the change in value is due to an increase in the value of the base asset. Accordingly, the expense in the amount of approx. USD 7.2 million was recognized in the statement of profit and loss for year ended December 31, 2023 under financing expenses.

H. Liquidity risk in respect of derivatives:

The amounts and dates of receipt (payment) predicted for derivatives are as follows, according to the market conditions predicted for December 31, 2022:

	2024	2025	2026	2027	2028 onwards	Total
	USD millions					
Jet fuel hedging transactions	2.0	-	-	-	-	2.0
Interest rate hedging transactions	13.8	6.5	4.2	3.3	3.8	31.6
Exchange rate hedging transactions	3.8	-	-	-	(11.1)	(7.3)
Total receipt in respect of derivatives	19.6	6.5	4.2	3.3	(7.3)	26.3



Note 20 - Details of Statement of Profit and Loss Items

A. Operating revenue:

	For the year ended December 31		
	2023	2022	2021
	USD millions	USD millions	USD millions
Revenues from passenger aircraft:			
Revenues from passengers on the Company's scheduled flights	2,160.8	1,693.9	530.8
Revenues from cargo transported in passenger aircraft	113.7	140.1	149.3
Revenues from Sundor flights	126.4	48.4	9.7
Total revenues from passenger aircraft	2,400.9	1,882.4	689.8
Revenues from cargo transported in cargo aircraft (including in the framework of the Fifth Freedom)	50.9	55.3	128.5
Total revenues from passenger and cargo flights (*)	2,451.8	1,937.7	818.3
Other income (1)	51.3	48.1	38.9
	2,503.1	1,985.8	857.2

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

	For the year ended December 31		
	2023	2022	2021
	USD millions	USD millions	USD millions
America	938.8	758.9	351.2
Europe	1,189.7	953.7	275.2
Asia and Africa	323.3	225.1	165.3
Cargo transport in the framework of the Fifth Freedom (2)	-	-	26.6
Total revenues from passenger and cargo flights	2,451.8	1,937.7	818.3

(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 and Loss Items (continued)

B. Marketing and distribution expenses:

	For the year ended December 31		
	2023	2022	2021
	USD millions	USD millions	USD millions
Distribution systems expenses	25.9	22.8	9.5
Commissions to agents and credit card companies	92.5	80.9	40.6
Advertising and public relations	22.9	21.6	7.0
Total	141.3	125.3	57.1

C. Other expenses (income), net:

	For the year ended December 31		
	2023	2022	2021
	USD millions	USD millions	USD millions
Expenses in respect of employee retirement plans, net	(0.4)	(7.0)	16.5
Depreciation of value of aircraft to fair value, less realization costs (see Note 10.C)	-	-	43.5
Revenue from government grants	-	(65.7)	(11.9)
Capital gain from realization of fixed assets	(0.2)	(8.3)	(1.2)
Revaluation of the Phoenix option	(12.5)	-	-
Other	0.5	(3.0)	(18.0)
Total	(12.6)	(84.0)	28.9

D. Financing expenses, net:

	For the year ended December 31		
	2023	2022	2021
	USD millions	USD millions	USD millions
Interest in respect of loans	63.3	56.3	43.7
Interest for lease liabilities	42.5	47.8	49.0
Interest expenses in respect of the advance payment for the flights of aviation security system personnel (see Note 13.A)	24.7	23.9	14.8
Net cost of interest on actuarial liabilities	5.0	3.0	3.0
Expenses (income) from revaluation of the Phoenix option	7.2	(0.2)	-
Interest income from deposits	(9.8)	(4.1)	(0.2)
Exchange rate differences and other financing expenses	9.3	0.6	(3.3)
Ineffective jet fuel hedging expenses	-	-	(4.1)
Total	142.2	127.3	102.9

The Group has interest income at a rate of approx. 3.2%-5.7% on its debit balances.



Note 21 - Subsidiaries

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

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

The Frequent Flyer was established in 2022 by the Group for the purpose of transferring the Group's customer club activity to the Subsidiary. The Frequent Flyer Club activity, including its assets, was transferred to the Group's Subsidiary, according to the activity needs of the club and the Group, including the development of the club's business and the recruitment of investors. The 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, FLY STORE products and more.

Further to Note 14.C.(2) above regarding the granting of the option to The Phoenix Insurance Company Ltd. ("The Phoenix"), on September 13, 2022 The Phoenix exercised most of the option through the purchase of 19.9% of the shares of the Frequent Flyer shares held by the Company. The aforementioned exercise notice is given in accordance with the option letter held by the Phoenix, for the purchase of up to 25% of the Frequent Flyer's shares, signed by the Company, the Phoenix and the Frequent Flyer, as part of the financing transaction, as detailed 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.

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 approx. 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 letter and taking into account the loan provided by The Phoenix. After the exercise, the Company owns 80.1% of the allocated share capital of the Frequent Flyer Company. As a result of the exercise of the option, in the financial statements for 2022, the Group recognized an increase in capital attributed to the Company's shareholders due to transactions with non-controlling interests in the amount of approx. USD 63 million.

As of the date of the statement of financial position, the value of the option is approx. USD 12.6 million and it is classified as a short-term liability.

B. Tourism engagement with Issta Ltd.

During November 2023, the Company signed an agreement with Issta to establish a jointly owned company (the "Subsidiary"), which will engage in the development, marketing and sale of tourism products and services, including travel packages - flight and hotel, travel services and ancillary financial products. As long as the precondition, which is the receipt of an exemption from the Competition Commissioner or approval from the Competition Court, is fulfilled, if it is required, the Company will hold 60% of the Subsidiary's shares and Issta will hold 40% of the Subsidiary's shares. Simultaneously with the signing of the agreement, the terms of several ancillary agreements were agreed upon, which will be signed upon the fulfillment of the precondition stipulated in the agreement, including an agreement between the Subsidiary and the Company, an agreement between the Subsidiary and Issta, and an agreement between the Subsidiary and the Club, a company in which the Company holds approx. 80% of the share capital.

Along with the signing of the agreement, a share allocation agreement was signed between the Company and Issta, according to which Issta will purchase 12,420,763 of the Company's shares, according to the mechanism as detailed in the agreement (and taking into account the necessary adjustments in view of the distribution of the bonus shares carried out by the Company in May 2023), as part of a private allocation at a price of approx. NIS 3.3 per share. In addition to and with the restriction according to law, a gradual contractual restriction will apply to the purchased shares for a period of five years. The allocation, as mentioned, will be carried out within 60 days from the date of the fulfillment of the precondition as detailed above, and is also subject to the receipt of approval from the Tel Aviv Stock Exchange Ltd. and subject to the return of activity in Israel to a certain extent.



Note 22 - Transactions with Interested Parties and Related Parties

A. The Company's controlling shareholder

Starting in September 2020, Mr. Eli Zechariah Rosenberg, through Kanfei Nesharim, is the Company's controlling shareholder. On October 2, 2020, the Company received the consent of the holder of the special state share, that Mr. Rosenberg acquire and hold, through Kanfei Nesharim, Company shares at a rate of 40% or more of the Company's issued share capital and at a rate that gives him and Kanfei Nesharim control of 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, 2023, Kanfei Nesharim holds approx. 47.64% of the Company's shares. As of a date close to the approval of the report, Kanfei Nesharim holds approx. 47.56% of the Company's shares.

B. Agreements and agreement updates with the controlling shareholder and the State

1. March 2021 Agreement

- 1.1. On March 18, 2021, the Company and Sundor signed an aid agreement with the State of Israel (the "March 2021 Agreement" and the "State", respectively). For additional information regarding this agreement, see Note 13.A.(4) above. Under the March 2021 Agreement, the Company undertook, among other things, to issue share capital, options or a mix of the two by July 31, 2021, in the amount of at least USD 105 million (the "**issue amount**"), with Kanfei Nesharim Aviation Ltd., the Company's controlling shareholder (the "**controlling shareholder**") undertaking to order shares, options or a mix of the two in the amount of at least USD 43 million (the "**Issuance**").
- 1.2. As part of the March 2021 Agreement, the Company assumed various liabilities, some of which were canceled or adjusted as part of the September 2022 Agreement (see below). Regarding the Company's liability that is still in effect by under the March 2021 Agreement or the September 2022 Agreement, see Section 4.3 below.



Note 22 - Transactions with Interested Parties and Related Parties (continued)

2. November 2021 Agreement

- 2.1. In view of the changes in the business environment and the effects of the Delta variant of the coronavirus, in the third quarter of 2021, the Company applied the Ministry of Finance to fulfil its commitment to carry out the issuance at a later date, instead of the date set in the March 2021 Agreement (by July 31, 2021).
- 2.2. On November 22, 2021, the Company signed an agreement to receive additional assistance (the "**November 2021 Agreement**") with the State and the controlling shareholder, and as a derivative thereof, the Company signed an agreement with the controlling shareholder for loans by the controlling shareholder to the Company (the "**First Shareholder Loan Agreement**"). Due to the Company's lack of a possibility to carry out the issuance, in accordance with the Shareholder Loan Agreement, the controlling shareholder undertook to provide the Company with shareholder loans, without interest or collateral, in the amount of USD 43 million (the "**First Shareholder Loan**"), instead of the obligation of the controlling shareholder to place an order in the issuance as stated above. In addition, in accordance with the First Shareholder Loan Agreement, the controlling shareholder undertook to provide the Company with additional shareholder loans, without interest or collateral, in the amount of USD 20 million (the "**Second Shareholder Loan**"). Regarding the Second Shareholder Loan Agreement and the update of the second shareholder loan amount, see Section 3 below.
- 2.3. According to the November 2021 Agreement and the First Shareholder Loan Agreement, the controlling shareholder may at any time, and subject to any law, convert the first shareholder loan and/or the second shareholder loan (collectively, the "**shareholder loans**"), all or part thereof, into the Company's share capital.
- 2.4. In the November 2021 Agreement, the Company committed to carry out the issuance and raise the issue amount by September 19, 2022, in one or several installments, and it was determined that the first shareholder loan of USD 43 million will be considered as the commitment of the controlling shareholder to order from the issuance and as part of the issue amount.
- 2.5. In the November 2021 Agreement and in the First Shareholder Loan Agreement, it was determined that after the Company raises an amount exceeding USD 62 million in the issuance, it will repay the first shareholder loan, so that any amount raised in excess of the aforementioned amount will be used to repay the first shareholder loan. To the extent that the amount raised in the issuance will be raised from third parties, and not from the controlling shareholder, and will exceed the aforementioned amount, the repayment of the first shareholder loan will be subject to Section 2.8 below. Without derogating from the Company's undertaking, as stated in Section 2.4 above, the Company may also raise capital in issues after September 19, 2022 ("the additional issues"), and amounts raised from the controlling shareholder in the additional issues may be used by the Company to repay the first shareholder loan.
- 2.6. In the November 2021 Agreement and in the First Shareholder Loan Agreement, it was determined that the Company will repay the second shareholder loan in one payment on December 31, 2025 provided that all bonds (as defined below) to the State have been repaid or converted into shares previously.
- 2.7. The State has committed that after the shareholder loans are provided to the Company, it will transfer an additional USD 20 million to the Company against an allocation of bonds by the Company, which are convertible into the Company's shares, for a period of 3 years (the "**Bonds**"). At the end of the 3 years from the date the above amount is provided by the State, the Company may repay the bonds or convert them (in whole or in part) into the Company's shares.



Note 22 - Transactions with Interested Parties and Related Parties (continued)

- 2.8. The November 2021 Agreement determined an early redemption mechanism in case the Company actually raises, in or after the issue, an amount exceeding the issue amount (the "**additional capital**"), by issuing shares or options, so that a third of the additional capital will be used to repay the second shareholder loan and a third will be used to redeem the bonds. To the extent that any amount of the bonds is converted into Company shares, it will not be possible to make early repayment to the controlling shareholder and to the State, and if the full amount of the bonds is repaid to the State, half of the additional capital (and not one third) will be used to repay the second shareholder loan.
- 2.9. Until the signing of the January 2022 Agreement (as defined below), according to the November 2021 agreement, the controlling shareholder provided shareholder loans in the total amount of USD 50 million (the first shareholder loan in full and part of the second shareholder loan) and the State provided loans under the November 2021 Agreement in the total amount of USD 7 million.

3. January 2022 Agreement

- 3.1. Against the backdrop of the crisis caused by the outbreak of the Omicron variant of the coronavirus, in January 2022 the Company reached an understanding in principle with the State on an additional assistance outline. On January 16, 2022, a government decision approved additional aid to Israeli airlines due to the outbreak of the Omicron variant.
- 3.2. On January 23, 2022, the Company signed an agreement for the receipt of additional assistance (the "**January 2022 Agreement**") with the State and the controlling shareholder, and as a derivative thereof, the Company signed an additional agreement with the controlling shareholder for loans by the controlling shareholder to the Company (the "**Second Shareholder Loan Agreement**").
- 3.3. The January 2022 Agreement includes, among other things, amendments to dates determined in the November 2021 Agreement, the provision of additional assistance by the State and the controlling shareholder through loans and advance payments for fuel consumption.
- 3.4. The January 2022 Agreement determined that the Company will be provided loans in an additional amount 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 Tnufo for Growth, founded by the Histadrut (the "**NPO**"), to provide a loan to the Company in the amount of NIS 10 million, until June 30, 2026, against an allotment of a bond convertible into the Company's shares, with the terms of the bond to be allotted to the NPO being similar to the terms of the State's bonds. In the event that the Company repays the controlling shareholder's loans under the January 2022 Agreement and the November 2021 Agreement or any other loan granted to the Company by the controlling shareholder, on the same date the Company will also repay the loan provided by the NPO.
The balance of the amount (USD 2 million) will be provided by the controlling shareholder as a shareholder loan, on terms similar to the terms of the controlling shareholders' loans provided under the November 2021 Agreement, including with regard to the repayment dates and the right of conversion into the Company's share capital (subject to any law).
- 3.5. In the January 2022 Agreement, it was determined immediately following the provision of the loans referred to in Section 3.4 above, the State would transfer to the Company the amount of USD 20 million against the allocation of a USD bond convertible into the Company's shares, for a period of 3 years. Repayment or conversion (in whole or in part) of the aforementioned bond will be according to the mechanism determined in the November 2021 Agreement.
- 3.6. As part of the January 2022 Agreement, it was clarified that the Company may, at its discretion, repay part of the State's bonds and convert part into Company shares, provided that the full amount of the State's bonds is repaid or converted into shares.



Note 22 - Transactions with Interested Parties and Related Parties (continued)

- 3.7. As aforementioned, together with the signing of the January 2022 Agreement, the Company and the controlling shareholder signed a shareholder loan agreement that arranges the terms of the controlling shareholder's loans in accordance with the January 2022 Agreement (including the amendment to the November 2021 Agreement) (the "**Second Shareholder Loan Agreement**"), and states, among other things, that as in the First Shareholder Loan Agreement, the Company will repay the second shareholder loan in full on December 31, 2025, provided that it will not be repaid in such a way as to violate the provisions and terms of the January 2022 Agreement, including that all the bonds that were allocated to the State under the January 2022 Agreement have been previously repaid or converted into Company shares. It should be clarified that repayment of the second shareholder loan or any part thereof, subject to the conversion of the second shareholder loan or any part thereof into share capital, as stated in the January 2022 Agreement, according to which the controlling shareholder may at any time, and subject to any law, convert the shareholder loans or any part thereof into the Company's share capital.
- 3.8. Following the signing of the January 2022 Agreement and the Second Shareholder Loan Agreement, in February 2022 the Company received the amount of USD 20 million from the controlling shareholder, which constitutes the full obligation of the controlling shareholder to provide the second shareholder loan, so that together with the amount of USD 7 million provided by the controlling shareholder before signing the aforementioned agreements, the second shareholder loan amounts to a total of USD 27 million.
- 3.9. Following the signing of the January 2022 Agreement and the provision of the second shareholder loan in full, in February 2022 the Company received the amount of USD 50 million from the State of Israel, which constitutes the full obligation of the State for assistance loans (USD 38 million) and advance payments for fuel consumption (USD 12 million).

4. September 2022 Agreement

- 4.1. With the desire to establish the Company's growth and improvement in its financial results and in order to create managerial flexibility, among other things, by way of investments in the Company's working capital, and further to the Company's signing of collective agreements with the committees of the Company's various sectors and the Histadrut on September 11, 2022, the Company, the State and the controlling shareholder signed a new agreement amending the previous assistance agreements (the "**September 2022 Agreement**"), under which most of the obligations imposed on the Company under the March 2021 Agreement, the November 2021 Agreement, the January 2022 Agreement (as amended in March 2022 and in June 2022) (collectively - the "**Previous Assistance Agreements**"), were amended or canceled against an advancement of the repayment, by approximately two years, of the loan amounts that the State provided to the Company, by way of bonds convertible into the Company's shares, in a total amount of USD 45 million (the "debt to the State"). The Company completed the repayment of the debt to the State in November 2022.



Note 22 - Transactions with Interested Parties and Related Parties (continued)

- 4.2. In the September 2022 Agreement, it was determined that the date for carrying out the issuance was postponed until April 1, 2023. Instead of the issuance, the Company will be entitled to transfer an amount to the Company's capital reserve of not less than USD 62 million from the net profit from the realization of the Frequent Flyer Club transaction. The transfer to the capital reserve was carried out in 2022 and is final, such that it will not be possible to distribute dividends or to buy back shares from the capital reserve, as stated in Note 21 above. It was also determined in the September 2022 Agreement that 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 should be clarified that in the event that the Company carries out a transfer to the capital reserve and distributes bonus shares in an amount exceeding USD 62 million, any amount that exceeds the aforementioned total, whether as a result of the transfer to the capital reserve and the distribution of bonus shares or as a result of the issuance, can be used to repay the first shareholder loan (USD 43 million) in accordance with the aforementioned mechanism, subject to the provisions of the law. On June 5, 2023, the Company distributed bonus shares in the amount of USD 62 million, which constituted 26.77% of the Company's issued and paid-up capital as of the date of the distribution, as mentioned.
- 4.3. As aforementioned, after the debt to the State is fully repaid by the Company (advancement of repayment by approximately two years), the obligations imposed on the Company by the State under the previous assistance agreements were adjusted or canceled under the March 2021 Agreement, with the following exceptions:
- 4.3.1. The Company's commitment not to distribute a dividend, including a buyback of shares, until the end of 2025, and that any dividend distribution, including a buyback 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, remained in effect.
 - 4.3.2. The company's obligations in connection with the execution of transactions with officers, interested parties or controlling shareholders were reduced and adjusted, so 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 supplement to the Securities Law, 1968 or transactions with subsidiaries controlled by the Company) with a total cumulative amount of over USD 10 million (or over USD 1 million, if the transaction is not at market conditions) or for a transaction with a controlling shareholder of the Company in a cumulative amount exceeding USD 1.5 million in a calendar year.
 - 4.3.3. 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 prior written approval of the State, will remain in effect until December 31, 2030.

It should be noted that on July 3, 2023, the State of Israel ceased to be an interested party in the Company.

The following 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:



Note 22 - Transactions with Interested Parties and Related Parties (continued)

B. Transactions with related parties and other interested parties:

(5) Transactions with the controlling shareholder or his relative:

- a) On July 24, 2023 and on July 31, 2023, the Company's Audit and Remuneration Committee and Board of Directors, respectively, approved an engagement in a directors' and officers' insurance policy for the period from August 1, 2023 to July 31, 2024, in the Company, its subsidiaries and its related companies, the Company's directors and officers, as they will be from time to time, and the terms of the insurance policy are the same in relation to all the Company's officers, including officers who are a controlling shareholder of the Company, as they will be from time to time. The annual premium is at market conditions and in accordance with the Company's remuneration policy. The liability limit in the policy is USD 80,000,000 million.

Headquarters and computing expenses for the years 2023, 2022 and 2021 included expenses in respect of directors' and officers' insurance in the amount of approx. USD 2.3 million, approx. USD 4.0 million and approx. USD 7.4 million, respectively.

- b) All of the Company's officers have been granted letters of indemnity, including the directors, in a version approved on November 29, 2017 by the General Meeting of the Company's shareholders.
- c) On August 4, 2022, the General Meeting of the Company's shareholders approved the granting of indemnification letters from the date of commencement of their service, to Mr. Kenneth Neil Rozenberg and Mr. Darrell Hegler, who serve as Deputy Chairmen of the Company's Board of Directors, for a period of three years, in the same version as for the other directors and officers of the Company, in accordance with the Company's remuneration policy.
- d) On April 3, 2023 and April 4, 2023, the Company's Audit and Remuneration Committee and Board of Directors, respectively, approved the update to the terms of office and employment of the Company's Deputy Chairmen, Mr. Kenneth Neil Rosenberg and Mr. Darrell Hagler. On June 6, 2023, the Company's shareholders' meeting approved the update to the terms of office, as mentioned, with the following terms:
The monthly remuneration to be paid to the two Deputy Chairmen of the Board of Directors or to the company under their control, will amount to NIS 50,000 plus VAT (as applicable), for their position as Deputy Chairmen of the Board of Directors, in the scope of the position that will be required, from time to time, owing to their position.
The Deputy Chairmen of the Board of Directors will be entitled, according to their decision, to convert the monthly remuneration, in whole or in part, into the Company's flight tickets.



Note 22 - Transactions with Interested Parties and Related Parties (continued)

B. Transactions with related parties and other interested parties:

(5) Transactions with the controlling shareholder or his relative:

In addition to the aforementioned monthly remuneration, each of the Deputy Chairmen of the Board of Directors will be entitled each year to flight tickets for him and his family members (his spouse, children and his children's spouses) in the amount of USD 100,000, for each of the Deputy Chairmen of the Board of Directors and his family members, as mentioned, which will be calculated in relation to all members of the same family together according to the ticket value in accordance with the Company's procedures as updated from time to time. It should be clarified that the aforesaid does not detract from the fact that the Company will bear the reasonable travel expenses of the Deputy Chairmen of the Board of Directors as part of their duties. It should also be noted that each of the Deputy Chairmen of the Board of Directors will be entitled to receive the status of a Top customer during his term as Deputy Chairmen of the Company's Board of Directors.

The terms of office and employment approved for the Deputy Chairmen of the Board of Directors, as aforementioned, are instead of their entitlement to remuneration for participation in meetings and the annual directors' remuneration to which they are entitled in accordance with the Companies Regulations (Rules regarding Compensation and Expenses to an External Director), 2000, and are in effect for three years, starting from January 1, 2023.

- e) The Company engaged with Tabernacle Winery, which is owned by the Company's controlling shareholder, for the supply of wine to the Company's aircraft. The total consideration paid in 2023 amounted to approx. USD 288 thousand.
- f) The Company engaged with Center Urgent Care, which is owned by a company related to the controlling shareholder and/or his relative, for emergency medical services for the Company's employees in New York City. The total consideration paid in 2023 amounted to approx. USD 3 thousand.
- g) The Company entered into a lease agreement for offices in Margate City in the United States, which is owned by a company related to the Company's controlling shareholder and/or his relative. The consideration paid in 2023 amounted to approx. USD 76 thousand.
- h) The Company receives consulting services from consultants employed by companies related to the controlling shareholder and/or his relatives. The consulting services are provided without any compensation (except that company bears the travel costs as part of the consultant's role).
- i) The company engaged with the Tabernacle restaurant to receive hospitality services, from time to time, starting in 2024.

The above engagements were approved by the Audit and Remuneration Committee after being classified by the Audit and Remuneration Committee as non-exceptional engagements.



Note 22 - Transactions with Interested Parties and Related Parties (continued)

(6) Transactions with the controlling shareholder that are to the credit of the Company

In accordance with the agreements with the controlling shareholder and the State, as detailed above, as of the date of the financial statements, the balance of the shareholder loan, under the agreements described above, is in the total amount of approx. USD 70 million.

It should be noted that as detailed above, the shareholder loans determined that they are transactions for the good of the Company, all in accordance with Regulation 1(2) of the Easement Regulations. The shareholder loans on behalf of the controlling shareholder, as detailed above, are provided without consideration from the Company, do not bear any interest or linkage and are not guaranteed with any collateral.

(7) Transactions with interested parties

(a) Non-exceptional transactions with interested parties:

The Company has engagements in which interested parties in the Company have a personal interest and which are not exceptional, as described below:

In January 2023, the Audit and Remuneration Committee approved the criteria for engagement, from time to time, in business customer agreements for the sale of flight tickets to third parties in whom Company officers and/or controlling shareholders in the Company and/or related parties have or may have a personal interest.

(b) Employment of the Chairman of the Company's Board of Directors

On June 6, 2023, the Company's shareholders' meeting approved the update to the terms of office and employment of the Chairman of the Company's Board of Directors, Mr. Amikam Ben Zvi, so that the scope of his employment, from the date of approval by the shareholders' meeting, is a 90% position. In consideration for his services, Mr. Ben Zvi is entitled to a monthly salary of NIS 102,000 (the "monthly salary"). The monthly salary is CPI-linked, and will be updated once annually in January according to the rate of increase of the CPI in the past year. It should be noted that Mr. Ben Zvi's salary does not exceed 90% of the monthly base salary of the incumbent CEO, as detailed in Section (c) below, taking into account a 90% position.

The meeting also approved that Mr. Ben Zvi will be entitled to receive the status of a Top customer during his term as Chairman of the Company's Board of Directors.



Note 22 - Transactions with Interested Parties and Related Parties (continued)

It should be noted that Mr. Ben Zvi is entitled to ancillary conditions to the salary, such as social benefits and actuarial provisions for severance pay. The Company makes contributions, as is customary, for Mr. Ben Zvi in an executive insurance policy and/or in a pension fund chosen by Mr. Ben Zvi. Mr. Ben Zvi is entitled to contributions into a study fund and for maintaining a telephone. Mr. Ben Zvi and his family are entitled to benefits in the receipt of flight tickets in the period of his employment in the Company in the same amount and under the same conditions as those determined for the Deputy-Chairmen of the Board of Directors in the remuneration policy, as it will be and as updated from time to time. If Mr. Ben Zvi completes three years of service as Chairman of the Company's Board of Directors, he will be entitled to benefits in the receipt of flight tickets even after his retirement for a period of five years.

Mr. Ben Zvi is also entitled to an annual bonus not exceeding 81% of the annual bonus to be paid to the Company's CEO, as detailed in Section (c) below, as it may from time to time and all in accordance with the Company's remuneration policy as in effect from time to time, including regarding threshold conditions for receipt of the grant, long-term deferred compensation, as well as the reduction of the bonus amount by the Company's Board of Directors and the return of amounts paid, if paid, based on data that turned out to be erroneous and was re-presented in the Company's financial statements, and subject to the required legal approvals.

It should be noted that under the remuneration policy, in a year in which there was no distribution of bonuses for any reason, including in case the threshold conditions for bonus distribution were not met in accordance with the remuneration policy ("**threshold conditions**"), the shareholders' meeting may decide, at its discretion, on the payment of a special bonus to Mr. Ben Zvi in an amount not exceeding an amount equal to 3 months base salary only (as it was at the end of the year for which the "special bonus" is granted).

The Company provides to Mr. Ben Zvi an executive car with a purchase value of up to NIS 400,000 (not including VAT). In addition, the Company bears the expenses for its operation and maintenance, including parking for business needs, toll roads, insurance and licensing, and including the grossing up of the tax applicable to the value of the use of the car, as aforesaid.



Note 22 - Transactions with Interested Parties and Related Parties (continued)

(c) Employment agreement for the Company CEO

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. Dina Ben Tal Ganancia as the Company's CEO entered into effect on May 19, 2022. On July 19, 2022, the meeting of the Company's shareholders approved the terms of office and employment of Ms. Ben Tal Ganancia, starting from the date her service began on May 19, 2022, and for an indefinite period, as the Company's CEO on a full-time basis. 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.

In April 2023, the Company's Audit and Remuneration Committee and Board of Directors approved the cancellation of the decision regarding salary reductions at the rate of 20% of the monthly base salary for all Company officers (the "decision"). In this context, and starting from the date of the decision, Ms. Ben Tal Ganancia is entitled to a gross monthly salary of NIS 120,000. Ms. Ben Tal Ganancia's salary is linked to the increase in the CPI.

Ms. Ben Tal Ganancia is entitled to ancillary conditions to the salary, such as social benefits, actuarial provisions for severance pay, including any income imputed to the salary due to a component granted to the CEO. The Company makes contributions, as is accepted, for the CEO in an executive insurance policy and/or in a pension fund chosen by Ms. Ben Tal Ganancia. Ms. Ben Tal Ganancia is entitled to contributions into a study fund and for maintaining telephones. The Company provides Ms. Ben Tal Ganancia with a vehicle that she will use for the purpose of fulfilling her duties in the Company, including trips to and from work. Expenses related to the vehicle maintenance and its use apply to the Company and are paid thereby. The Company grosses up the applicable tax on the value of the use of the vehicle. Ms. Ben Tal Ganancia and her family members are entitled to benefits in the receipt of flight tickets during her employment with the Company, as well as benefits regarding flight tickets upon retirement.

Ms. Ben Tal Ganancia is entitled to an annual bonus of 2% of the Company's annual profit (before tax) (after a provision for bouses), as will appear in the Company's audited consolidated annual financial statements, and no more than the amount of NIS 3 million, subject to conditions, restrictions and provisions determined or to be determined in the Company's remuneration policy, including provisions regarding threshold conditions for receipt of a bonus, long-term deferred compensation, the possibility of the Company's Board of Directors reducing the bonus amount and the return of amounts paid if paid, based on data that turned out to be erroneous and were re-presented in the Company's financial statements, and subject to the approvals required by law.



Note 22 - Transactions with Interested Parties and Related Parties (continued)

(c) Employment agreement for the Company CEO (continued)

It should be noted that under the remuneration policy, in a year in which there was no distribution of bonuses for any reason, including in case the threshold conditions for bonus distribution were not met, the Audit and Remuneration Committee and the Company's Board of Directors may decide, at their discretion, on the payment of a special bonus to Ms. Ben Tal Ganancia in an amount not exceeding an amount equal to 3 months base salary only (as it was in the year for which the "special bonus" is granted). The Company's Audit and Remuneration Committee and Board of Directors may decide on the payment of a special bonus to Ms. Ben Tal Ganancia also in a year in which the threshold conditions were met, provided that the total bonuses, the annual bonus and the special bonus do not exceed the amount of NIS 3 million.

In this context, in 2023 a special grant was paid to Ms. Ben Tal Ganancia for 2022 in the amount of NIS 360,000 thousand.

For additional information regarding the options granted to the Company's officers, including the Chairman of the Board of Directors and the Company CEO, see Note 18 to the financial statements.

(7) Cancellation of salary reductions for officers

On April 3, 2023 and on April 4, 2023, the Company's Audit and Remuneration Committee and Board of Directors, respectively, approved the cancellation of their decision from March 2020 (the "**previous decision**"), which concerned a 20% reduction of the base salary of the CEO and VPs (including an Internal Auditor), who served at the time, from the management fee to the Chairman of the Board of Directors and from the remuneration to the members of the Board of Directors who are not external directors or independent directors (for meetings as well as for the annual remuneration), until the cancellation of all salary reductions by the Board of Directors, thereby ending the reduction for all officers as detailed in the previous decision, in the context of the recovery of the aviation industry in general and the Company in particular, from the Corona crisis.

C. Expenses for remuneration of key management personnel (*):

	For the year ended December 31		
	2023	2022	2021
	USD millions	USD millions	USD millions
Short-term benefits	8.3	4.9	4.2
Post-employment benefits	0.3	0.2	0.7
Share-based payment (see Note 18.F)	2.5	1.6	-
Total	11.1	6.7	4.9

(*) Including remuneration for the Chairman of the Company's Board of Directors and for the CEO.



Note 22 - Transactions with Interested Parties and Related Parties (continued)

D. Benefits given to interested parties:

	For the year ended December 31		
	2023	2022	2021
	USD millions	USD millions	USD millions
CEO salary	1.7 (*)	0.8	0.8
Number of people to whom the benefit applies	1	2 (**)	1
Services of the Chairman employed in the Company	1.1 (*)	0.6	0.3
Number of people to whom the benefit applies	1	1	2 (**)
Remuneration of directors who are not employed by the Company	0.7	0.3	0.4
Number of people to whom the benefit applies	11	9	11

(*) The amount includes a benefit value in respect of a share-based payment.

(**) The amount in 2022 is for two CEOs and in 2021 it is for two Chairmen of the Board of Directors.

E. Balances with interested parties and related parties:

	As of December 31	
	2023	2022
	USD millions	USD millions
Interested parties / other related parties:		
Under current assets:		
Trade receivables:		
Controlling shareholders and other interested parties	0.2	0.6
Total highest debit balances in the accounting year	0.4	0.4



Note 22 - Transactions with Interested Parties and Related Parties (continued)

E. Balances with interested parties and related parties: (continued)

	As of December 31	
	2023	2022
	USD millions	USD millions
Under current liabilities:		
Interested party	0.1	0.1
Current liabilities in respect of employee benefits:		
Interested party	0.1	0.1
Non-current liabilities in respect of employee benefits:		
Interested party	0.2	0.1

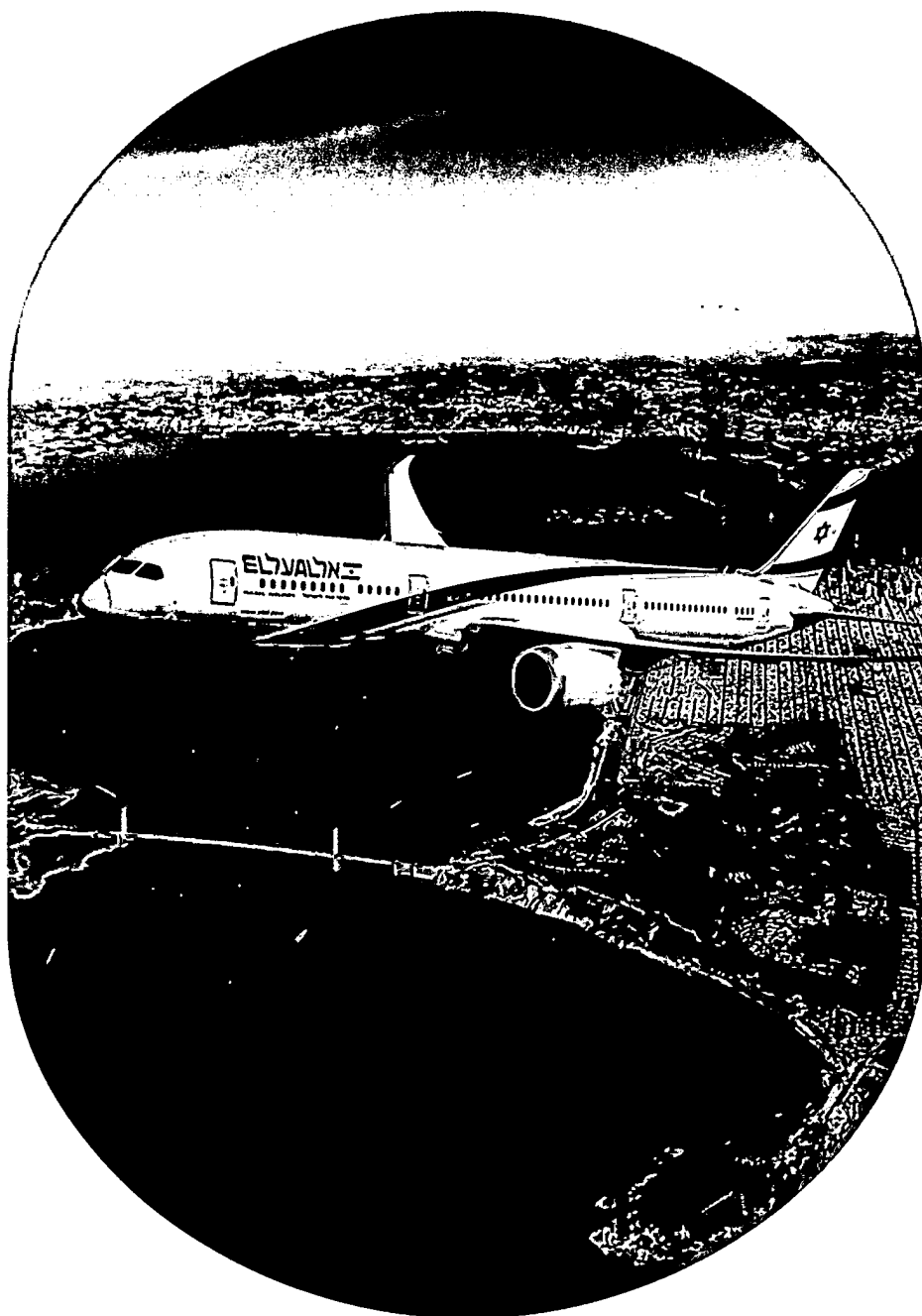
F. Transactions with interested parties and related parties (1):

	For the year ended December 31		
	2023	2022	2021
	USD millions	USD millions	USD millions
Interested parties / other related parties:			
Revenues from interested parties and related parties:			
Flight tickets	2.1	2.3	1.4
Expenses for food, passenger service and other operating costs	0.2	-	-
Rental expenses (*):	8.4	-	-
Headquarters and computing expenses:	5.8	5.5	8.9

(1) These transactions do not include remuneration and benefits for interested parties and key management personnel, as detailed in Section A above.

(*) The data include reference to an interested party - TUS Airways, which was an interested party during the reporting year.





פרק ב'

דוח הדירקטוריון על מצב ענייני התאגיד

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

דוח תקופתי לשנת 2023



טל'

- EL7VAL7N3**

מלחמת "חרבות ברזל" והשפעתה על היעדים העסקיים של החברה

לעניין הפעולות שביצעה החברה עם פרוץ המלחמה ותיאור השפעתה באופן נרחב על הפעילות, לרבות הסברים אודות הפעולות התפעוליות-מסחריות, לרבות המדיניות המסחרית המקלה ללקוחותיה, ופעולות בתחומי הסייבר, הביטוח וכוח האדם, ראו סעיף 1.2. לפרק תיאור עסקי התאגיד. לאור העובדה שהמלחמה פרצה ביום 7 באוקטובר 2023, בסמוך ולאחר תחילת הרבעון הרביעי של השנה, התוצאות העסקיות שלו, המוסברות בהרחבה בדוח דירקטוריון זה, משקפות את המציאות העסקית של הקבוצה כפי שמתבטאות בתוצאותיה העסקיות, הכל כמפורט בהמשך לגבי הרבעון הרביעי לשנת 2023 באופן נפרד.

בצל המלחמה, על אף הירידה בביקוש הכללי לטיסות וצמצום הפעילות בנתב"ג, על רקע הפסקת טיסותיהן של החברות הזרות ויכולת החברה לבצע את ההתאמות הנדרשות בשל כך, חוותה החברה ביקושים מוגברים לטיסותיה מעבר להערכותיה המוקדמות, דבר שהשפיע לחיוב, ביחד עם גורמים נוספים, על התוצאות העסקיות לרבעון הרביעי של שנת 2023 הכול כמפורט בהרחבה בהמשך.

נכון למועד פרסום הדוח, מגמה זו כמו גם חזרתן האיטית של חברות התעופה הזרות נמשכות לתוך הרבעון הראשון של שנת 2024, באופן שבו הביקושים הצפויים לטיסות החברה, בעיקר ביעדים הטרנס אטלנטיים, תאילנד ויעדי העונן הגדולים באירופה, צפויים להיות דומים בהיקפם לביקושים שמתאפיינים בתקופות שיה, כגון בחודשי הקיץ.

בהמשך לכך, שיעור התפוסה בטיסות החברה לרבעון הראשון של שנת 2024 צפוי לעמוד על כ-93%, דבר הצפוי להביא לגידול בהכנסה למושב ק"מ (RASK) ביחס לרבעון הרביעי לשנת 2023 ("הרבעון הקודם"), בשיעור של כ-10%, אשר רובו ככולו נובע מעליה בשיעור התפוסה כאמור וזאת בעוד שרמת המחירים (RRPK) צפויה להיות גבוהה יותר בעינה ביחס לרבעון הקודם. היקף קיבולת המושבים ק"מ (ASK) אותה צפויה להעמיד החברה הינה דומה להיקפה ביחס לרבעון הקודם. כל אלו עשויים להשפיע מהותית לחיוב על התוצאות העסקיות לרבעון הראשון לשנת 2024 (בשלב זה וככול שמגמות אלה תמשכנה עד תום הרבעון הראשון לשנת 2024, לרבות כתלות בקצב חזרתן של חברות התעופה הזרות לפעילות בישראל).

להלן נתונים בדבר מדדים תפעוליים עיקריים לרבעון הרביעי לשנת 2023 והצפי לרבעון הראשון לשנת 2024:

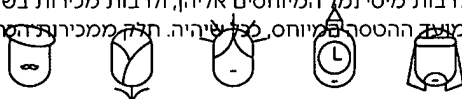
אל על וסאן דור	Q1 2024 (חזוי)	Q4 2023	Q1 2024 Vs. Q4 2023
ASK (באלפים)	6,196,999	6,049,108	2%
RPK (באלפים)	5,777,934	5,094,901	13%
LF	93%	84%	11%
RRPK (בסנט)	11.48	11.55	(1%)
RASK (בסנט)	10.71	9.73	10%

להלן מכירות הנוסעים (הזמנות שכורטסו וללא תלות במועד ההטסה) של החברה בחודשים דצמבר 2022 – פברואר 2024 (במיליוני דולר) וכן החזרים שבוצעו באותן תקופות. יודגש כי הנתונים מטה אינם נתוני הכנסות.

	דצמבר 2022 פברואר 2023	מרץ 2023 מאי 2023	יוני 2023 אוגוסט 2023	ספטמבר 2023 נובמבר 2023	דצמבר 2023 פברואר 2024 (חזוי)
מכירות ¹	663	685	693	772	1,082
שוברים שהונפקו	(28)	(10)	(10)	(147)	(78)
החזרים במזומן	(37)	(50)	(46)	(111)	(68)
סה"כ החזרים ושוברים שהונפקו	(65)	(60)	(56)	(258)	(146)
מכירות, נטו מהחזרים	598	625	637	514	936
שיעור המכירות לתקופות עתידיות	58%	48%	43%	27%	40%
ממוצע שיעור מכירות נטו דו תקופתי			631	725	

עם תחילת המלחמה ועל רקע העובדה שנוסעים רבים ביקשו לבטל את טיסותיהם, לרבות נוסעים אשר לא עמדה להם זכות ביטול לפי הדין ו/או תנאי הכרטיס, הנהיגה החברה מדיניות מסחרית מקלה כאמור בסעיף 1.2 בפרק תיאור עסקי התאגיד והנפיקה

¹ הנתונים הינם נתוני תחזית מכירות ברוטו לרבות מיסי נמל המיוחסים אליהן, ולרבות מכירות בשוברים, זיכויים ונקודות הנוסע המתמיד. יצוין כי ההכנסה בגין מכירות אלו תוכר לא לפני מועד ההטסה המיוחס, לפי שיהיה. חלק ממכירות הזיכויים ניתנות לשינויים על ידי הלקוחות כגון ביטול או שינוי הכרטיס.



שוברים בערך מלא גם לנוסעים אלה מעבר לשוברים שהונפקו לנוסעים בגין ביטולי הטיסות של החברה, על פי בחירתם. האמור התאפשר על רקע ניסיון החברה מתקופת הקורונה ופיתוחים טכנולוגיים שהחלו באותה תקופה. דבר אשר אפשר להגדיל את ההזמנות מראש, למרות אי הוודאות השוררת בעקבות המלחמה. בנוסף למדיניות מקלה זו אשר השפיעה לחיוב על נתוני המכירות החזויים מחודש דצמבר 2023 לחודש פברואר 2024, ניתן לראות מהטבלה כי בשל אופי פעילות המכר עם תחילת המלחמה, שיעור המכירות לתקופות עתידיות היה נמוך יחסית, ולכן עם התגברות המכירות לתקופות עתידיות בחודשים שלאחר מכן, חל גידול משמעותי בצבר ההזמנות ובמכירות. על כן, ניתן לראות כי הגידול במכירות בתקופות של שישה חודשים הינו מתון יותר.

לאור כל אלו, ועל אף שחוסר הוודאות הכרוך בהתפתחות המלחמה, ומועד חזרת חברות התעופה הזרות לשוק כנגד קצב חזרת הביקושים, עשויים להשפיע על מצבה העסקי ותוצאות פעילותה של החברה לטווח הקרוב, לא חל שינוי מהותי באסטרטגיה ארוכת הטווח של החברה. החברה עמדה ביעדיה העסקיים לשנת 2023, ונכון למועד פרסום הדוח, החברה צופה כי תעמוד ביעדיה העסקיים, כפי שהוצג בדוח הרבעון של החברה ליום 30 ביוני 2023, אשר פורסם ביום 10 באוגוסט 2023 (מספר אסמכתא: 2023-01-074353).

מאז פרוץ המלחמה ובעקבותיה, נאלצה החברה להתאים את פרופיל הפעילות שלה למציאות עסקית משתנה, דבר אשר גרם, בין היתר, לעליה ברמת הסיכון התפעולי והמסחרי. בנוסף, המלחמה הביאה לגידול באי הוודאות ביחס לשגרה ולקושי לחזות את הביקושים בשוק, את התחרות ואת יחסי הגומלין ביניהם. כתוצאה מכך נושאת החברה בעלויות נוספות, לרבות הארכת נתיבי טיסה, גידול בהוצאות הביטחון, ניהול לא אופטימלי של כוח האדם בין היתר כתוצאה מאי היכולת להלין צוותים בחלק מהיעדים וכיו"ב, כל זאת בנוסף להתייקרות התשומות הכללית במשק ובעולם כחלק מההתאוששות ממשבר הקורונה.

סיכום

החברה רואה בנתוני העסקיים לשנת 2023 כמו גם יכולתה לבצע את ההתאמות הנדרשות ברבעון האחרון של השנה, תוצאה של יישום התוכנית האסטרטגית שלה תוך שמירת מבנה ההוצאות, וכן על רקע הסכמי העבודה שנחתמו עם הוועדים השונים בחברה. חוזקות אלו, על רקע מגמת הביקושים הנצפית והחזויה בעתיד הנראה לעין בשווקים בהם פועלת הקבוצה, מאפשרות לה לדעת ההנהלה והדירקטוריון, להמשיך וליישם את תכניתה האסטרטגית בשנים הקרובות ולעמוד ביעדיה העסקיים.

התחזית והמדידים המפורטים לעיל, מהווים מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך, המבוסס על הנחות, הערכות, תחזיות וכוונות לטווח ארוך של החברה, העשויות להשתנות, כולן או חלקן, או להתממש באופן שונה (ואף שונה מהותית) מהצפוי במועד זה. התחזית והמדידים מבוססים על התכנית העסקית של החברה ותרמישים מהם נגזרו הפרמטרים והיעדים כמפורט לעיל, ואלו מבוססים על הנחות עיקריות הנוגעות להמשך הפעילות הטיסית בנתב"ג לתקופה הקרובה. כל שינוי בהנחות אלו, כמו גם התממשותם של איזה מגורמי הסיכון הרלוונטיים לחברה ולפעילותה, עשוי להשפיע, ואף באופן מהותי, על התוצאות בפועל. יישום היעדים האסטרטגיים, התכנית העסקית, התחזיות, כמפורט לעיל, והצפי להתפתחות בשנים הקרובות, עלולים להיות מושפעים ממספר רב של גורמים, לרבות כתוצאה מהשפעות המלחמה על התממשותה של התכנית האסטרטגית והתכנית העסקית ובין היתר, על היכולת לבצע טיסות ליעדים מסוימים. כמו כן, יישום היעדים האסטרטגיים, התכנית העסקית, התחזיות והצפי להתפתחות בשנים הקרובות, עשויים להיות מותנים במחירי הדלק הסילוני המהווה מרכיב מהותי בהוצאות החברה ובקיום מקורות כספיים נאותים למימוש החלטות פיתוח והצטיידות. בנוסף, הוראות אסדרה, שמירת יחסי עבודה תקינים בחברה, החרפת התחרות ופעולות ברשת הנתיבים ובצי המטוסים עשויות להשפיע על יכולת מימוש היעדים האסטרטגיים והצפי להתפתחות בשנים הקרובות.



א. הסברי הדירקטוריון למצב עסקי התאגיד

א1. נתונים עיקריים

להלן נתונים עיקריים לשנת 2023 ביחס לאשתקד, וכן ביחס לשנת 2019 המייצגת את שנת הפעילות המלאה (הקלנדרית) האחרונה ערב משבר הקורונה. יוזכר, כי ברבעון הראשון לשנת 2022 חלה התפרצות זן האומיקרון אשר הביא לשיבושים קשים בפעילות החברה דאז (מיליוני דולר):

שנת 2019	שנת 2023 Vs. שנת 2022	שנת 2022	שנת 2023	
2,187.5	26%	1,985.8	2,503.1	הכנסות מהפעלה
243.1	64%	307.5	503.3	EBITDA
303.9	59%	348.9	556.2	רווח תפעולי תזרימי (EBITDAR)
(76.6)		(14.4)	125.1	רווח (הפסד) לפני מסים על ההכנסה
(59.6)	7%	109.4	116.7	רווח (הפסד) לתקופה
293.9	46%	312.9	455.5	תזרים מזומנים מפעילות שוטפת
229.3	43%	283.4	405.7	מזומנים ופיקדונות הזמינים לשימוש לסוף השנה
100%		70%	88%	היקף פעילות ביחס לשנת 2019

- הכנסות החברה בשנת 2023 חצו לראשונה את רף ה-2.5 מיליארד דולר, גידול של כ-26% ביחס לאשתקד, סכום ההכנסות השנתי הגבוה ביותר מאז הקמת החברה. יצוין כי החברה פעלה בשנת 2023 בעיקר עקב מגבלת כושר ייצור בהיקף הפעילות של כ-88%, במונחים של היצע המושבים (בשקלול המרחק המוטס), ביחס לפעילות בתקופה המקבילה בשנת 2019, על אף שהכנסותיה בשנת 2023 היו גבוהות בכ-14% מאותו נתון בשנת 2019.
- הרווח התפעולי התזרימי (EBITDAR) לשנת 2023 גבוה משמעותית מהרווח התפעולי התזרימי (EBITDAR) של החברה לאשתקד, ורשם עליה של כ-207.3 מיליון דולר (כ-59%). כפועל יוצא, הרווח לפני מס של החברה זינק בכ-139.5 מיליון דולר ביחס לאשתקד וזאת למרות הגידול בהוצאות המימון אשר נובע בעיקרו מהפרשי שער ומשערוך אופציית הפניקס כמסובר בסעיף א.3 להלן.
- השיפור בתוצאות הפעילות נובע מעוצמות הביקושים שהביאו לעלייה בהכנסות כאמור, מעלייה בהיקף הפעילות, שינוי בתמהיל הנתבים ועל רקע שימור מבנה העלויות של החברה לאחר היציאה ממשבר הקורונה. ראו גם סעיף א.3 להלן. ביחס לשנת 2019, שהייתה שנת פעילות מלאה ומחירי הדלק בה היו נוחים משמעותית משנת 2023, השתפר הרווח התפעולי התזרימי בכ-252.3 מיליון דולר (גידול של כ-83%), דבר המעיד על השיפור התפעולי ועל התחזקות פעילותה המסחרית ביחס לאותה תקופה.
- השיפור ברווחיות התבטא גם בעליה בתזרים המזומנים מפעילות שוטפת ביחס לתקופה המקבילה אשתקד, הכל כמפורט בסעיף א.5. להלן.
- נתוני הרווחיות המפורטים מעלה הושגו בהיקף פעילות (המחושב על פי היצע המושבים המשוקלל ק"מ שהציעה החברה - ASK) של כ-88% ביחס להיקף הפעילות בתקופה המקבילה לשנת 2019. החברה פועלת להחזיר את כושר הייצור של החברה לפעילות מלאה ואף מעבר לכך, דבר שייאפשר לה לתת מענה אף רחב יותר לביקושים הגואים בשוק.
- יצוין, כי התוצאות הכספיות לשנת 2022 הושפעו לחיוב מהכרה חשבונאית בסעיף הכנסות אחרות כתוצאה מהסדרי סיוע מול המדינה, בעיקר תשלום מראש עבור הטסת כח אדם במערך אבטחת התעופה, בהיקף של כ-65 מיליון דולר, ומאידך הושפעו לרעה כתוצאה מסגר זן האומיקרון של נגיף הקורונה שחל ברבעון הראשון של אותה שנה.

תחזיות החברה לגבי כושר הייצור מהוות מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך, העשויות להשתנות או להתממש באופן שונה (ואף שונה מהותית) מהצפוי במועד זה כתוצאה ממספר רב של גורמים, לרבות כתוצאה מהשפעות המלחמה, הוראות אסדרה ושמירת יחסי עבודה תקינים בחברה, כמו גם התממשות איזה מגורמי הסיכון המשפיעים על החברה, כמפורט בסעיף 8.16 לפרק תיאור עסקי התאגיד.



להלן נתונים עיקריים לרבעון הרביעי לשנים 2022 ו-2023 (מיליוני דולר), על רקע השפעת המלחמה:

Q4 2023 Vs. Q4 2022	Q4 2022	Q4 2023	
21%	560.7	677.8	הכנסות מהפעלה
64%	92.6	151.8	EBITDA
58%	102.2	161.0	רווח תפעולי תזרימי (EBITDAR)
441%	7.4	39.8	רווח לפני מסים על ההכנסה
369%	8.5	39.7	רווח לתקופה
145%	71.6	175.3	תזרים מזומנים מפעילות שוטפת
	81%	90%	היקף פעילות ביחס לשנת 2019

הכנסות מהפעלה הסתכמו לסך של כ- 677.8 מיליון דולר, שיפור של כ- 117.1 מיליון דולר ביחס לתקופה המקבילה אשתקד. כמו כן, הרווח לפני מסים הסתכם ברבעון הרביעי של השנה לכ- 39.8 מיליון דולר, שיפור של כ- 32.5 מיליון דולר ביחס לתקופה המקבילה אשתקד. להלן הסיבות העיקריות לשיפור הרווחיות בתקופה זו:

היקף הפעילות: המלחמה, הובילה, בין היתר, לצמצום תנועת הנוסעים בנמל התעופה בן גוריון ("נתב"ג"), ובתוך כך, השפיעה על ענף התעופה והתיירות בישראל, וכן הובילה בהדרגה להפסקה ולאחר מכן לצמצום משמעותי של פעילות חברות התעופה הזרות בנתב"ג. על כן, גדל שיעור חלקה של החברה בפעילות הטיסתית בנתב"ג בשיעור ניכר ביחס לתקופה שלפני פרוץ המלחמה. מציאות זו, בעקבות התאמות תפעוליות ומסחריות שביצעה החברה בשים לב למגבלת הייצור של החברה, הביאה את החברה להיקף פעילות של כ-90% ביחס לרבעון המקביל לשנת 2019 המייצג תקופה של פעילות מלאה, ובסך הכל לעלייה של כ-10% בהיקף הקיבולת המוצעת (במונחי מושב משוקלים ק"מ - ASK) ביחס לרבעון המקביל אשתקד.

אופי הפעילות המסחרית: עם פרוץ המלחמה, חל שינוי באופי הפעילות המסחרית של החברה, כמפורט בסעיף 1.2 לפרק תיאור עסקי התאגיד. אופי זה של הפעילות המסחרית, הביא לשינוי בתמהיל היעדים ותנועת הנוסעים של החברה, כך שפעילות החברה התמקדה ביעדי העוגן שלה. בנוסף לכך, חל שינוי בהתנהגות הצרכנית של הלקוחות, כך שכרטיסי הטיסה נמכרו לרוב במועדים הסמוכים באופן יחסי למועד הטיסה, כאשר בחלק מהמקרים המכירות התבצעו אגב ביטולי טיסות של חברות זרות אשר הביאו לביקוש יתר בטיסות מסוימות ובמועדים מסוימים. גורמים אלו, הביאו לעלייה בהכנסה למושב ק"מ (RASK) אותו גבתה החברה ותרמו לעלייה בהכנסות הנוסעים ברבעון.

מטען: עקב ביטול הטיסות של החברות הזרות ולהערכת החברה לאור ירידה בביקוש לתובלה ימית לישראל עקב המצב הגיאופוליטי בים האדום, חל צמצום משמעותי בקיבולת המוצעת לשינוע מטען לישראל וממנה, מה שהביא להתגברות משמעותית של הביקוש להטסת מטענים במטוסי החברה, הן בבטן מטוסי הנוסעים והן במטוסי מטען. לאור זאת, הכנסות המטען ברבעון הנוכחי הסתכמו בכ-75.8 מיליון דולר, כמעט כפול מהרבעון המקביל אשתקד. העובדה כי מרבית הגידול הוא בבטן מטוסי הנוסעים, הביאה לכך שחלק ניכר מהגידול בהכנסה כאמור השתקף גם ברווח והפסד לרבעון.

דלק סילוני (דס"ל): הוצאות דס"ל של הקבוצה ברבעון הנוכחי זהות להוצאות דס"ל ברבעון המקביל, אף על פי שחל גידול של כ-10% בפעילות החברה, וזאת לאור ירידה במחיר הדלק ביחס לאותה תקופה. ירידת המחירים כאמור משקפת חיסכון של כ-17 מיליון דולר.



א. סקירת ההתפתחות בסביבה העסקית ומדדים תפעוליים

2.1 סקירת הסביבה העסקית בה פועלת החברה

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2023:

תנועת נוסעים בנתב"ג ונתח שוק:

הטבלאות שלהלן מתארות את התפתחות וחלוקת התנועה של נוסעים בנתב"ג, בחלוקה בין תושבים יוצאים ותיירות נכנסות וכן על פי אזורים גיאוגרפיים. בתשעת החודשים הראשונים לשנת 2023, חל גידול של כ-39% בתנועת הנוסעים בנתב"ג ביחס לתקופה המקבילה אשתקד, ונתח השוק של הקבוצה עמד על כ-23% מתוך כלל תנועת הנוסעים בנתב"ג, כאמור. בשנת 2023 חל גידול של כ-9.7% בתנועת הנוסעים בנתב"ג ביחס לשנת 2022. יצוין, כי הן בתנועת התושבים היוצאים והן בתנועת התיירים הנכנסים חל גידול בהשוואה לאשתקד.

נתח השוק של הקבוצה בנתב"ג בשנת 2023 גדל בכ-4.5% ביחס לאשתקד ובכ-2% ביחס לשנת 2019.

לפרטים בדבר תנועת הנוסעים בנתב"ג ונתח השוק של הקבוצה ברבעון הרביעי לשנת 2023, ראו להלן.

תנועת הנוסעים בנתב"ג - תיירים נכנסים לישראל ותושבים יוצאים³

שנה	שנת 2023	שנת 2022	שנת 2023 Vs. שנת 2022	שנת 2019	שנת 2023 Vs. שנת 2019
תנועת הנוסעים בנתב"ג	21.1	19.2	9.7%	24.0	(12.3%)
תושבים יוצאים מישראל	8.0	7.5	7.3%	8.3	(3.5%)
תיירים נכנסים לישראל	2.7	2.5	9.4%	4.0	(32.4%)

תנועת הנוסעים (טיסות ישירות⁴), במיליוני קטעי נוסע, לפי אזורים גיאוגרפיים⁵

אזור/ שנה	שנת 2023	שנת 2022	שנת 2019
טראנס אטלנטי	2.2	2.1	2.2
אירופה	16.5	15.2	20.3
מזרח תיכון ואפריקה	1.8	1.6	0.5
מזרח רחוק	0.6	0.3	1.1
סה"כ	21.1	19.2	24.0

נתחי השוק של החברה על פי אזורים גיאוגרפיים⁶

אזור/ שנה	שנת 2023	שנת 2022	שנת 2019
טראנס אטלנטי	42.3%	37.5%	42.5%
אירופה	24.3%	19.4%	21.7%
מזרח תיכון ואפריקה	16.2%	17.2%	17.7%
מזרח רחוק	51.9%	57.4%	38.4%
נתח שוק אל על וסאן דור	26.3%	21.8%	24.3%

² שיעורי השינוי המוצגים בטבלאות - "תנועת הנוסעים בנתב"ג - תיירים נכנסים לישראל ותושבים יוצאים" ו-"תנועת מתחרים משמעותיים" הם בהשוואה לשנת 2022 ולשנת 2019.

³ ישראלים יוצאים - בדרך אוויר בלבד. תיירים נכנסים - בדרך אוויר וללא מבקרי יום כמגדיר בלמ"ס.

⁴ נתונים אלה מתבססים על נתוני רש"ת. נתונים אלה מפולחים לפי יעד הטיסה הישיר ואינם מבחינים ביעד הסופי של הנוסע כשמדובר בטיסות ב"חופש שישי".

⁵ באזורים המצויינים בטבלה נכללים גם יעדים שהחברה אינה טסה אליהם. פילוח האזורים השתנה, והותאם ברובו למתודולוגיה לפיה פועלת יאט"א, בין היתר, לאור יעדים חדשים אליהם טסה החברה וכעת משקף את ארבעת האזורים הבאים: "טראנס אטלנטי" (כולל את מדינות צפון ודרום אמריקה) "אירופה", "מזרח תיכון ואפריקה" ו"מזרח רחוק". כמו כן, בוצעה התאמה למתודולוגיה של החברה בשנת 2019, לפיה טורקיה, ארמניה ואזרבייג'ן משויכות לאזור אירופה, למעט אוזבקיסטן שבשנת 2019 הוגדרה תחת אירופה וכעת מוגדרת תחת "המזרח הרחוק".

⁶ באזורים המצויינים בטבלה נכללים גם יעדים שהחברה אינה טסה אליהם. חישוב נתחי השוק מבוסס הן על טיסות אל על והן על טיסות סאן דור. מתודולוגיית חישוב נתח השוק של החברה בטיסות הישירות ולפיכך נתכנו שינויים לא מהותיים בנתחי השוק המדווחים בדוח זה בגין השנים 2019-2022.

התפלגות הנוסעים בנתב"ג על פי סוג חברה⁷

סוג/ לשנת	שנת 2023	שנת 2022	שנת 2019
אל על וסאן דור	26.3%	21.8%	24.3%
חברות סדירות (ללא אל על)	39.6%	41.0%	44.2%
חברות לואו קוסט	30.8%	33.1%	25.8%
חברות שכר (ללא סאן דור)	3.4%	4.1%	5.7%

תנועת מתחרים משמעותיים⁸

חברת תעופה	סוג חברה	חלק שוק בנתב"ג בשנת 2023	תנועת נוסעים בשנת 2023 (אלפים)	תנועת הנוסעים בשנת 2022 (אלפים)	שינוי בתנועת הנוסעים בשנת 2023 לעומת שנת 2022	תנועת הנוסעים בשנת 2019 (אלפים)	שינוי בתנועת הנוסעים בשנת 2023 לעומת שנת 2019
אל על וסאן דור	סדיר	26.3%	5,539.1	4,181.6	32.5%	5,831.7	(5.0%)
ויזאיר	לואו קוסט	9.5%	1,998.2	1,474.7	35.5%	1,279.2	56.2%
ראיינאייר	לואו קוסט	5.4%	1,147.9	1,308.8	(12.3%)	752.9	52.5%
טורקיש איירליינס	סדיר	5.2%	1,107.1	1,277.7	(13.4%)	1,170.9	(5.4%)
ישראיר	סדיר	4.8%	1,003.7	827.0	21.4%	767.6	30.7%
ארקיע	סדיר	3.4%	724.0	705.9	2.6%	759.6	(4.7%)
פגסוס	לואו קוסט	3.3%	692.7	788.9	(12.2%)	572.1	21.1%
איזיג'ט	לואו קוסט	3.1%	658.4	803.1	(18.0%)	1,172.1	(43.8%)
יונייטד איירליינס	סדיר	2.9%	605.8	669.0	(9.5%)	682.6	(11.3%)
לופטהנזה	סדיר	2.1%	440.6	566.2	(22.2%)	605.0	(27.2%)
בלו בירד	לואו קוסט	2.0%	425.2	328.6	29.4%	250.1	70.0%
אג'יאן איירליינס	סדיר	1.7%	367.9	354.7	3.7%	502.9	(26.9%)

תנועת מטענים בנתב"ג

להלן טבלה בדבר תנועת המטענים בנתב"ג בחלוקה בין יצוא ויבוא:

תנועת המטענים בנתב"ג - יבוא ויצוא⁹

סוג/ לשנת	שנת 2023	שנת 2022	Vs. שנת 2023 שנת 2019	שנת 2023	שנת 2022	Vs. שנת 2023 שנת 2019
סה"כ מטענים	אלפי טון	343.6	379.1	(9.4%)	353.6	(2.8%)
יבוא מטענים	אלפי טון	213.8	232.7	(8.1%)	208.0	2.8%
ייצוא מטענים	אלפי טון	129.8	146.4	(11.3%)	145.6	(10.8%)

⁷ סיווג החברות נעשה על פי שיקול דעתה של החברה, היות ונכון למועד הסמוך לאישור הדוח לא קיימת הגדרה חד משמעית בנוגע לסיווג החברות. בדוח זה בוצעו התאמות להגדרת חברות תעופה כחברות סדירות או כחברות לואו קוסט ולכן ייתכנו שינויים קלים בהתפלגות הנוסעים לשנים 2019 ו-2022. המידע לגבי התפלגות תנועת הנוסעים מבוסס על נתוני רש"ת.

⁸ המידע לגבי נתחי השוק מבוסס על נתוני רש"ת. יובהר, כי חלק מהחברות מפעילות טיסות לישראל גם מיעדים שאינם יעדי מוצאם. החברות שנבחרו הינן המתחרות המובילות של החברה נכון לשנת הדיווח. בתוך כך, חברות שמתווספות ו/או נמחקות מעת לעת, מתעדכנות בשל גידול מהותי בנתח השוק של החברות.

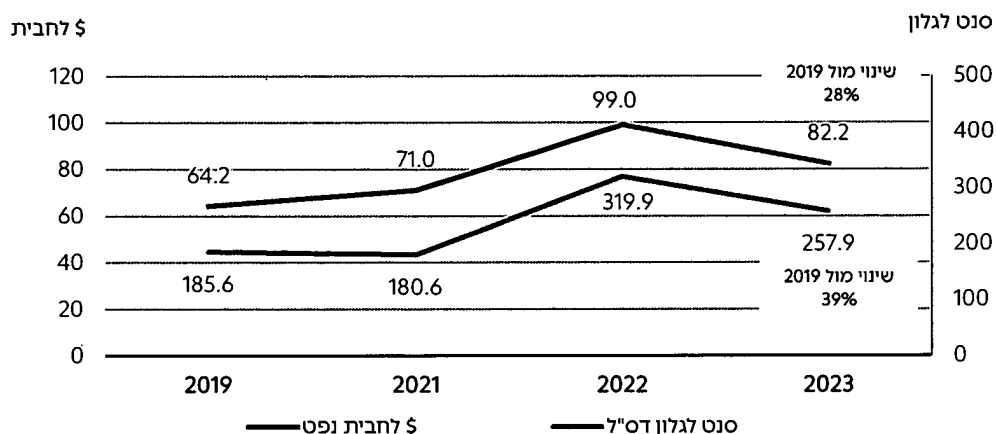
⁹ נתונים אלה מהווים את הערכת החברה המבוססת על נתוני רש"ת. הנתונים כוללים מטען שהובל במטוסי מטען ובגחון מטוסי נוסעים.



דלק סילוני:

בשנת 2023 חלה ירידה במחירי דס"ל של כ- 20% ביחס לשנת 2022. זאת לאור התייצבות המחירים לאחר עליית המחירים אשר התרחשה בשנת 2022 בעקבות חזרה מהירה לפעילות ולאור השפעת המצב הגאופוליטי ביחס למלחמת רוסיה-אוקראינה שהחלה במהלך חודש פברואר 2022. מנגד, חלה עליה במחירי דס"ל של כ- 39% ביחס לשנת 2019. החברה פועלת לקיצוז 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 השינוי במחירי הדס"ל על תוצאות החברה ראו סעיף 3.א להלן.

התפתחות מחיר הדס"ל והנפט הגולמי הממוצע בשוק¹⁰



שערי חליפין:

בטבלה שלהלן ניתן לראות את שערי החליפין הממוצעים של שקל-דולר, שע"ח סגירה שקל-דולר, וכן שע"ח סגירה דולר-ין בכל רבעון בשנים 2023-2022. בשנת 2023 בממוצע הדולר התחזק ביחס לשקל בכ- 9.7% ביחס לשנת 2022. ברבעון הרביעי לשנת 2023 בממוצע הדולר התחזק ביחס לשקל בכ- 9.3% הן ביחס לרבעון המקביל בשנת 2022 והן ביחס לרבעון המקביל בשנת 2019. לשערי החליפין הממוצעים השפעה על ההוצאות השקליות של החברה, בעיקר השכר.

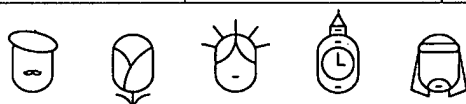
נכון ליום 31 בדצמבר 2023, שער החליפין של השקל מול הדולר עמד על כ- 3.63, לעומת שער של כ- 3.52 נכון ליום 31 בדצמבר 2022, המשקף התחזקות הדולר ביחס לשקל בכ- 3.1%.

לשערים אלו השפעה על היתרות המאזניות של החברה הנקובות בשקלים, ראו פרק ב' להלן. בנוסף, התחזקות שער החליפין הממוצע של הדולר ביחס לשקל משפיעה בצורה חיובית על תוצאות פעילות החברה. בעוד שהכנסות החברה הן בעיקרן בדולר, הוצאת השכר והוצאות שיקליות אחרות הן בעיקרן שיקליות. בדבר השפעת היין היפני ראו פרק ב' להלן בדבר חשיפה לסיכונים שוק ודרכי ניהולם.

להלן התפתחות שער החליפין סגירה וממוצע של השקל אל מול הדולר, וכן שער חליפין סגירה ין-דולר בשנתיים האחרונות:

התפתחות שער חליפין שקל-דולר וין-דולר:

ש"ח ממוצע שקל-דולר	שע"ח סגירה שקל-דולר	שע"ח סגירה ין-דולר	
3.20	3.18	121.83	31/03/2022
3.35	3.50	136.39	30/06/2022
3.40	3.54	144.32	30/09/2022
3.49	3.52	131.95	31/12/2022
3.36			שנת 2022
3.54	3.62	133.55	31/03/2023
3.65	3.70	144.63	30/06/2023
3.75	3.82	149.03	30/09/2023
3.82	3.63	141.48	31/12/2023
3.69			שנת 2023



¹⁰ המקור: מערכת בלומברג.

לתקופה של שלושה חודשים שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2023:

תנועת הנוסעים בנתב"ג - תיירים נכנסים לישראל ותושבים יוצאים¹¹

עם פרוץ המלחמה, ועל רקע הפסקת הפעילות הטיסית של מרבית חברות התעופה הזרות לישראל וממנה, חלה ירידה חדה בשיעור של כ- 62% בתנועת הנוסעים בנתב"ג ברבעון הרביעי לשנת 2023 לעומת התקופה המקבילה אשתקד. נתח השוק של הקבוצה ברבעון הרביעי לשנת 2023 עמד על כ-59% מתוך כלל תנועת הנוסעי בנתב"ג, כאמור.

רבעון 4 לשנת	Q4 2023	Q4 2022	Q4 2023 Vs. Q4 2022
תנועת הנוסעים בנתב"ג	2.1	5.5	(62.2%)
תושבים יוצאים מישראל	0.8	2.0	(61.6%)
תיירים נכנסים לישראל	0.2	0.8	(80.6%)

תנועת הנוסעים (טיסות ישירות¹²), במיליוני קטעי נוסע, לפי אזורים גיאוגרפיים¹³

אזור/ שנה	Q4 2023	Q4 2022	Q4 2023 Vs. Q4 2022
טראנס אטלנטי	0.3	0.6	(51.5%)
אירופה	1.5	4.2	(63.6%)
מזרח תיכון ואפריקה	0.2	0.6	(72.5%)
מזרח רחוק	0.1	0.1	(12.7%)
סה"כ	2.1	5.5	(62.2%)

נתחי השוק של החברה על פי אזורים גיאוגרפיים¹⁴

אזור/ שנה	Q4 2023	Q4 2022
טראנס אטלנטי	88.6%	34.9%
אירופה	56.8%	19.0%
מזרח תיכון ואפריקה	18.4%	16.7%
מזרח רחוק	72.5%	57.0%
נתח שוק אל על וסאן דור	58.9%	21.3%

¹¹ ישראלים יוצאים - בדרך אויר בלבד. תיירים נכנסים - בדרך אוויר וללא מבקרי יום כמוגדר בלמ"ס.

¹² נתונים אלה מתבססים על נתוני רש"ת. נתונים אלה מפולחים לפי יעד הטיסה הישיר ואינם מבחינים ביעד הסופי של הנוסע כשמדובר בטיסות ב"חופש שישי".

¹³ באיזורים המצויינים בטבלה נכללים גם יעדים שהחברה אינה טסה אליהם. פילוח האיזורים השתנה, והותאם ברובו למתודולוגיה לפיה פועלת "אט"א, בין היתר, לאור יעדים חדשים אליהם טסה החברה וכעת משקף את ארבעת האזורים הבאים: "טראנס אטלנטי" (כולל את מדינות צפון ודרום אמריקה) "אירופה", "מזרח תיכון ואפריקה" ו"מזרח רחוק". כמו כן, בוצעה התאמה למתודולוגיה של החברה בשנת 2019, לפיה טורקיה, ארמניה ואזרבייג'ן משוייכות לאזור אירופה, למעט אוזבקיסטן שבשנת 2019 הוגדרה תחת אירופה וכעת מוגדרת תחת "המזרח הרחוק".

¹⁴ באזורים המצויינים בטבלה נכללים גם יעדים שהחברה אינה טסה אליהם. חישוב נתחי השוק מבוסס הן על טיסות אל על והן על טיסות סאן דור. מתודולוגיית חישוב הנתח הנוסעים בטיסות החברה העלתה ולפיכך ייתכנו שינויים לא מהותיים בנתחי השוק המדווחים בדוח זה בגין השנים 2019 ו-2022.



התפלגות הנוסעים בנתב"ג על פי סוג חברה¹⁵

סוג/ לשנת	Q4 2023	Q4 2022
אל על וסאן דור	58.9%	21.3%
חברות סדירות (ללא אל על)	25.2%	41.4%
חברות לואו קוסט	12.6%	34.3%
חברות שכר (ללא סאן דור)	3.2%	3.1%

תנועת מתחרים משמעותיים¹⁶

חברת תעופה	סוג חברה	חלק שוק בנתב"ג ברבעון 4 בשנת 2023	תנועת נוסעים ברבעון 4 בשנת 2023 (אלפים)	תנועת הנוסעים ברבעון 4 בשנת 2022 (אלפים)	שינוי בתנועת הנוסעים ברבעון 4 בשנת 2023 לעומת רבעון 4 בשנת 2022
אל על וסאן דור	סדיר	58.9%	1224.7	1169.0	4.8%
ישראיר	לואו קוסט	8.0%	166.3	199.5	(16.6%)
ארקיע	לואו קוסט	4.1%	86.0	169.1	(49.1%)
ויזאיר	סדיר	2.2%	46.4	526.7	(91.2%)
פליי דובאי	סדיר	2.0%	42.5	86.3	(50.8%)
טורקיש איירליינס	סדיר	1.9%	40.1	352.6	(88.6%)
פגסוס	לואו קוסט	1.6%	32.4	215.5	(85.0%)
בלו בירד	לואו קוסט	1.6%	32.2	95.2	(66.1%)
ראיינאייר	סדיר	1.3%	26.4	378.8	(93.0%)
אמירייטס	סדיר	1.0%	20.8	88.4	(76.4%)
טוס איירוויס	לואו קוסט	1.0%	19.9	43.5	(54.1%)
אתיחאד איירוויס	סדיר	0.8%	17.6	30.6	(42.3%)

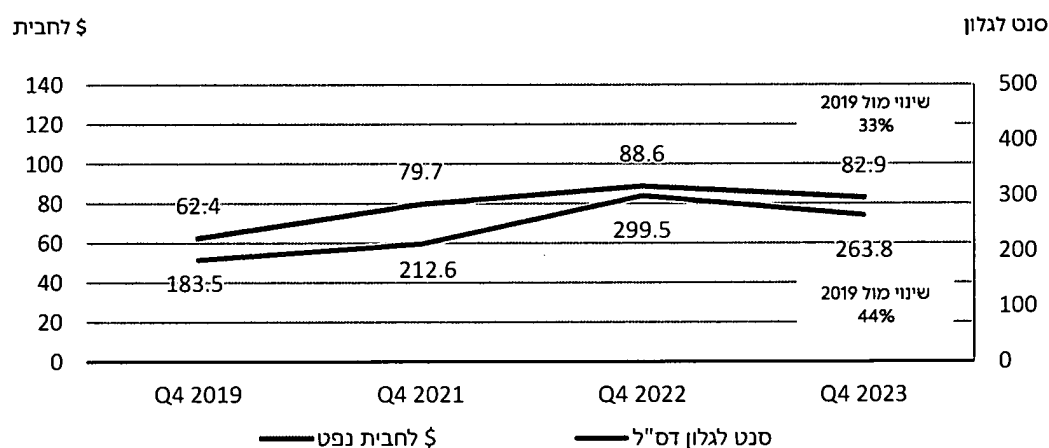
¹⁵ סיווג החברות נעשה על פי שיקול דעתה של החברה, היות ונכון למועד הסמוך לאישור הדוח לא קיימת הגדרה חד משמעית בנוגע לסיווג החברות. בדוח זה בוצעו התאמות להגדרת חברות תעופה כחברות סדירות או כחברות לואו קוסט ולכן ייתכנו שינויים קלים בהתפלגות הנוסעים לשנים 2019 ו-2022. המידע לגבי התפלגות תנועת הנוסעים מבוסס על נתוני רש"ת.

¹⁶ המידע לגבי נתחי השוק מבוסס על נתוני רש"ת. יובהר, חלק מהחברות מפעילות טיסות לישראל גם מיעדים שאינם יעדי מוצאם. החברות שנבחרו הינן המתחרות המובילות של החברה נכון לשנת הדיווח. בתוך כך, חברות שמתווספות ו/או נמחקות מעת לעת, מתעדכנות בשל גידול מהותי בנתח השוק של החברות.

תנועת המטענים בנתב"ג - יבוא ויצוא¹⁷

סוג/ רבעון 4 לשנת		Q4 2023	Q4 2022	Q4 2023 Vs. Q4 2022
סה"כ מטענים	אלפי טון	76.0	97.4	(22.0%)
יבוא מטענים	אלפי טון	47.3	59.4	(20.4%)
ייצוא מטענים	אלפי טון	28.7	38.0	(24.5%)

התפתחות מחיר הדס"ל והנפט הגולמי הממוצע בשוק¹⁸



¹⁷ נתונים אלה מהווים את הערכת החברה המתבססת על נתוח נתוני הש"ת. הנתונים כוללים מטען שהובל במטוסי מטען ובגחון מטוסי נוסעים.

¹⁸ המקור: מערכת בלומברג.



א.2.2. מדדים תפעוליים¹⁹

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2023:

להלן פירוט המדדים התפעוליים של הקבוצה:

שנת 2023 Vs. שנת 2019	שנת 2019	שנת 2023 Vs. שנת 2022	שנת 2022	שנת 2023	
					היקף פעילות ותנועת נוסעים:
(6.9%)	5,814	32.6%	4,081	5,410	קטעי נוסע סדיר ושכר (נוסעים משלמים) - באלפים
8.4%	24.3%	20.9%	21.8%	26.3%	חלק שוק כולל - באחוזים
(12.3%)	28,582	24.5%	20,126	25,063	מושב - ק"מ זמין (ASK) - במיליונים
	100%	24.5%	70%	88%	ASK % ביחס לתקופה המקבילה בשנת 2019
(8.6%)	23,646	29.2%	16,734	21,617	נוסע - ק"מ מוטס (RPK) - במיליונים
4.3%	82.7%	3.7%	83.1%	86.3%	תפוסת נוסעים (PLF) - באחוזים
(9.5%)	173.1	23.7%	126.6	156.7	שעות טיסה (בטיסות נוסעים) - באלפים
					תנועת מטענים:
(7.7%)	74.4	2.3%	67.2	68.7	טון מטען מוטס - באלפים
(8.2%)	446.4	0.4%	408.2	409.8	טון - ק"מ מטען מוטס (RTK) - במיליונים
					מדדי רווחיות:
27.6%	8.2	(0.6%)	10.5	10.5	RRPK
33.0%	6.8	3.0%	8.8	9.0	RASK
30.5%	7.7	1.2%	9.9	10.0	TRASK
16.8%	7.7	(4.4%)	9.4	9.0	CASK
12.0%	6.0	3.7%	6.5	6.7	CASK ללא דלק

מקרא

שובר טיסה לכיוון אחד.
מספר הנוסעים בתשלום כפול המרחק המוטס.
מספר המושבים שהוצעו למכירה כפול המרחק המוטס.
תפוסת נוסעים RPK/ASK.
משקף את ההכנסה הממוצעת לנוסע משלם משוקלל ק"מ.
הכנסות נוסעים חלקי ASK. משקף את ההכנסה הממוצעת למושב משוקלל ק"מ.
הוצאות²⁰ חלקי ASK. משקף את העלות הממוצעת למושב משוקלל ק"מ.
סה"כ הכנסות חלקי ASK. משקף את סך הכנסות החברה למושב משוקלל ק"מ.
המשקל בטונות של מטען מוטס בתשלום כפול המרחק המוטס.

קטע נוסע
Revenue Passenger Kilometer - RPK
Available Seat Kilometer - ASK
Passenger Load Factor - PLF
הכנסה ממוצעת ל-RPK
Revenue per ASK- RASK
Cost per ASK -CASK
Total revenue per ASK - TRASK
Revenue Ton Kilometer - RTK

¹⁹ יצוין כי המדדים התפעוליים הכלולים בסעיף זה כוללים גם טיסות המתקיימות על ידי מטוסים בחכירה "רטובה" (חכירת מטוס על צוותו).

²⁰ בנטרול הוצאות (הכנסות) אחרות מסוגות, כגון הוצאות הון וסכום אוף ציית הפאנסטום.



בטבלה שלעיל, ניתן לראות את הגידול בהיקפי הפעילות של החברה ביחס לשנת 2022, אם כי טרם שבה לכושר ייצור מלא ביחס להיקף הפעילות בשנת 2019, המייצגת שנת פעילות מלאה לפני משבר הקורונה. עוד ניתן לראות את השיפור בשיעור התפוסה אשר עומד בשנת 2023 על כ-86.3%, וכן כי על פי מדדי הרווחיות, בשנת 2023 הפער בין ה-TRASK (סך ההכנסות למושב משוקלל ק"מ) לבין ה-CASK (העלות לאותה יחידה), הינו חיובי ועומד על כ-1.1 סנט למושב ק"מ, בעוד שאשתקד עמד הפער כאמור על כ-0.5 סנט, ובשנת 2019 היה מאופס. גידול זה, משקף את היעילות בהפעלת החברה, שאף צפוי היה להיות גבוה יותר במיצוי פוטנציאל כושר הייצור, בכך שניתן לגזור ממנו את הפער בין הסכום שגובה החברה ליחידת ייצור, בהינתן רמת הביקוש וטיב המוצר שהיא מציעה, לבין העלות להפקתו כפועל יוצא, בין היתר, משימור מבנה העלויות שלה.

לתקופה של שלושה חודשים שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2023:

להלן פירוט המדדים התפעוליים של הקבוצה:

Q4 2023 Vs. Q4 2022	Q4 2022	Q4 2023	
			היקף פעילות ותנועת נוסעים:
4.7%	1,139	1,192	קטעי נוסע סדיר ושכר (נוסעים משלמים) - באלפים
176.5%	21.3%	58.9%	חלק שוק כולל - באחוזים
10.4%	5,481	6,049	מושב - ק"מ זמין (ASK) - במיליונים
10.4%	81%	90%	% ASK ביחס לתקופה המקבילה בשנת 2019
8.8%	4,685	5,095	נוסע - ק"מ מוטס (RPK) - במיליונים
(1.5%)	85.5%	84.2%	תפוסת נוסעים (PLF) - באחוזים
4.1%	35.1	36.5	שעות טיסה (בטיסות נוסעים) - באלפים
			תנועת מטענים:
32.7%	16.8	22.3	טון מטען מוטס - באלפים
25.5%	103.0	129.3	טון - ק"מ מטען מוטס (RTK) - במיליונים
			מדדי רווחיות:
5.4%	10.9	11.5	RRPK
4.0%	9.3	9.7	RASK
9.5%	10.2	11.2	TRASK
2.7%	9.5	9.8	CASK
7.5%	6.8	7.3	CASK ללא דלק

לעניין המאפיינים הייחודיים לפעילות הרבעון הרביעי ראו סעיף 1.א לעיל. העליה בהיקף הקיבולת (ASK) שהציעה החברה נובעת ממתיחת כושר הייצור שלה ביחס לביקושים הערים ששררו ברבעון הרביעי לשנת 2023 על רקע היעדר פעילותן של חברות התעופה הזרות. הגידול בהכנסה למושב לרבעון (RASK) נובע מעליה של כ-5.4% בתשואה לנוסע המשוקללת ק"מ (RRPK), בעיקר כפועל יוצא מתמהיל היעדים של החברה בתקופה זו, המבוסס בעיקר על יעדי העוגן שלה. בנוסף, חוותה החברה מספר התייקרויות המשתקפות בעלות הייצור למושב ק"מ (CASK), בין היתר כפועל יוצא מהארכת נתיבים ומעלויות נוספות בהן נשאה החברה על רקע המציאות הביטחונית, וכן לאור ההתייקרויות הכלליות במשק ובעולם.



א.2.3. כושר ייצור- צי מטוסים

להלן טבלה בדבר היקף הצי של החברה נכון למועד הדוח (ליום 31 בדצמבר 2023) והתפתחותו בין תקופות הדיווח:

צי מטוסים (נוסעים ומטען):	שנת 2023	שנת 2022	שנת 2019
מספר מטוסים בתום התקופה - ביחידות	47	45	43
מספר מטוסים שמישים בתום התקופה - ביחידות	44	39	43
גיל ממוצע של צי המטוסים בתום התקופה - בשנים	12.8	11.9	9.2

להלן טבלה בדבר חלוקת צי המטוסים לעיל וסוגי המטוסים נכון ליום 31 בדצמבר 2023:

צי מטוסים:	סוג מטוס	מספר מושבים עבור סוג מטוס (בממוצע)	מטוסים בשימוש	מטוסים שאינם בשימוש	סה"כ	גיל ממוצע	בעלות	חכירה
737-800	נוסעים- צר גוף	169	15	1	16	19.3	6	10
737-900	נוסעים- צר גוף	175	8	-	8	9.0	8	-
777-200	נוסעים- רחב גוף	290	4	2	6	20.6	6	-
787-8 (דרימליינר)	נוסעים- רחב גוף	238	4	-	4	3.1	4	-
787-9 (דרימליינר)	נוסעים- רחב גוף	271	12	-	12	5.3	4	8
737-800	מטען- צר גוף	-	1	-	1	21.6	-	1
סה"כ			44	3	47	12.8	28	19

להלן פעולות שבוצעו בשנת 2023 וכן פעולות נוספות שבכוונת הקבוצה לבצע בעניין צי מטוסיה והרקע להן:

- במהלך יולי 2023 נמסר לחברה מטוס הדרימליינר ה- 16. לפרטים נוספים ראו בראור 10.ב. לדוחות הכספיים.
- המטוס ה- 17 צפוי להתקבל בחברה במהלך הרבעון השני לשנת 2024, המטוס ה- 18 צפוי להתקבל בחברה במהלך הרבעון הרביעי לשנת 2025, והמטוס ה- 19 צפוי להתקבל בחברה ברבעון הראשון לשנת 2026.
- החברה ביצעה שינוי תצורה בשני מטוסי ה- 777 כך שפנים המטוס הוא בתצורת מטוסי הדרימליינר, מה שהביא להגדלת מספר המושבים ל- 313 וכן לשיפור בחוויית הלקוח. בכוונת החברה לבצע שינוי תצורה גם במטוסי 777 נוספים.
- בכוונת החברה להכשיר את מרבית צי המטוסים שאינם בשימוש בשנים הבאות.
- במהלך הרבעון השני לשנת 2023, החברה השיקה קמפיין לבחינת החלפה וחידוש צי מטוסים צרי הגוף בשנים הקרובות, בהמשך לפניית החברה ליצרניות המטוסים והמנועים בבקשה להציע הצעות (RFP) לבחינת החלפה וחידוש צי מטוסי צרי הגוף, החברה בוחנת את ההצעות שקיבלה.
- בחודש אוקטובר 2023 החלה החברה להפעיל מטוס מטען מדגם בואינג 737-800 כמפורט בראור 11.ב. לדוחות הכספיים.
- החברה מקיימת משא ומתן עם חברת בואינג במסגרתו בוחנת החברה רכישה של שלושה מטוסי בואינג 787 עם אופציה לשישה מטוסים נוספים.



חכירות רטובות:

במהלך שנת 2023 הפעילה הקבוצה בחכירה רטובה באמצעות שני מחכירים זרים ארבעה מטוסי נוסעים (שלושה מדגם בואינג 737-800 ואחד מדגם איירבס A320-200) אשר חכירתם הייתה מתוכננת להסתיים בין החודשים אוקטובר עד דצמבר 2023. בחודש אוקטובר 2023, ולאור פרוץ המלחמה, הודיעו המחכירים הזרים לעיל על הפסקת הפעילות שלהם לישראל וממנה, ולכן פעילות החכירות הרטובות לעיל הופסקה. הקבוצה בוחנת את מתווה הפעילות בקשר עם הפעלה עתידית של מטוסי נוסעים באמצעות חכירה רטובה גם בשנת 2024, כתלות בהסכמת המחכירים הזרים לשוב לפעילות בישראל וכתלות בהימשכות ובהתפתחות המלחמה ובעוצמת הביקושים.

כמו כן, החברה מפעילה בחכירה רטובה באמצעות חברה זרה מטוס מטען מדגם איירבס A300-600 אשר חכירתו מסתיימת בחודש דצמבר 2024. עם פרוץ המלחמה הפעלתו הושהתה לתקופה מסוימת אולם חודשה לאחר מכן כך שנכון למועד אישור הדוח מטוס המטען כאמור פועל באופן מלא.

האמור לעיל בדבר הכשרת צי המטוסים שבשימור, שינוי הקונפיגורציה בחלק מהמטוסים, מועדי קבלת המטוסים הנוסעים, לרבות בחינת האפשרות להצטיידות במטוסים בבעלות, בחכירה רטובה או יבשה, מהווה מידע צופה פני עתיד, כמשמעו בחוק ניירות ערך, 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 כמפורט בסעיף 8.16 לפרק תיאור עסקי התאגיד וכן מהתפתחויות בסביבה הכלכלית בה פועלת החברה.



3א. ניתוח התוצאות העסקיות של החברה

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2023:

להלן מוצגים דוחות על הרווח והפסד²¹ של החברה, לרבות שיעור מהמחזור ושיעור השינוי לעומת אשתקד ולעומת שנת 2019. וכן, הגורמים העיקריים אשר השפיעו על תוצאות החברה בשנה המדווחת ביחס לאשתקד וביחס לשנת 2019, המהווה את השנה הקלנדרית האחרונה המייצגת פעילות מלאה ערב משבר הקורונה.

שנת 2019		שנת 2023 Vs. שנת 2022		שנת 2022		שנת 2023		
%	מיליוני דולר	%	מיליוני דולר	%	מיליוני דולר	%	מיליוני דולר	
מהמחזור		מהמחזור		מהמחזור		מהמחזור		
100.0%	2,187.5	26.1%	517.3	100.0%	1,985.8	100.0%	2,503.1	הכנסות מהפעלה
								הוצאות תפעוליות:
21.9%	479.8	(3.5%)	(20.5)	29.4%	583.5	22.5%	563.1	דלק
27.6%	602.8	28.1%	124.4	22.3%	442.9	22.7%	567.3	שכר ונלוות
12.8%	279.2	26.8%	63.3	11.9%	236.1	12.0%	299.4	אגרות ושירותים בנמלי תעופה ודמי מעבר אווירי
4.4%	95.7	15.2%	12.4	4.1%	81.8	3.8%	94.2	תחזוקה
7.2%	158.3	26.1%	35.8	6.9%	137.0	6.9%	172.8	מזון, שירות לנוסע ועלויות הפעלה נוספות
7.0%	152.6	12.8%	16.0	6.3%	125.3	5.6%	141.3	הוצאות שיווק והפצה
11.4%	249.7	18.3%	38.5	10.6%	210.1	9.9%	248.6	פחת והפחתות
2.8%	60.8	27.8%	11.5	2.1%	41.3	2.1%	52.8	שכירויות
5.3%	116.6	10.1%	10.0	5.0%	99.0	4.4%	108.9	מחשוב והוצאות מטה
(0.6%)	(12.5)	(85.0%)	71.4	(4.2%)	(84.0)	(0.5%)	(12.6)	הכנסות אחרות, נטו
99.8%	2,183.0	19.4%	362.8	94.3%	1,872.9	89.3%	2,235.8	סה"כ הוצאות תפעוליות
0.2%	4.5	136.9%	154.5	5.7%	112.8	10.7%	267.3	רווח תפעולי
	82.9		14.9		127.3		142.2	הוצאות מימון, נטו
	1.8		0.0		0.0		0.0	חלק החברה ברווחי חברה כלולה ושערור אופציות בגינה
	(76.6)		139.5		(14.4)		125.1	רווח (הפסד) לפני מסים על ההכנסה
	17.0		(132.2)		123.8		(8.4)	הטבת (הוצאת) מס
	(59.6)		7.3		109.4		116.7	רווח נקי (הפסד)

הכנסות מהפעלה

הכנסות מהפעלה גדלו בשנה המדווחת ביחס להכנסות אשתקד בכ- 517.3 מיליון דולר, כ- 26.1%. הכנסות מטיסות הנוסעים בשנת 2023 גדלו בכ- 31% ביחס לתקופה המקבילה אשתקד (כ- 545 מיליון דולר) ואילו, הכנסות ממטען בשנת 2023 ירדו בכ- 16% לעומת ההכנסות ממטען בתקופה המקבילה אשתקד (כ- 31 מיליון דולר).

העלייה בהכנסות מהפעלה נובעת על רקע הביקושים הגבוהים לטיסות הנוסעים ועל רקע המחסור בגורמי ייצור בתחום התעופה אשר מגביל את ההיצע בשווקים, דבר שהשפיע על ההכנסה למושב ק"מ (RASK), וכן לאור הגידול בקיבולת המוצעת שהציעה החברה (ASK). לעניין השפעת המלחמה על ההכנסות ראו להלן אודות הרבעון הרביעי. עד פרוץ המלחמה, בתחום המטענים האוויריים חלה ירידה מסוימת בביקושים על רקע צמיחה בקיבולת בטן מטוסי הנוסעים של החברות הזרות ולאור ירידה בהיקפי פעילות שינוע המטען באמצעות ההובלה האווירית בעקבות ירידה משמעותית במחירי ההובלה הימית ביחס לשנה שעברה. החל מפרוץ המלחמה, החלה לגדול פעילות המטען, ראו פירוט להלן.



²¹ ראו ביאור ג.2 (8) לדוחות הכספיים בדוח השינוי מידת הדוח על הרווח והפסד.

הוצאות תפעוליות

הוצאות ההפעלה הסתכמו בשנת 2023 לכ- 2,235.8 מיליון דולר, גידול של כ- 362.8 מיליון דולר ביחס לאשתקד, בעיקר כפועל יוצא מהגדלת הפעילות, אשר קווצה כתוצאה מקיטון של כ- 20.5 מיליון דולר בהוצאות דלק בשל ירידת מחירי הדלק ביחס לתקופה המקבילה אשתקד כמפורט להלן. יצוין כי בנטרול הכנסות חשבונאיות חריגות שהוכרו בשנה שעברה בסעיף הכנסות אחרות, נטו (בעיקר בשל הכרה בהכנסה בגין סיוע ממשלתי דאז), הגידול בהוצאות ההפעלה הינו כ-291.5 מיליון דולר.

כאמור חלה עלייה בהוצאות התפעוליות ביחס לשנה שעברה, וזאת בעיקר כתוצאה מעלייה בהוצאות משתנות התלויות בפעילות לאור הגידול בהיקף ההכנסות (כגון: אגרות ושירותים בנמלי תעופה ודמי מעבר אווירי, תחזוקת מטוסים ומנועים, מזון שירות לנוסע ועלויות הפעלה נוספות וכיו"ב), התייקרויות ומעליה בהוצאות הפחת.

להלן מספר נקודות עיקריות:

- **שכר:** גידול של כ- 124.4 מיליון דולר בהוצאות השכר של הקבוצה ביחס לאשתקד כתוצאה ממספר גורמים, כדלקמן:
 - גידול בפעילות ביחס לשנה שעברה אשר מביא לעליית בהיקף השכר, וכן עלייה במצבת כוח האדם עם המשך בניית כושר הייצור של הקבוצה ובשים לב לכך שברבעון הראשון לשנת 2022 חלק מעובדי החברה שהו בחל"ת.
 - הסכמי שכר שנחתמו עם המגזרים השונים בחברה.
 - בנוסף לכך, הוצאות השכר לשנה הקודמת הושפעו מרווחים אקטואריים חד פעמיים שהקטינו את הוצאות השכר של הקבוצה דאז.
 - ברבעון הרביעי של שנת 2023 לאור המלחמה- הנחיית המל"ל לקיצור שהיות בחו"ל בעקבות המלחמה אשר גרמה להוספת אנשי צוות בטיסות וכן, לאור גידול בשעות הנוספות על רקע העובדה שחלק מטייסי החברה גויסו למילואים.
- בסעיפי האגרות והשירותים בנמלי התעופה ובסעיפי המזון והשירות לנוסע חל גידול של כ- 99.1 מיליון דולר ביחס לאשתקד עקב גידול הפעילות.
- בסעיף השיווק וההפצה חל גידול של כ- 16.0 מיליון דולר (12.8%) ביחס לתקופה המקבילה אשתקד, בעיקר בשל גידול בעמלות, מערכות הפצה ובפעילות הפרסומית של הקבוצה.
- הוצאות הפחת של הקבוצה גדלו בכ-38.5 מיליון דולר ביחס לאשתקד, זאת לאור עלייה בפעילות (המביאה לעלייה בצריכת החלפים ובשעות המנוע), גידול במצבת המטוסים וכן בגין הפחתת פריטים שאינם בשימוש.
- עלויות המטה גדלו ביחס לתקופה המקבילה אשתקד בסך של כ- 10.0 מיליון דולר, כ- 10.1%. בעיקר כתוצאה מעלייה בהוצאות הייעוץ והשירותים המקצועיים, ומעליה בהוצאות ההדרכה והנלוות לה עם המאמץ להחזיר את הפעילות לכשירות מלאה וכן מעליה במערכות מידע ובהפרשה לחובות מסופקים. מנגד, חלה ירידה בסעיף הביטוחים לאור ירידת מחיר ביטוח הדירקטורים ונושאי המשרה.
- הכנסות (הוצאות) אחרות, נטו הסתכמו בתקופה הנוכחית בסך של כ- 12.6 מיליון דולר, בעיקר כתוצאה מהכרה ברווח משערך בגין אופציית הפאנטום (ראו ביאור ג.9 לדוחות הכספיים), בעוד שבתקופה המקבילה אשתקד הסתכמו הכנסות אחרות, נטו לסכום של כ- 84.0 מיליון דולר, בעיקר לאור הכנסות חד פעמיות בסך של כ- 59 מיליון דולר כתוצאה מהסכמי הסיוע של המדינה וכן, כתוצאה מרווח הון ממכירת בית אל על בשנת 2022 בסך של כ- 8.2 מיליון דולר.



הוצאות דלק סילוני (דס"ל)

הוצאות הדס"ל של החברה ירדו בשנת 2023 בכ- 20.5 מיליון דולר (קיטון של כ-3.5%) ביחס להוצאות בשנת 2022, על אף הגידול בפעילות, וזאת לאור ירידת מחירי הדלק ביחס לאשתקד בה שררו מחירי שיא עם תחילת מלחמת רוסיה-אוקראינה.

שנת 2023 Vs. שנת 2022	שנת 2022	שנת 2023	
(11.5)	578.9	567.4	הוצאות דס"ל לתקופה (לפני השפעת גידור)
(8.9)	4.6	(4.3)	השפעת עסקאות גידור דס"ל על הרווח התפעולי
(20.5)	583.5	563.1	סה"כ הוצאות דס"ל
36.4	164.5	200.9	כמות דס"ל שנצרכה (במיליוני גלונים)

לפרטים נוספים בדבר גידור מחירי הדס"ל, ראו פרק ב' להלן. לפרטים נוספים בגין השפעת מכשירים פיננסיים נגזרים על הדוחות הכספיים, ראו ביאור 19 לדוחות הכספיים.

רווח תפעולי

הרווח התפעולי לשנת 2023 הסתכם לכ- 267.3 מיליון דולר, גבוה ביחס לרווח תפעולי בסך של כ- 112.8 מיליון דולר לשנת 2022. השיפור ברווח התפעולי ביחס לשנת 2022 נובע על רקע הגידול בהכנסות הקבוצה כמוסבר לעיל, תוך שמירה על מבנה עלויות יעיל מאז היציאה ממשבר הקורונה.

הוצאות מימון

הוצאות המימון נטו הסתכמו בכ- 142.2 מיליון דולר בהשוואה לכ- 127.3 מיליון דולר אשתקד. בהוצאות הריבית על ההלוואות לא חל שינוי מהותי על אף העלייה בריבית (ראו גם פרק ב' להלן), בעיקר לאור העובדה שמרבית תיק האשראי של החברה בריבית קבועה או מגודרת ואף הוצאות הריבית ירדו ביחס לשנת 2022, על רקע הקיטון בהיקף ההלוואות של הקבוצה. על כן, העליה בהוצאות המימון נובעת בעיקרה משערוך אופציית הפניקס בסך של כ- 7.2 מיליון דולר (ראו ביאור 19.1 לדוחות הכספיים) ומהפרשי שער.

רווח (הפסד) לפני מסים על ההכנסה

בשל כל האמור לעיל הרווח לפני מסים על ההכנסה בשנת 2023 עומד על כ- 125.1 מיליון דולר לעומת הפסד לפני מס בשנת 2022 בסך של כ- 14.4 מיליון דולר.

מסים על ההכנסה

הוצאות מסים על ההכנסה בשנת 2023 הסתכמו לסך של כ- 8.4 מיליון דולר, ההוצאות כאמור נובעות בעיקר בגין הוצאות מסים נדחים שהוכרו בגין נכסי חברת המועדון אשר קוזזו כנגד הכרה בנכס מס נדחה בגין הפסדים מועברים בגובה של כ- 4.5 מיליון דולר. כמו כן, בשנת 2022 הוכרה הטבת מס בסך של כ- 112 מיליון דולר בגין מכירת פעילות המועדון.

רווח נקי

הרווח הנקי לשנת 2023 הסתכם בכ- 116.7 מיליון דולר, שיפור ביחס לרווח הנקי בשנת 2022, וזאת על אף שהקבוצה הכירה בשנת 2022 בהטבת מס חד פעמית כאמור לעיל. מדובר בשיפור ברווחיות החברה מהסיבות המפורטות לעיל.



השוואה לשנת 2019:

להלן מספר נקודות עיקריות המסבירות את הפערים העיקריים בין תוצאות השנה לשנת 2019, המהווה את שנת הפעילות הקלנדרית האחרונה בטרם משבר הקורונה.

- היקף פעילות: ביחס לשנת 2019, העמידה הקבוצה בשנת 2023 קיבולת (במונחי ASK) של כ-88%.
- על אף היקף הפעילות הנמוך יותר, גדלו הכנסות הקבוצה ביחס לשנת 2019 בכ- 315.6 מיליון דולר, כ-14.4%. הכנסות מטיסות הנוסעים גדלו בכ- 306 מיליון דולר, כ-15.5% ביחס לתקופה המקבילה בשנת 2019, ואילו הכנסות ממטען גדלו בכ- 32 מיליון דולר, כ-24.1% ביחס לתקופה המקבילה בשנת 2019. ככל שהקבוצה תשלים את התאמותיה בהיבטי כושר הייצור ואף תגדיל את היקף הקיבולת מעל למה שהוצע על ידיה ב-2019, אזי בהתאם לביקושים השוררים בשווקים בהם פועלת הקבוצה, צפויה הקבוצה אף להגדיל את הכנסותיה.
- הוצאות תפעוליות: ניתן לראות כי ביחס לשנת 2019, היקפי ההוצאות ביחס למחזור קטנו משמעותית, בעיקר הודות לירידה בשיעור הוצאות השכר ביחס למחזור, על רקע ההתייעלות שביצעה הקבוצה בתקופת הקורונה בד בבד עם הסכמי השכר שנחתמו עם הוועדים השונים בחברה, וכן נוכח הירידה בשיעור הוצאות ההפצה של הקבוצה, המשקף את צמיחת פעילות הדיגיטל שלה.
- הוצאות דס"ל: הוצאות הדס"ל של החברה עלו בסך של כ- 83.3 מיליון דולר (עלייה של כ-17.4%) ביחס להוצאות בשנת 2019, אף על פי שהחברה לא פועלת בהיקף מלא ביחס לשנת 2019 כאמור לעיל, בעיקר לאור התייקרות מחירי הדלק ביחס לתקופה המקבילה בשנת 2019. ניתן לראות שכמות הדס"ל שצרכה החברה בשנת 2023 נמוכה גם ביחס לפעילותה המופחתת כאשר משווים לשנת 2019 (כלומר אותו היקף פעילות נעשה עם פחות צריכת דלק), וזאת על רקע המעבר למטוסי 787 אשר חדישים ויעילים יותר (בשנת 2019 טרם השלימה החברה את המעבר לצי החדש).
- הוצאות המימון נטו הסתכמו בכ- 142.2 מיליון דולר בהשוואה לכ- 82.9 מיליון דולר בשנת 2019. הגידול בהוצאות המימון הינו כתוצאה מעלייה במצבת ההתחייבויות, בין היתר מימון מראש של אבטחת התעופה כמפורט בביאור 4.א.13 (4) לדוחות הכספיים השנתיים וקבלת הלוואה מחברת הפניקס בחברת המועדון כמפורט בביאור 14.ג.2 (2) לדוחות הכספיים השנתיים, וכן על רקע קליטת שני מטוסים נוספים מדגם 787 אשר התקבלו מאז שנת 2019. יצוין כי הוצאות המימון של הקבוצה לשנת 2023 מוטות כלפי מעלה עקב שיערוך אופציית הפניקס, בגין הפרשי שער ובגין הוצאות חד פעמיות נוספות בהיקף כולל של כ-13 מיליון דולר.
- לסיכום, הרווח לפני מס של הקבוצה בשנת 2023 השתפר במעל ל-200 מיליון דולר ביחס לשנת 2019, וזאת על אף שהפעילות שעדיין אינה מלאה. ברמת הביקושים השוררת בשווקים פוטנציאל הקבוצה הוא אף רב יותר. הגידול ברווחיות משקף את החוזקות של הקבוצה אשר התבטאו ביתר שאת בשנת 2023, לאור הביקושים החזקים, החתימה על הסכמי העבודה אשר הביאו לשיפור בפיריון (הכנסה לעובד) ושימור מבנה העלויות הרזה והגמיש לאחר היציאה ממשבר הקורונה. ניתן לראות שהשיפור העצום ברווחיות הוא על אף העליה במחירי הדס"ל בין התקופות ועל אף העלייה בהוצאות המימון כתוצאה מהגידול במצבת ההתחייבויות בתקופת הקורונה, אשר החלה לרדת במהלך שנת 2023.



לתקופה של שלושה חודשים שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2023:

להלן מוצגים דוחות על הרווח והפסד של החברה, לרבות שיעור מהמחזור ושיעור השינוי לעומת תקופה מקבילה אשתקד. וכן, הגורמים העיקריים אשר השפיעו על תוצאות החברה בתקופה המדווחת ביחס לתקופה המקבילה אשתקד:

Q4 2023 Vs. Q4 2022		Q4 2022		Q4 2023		
% מהמחזור	מיליוני דולר	% מהמחזור	מיליוני דולר	% מהמחזור	מיליוני דולר	
20.9%	117.1	100.0%	560.7	100.0%	677.8	הכנסות מהפעלה
						הוצאות תפעוליות:
0.0%	0.0	26.4%	148.0	21.8%	148.1	דלק
28.7%	35.1	21.8%	122.2	23.2%	157.3	שכר ונלוות
19.3%	12.4	11.5%	64.5	11.4%	76.9	אגרות ושירותים בנמלי תעופה ודמי מעבר אווירי
21.2%	4.5	3.8%	21.3	3.8%	25.8	תחזוקה
22.7%	8.2	6.4%	36.1	6.5%	44.3	מזון, שירות לנוסע ועלויות הפעלה נוספות
3.3%	1.2	6.3%	35.2	5.4%	36.3	הוצאות שיווק והפצה
22.3%	12.1	9.7%	54.4	9.8%	66.5	פחת והפחתות
(3.6%)	(0.3)	1.7%	9.6	1.4%	9.3	שכירויות
(11.3%)	(3.5)	5.5%	31.1	4.1%	27.6	מחשוב והוצאות מטה
	9.1	(1.4%)	(7.7)	0.2%	1.4	הכנסות אחרות, נטו
15.3%	78.8	91.8%	514.7	87.6%	593.5	סה"כ הוצאות תפעוליות
83.0%	38.2	8.2%	46.0	12.4%	84.3	רווח תפעולי
	5.7		38.7		44.4	הוצאות מימון, נטו
	0.0		0.0		0.0	חלק החברה ברווחי חברה כלולה ושערך אופציות בגינה
	32.5		7.4		39.8	רווח לפני מסים על ההכנסה
	(1.2)		1.1		(0.1)	הטבת (הוצאת) מס
	31.3		8.5		39.7	רווח נקי

הכנסות מהפעלה

הכנסות מהפעלה גדלו בתקופה המדווחת ביחס להכנסות מהפעלה בתקופה המקבילה אשתקד בכ- 117.1 מיליון דולר, כ- 20.9%. הכנסות מטיסות הנוסעים בשנת 2023 גדלו בכ- 15.7% ביחס לתקופה המקבילה אשתקד (כ- 80.2 מיליון דולר), כמו כן ההכנסות ממטען בשנת 2023 עלו בכ- 96.1% לעומת ההכנסות ממטען בתקופה המקבילה אשתקד (כ- 37.1 מיליון דולר).

הכנסות הנוסעים גדלו הודות לעלייה בהיקף הפעילות (כ-10% ביחס לתקופה המקבילה אשתקד במונחי ASK), וזאת על אף הירידה בתנועת הנוסעים בנתיב"ג, על רקע הפסקת פעילותיהן של מרבית החברות הזרות הפועלות בנתיב"ג. בנוסף, חל גידול בהכנסה למושב - ק"מ כמוסבר בסעיף 1.א לעיל לאור השינוי באופי הפעילות המסחרית ובתמהיל היעדים והטיסות.

בתחום המטענים האוויריים חלה עלייה משמעותית בהכנסות בעקבות הגברת הביקושים להטסת מטען על ידי החברה, ובין היתר על רקע הפסקת הטיסות של חלק מהחברות הזרות, בין אם בבטן מטוסי הנוסעים ובין אם במטוסי המטען. חרף יציאתן של חלק מחברות התעופה הזרות, החברה עדיין חשופה לתחרות משמעותית בהטסת המטענים, בין היתר, מצד חברות תעופה שמפעילות טיסות במטוסי מטען.



הוצאות תפעוליות

הוצאות ההפעלה הסתכמו בתקופה המדווחת לכ- 593.5 מיליון דולר, גידול של כ- 78.8 מיליון דולר ביחס לתקופה המקבילה אשתקד, בעיקר כפועל יוצא מהגדלת הפעילות.

להלן מספר נקודות עיקריות:

- גידול של כ- 35.1 מיליון דולר בהוצאות השכר של הקבוצה ביחס לתקופה המקבילה אשתקד, בעיקר לאור:
 - הגדלת הפעילות בין התקופות.
 - הנחיית המל"ל לקיצור שהיות בחו"ל בעקבות המלחמה אשר גרמה להוספת אנשי צוות בטיסות וכן, לאור גידול בשעות הנוספות על רקע העובדה שחלק מטייסי החברה גויסו למילואים.
 - השפעת הסכמי השכר שנחתמו עם עובדי החברה.
 - הרעה בגין רווחים/ הפסדים אקטואריים בהיקף של כ- 13 מיליון דולר, בעיקר בשל רווח אקטוארי שהוכר בתקופה המקבילה אשתקד.
- בסעיפי האגרות והשירותים הנמלי התעופה ובסעיפי המזון והשירות לנסוע חל גידול של כ- 20.6 מיליון דולר ביחס לתקופה המקבילה אשתקד עקב גידול הפעילות ועקב ההתייקרויות שחלו בסביבה המאקרו כלכלית.
- בסעיף השיווק והפצה חל גידול של כ- 1.2 מיליון דולר (3.3%) ביחס לתקופה המקבילה אשתקד. גידול זה הינו נמוך מהגידול בהכנסות והוא נובע מהגידול בערוץ מכירות הדיגיטל של החברה, בו עלות ההפצה נמוכה יותר, וכן מירידה בהוצאות הפרסום עקב ירידה בפעילות השיווק של החברה בתקופת המלחמה.
- עלויות המטה ירדו ביחס לתקופה המקבילה אשתקד בסך של כ- 3.5 מיליון דולר, כ- 11.3%. בעיקר כתוצאה מירידה בהפרשה לתביעות משפטיות ומירידה בעלויות ביטוח הדירקטורים ונושאי משרה.
- הכנסות אחרות, נטו הסתכמו בתקופה הנוכחית להוצאות בסך של כ- 1.4 מיליון דולר, בעוד שבתקופה המקבילה אשתקד הסתכמו הכנסות אחרות, נטו לסכום של כ- 7.7 מיליון דולר, אשר נבעו בעיקרן כתוצאה מרווח הון חד פעמי ממכירת בית אל על בסך של כ- 8.5 מיליון דולר.

הוצאות דלק סילוני (דס"ל)

הוצאות הדס"ל של החברה בשנת 2023 לא השתנו מהותית ביחס להוצאות הדס"ל בשנת 2022 וזאת על אף הגידול בצריכה לאור הגידול בפעילות ועל אף השפעת המלחמה אשר בעקבותיה נשאה החברה כמויות דלק גבוהות יותר ונאלצה לטוס בנתיבים ארוכים יותר, מה שהביא לעליה בצריכת הדס"ל, וזאת לאור ירידת מחירי הדלק ביחס לתקופה המקבילה אשתקד.

Q4 2023 Vs. Q4 2022	Q4 2022	Q4 2023	
3.4	147.0	150.4	הוצאות דס"ל לתקופה (לפני השפעת גידור)
(3.4)	1.0	(2.3)	השפעת עסקאות גידור דס"ל על הרווח התפעולי
-	148.0	148.1	סה"כ הוצאות דס"ל
6.2	44.3	50.5	כמות דס"ל שנצרכה (במיליוני גלונים)

לפרטים נוספים בדבר גידור מחירי הדס"ל, ראו פרק ב' להלן. לפרטים נוספים בגין השפעת מכשירים פיננסיים נגזרים על הדוחות הכספיים, ראו בראור 19 לדוחות הכספיים.

רווח תפעולי

הרווח התפעולי לרבעון הרביעי לשנת 2023 הסתכם לכ- 84.3 מיליון דולר, סכום גבוה ביחס לרווח תפעולי של כ- 46.0 מיליון דולר לרבעון הרביעי לשנת 2022 על רקע האמור לעיל בדבר ההכנסות וההוצאות.



הוצאות מימון

הוצאות המימון נטו הסתכמו בכ- 44.4 מיליון דולר בהשוואה לכ- 38.7 מיליון דולר בתקופה המקבילה אשתקד, על אף שבהוצאות הריבית לא חל שינוי מהותי ביחס לתקופה המקבילה אשתקד (ראו גם פרק ב' להלן), בעיקר לאור העובדה שמרבית תיק האשראי של החברה בריבית קבועה או מגודרת. על כן, העלייה נובעת בעיקרה משערוך אופציית הפניקס בסך של כ- 4.6 מיליון דולר ובגין הפרשי השער לאור התחזקות מטבע היין לעומת מטבע הדולר בגין ההלוואות הנקובות ביין יפני.

רווח (הפסד) לפני מסים על ההכנסה

בשל האמור לעיל הרווח לפני מסים על ההכנסה ברבעון הרביעי לשנת 2023 עומד על כ- 39.8 מיליון דולר לעומת רווח לפני מסים על ההכנסה בתקופה המקבילה אשתקד בסך של כ- 7.4 מיליון דולר.

מסים על ההכנסה

הוצאות מסים על ההכנסה בשנת 2023 הסתכמו לסך של כ- 0.1 מיליון דולר. ההוצאות כאמור נובעות בעיקר בגין הוצאות מסים נדחים שהוכרו בגין נכסי חברת המועדון וכן אשר קוזזו כנגד הכרה בנכס מס נדחה בגין הפסדים מועברים בגובה של כ- 4.5 מיליון דולר.

רווח נקי

הרווח הנקי לשנת 2023 הסתכם בכ- 39.7 מיליון דולר לעומת רווח נקי של כ- 8.5 מיליון דולר בשנת 2022. הגידול ברווח הנקי נובע כתוצאה מהשיפור ברווחיות החברה מהסיבות המפורטות לעיל וכן, כתוצאה מיצירת נכס מס נדחה בגין הפסדים להעברה כאמור לעיל.

א.4. עונתיות

בעתות שגרה, פעילות הקבוצה מושפעת מעונתיות ומתמקדת בתקופות שיא, לרוב בעונת הקיץ ובתקופות החגים. לאור המלחמה, ולאור המוסבר בפתיח דוח דירקטוריון זה לעיל, ההתגברות המדורגת בביקושים כמו גם קצב חזרתן האיטי היחסית, נכון למועד הדוח, של חברות התעופה הזרות, צפוי להביא לביקושים מוגברים לטיסות החברה ברבעון הראשון לשנת 2024, בדומה להיקפי הביקושים הנהוגים בתקופות שיא בתקופות שבשגרה.



5א. תזרים מזומנים

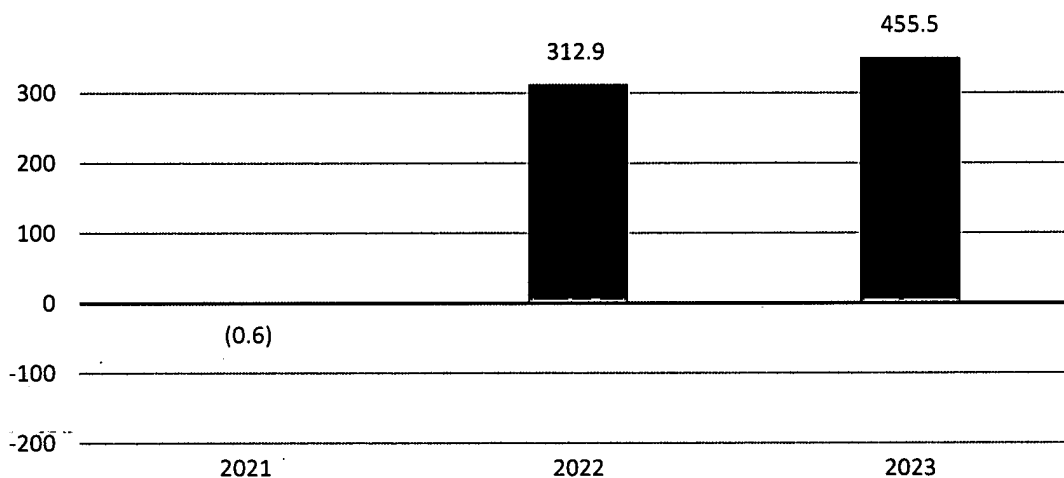
תזרימי המזומנים לשנת 2023:

שנת 2023 Vs. שנת 2022	שנת 2022	שנת 2023	
142.6	312.9	455.5	תזרימי מזומנים שנבעו מפעילות שוטפת, נטו
(114.9)	(59.6)	(174.5)	תזרימי מזומנים ששימשו לפעילות השקעה, נטו
(123.0)	(55.9)	(179.1)	תזרימי מזומנים ששימשו לפעילות מימון, נטו
5.7	(4.7)	1.0	השפעת השינויים בשערי החליפין על יתרות מזומנים המוחזקות במטבע חוץ
(89.8)	192.7	102.9	עליה במזומנים ושוי מזומנים

תזרימי מזומנים מפעילות שוטפת

בשנת 2023, נבע לקבוצה תזרים מזומנים חיובי מפעילות שוטפת בסך של כ- 455.5 מיליון דולר לעומת תזרים חיובי של כ- 312.9 מיליון דולר בשנת 2022. הגידול בסך של כ- 142.6 מיליון דולר בפעילות השוטפת, נובע בעיקר מהשיפור בתוצאה העסקית.

התפתחות תזרים מזומנים מפעילות שוטפת לשנים 2023-2021 (מיליוני דולר)



תזרימי מזומנים לפעילות השקעה

בשנת 2023, השתמשה הקבוצה בסך של כ- 174.5 מיליון דולר נטו לפעילות השקעה. בתקופה זו השקיעה הקבוצה ברכוש קבוע ורכוש לא מוחשי סך של כ- 130.8 מיליון דולר, לרבות רכישת המטוס ה-16 מדגם 787 (דרימליינר) של החברה. כמו כן, השקיעה הקבוצה בפקדונות סך שהסתכם ב- 44.7 מיליון דולר.

בשנת 2022, השתמשה הקבוצה בסך של כ- 59.6 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 מדגם 787 (דרימליינר) כמפורט בביאור 10. 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).



תזרימי מזומנים מפעילות מימון

בשנת 2023 השתמשה הקבוצה בסך של כ-179.1 מיליון דולר נטו לפעילות מימון. בתקופה זו פרעה הקבוצה הלוואות מגופים פיננסיים בסך של כ-206 מיליון דולר ושילמה פירעונות שוטפים של התחייבויות בגין חכירה (מרכיב הקרן הרעיונית) בסך של כ-115.7 מיליון דולר. מנגד, נטלה החברה הלוואה מגופים פיננסיים בהיקף של כ-126 מיליון דולר למימון מטוס הדרימליינר ה-16 של החברה, וכן מומשו כתבי אופציות בסך של כ-20.5 מיליון דולר.

בשנת 2022 השתמשה הקבוצה בסך של כ-55.9 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 בתמורה לסך של כ-14 מיליון דולר. מנגד, פרעה הקבוצה הלוואות מגופים פיננסיים בסך של כ-121.4 מיליון דולר ושילמה פירעונות שוטפים של התחייבויות בגין חכירה בסך של כ-98.7 מיליון דולר.

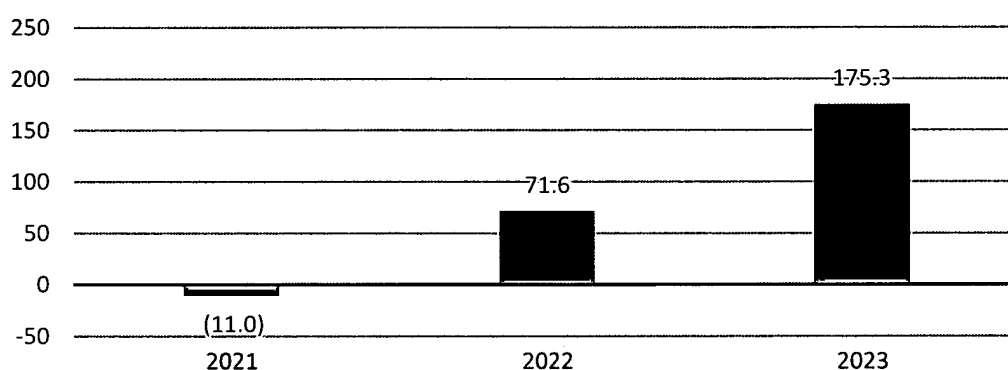
תזרימי המזומנים בתקופה של שלושה חודשים שנתיים ביום 31 בדצמבר 2023:

Q4 2023 Vs. Q4 2022	Q4 2022	Q4 2023	
103.7	71.6	175.3	תזרימי מזומנים שנבעו מפעילות שוטפת, נטו
32.3	(28.7)	3.6	תזרימי מזומנים שנבעו (ששימשו) מ/לפעילות השקעה, נטו
16.4	(77.3)	(60.9)	תזרימי מזומנים ששימשו לפעילות מימון, נטו
4.1	1.2	5.3	השפעת השינויים בשערי החליפין על יתרות מזומנים המוחזקות במטבע חוץ
156.4	(33.2)	123.2	עליה (ירידה) במזומנים ושווי מזומנים

תזרימי מזומנים מפעילות שוטפת

ברבעון הרביעי לשנת 2023, נבע לקבוצה תזרים מזומנים חיובי מפעילות שוטפת בסך של כ-175.3 מיליון דולר לעומת תזרים חיובי של כ-71.6 מיליון דולר ברבעון המקביל אשתקד. השיפור בסך של כ-103.7 מיליון דולר בפעילות השוטפת, נובע מגידול ברווח לפני מס בסך 32.5 מיליון דולר, ומשינויים בסעיפי רכוש והתחייבויות. יצוין כי ברבעון המקביל הושפע תזרים המזומנים לרעה עקב החזר מקדמות ששולמו עבור הוצאות ביטחון בהיקף של כ-36 מיליון דולר.

התפתחות תזרים מזומנים מפעילות שוטפת לרבעון הרביעי לשנים 2021-2023 (מיליוני דולר)



תזרימי מזומנים לפעילות השקעה

ברבעון הרביעי לשנת 2023, נבע לקבוצה סך של כ-3.6 מיליון דולר נטו לפעילות השקעה. בתקופה זו השקיעה הקבוצה ברכוש קבוע ורכוש לא מוחשי בסך של כ-16.5 מיליון דולר. מנגד, חל קיטון בפקדונות שהסתכם בכ-19.9 מיליון דולר.

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 מדגם 787 (דרימליינר), כמפורט בביאור 10 בלדוחות הכספיים. מנגד, 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).

תזרימי מזומנים מפעילות מימון

ברבעון הרביעי לשנת 2023, השתמשה הקבוצה בסך של כ-60.9 מיליון דולר נטו לפעילות מימון. בתקופה זו פרעה הקבוצה הלוואות מגופים פיננסיים בסך של כ-39 מיליון דולר ושילמה פירעונות שוטפים של התחייבויות בגין חכירה בסך של כ-21.8 מיליון דולר.

ברבעון הרביעי לשנת 2022, השתמשה הקבוצה בסך של כ-77.3 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-4.2 מיליון דולר.



א.6. המצב הכספי, יתרות המזומנים וההון החוזר של החברה

31/12/2022	31/12/2023		31/12/2022	31/12/2023	
מיליוני דולר			מיליוני דולר		
1,436.1	1,549.0	התחייבויות שוטפות	594.1	805.1	נכסים שוטפים
2,099.1	1,978.8	התחייבויות לא שוטפות	2,594.2	2,513.4	נכסים לא שוטפים
(346.9)	(209.2)	הון			
3,188.4	3,318.5	סה"כ	3,188.4	3,318.5	סה"כ

להלן השינויים העיקריים בסעיפי הנכסים, ההתחייבויות וההון ליום 31 בדצמבר 2023 לעומת 31 בדצמבר 2022:

נכסים שוטפים

הנכסים השוטפים של הקבוצה ליום 31 בדצמבר 2023 הסתכמו לסך של כ- 805.1 מיליון דולר, גידול של כ- 211.0 מיליון דולר ביחס ליתרתם ליום 31 בדצמבר 2022. 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 2023 הסתכמו לסך של כ- 1,549.0 מיליון דולר, גידול של כ- 112.9 מיליון דולר ביחס ליתרתן ליום 31 בדצמבר 2022. הגידול נובע בעיקר מעלייה ביתרת ההכנסות מראש ממכירת כרטיסי טיסה, בין היתר על רקע השוברים שהנפיקה החברה בתקופת המלחמה, בהיקף של כ- 140 מיליון דולר וכן מעלייה ביתרות הספקים.

הון חוזר

נכון ליום 31 בדצמבר 2023, לקבוצה גירעון בהון החוזר בסך של כ- 743.9 מיליון דולר לעומת גירעון של כ- 842.0 מיליון דולר ליום 31 בדצמבר 2022. צמצום הגירעון נובע בעיקר מהעלייה ביתרות המזומנים ושווי מזומנים עם השיפור בתוצאות העסקיות. יצוין, כי סך של כ- 543 מיליון דולר מהווה הכנסות מראש בעיקר בגין מכירת כרטיסי טיסה (לרבות שוברים שהונפקו), אשר במהלך העסקים הרגיל של החברה אינו נפרע במזומן אלא באמצעות מתן שירותי טיסה עתידיים. כמו כן, ההתחייבויות השוטפות ליום 31 בדצמבר 2023 כוללות הלוואה מבעלת השליטה בסך של כ- 70.0 מיליון דולר אשר ניתנת להמרה למניות החברה כמפורט בביאור 1.14. לדוחות הכספיים, וכן סך של כ- 51.0 מיליון דולר עבור התחייבות לעובדים בגין חופשה, אשר צפויה להיות משולמת לעובדים בעת פרישתם אך מסווגת כהתחייבות לזמן קצר בהתאם לכללי החשבונאות. היחס השוטף ליום 31 בדצמבר 2023, גדל לכ- 52.0% לעומת כ- 41.4% ליום 31 בדצמבר 2022. 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 2023, הסתכמו לסך של כ- 2,513.4 מיליון דולר, מה שמהווה קיטון של כ- 80.8 מיליון דולר ביחס ליתרתם ליום 31 בדצמבר 2022. עיקר הקיטון נובע מירידה בעלות המופחתת של הרכוש הקבוע ובזכויות שימוש בנכסים חכורים בעיקר עקב הפחת השוטף. מנגד, חל גידול בגין אופציית הפאנטום בסך של כ- 12.5 מיליון דולר כאמור בביאור 9.9. לדוחות הכספיים וכן, חל גידול כתוצאה מהכרה בנכס מס כאמור בביאור 17 לדוחות הכספיים בסך של כ- 4.5 מיליון דולר.

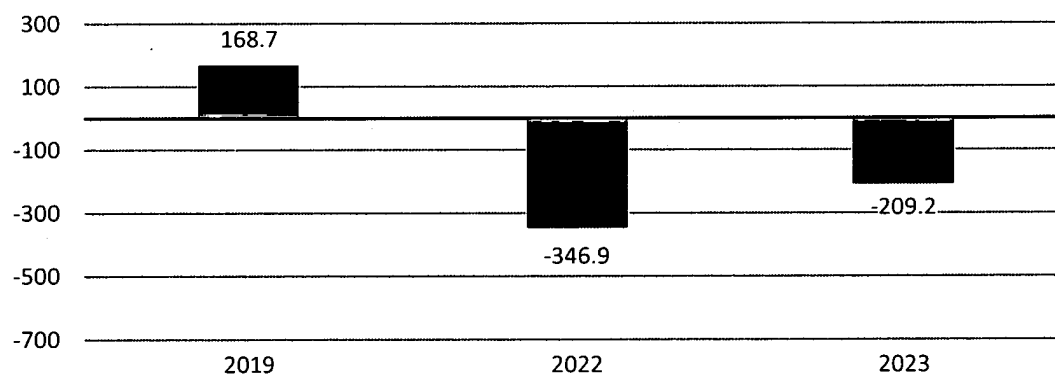
התחייבויות לא שוטפות

ההתחייבויות הלא שוטפות של הקבוצה ליום 31 בדצמבר 2023, הסתכמו לסך של כ- 1,978.8 מיליון דולר, מה שמהווה קיטון של כ- 120.3 מיליון דולר ביחס ליתרתן ליום 31 בדצמבר 2022. עיקר הקיטון נובע מירידה בהתחייבויות בגין חכירות בעיקר עקב הפרעונות השוטפים ומירידה ביתרת ההלוואות לזמן ארוך.



סך הגירעון בהון של החברה ליום 31 בדצמבר 2023 הסתכם לכ- 209.2 מיליון דולר. הקיטון בגירעון בהון של החברה ביחס ליום 31 בדצמבר 2022 בסך של כ- 137.7 מיליון דולר הושפע בעיקר מהרווח הנקי בשנת 2023 בסך של כ- 116.7 מיליון דולר.

גירעון בהון ליום 31 בדצמבר (במיליוני דולר)



הלוואות ומסגרות אשראי מהותיות של החברה

לפרטים בנוגע להלוואות החברה, ראו ביאור 14 לדוחות הכספיים.



ג. חשיפה לסיכוני שוק ודרכי ניהולם

להלן פירוט סיכוני השוק אליהם חשופה החברה ודרכי ניהולם, לרבות שימוש בעסקאות הגנה. החברה מיישמת חשבונאות גידור ומייצגת 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 2023, היו לחברה מספר התקשרויות, לצורך גידור מחירי הדס"ל, המכסות כ- 30% מהתצרוכת המתוכננת לשנת 2024. להשפעת העסקאות על הרווח והפסד ראו ביאור 19 לדוחות הכספיים. השווי ההוגן נטו של סך מכשירי גידור הדס"ל ליום 31 בדצמבר 2023 הינו סכום של כ- 2.0 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 (270 סנט/גלון)	היקף ההשפעה על ההוצאה (מיליון דולר)
50%	206
25%	105
-25%	(123)
-50%	(255)

שיעורי השינוי במחיר השוק בטבלה לעיל נלקחו בהתאם לשיעור השינוי המירבי של מחירי הדס"ל בתקופת משבר הקורונה.

חשיפה לירידה במחירי 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 14.1 לדוחות הכספיים.

חשיפה לשינויים בשיעור הריבית

מרבית הלוואות החברה נושאות ריבית המבוססת על ריבית Term SOFR הדולרית וכן הריבית בחלק מההלוואות מגודרת באמצעות נגזרים המבוססים גם הם על ריבית ה-SOFR הדולרית.

במועד הסמוך לפרסום הדוח, כ-29% מיתרת ההלוואות שקיבלה החברה הן בריבית משתנה וכ-71% מיתרת ההלוואות הן בריבית קבועה או מגודרת לתקופה של עד כ-7 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-Term SOFR הממוצע ב-12 החודשים הבאים ביחס לשיעור ריבית ה-Term SOFR סמוך למועד הדוח (5.3%)	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 (מל דולר)
50%	71%	15.3
15%		4.6
-15%		(4.6)
-50%		(15.3)



נגזרי ריבית

במהלך השנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2023, חלה עליה מהותית בסביבת הריבית העולמית אשר הביאה בין היתר לעליה בשיעורי ריבית ה-SOFR, עליהם מבוססות ההלוואות אשר נקובות בריבית משתנה כמפורט לעיל. כמפורט לעיל וכן בביאור 14 לדוחות הכספיים ובביאור 1.19 לדוחות הכספיים, החברה מנהלת את סיכון הריבית בין היתר על ידי שימוש בנגזרי ריבית. יתרת נגזרי הריבית בדוח על המצב הכספי ליום 31 בדצמבר 2023 הינה יתרה חיובית (נכס) של כ-31.6 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-35% מהחשיפה הצפויה.

שינוי בשע"ח הממוצע ב-12 החודשים הבאים ביחס לשע"ח במועד הסמוך לפרסום הדוח (3.66 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%	35%	(31)
-10%		38

חשיפה בגין התחייבויות אקטואריות הנקובות בשקל

לחברה מספר התחייבויות הקשורות בעיקר לסיום יחסי עובד מעביד עבור עובדים בישראל הנקובות בשקל, בהיקף כולל של כ-104 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 בהן חלק ממרכיביהן נקוב במטבע יפני. סך החוב הנקוב בין יפני ליום 31 בדצמבר 2023 הסתכם לכ-94.7 מיליון דולר. הקבוצה ביצעה עסקת גידור להחלפת תזרימי מזומנים על מנת לקבע את שער היין וזאת עבור חוב של כ-24.1 מיליון דולר (נכון ליום 31 בדצמבר 2023). נכון למועד הדוחות הכספיים, השווי ההוגן של עסקת גידור זו עומד על כ-11.1 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	
(151.1)	-	(15.2)	-	מזומנים ופקדונות
18.4	-	-	-	התחייבות בגין חכירות
-	69.3	-	-	הלוואות (שאינן מגודרות, בגין חשיפת שע"ח)
103.5	-	-	0.2	התחייבות בגין הטבות עובדים
(29.2)	69.3	(15.2)	0.2	סה"כ התחייבויות בדולר
3.63	140.99	0.91	0.79	שע"ח ספוט ל- 31.12.2023 ל-1 דולר
(2.9)	6.9	(1.5)	-	השפעה תוצאתית של ירידה/עלייה של 10% בשער החליפין



ג. היבטי אחריות תאגידית וממשל תאגידי

ג1. תרומות וסיוע לקהילה

במסגרת פעילותה, תרמה החברה בשנת 2023 בכסף ובשווה כסף סכום של כ-1.8 מיליון דולר. לפרטים בדבר תרומות וסיוע לקהילה ראו סעיפים 1.2 ו-8.10.7 לפרק תיאור עסקי התאגיד.

ג2. דירקטורים בעלי מיומנות חשבונאית ופיננסית

למידע בדבר ניסיונם והשכלתם של הדירקטורים אותם ראה הדירקטוריון כבעלי מומחיות חשבונאית ופיננסית בשנת הדוח ראו תקנה 26 בפרק פרטים נוספים על התאגיד.

ג3. גילוי בדבר מבקר פנימי בתאגיד מדווח

1. פרטי המבקר הפנימי ועמידה בתנאים

- שם המבקר: משה כהן.
- תחילת כהונתו: 1 באוגוסט 2021.
- 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.
- בשנת הדיווח אין למבקר הפנימי החזקות בניירות ערך של החברה או החזקות בגוף אחר הקשור אליה.
- 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.
- המבקר הפנימי מועסק במיקור חוץ על ידי החברה.

2. דרך המינוי של המבקר הפנימי

- מינוי המבקר הפנימי אושר והומלץ על ידי ועדת 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.
- 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

- תוכנית עבודתו של המבקר הפנימי היא שנתית.
- תוכנית עבודתו של המבקר הפנימי נקבעת על בסיס השיקולים הבאים:
 - הסיכון הגלום בנושא על פעילויות החברה ורווחיותה.
 - השפעת הנושא על בטיחות וביטחון הנוסעים, העובדים וכלי הטיס, רווחיות החברה, השרות לנוסע, אבטח מידע, סייבר ורגולציה.
 - קיום בקורות הולמות, ישימות ויעילות בתחום המבוקר.
 - הצעות סמנכ"לים וראשי אגפים.
 - ממצאי ביקורות קודמות וקצב יישום המלצות שהוגשו.
 - הצורך במעקב לקיום הליך ביקורת תקין.
- בקביעת תוכנית העבודה, מעורבים יו"ר הדירקטוריון החברה, חברי ועדת הביקורת ותגמול ומנכ"לית החברה.
- 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.
- תוכנית העבודה מותירה בידי המבקר הפנימי שיקול דעת לסטות מהתוכנית. יצוין כי בוצעו התאמות בתוכנית העבודה של הביקורת הפנימית לשנת 2023 על רקע המלחמה.
- מבקר החברה מוזמן לכל ישיבות הדירקטוריון של החברה.

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

- המבקר הפנימי מועסק באמצעות מיקור חוץ וכפופים אליו שבעה מבקרים פנימיים, כאשר במרבית שנת הדיווח, שלושה מתוכם היו עובדי החברה שהועסקו במשרה מלאה. בשנת 2023, 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.
- בשנת 2023 הושקעו כ-10,800 שעות עבודת ביקורת בחברה ובחברות הבנות בארץ כמפורט להלן:

שעות פעילות בארץ	שעות עבודה בגין פעילות החברה בחו"ל	שעות עבודה בגין תאגידים מוחזקים	שעות עבודה בגין סה"כ
8,900	800	1,100	10,800



8. עריכת הביקורת

- המבקר הפנימי בחברה מבצע את עבודתו בהתאם לחוק החברות, התשנ"ט - 1999, בהתאם לחוק הביקורת הפנימית, התשנ"ב - 1992 ועל פי תקנים מקצועיים מקובלים.
- 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.
- ועדת הביקורת ותגמול מקיימת ישיבות ובהן היא דנה בעבודתו של המבקר הפנימי ובתקני הביקורת.
- 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.
- כמו כן, בשנת הדיווח התקיים דיון בוועדת הביקורת ותגמול, בנוכחות המבקר הפנימי ובלא נוכחות של נושאי משרה בחברה שאינם חברי הוועדה, 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 ומחוצ 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

- דוחות המבקר הפנימי מוגשים בכתב.
- בשנת 2023, השלים המבקר הפנימי 31 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.
- בשנת 2023, התכנסה ועדת הביקורת ותגמול 17 פעמים לדיון בדיווחי המבקר הפנימי, במועדים הבאים: 25.12, 18.12, 13.12, 31.10, 26.9, 7.8, 24.7, 19.7, 26.6, 21.5, 3.5, 23.4, 26.3, 16.3, 14.2, 18.1, 4.1.

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

- סך התגמול לשנת 2023 למבקר הפנימי וצוותו הינו 1,602 אלפי ש"ח. העלות אינה כוללת את עלות עובדי החברה.
- 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 קוסט פורר גבאי את קסירר ושות' בגין ביקורת, שירותי מס ושירותים נוספים שניתנו על ידם בשנת 2023:

שירותי ביקורת ושירותים הקשורים לביקורת	שירותים נוספים	סה"כ
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
511	163	674
שנת 2023		

להלן הוצאות שכר הטרחה של הקבוצה לרואי החשבון בריטמן אלמגור זהר ושות' בגין ביקורת, שירותי מס ושירותים נוספים שניתנו על ידם בשנת 2022:

שירותי ביקורת ושירותים הקשורים לביקורת	שירותים נוספים	סה"כ
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
538	174	712
שנת 2022		

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".

ג6. תכניות אכיפה פנימיות

תכנית אכיפה פנימית בתחום דיני ניירות ערך ודיני תאגידים

בשנת 2011, אישר דירקטוריון החברה, לאחר אישור ועדת ממשל תאגידי, את עיקרי תוכנית האכיפה הפנימית בתחום דיני ניירות ערך ודיני תאגידים ("תכנית האכיפה הפנימית") ומעת לעת, בהתאם לצורך, מעודכנת תכנית האכיפה הפנימית באישור האורגנים המוסמכים של החברה.

בהתאם להמלצת ועדת ביקורת ותגמול מינה דירקטוריון החברה את מזכירת 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 להיזקק לזכות החברה בקרות הפרה כלשהי בדיני ניירות ערך.

תכנית האכיפה הפנימית שאומצה על ידי החברה כוללת מתווה לפעולות מערך האכיפה הפנימית בחברה ונהלים מרכזיים לרבות: נהל עבודת הדירקטוריון; נהל הגדרת תפקידים וסמכויות ועדת הביקורת ותגמול; נהל עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים; נהל ניגוד עניינים לנושאי משרה בחברה; נהל תגמול נושאי משרה; נהל דיווחים (לא כספיים); נהל איסור שימוש במידע פנים; נהל מסירת מידע לתקשורת ולשוק ההון; נהל התחשבות בשיקולי אכיפה בקידום עובדים ומנהלים, נהל התחשבות בשיקולי אכיפה בתוכנית תגמול וכן נהל הכשרת חברי הדירקטוריון.



במהלך שנת 2023, 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 נהגת 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 מרץ 2023 אושרה תכנית עבודה לשנת 2023 בהתאם לתכנית האכיפה הפנימית בתחום דיני ניירות ערך ודיני תאגידים.

תכנית אכיפה פנימית בתחום דיני תחרות

בשנת 2014, אישר דירקטוריון החברה תוכנית אכיפה פנימית בתחום דיני תחרות, אשר כוללת מתווה לפעולות מערך האכיפה הפנימית בחברה ונהלים מרכזיים בתחומי פעילותה של החברה ומעת לעת, בהתאם לצורך, מעודכנת תכנית האכיפה הפנימית בדיני תחרות באישור האורגנים המוסמכים של החברה.

בהתאם להמלצת ועדת ביקורת ותגמול, מינה דירקטוריון החברה את היועצת המשפטית של החברה כממונה על האכיפה הפנימית בחברה בתחום זה. אימוץ ויישום 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 היא 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 במקום 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.

במהלך שנת 2023, 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 נהגת 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 התחרות והחלטות מהותיות שהתקבלו במסגרת הליכים משפטיים בתחום דיני תחרות.

תכנית האכיפה הפנימית בתחום דיני תחרות, שאומצה על ידי החברה כוללת מתווה לפעולות מערך האכיפה הפנימית בדיני תחרות בחברה ונהלים מרכזיים, לרבות: נהלי הוראות כלליות וחובת דיווח, נהלי הנחיות לפעילות עסקית בחו"ל, נהלי טיפול במסמכי החברה, נהלי שיתוף פעולה עם חקירות ובדיקות של רשות התחרות; נהלי מגע עם מתחרים, נהלי התקשרויות עם חברות תעופה, נהלי מגע עם לקוחות, נהלי התקשרויות עם ספקים, נהלי לאגף ביטחון וכיו"ב.

בחודש מרץ 2023 אושרה תכנית עבודה לשנת 2023 בהתאם לתכנית האכיפה הפנימית בתחום דיני תחרות.

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 מהווה מדריך לקבלה אתית של החלטות ומשקפת את הערכים המגדירים את החברה ואת שאיפת החברה להימנע מנסיבות העלולות להוות התנהלות לא הולמת. מטרת תכנית האכיפה היא להטמיע בקרב עובדיה, מנהליה, יועציה, ספקיה ונותני השירותים השונים, תרבות של ציות להוראות הרגולציה הפנימית, המקומית והבינלאומית החלה על החברה, בנוגע לעבירות מתן וקבלת שוחד ועבירות שחיתות. תכנית האכיפה משקפת את החשיבות הרבה שמייחסת החברה למילוי קפדני אחר הוראות החוק לעניין עבירות שוחד ושחיתות.



ה. הוראות גילוי בקשר עם הדיווח הפיננסי של התאגיד

1. 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 2.2 לדוחות הכספיים השנתיים ליום 31 בדצמבר 2022.

2. הנושאים שאליהם מפנים רואי החשבון של החברה את תשומת הלב במסקנתם על הדוחות הכספיים

לפירוט החשיפה מתובענות ייצוגיות כנגד החברה וחשיפה של החברה לתובענות ייצוגיות אלו, ראו ביאור 16 לדוחות הכספיים.

3. הערכת שווי אופציית "פאנטום"

נושא הערכה	אמידת השווי ההוגן של אופציית "פאנטום" מועד הערכה
שווי נושא ההערכה שנקבע בהתאם להערכה	45.2 מיליון ש"ח (כ- 12.5 מיליון דולר) 31 בדצמבר, 2023
מעריך השווי	חברת חיסונים פיננסיים. העבודה הוכנה על ידי מר רזי אברם, ראש תחום הערכות שווי ואנליזה במחלקה הכלכלית, בעל תואר BSc בהנדסת מכונות מהטכניון בהצטיינות ותואר שני במנהל עסקים (MBA) מאוניברסיטת צפון קרוליינה בארה"ב בהצטיינות יתרה. מר אברם בעל ניסיון של מעל 10 שנים בתחום הערכות שווי. לא מתקיימת תלות של מעריך השווי בחברה.
מודל הערכה	מודל בלק אנד שולס - Black & Scholes.
עיקרי ההנחות שלפיהן בוצעה הערכת השווי	(א) שווי נכס הבסיס - השווי ההוגן של מניות כאל המהוות את נכס הבסיס נאמד בכ- 2.6 מיליארד ש"ח (לפרטים נוספים ראו להלן). (ב) תוספת המימוש - על פי תנאי האופציה הקבוצה זכאית ל- 8.75% מעליית השווי של כאל מעל סך של כ- 1.8 מיליארד ש"ח, ומכאן שלצורך מדידת השווי ההוגן של אופציית ה"פאנטום", סכום זה חושב כתוספת המימוש של האופציה. (ג) תקופת האופציה נאמדה בכ- 2.085 שנים. (ד) סטיית תקן של כ- 31.5%. (ה) ריבית חסרת סיכון בשיעור של כ- 3.7%. (ו) תשואת דיבידנד צפויה של כ- 12.16%. יצוין כי השווי ההוגן של כאל נכון למועד הערכה (שווי נכס הבסיס), וכפועל יוצא גם של אופציית הפאנטום, מסווגים כנתוני רמה 3, בהתאם לתקן דיווח כספי בינלאומי 13, מדידת שווי הוגן ("IFRS 13"), מאחר וכאל היא חברה פרטית שוויה נאמד בהתאם לטכניקות הערכה. לצורך אומדן השווי ההוגן של כאל נעשה שימוש בגישת השוק - שיטת מכפילי עסקאות דומות.

לפרטים נוספים ראו ביאור 2.9. לדוחות הכספיים.

דינה בן סל גונסיה - מנכ"לית

עמיקם בן צבי - יו"ר הדירקטוריון

28 בפברואר, 2024



נספח א' לדוח הדירקטוריון על מצב ענייני התאגיד

הלוואות מהותיות של הקבוצה ליום 31 בדצמבר 2023

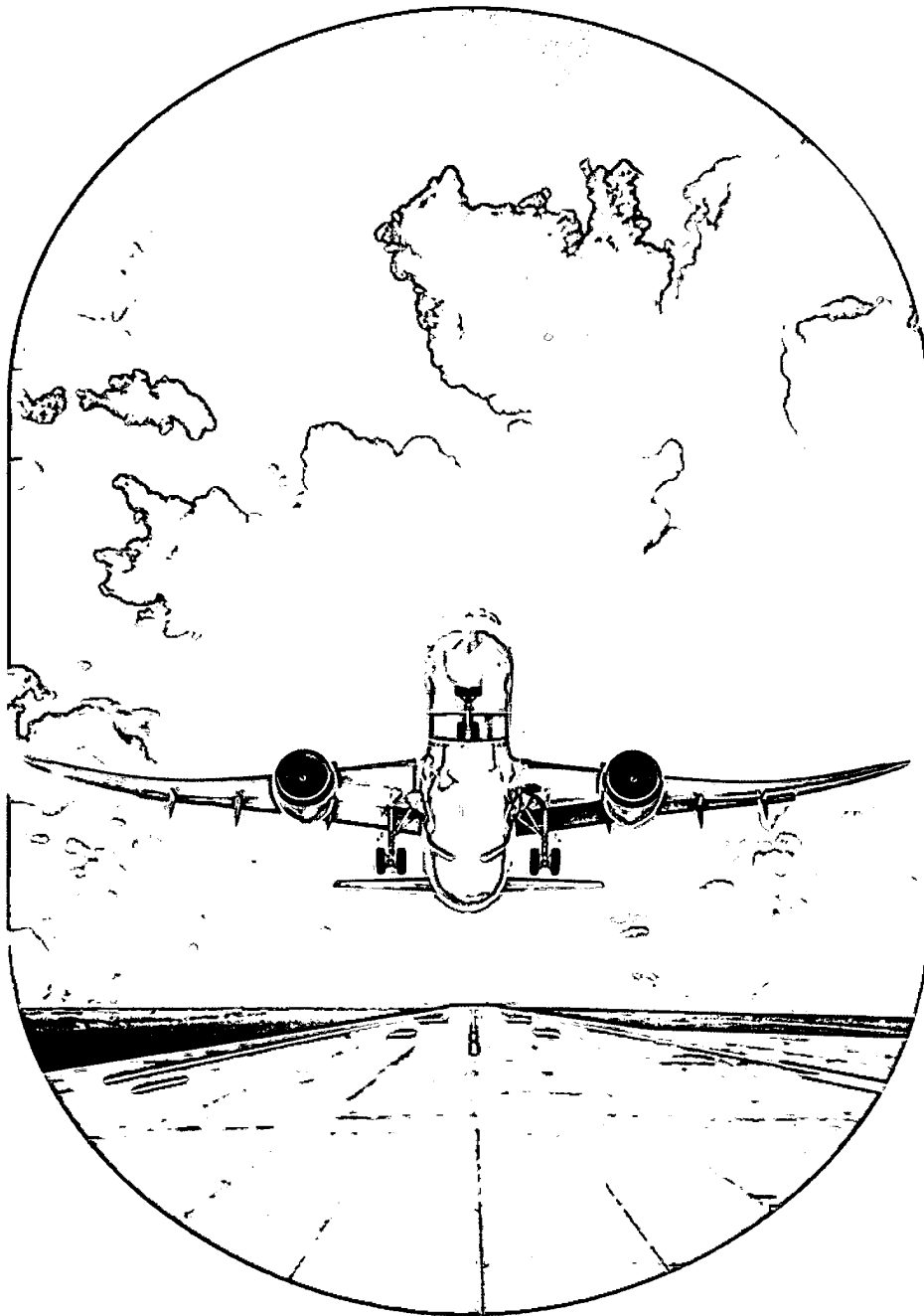
לוח סילוקין					מאפייני המלווה				
תאריך פירעון סופי של ההלוואות	תאריך תחילת ההלוואות	יתרת בלון (מיליוני דולר)	היקף החזר קרן (מיליוני דולר)	תדירות פירעון קרן וריבית	ריבית	בטוחות	יתרה בלתי מסולקת (מיליוני דולר)	היקף ההלוואות (מיליוני דולר)	
30/06/2028	27/06/2018	52.0	2.8	רבעוני	משתנה סופר + מרווח - 1%-2%	מטוס 787-9	100.8	145.0	מוסד בנקאי זר ומשקיעים יפניים
30/08/2029	18/06/2019	50.5	2.8	רבעוני	משתנה סופר + מרווח - 0.5%-1.5%	מטוס 787-9	103.9	149.9	מוסד בנקאי זר ומשקיעים יפניים בערבות AFIC
31/10/2029	27/11/2019	44.9	2.4	רבעוני	משתנה סופר + מרווח - 0%-1%	מטוס 787-8	95.9	132.9	מוסד בנקאי זר ומשקיעים יפניים בערבות UKEF
31/01/2030	19/02/2020	44.6	2.4	רבעוני	משתנה סופר + מרווח - 0%-1%	מטוס 787-8	97.6	132.7	מוסד בנקאי זר ומשקיעים יפניים בערבות UKEF
30/06/2028	30/06/2022	-	6.1	רבעוני	משתנה -5.5% - 8%	מניות אל על הנוסע המתמיד בע"מ	110.5	130.0	מוסד פיננסי מקומי (ניתן לחברת הבת אל על הנוסע המתמיד בע"מ)
27/07/2035	28/07/2023	53.1	2.3	רבעוני	משתנה סופר + מרווח - 0%-1%	מטוס 787-8	132.5	135.1	מוסד בנקאי זר ומשקיעים יפניים בערבות UKEF



הלוואות שאינן מהותיות בפני עצמן אך כוללות תניית הפרה צולבת מהותית

- לחברה מספר הלוואות מאותו מוסד בנקאי זר (במשותף עם גורמים נוספים או לבדו) חלקן מהותיות ונכללות תחת הכותרת "הלוואות מהותיות של הקבוצה ליום 31 בדצמבר 2023" לעיל וחלקן לא מהותיות כשלעצמן, אך כוללות תניית הפרה צולבת מהותית כך שבמקרה בו החברה תהיה בהפרה של הלוואה כלשהי, תועמדה לפירעון מיידי הלוואות אלה, אשר מסתכמות ליום 31 בדצמבר 2023 לסך של כ- 200.6 מיליוני דולר. ראו גם ביאור ד.14 לדוחות הכספיים.
- לחברה מספר הלוואות המובטחות בערבות EXIM, UKEF או AFIC שנטלה החברה ממוסדות בנקאיים זרים שונים, חלקן מהותיות ונכללות תחת הכותרת "הלוואות מהותיות של הקבוצה ליום 31 בדצמבר 2023" לעיל 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 התחייבות אחרת שלה, אז ההלוואות המובטחות בערבות EXIM, UKEF או AFIC כאמור אשר מסתכמות ליום 31 בדצמבר 2023 לסך של כ- 652.1 אלפי דולר, יועמדו לפירעון מיידי. ראו גם ביאור ד.14 לדוחות הכספיים.
- לחברה מספר הלוואות לא מהותיות כשלעצמן אך הן כוללות תניית הפרה צולבת מהותית כך שבמקרה בו החברה תהיה בהפרה של התחייבות כלשהי, מעל סכום מסוים, תועמדה לפירעון מיידי הלוואות אלו שסכומן במצטבר עומד במבחנים הכמותיים של הגדרת הלוואה מהותית. ראו גם ביאור ד.14 לדוחות הכספיים.





פרק ג'

דוחות כספיים מאוחדים לשנת 2023

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

דוח תקופתי לשנת 2023

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

דוחות כספיים מאוחדים לשנת 2023

תוכן העניינים

עמוד

דוחות רואי החשבון המבקרים 3-5

הדוחות הכספיים:

דוחות מאוחדים על המצב הכספי 6-7

דוחות מאוחדים על הרווח והפסד 8

דוחות מאוחדים על הרווח הכולל 9

דוחות מאוחדים על השינויים בהון 10-12

דוחות מאוחדים על תזרימי המזומנים 13-14

ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים 15-93



דוח רואה החשבון המבקר 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 אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ וחברות בנות (להלן ביחד - החברה) ליום 31 בדצמבר 2023. רכיבי בקרה אלה נקבעו כמוסבר בפיסקה הבאה. הדירקטוריון והנהלה של החברה אחראים לקיום בקרה פנימית אפקטיבית על דיווח כספי ולהערכתם את האפקטיביות של רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי המצורפת לדוח התקופתי לתאריך הנ"ל. אחריותנו היא לחוות דיעה על רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי של החברה בהתבסס על ביקורתנו.

רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי שבוקרו נקבעו בהתאם לתקן ביקורת (ישראל) 911 של לשכת רואי חשבון בישראל "ביקורת של רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי" (להלן "תקן ביקורת (ישראל) 911"). רכיבים אלה הינם: (1) בקורות ברמת הארגון, לרבות בקורות על תהליך עריכה וסגירה של דיווח כספי ובקורות כלליות על מערכות מידע; (2) בקורות על הכנסות נוסעים ממכירת כרטיסי טיסה; (3) בקורות על מדידת הכנסות מראש בגין נקודות הנוסע המתמיד; (4) בקורות על רכוש קבוע - מטוסים, מנועים וחלפים; (5) בקורות על הוצאות שכר לעובדים בישראל; (6) בקורות 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 קוימו באופן אפקטיבי מכל הבחינות המהותיות. ביקורתנו כללה השגת הבנה לגבי בקרה פנימית על דיווח כספי, זיהוי רכיבי הבקרה המבוקרים, הערכת הסיכון שקיימת חולשה מהותית ברכיבי הבקרה המבוקרים, וכן בחינה והערכה של אפקטיביות התכנון והתפעול של אותם רכיבי בקרה בהתבסס על הסיכון שהוערך. ביקורתנו, לגבי אותם רכיבי בקרה, כללה גם ביצוע נהלים אחרים כאלה שחשבונו 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 שבקורות תהפוכנה לבלתי מתאימות בגלל שינויים בנסיבות או שמידת הקיום של המדיניות או הנהלים תשתנה לרעה.

לדעתנו, החברה קיימה באופן אפקטיבי, מכל הבחינות המהותיות, את רכיבי הבקרה המבוקרים ליום 31 בדצמבר 2023.

ביקרנו גם, בהתאם לתקני ביקורת מקובלים בישראל, את הדוחות הכספיים המאוחדים של החברה ליום 31 בדצמבר 2023 והדוח שלנו מיום 28 בפברואר, 2024 כלל חוות דעת בלתי מסוייגת וכן הפניית תשומת לב בדבר חשיפת החברה לאישור תובענות ייצוגיות, בהתבסס על ביקורתנו. הדוחות הכספיים של החברה ליום 31 בדצמבר 2022 ולכל אחת משתי השנים לתקופה שהסתיימה באותו תאריך בוקרו על ידי רואה חשבון מבקר אחר אשר הדוח שלו עליהם מיום 8 במרץ, 2023 כלל חוות דעת בלתי מסוייגת שכללה הפניית תשומת לב בדבר הגרעון בהון המיוחס לבעלים של החברה והערכת ההנהלה והדירקטוריון לגבי יכולת החברה, באותה העת, לעמוד בהתחייבויותיה בעתיד הנראה לעין וכמו כן ביחס לחשיפה לאישור תובענות ייצוגיות כנגד החברה.



דוח רואה החשבון המבקר

לבעלי המניות של חברת אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

ביקרנו את הדוחות המאוחדים על המצב הכספי המצורפים של חברת אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ (להלן - החברה) ליום 31 בדצמבר 2023 ואת הדוחות המאוחדים על רווח והפסד, הרווח והפסד הכולל, השינויים בהון ותזרימי המזומנים לשנה שהסתיימה באותו תאריך. דוחות כספיים אלה הינם באחריות הדירקטוריון והנהלה של החברה. אחריותנו היא לחוות דיעה על דוחות כספיים אלה בהתבסס על ביקורתנו.

הדוחות הכספיים של החברה ליום 31 בדצמבר 2022 ולכל אחת משתי השנים בתקופה שהסתיימה באותו תאריך בוקרו על ידי רואה חשבון מבקר אחר אשר הדוח שלו עליהם מיום 1 במרץ, 2023 כלל חוות דעת בלתי מסוייגת שכללה הפניית תשומת לב בדבר הגרעון בהון המיוחס לבעלים של החברה והערכת ההנהלה והדירקטוריון לגבי יכולת החברה, באותה העת, לעמוד בהתחייבויותיה בעתיד הנראה לעין וכמו כן ביחס לחשיפה לאישור תובענות ייצוגיות כנגד החברה.

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

לדעתנו, בהתבסס על ביקורתנו, הדוחות הכספיים המאוחדים הנ"ל משקפים באופן נאות, מכל הבחינות המהותיות, את המצב הכספי של החברה והחברות המאוחדות שלה ליום 31 בדצמבר 2023 ואת תוצאות פעולותיהן, השינויים בהון ותזרימי המזומנים שלהן לשנה שהסתיימה באותו תאריך בהתאם לתקני דיווח כספי בינלאומיים IFRS והוראות תקנות ניירות ערך (דוחות כספיים שנתיים), התש"ע-2010.

מבלי לסייג את חוות דעתנו הנ"ל, אנו מפנים את תשומת הלב לאמור בביאור 16 לדוחות הכספיים המאוחדים בדבר החשיפה לאישור תובענות ייצוגיות כנגד החברה וחשיפתה של החברה לתובענות ייצוגיות אלו.

ענייני מפתח בביקורת

ענייני מפתח בביקורת הם עניינים 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 לגביהם היה מאתגר, סובייקטיבי או מורכב במיוחד. לעניינים אלה ניתן מענה במסגרת ביקורתנו וגיבוש חוות דעתנו על הדוחות הכספיים המאוחדים בכללותם. התקשור של עניינים אלה להלן אינו משנה את חוות דעתנו על הדוחות הכספיים המאוחדים בכללותם ואין אנו נותנים באמצעותו חוות דעת נפרדת על עניינים אלה או על הסעיפים או הגילויים שאליהם הם מתייחסים.

להלן ענייני המפתח בביקורת הדוחות הכספיים המאוחדים של החברה לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר, 2023:

תוכניות למועדוני נוסעים

כמפורט בביאור 2'5) 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 2023 יתרת ההכנסות מראש בגין תוכניות למועדוני נוסעים לזמן קצר הינה כ- 117.3 מיליון דולר ולזמן ארוך הינה כ- 61.2 מיליון 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 שבוצעו הקשורים לתוכניות למועדוני נוסעים, היו:

הערכנו את התכנון וביקרו 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; ביצענו בדיקה של תחשיב נקודות המועדון שלא ינוצלו שלקחו בחשבון מידע מהתעשייה ונתונים היסטוריים; השתמשנו במומחה טכנולוגיות מידע אשר בחן את נאותות כמות הנקודות שנצברה; ביקרנו שלמות ודיוק הנתונים שבבסיס חישוב אומדן שווי הנקודה; ביצענו בדיקה של ניתוחי רגישות להערכת השינויים על ההכנסות מראש לזמן קצר וזמן ארוך.

הטבות עובדים

כמפורט בביאור ד'3(3) 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 2023, יתרת ההתחייבות המבוססת על אקטואריה בגין הטבות לעובדים לזמן קצר הינה כ-51.0 מיליון דולר ולזמן ארוך הינה כ-63.4 מיליון דולר. זיהינו את בסיס הנתונים לחישוב האקטואריה והנחות אקטואריות כעניין מפתח בביקורת. שיקול דעתנו 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 וביקרו 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 הרלוונטית; 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.

ביקרנו גם, בהתאם לתקן ביקורת (ישראל) 911 של לשכת רואי חשבון בישראל "ביקורת של רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי" רכיבי בקרה פנימית על דיווח כספי של החברה ליום 31 בדצמבר 2023, והדוח שלנו מיום 28 בפברואר, 2024 כלל חוות דעת בלתי מסוייגת על קיומם של אותם רכיבים באופן אפקטיבי.

קוסט פורר גבאי את קסירר
רואי חשבון

תל-אביב,
28 בפברואר, 2024



אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

דוחות מאוחדים על המצב הכספי

ליום 31 בדצמבר		ביאור	נכסים
2022	2023		
מיליוני דולר	מיליוני דולר		
283.2	386.1	3	נכסים שוטפים
15.1	35.6	4	מזומנים ושווי מזומנים
224.6	293.8	5	פיקדונות לזמן קצר
24.8	30.1	6	לקוחות (*)
6.3	19.7	19	חייבים ויתרות חובה (*)
25.2	24.3	7	מכשירים פיננסים נגזרים
15.0	15.5	8	הוצאות מראש
594.1	805.1		מלאי
			סה"כ נכסים שוטפים
88.1	114.4	4	נכסים לא שוטפים
2.1	17.1	9	פיקדונות לזמן ארוך
110.2	103.6	17	השקעות לזמן ארוך
720.4	645.5	11	נכסי מסים נדחים
1,636.4	1,614.9	10	זכויות שימוש בנכסים חכורים
37.1	17.8	19	רכוש קבוע ונכסים בלתי מוחשיים
2,594.2	2,513.4		מכשירים פיננסים נגזרים
			סה"כ נכסים לא שוטפים
3,188.4	3,318.5		סה"כ נכסים

(*) מוין מחדש

הביאורים המצורפים לדוחות הכספיים המאוחדים מקוים חלק בלתי נפרד מהם.



אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
דוחות מאוחדים על המצב הכספי

ליום 31 בדצמבר		ביאור	
2022	2023		
מיליוני דולר	מיליוני דולר		התחייבויות והון
			התחייבויות שוטפות
223.3	176.2	14	חלויות שוטפות ואשראי לזמן קצר
70.0	70.0	114	הלוואות מבעלת השליטה
141.7	126.0	11	חלויות שוטפות בגין חכירות
170.0	206.7		ספקים ונותני שירותים (*)
109.4	135.7	12	זכאים ויתרות זכות (*)
587.6	672.5	13	הכנסות מראש
12.1	8.1	16	הפרשות
8.8	12.6	19	מכשירים פיננסיים נגזרים
113.2	141.0	15	התחייבויות בגין הטבות לעובדים
1,436.1	1,549.0		סה"כ התחייבויות שוטפות
			התחייבויות לא שוטפות
888.6	854.6	14	הלוואות מגופים פיננסיים
767.2	677.8	11	התחייבויות בגין חכירות
2.0	2.2	114	אגרות חוב
233.3	230.3	13	הכנסות מראש לזמן ארוך
131.8	139.2	12	יתרות זכות לזמן ארוך
68.4	63.4	15	התחייבויות בגין הטבות לעובדים
7.9	11.1	19	מכשירים פיננסיים נגזרים
2,099.1	1,978.8		סה"כ התחייבויות לא שוטפות
3,535.2	3,527.7		סה"כ ההתחייבויות
		18	גירעון בהון
407.0	429.1		הון מניות
355.0	353.8		פרמיה וקרנות הון
(1,082.8)	(970.1)		יתרת הפסד
(320.9)	(187.3)		סה"כ גירעון בהון המיוחס לבעלים של החברה
(26.0)	(21.9)		זכויות שאינן מקנות שליטה
(346.9)	(209.2)		סה"כ גירעון בהון
3,188.4	3,318.5		סה"כ התחייבויות והון

(*) מוין מחדש

עמיקם בן צבי - יו"ר הדירקטוריון דינה בן טל גננסיה - מנכ"לית יעקב (ינקלה) שחר - סמנכ"ל הכספים

תאריך אישור הדוחות הכספיים: נתב"ג, 28 בפברואר, 2024.

הביאורים המצורפים לדוחות הכספיים מאוחדים מהווים חלק בלתי נפרד מהם.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
דוחות מאוחדים על הרווח והפסד

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר			ביאור	
2021(*)	2022(*)	2023		
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר		
857.2	1,985.8	2,503.1	א20	הכנסות מהפעלה הוצאות תפעוליות:
186.5	583.5	563.1		דלק
288.4	442.9	567.3		שכר ונלוות
142.5	236.1	299.4		אגרות ושירותים בנמלי תעופה ודמי מעבר אווירי
34.7	81.8	94.2		תחזוקה
69.1	137.0	172.8		מזון, שירות לנוסע ועלויות הפעלה נוספות
57.1	125.3	141.3	ב20	הוצאות שיווק והפצה
228.6	210.1	248.6		פחת והפחתות
68.6	41.3	52.8		שכריות
73.2	99.0	108.9		מחשוב והוצאות מטה
28.9	(84.0)	(12.6)	ג20	הכנסות אחרות, נטו
1,177.6	1,872.9	2,235.8		סה"כ הוצאות תפעוליות
(320.4)	112.8	267.3		רווח (הפסד) תפעולי
(102.7)	(127.3)	(142.2)		הוצאות מימון, נטו
(423.2)	(14.4)	125.1		רווח (הפסד) לפני מיסים על ההכנסה
10.1	123.8	(8.4)	17	הטבת מס (הוצאת מס)
(413.0)	109.4	116.7		רווח נקי (הפסד) לשנה
(413.0)	108.7	112.6		מיוחס ל:
(0.1)	0.7	4.1		בעלי מניות החברה
(413.1)	109.4	116.7		זכויות שאינן מקנות שליטה
			ג18	רווח (הפסד) למניה רגילה אחת בת 1 ש"ח ע.נ. (בדולר): (**)
(1.959)	0.505	0.410		רווח (הפסד) למניה בסיסי
(1.959)	0.281	0.273		רווח (הפסד) למניה מדולל
				הממוצע המשוקלל של מספר המניות (במיליונים)
210.9	215.5	274.7		ששימש בחישוב רווח (הפסד) למניה: (**)
210.9	396.5	413.2		בסיסי
				מדולל

(*) לעניין שינוי מבנה הדוח על הרווח והפסד, ראו ביאור ה.2.

(**) לעניין מניות הטבה ראו ביאור 18.

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		
2021	2022	2023
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר
(413.0)	109.4	116.7
0.3	13.1	3.2
0.0	0.2	(0.2)
34.6	40.7	(3.5)
0.2	(0.6)	(1.6)
35.1	53.4	(2.1)
(377.9)	162.8	114.6

רווח (הפסד) לשנה

רווח (הפסד) כולל אחר:

סכומים אשר לא יסווגו בעתיד לרווח או הפסד:

רווח בגין מדידות מחדש של

תכנית להטבה מוגדרת, נטו ממס

סכומים אשר יסווגו בעתיד לרווח או הפסד:

הפרשי שער בגין תרגום פעילויות חוץ

רווח (הפסד) בגין גידור תזרימי מזומנים, נטו ממס

רווח (הפסד) בגין גידור תזרימי מזומנים - ערך זמן, נטו ממס

רווח (הפסד) כולל אחר לשנה

סה"כ רווח (הפסד) כולל לשנה

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 2023

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 שליטה	סה"כ
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר
407.0	(51.2)	68.3	29.7	(0.5)	308.5	(1,082.8)	(321.0)	(26.0)	(346.9)
-	-	-	-	(1.6)	-	112.6	112.6	4.1	116.7
-	-	-	(3.5)	3.0	-	-	(2.1)	-	(2.1)
-	-	-	(3.5)	(1.6)	3.0	112.6	110.5	4.1	114.6
13.8	(13.8)	-	-	-	-	-	-	-	-
8.3	25.2	(13.0)	-	-	-	-	20.5	-	20.5
-	-	-	-	-	2.5	-	2.5	(0.0)	2.5
429.1	(39.8)	55.3	26.2	(2.1)	314.2	(970.1)	(187.3)	(21.9)	(209.2)

יתרה ליום 1 בינואר 2023

התנועה בתקופת הדוח:

רווח לשנה

רווח (הפסד) כולל אחר

סה"כ רווח (הפסד) כולל לשנה

הנפקת מניות הטבה, ראו ביאור 18.א

מימוש כתבי אופציה למניות

תשלום מבוסס מניות

סה"כ הון ליום 31 בדצמבר 2023

הביאורים המצורפים לדוחות הכספיים המאוחדים מהווים חלק בלתי נפרד מהם.



אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
דוחות מאוחדים על השינויים בהון
(המשך)

לשנה שנתיימה 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 שליטה	סה"כ
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר
406.2	(53.5)	69.5	(11.0)	0.1	230.8	(1,191.5)	(549.4)	0.7	(548.8)
-	-	-	-	-	-	108.7	108.7	0.7	109.4
-	-	-	-	(0.6)	13.3	-	53.4	-	53.4
-	-	-	-	40.7	(0.6)	13.3	162.1	0.7	162.8
0.8	2.3	(1.2)	-	-	-	-	1.9	-	1.9
-	-	-	-	-	1.6	-	1.6	0.0	1.6
-	-	-	-	-	63.1	-	63.1	(27.4)	35.7
407.0	(51.2)	68.3	29.7	(0.5)	308.7	(1,082.8)	(320.8)	(26.0)	(346.9)

יתרה ליום 1 בינואר 2022

התנועה בתקופת הדוח:
רווח לשנה
רווח (הפסד) כולל אחר

סה"כ רווח (הפסד) כולל לשנה

מימוש כתבי אופציה למניות
תשלום מבוסס מניות
מימוש מניות בחברה בת לבעלי זכויות
שאינן מקנות שליטה

סה"כ הון ליום 31 בדצמבר 2022

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 של החברה האם	זכויות שאינו שליטה	סה"כ
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר
375.1	(37.9)	-	(45.7)	(0.2)	230.2	(778.6)	(257.1)	0.8	(256.1)
-	-	-	-	-	-	(413.0)	(413.0)	(0.1)	(413.1)
-	-	-	34.6	0.2	0.3	-	35.1	-	35.1
-	-	-	34.6	0.2	0.3	(413.0)	(377.9)	(0.1)	(378.0)
-	-	75.6	-	-	-	-	75.6	-	75.6
31.0	(15.6)	(6.1)	-	-	-	-	9.3	-	9.3
-	-	-	-	-	0.3	-	0.3	-	0.3
406.2	(53.5)	69.5	(11.0)	0.1	230.8	(1,191.5)	(549.4)	0.7	(548.8)

יתרה ליום 1 בינואר 2021

התנועה בתקופת הדוח:
הפסד לשנה
רווח כולל אחר

סה"כ רווח (הפסד) כולל לשנה

תמורה מהנפקת כתבי אופציה, נטו
מימוש כתבי אופציה למניות
הלוואה מבעלת שליטה

סה"כ הון ליום 31 בדצמבר 2021

הביאורים המצורפים לדוחות הכספיים המאוחדים מהווים חלק בלתי נפרד מהם.



לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר

2021	2022	2023
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר
(413.0)	109.4	116.7
-	-	-
412.5	203.5	338.8
(0.5)	312.9	455.5

תזרימי מזומנים שנבעו מפעילות שוטפת

רווח (הפסד) לתקופה
התאמות הדרושות כדי להציג את תזרימי
המזומנים מפעילות שוטפת - נספח א'
מזומנים שנבעו (ששימשו) מ/לפעילות שוטפת

תזרימי מזומנים לפעילות השקעה

רכישות רכוש קבוע (כולל תשלומים על חשבון

מטוסים ושיפוצי מנוע כלליים)
תמורה ממימוש רכוש קבוע ומימוש השקעה לזמן ארוך
השקעה ברכוש לא מוחשי
תמורה ממכירת השקעה לזמן ארוך
שינוי בפקדונות, נטו
מזומנים שנבעו (ששימשו) מ/לפעילות השקעה

(15.2)	(53.6)	(116.6)
2.8	10.6	0.9
(5.3)	(12.6)	(14.2)
-	-	0.1
25.6	(4.0)	(44.7)
7.9	(59.6)	(174.5)

תזרימי מזומנים מפעילות מימון

תמורה מהנפקת כתבי אופציות
מימוש כתבי אופציות למניות
קבלת מימון כנגד נכסי מועדון הנוסע המתמיד
קבלת הלוואה מגופים פיננסיים
קבלת הלוואה מבעלת השליטה
תשלום בגין הוצאות גיוס הלוואות
פירעון הלוואות מגופים פיננסיים
פירעון הלוואה מבעלת השליטה
פירעון התחייבויות בגין חכירות
תמורה מעסקת מכירה וחכירה מחדש שאינה
מיוחסת לערך השייר
רכיב התחייבות בגין הנפקת אג"ח למדינה
פירעון רכיב התחייבות בגין הנפקת אג"ח למדינה
עליה (ירידה) באשראי לזמן קצר, נטו
מימוש אופציה למניות חברה בת
מזומנים שנבעו (ששימשו) מ/לפעילות מימון

75.3	-	-
9.3	1.9	20.5
-	130.0	-
44.5	-	135.1
50.0	20.0	-
(0.8)	(3.2)	(9.1)
(107.0)	(121.4)	(206.0)
(10.0)	-	-
(53.5)	(98.7)	(115.7)
3.0	-	-
4.8	27.4	-
-	(30.1)	-
(0.5)	4.2	(3.9)
-	14.0	-
15.1	(55.9)	(179.1)

השפעת השינויים בשערי חליפין על יתרות

מזומנים המוחזקות במטבע חוץ

(0.3)	(4.7)	1.0
-------	-------	-----

עליה מזומנים ושווי מזומנים

יתרת מזומנים ושווי מזומנים לתחילת התקופה

22.2	192.7	102.9
68.3	90.5	283.2

יתרת מזומנים ושווי מזומנים לסוף התקופה

90.5	283.2	386.1
------	-------	-------

הביאורים המצורפים לדוחות הכספיים המאוחדים מהווים חלק בלתי נפרד מהם.



לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר

2021	2022	2023
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר
121.9	109.0	149.6
106.7	101.1	99.0
43.5	-	-
207.9	-	-
(35.9)	-	-
-	(41.5)	-
(10.5)	(124.8)	7.9
(6.8)	(6.3)	26.3
(1.2)	(8.3)	(0.2)
(7.0)	-	(5.3)
35.2	24.9	25.3
(3.3)	4.4	(2.3)
450.5	58.5	300.3

נספח א' - התאמות הדרושות להצגת תזרימי מזומנים מפעילות שוטפת:

הכנסות והוצאות שאינן כרוכות בתזרימי מזומנים:
פחת (כולל גרועות אביזרים, רכיבים שיצאו משימוש ותצרוכת ציוד מתכלה)
פחת בגין זכויות שימוש בנכסים חכורים
הפחתת ערך מטוסים לשווי הוגן בניכוי עלויות מימוש מימון המדינה על ידי תשלום מראש עבור הטסת כוח אדם במערך אבטחת התעופה
הפקדה מראש עבור תוכנית היפרדות מעובדים
הכנסות אחרות בגין מענקים ממשלתיים, נטו
מסים נדחים, נטו
עליה (ירידה) בהתחייבויות בגין הטבות לעובדים
הפסד (רווח) הון נטו ממימוש נכסים
שערך מכשירים פיננסיים בשווי הוגן דרך רווח והפסד, ראו ביאורים 9 ו-19
התאמות בגין הוצאות מימון
שינויים אחרים

שינויים בסעיפי רכוש והתחייבויות:

(44.4)	(140.5)	(76.0)
(5.9)	207.7	57.4
19.4	84.9	57.3
(7.1)	(7.1)	(0.2)
(38.0)	145.0	38.5
412.5	203.5	338.8

עליה בלקוחות וחייבים אחרים
עליה (ירידה) בהכנסות מראש
עליה בספקים וזכאים
שינויים נוספים בסעיפי רכוש והתחייבויות

נספח ב' - תשלום ריבית ותקבול ריבית, מסים ששולמו ודיבידנדים שנתקבלו והמסווגים

בתזרימי מזומנים מפעילות שוטפת (1):

52.0	85.1	112.0
0.2	3.1	10.2
0.1	0.3	0.5

תשלומי ריבית (2)

תקבולי ריבית

תשלומי מס - מקדמות בגין הוצאות עודפות

- (1) החברה מסווגת תזרימי מזומנים בגין ריבית 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.



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 באמצעות חברת הבת סאן דור נתיבי אוויר בינלאומיים בע"מ ("סאן דור"). 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 באמצעות חברת הבת אל על הנוסע המתמיד בע"מ ("חברת המועדון"). כמו כן, פועלת הקבוצה באמצעות חברת הבת קוקפיט חדשנות בע"מ בתחום פיתוח היזמות ומרכזת את פעילות החדשנות של הקבוצה.

יצוין כי תנועת הנוסעים בנתב"ג מתאפיינת בעונתיות. עיקר הפעילות הינה בחודשי הקיץ, כאשר השיא הינו בחודשים יולי-אוגוסט. ככלל, חודשי החורף (ינואר-מרץ) מתאפיינים בפעילות נמוכה בתנועת נוסעים, כאשר לעיתוי חגי ישראל השפעה נוספת על העונתיות. לעניין השפעת מלחמת "חברות ברזל" ("המלחמה"), אשר החלה ברבעון הרביעי לשנת 2023 ראו להלן.

ב. התפתחות הפעילות העסקית של החברה בשנת 2023

שנת 2023 הסתכמה ברווח לפני מס של כ-125.1 מיליון דולר, מתוכם כ-85.3 מיליון דולר בשלושת הרבעונים הראשונים של השנה, וסכום של כ-39.8 מיליון דולר ברבעון הרביעי של השנה, המאופיין בפעילות שונה (כמוסבר להלן) על רקע המלחמה. התוצאות העסקיות הביאו לשיפור במצבה העסקי והפיננסי של החברה באופן שיתרות המזומנים והפיקדונות הזמינים לשימוש של הקבוצה ליום 31 בדצמבר 2023 הסתכמו לכ-405.7 מיליון דולר והגירעון בהון המיוחס לבעלים של החברה הצטמצם לכ-187.3 מיליון דולר ביחס לסך של כ-320.9 מיליון דולר בתום שנת 2022.

ביום 7 באוקטובר 2023, פרצה המלחמה אשר הובילה לאורך הרבעון האחרון של השנה, בין היתר, לצמצום תנועת הנוסעים בנמל התעופה בן גוריון ("נתב"ג"), ובתוך כך, השפיעה על ענף התעופה והתיירות בישראל, וכן הובילה בהדרגה להפסקה ולאחר מכן לצמצום משמעותי של פעילות חברות התעופה הזרות בנתב"ג. על כן, גדל שיעור חלקה של החברה בפעילות הטיסית בנתב"ג בשיעור ניכר ביחס לתקופה שלפני פרץ המלחמה. מציאות זו, יחד עם התאמת הפעילות התפעולית, המסחרית והפיננסית שביצעה החברה ובשים לב למגבלת כושר הייצור של החברה, הביאו את החברה להיקף פעילות של כ-90% ביחס לרבעון המקביל לשנת 2019 המייצג תקופה של פעילות מלאה (בשל מגפת הקורונה), ובסך הכל לעלייה של כ-10% בהיקף הקיבולת המוצעת (במונחי מושב משוקללים ק"מ - ASK) ביחס לרבעון הרביעי של שנת 2022.

בנוסף, עקב ביטול הטיסות של החברות התעופה הזרות ולהערכת החברה לאור ירידה בביקוש לתובלה ימית לישראל עקב המצב הגיאופוליטי בים האדום, חל צמצום משמעותי בקיבולת המוצעת לשינוע מטען לישראל וממנה, מה שהביא להתגברות משמעותית של הביקוש להטסת מטענים במטוסי החברה, הן בבטן מטוסי הנוסעים והן במטוסי מטען.

נכון למועד אישור הדוחות הכספיים, מתמודדת הקבוצה עם המציאות העסקית הנגזרת של המלחמה. יחד עם זאת, להתארכות משך המלחמה ואופייה ביחס לחזיתות השונות, אי היציבות הכלכלית וחוסר הוודאות השוררים במשק עשויים להיות השלכות נוספות על החברה אשר ישפיעו על מצבה הכספי של החברה. החברה בחנה את תחזית תזרים המזומנים העתידי הצפוי בעתיד הנראה לעין וזאת בין היתר ביחס להשפעת המלחמה, כתלות במשך קיומה, היקף השפעתה וקצב החזרה לשגרה. נכון למועד אישור הדוחות הכספיים, ובהינתן היקפי הפעילות ורמות הביקוש הנוכחיות, צופה החברה כי תעמוד בהתחייבויותיה הקיימות והצפויות בהגיע מועד פירעון ממקורותיה השוטפים. בנוסף לכך, גם בתרחישים נוספים בהתבסס על ניסיון העבר של החברה, יתרות המזומנים הנזילות, זאת לצד חלופות הקיימות לרשות החברה, צופה החברה כי תעמוד בהתחייבויותיה כאמור.



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 מטוסים ומימון.

ג. 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 המתמייחים, מוכרים ברווח הכולל האחר במסגרת "הפרשי שער בגין תרגום פעילויות חוץ", ויסווגו לרווח או הפסד במועד מימוש פעילות החוץ בגינה נוצרו הפרשי התרגום.

ד. 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) הפרשות והתחייבויות תלויות:

לצורך בחינת החשיפות הנובעות מתביעות שהוגשו כנגד הקבוצה, כמו גם לגבי קביעת הסבירות כי הן תתמשנה 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 2023, ראו ביאור 16.

(3) 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.



ביאור 2 - הבסיס לעריכת הדוחות הכספיים (המשך)

ד. שיקולי דעת חשבונאיים מהותיים ואומדנים קריטיים (המשך):

(4) 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.

(5) 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.

(6) מסים נדחים:

הקבוצה הכירה בנכסי מסים נדחים עבור ההפסדים המועברים שלה בהתאם לתחזיותיה אודות רווחים צפויים עתידיים כנגדם ניתן יהיה לקזז את ההפסדים המועברים כאמור.

ה. שינוי מבנה הדוח על הרווח וההפסד :

עד וכולל הדוחות הכספיים לשנת 2022 הציגה הקבוצה את מבנה הדוח על הרווח וההפסד שלה לפי שיטת 'מאפיין הפעילות של ההוצאה' (שיטת 'עלות המכר'). החל משנת 2023, בשים לב לאופן בו ההנהלה מנתחת את פעילותה העסקית של הקבוצה ולאור הפרקטיקה המקובלת בעולם על ידי חברות תעופה רבות, שינתה הקבוצה את מתכונת הדיווח לשיטת 'מהות ההוצאה' (וכפועל יוצא הציגה מחדש את מבנה הדוח על הרווח וההפסד לתקופות השוואה).

בעת בחירת השיטה למבנה הצגת הדוח על הרווח וההפסד, בחנה הקבוצה מהו המידע השימושי ביותר למשתמשי הדוחות הכספיים, את הפרקטיקה המקובלת בענף (בין היתר לשם מתן יכולת השוואה אל מול חברות אחרות בענף), ובנוסף את התאמת הדיווח הכספי לדיווח הפנימי הניהולי על פיו בוחנת הנהלת הקבוצה את התוצאות העסקיות של פעילותה.

לעמדת הנהלת הקבוצה, השינוי כאמור מספק הצגה מפורטת יותר וכמו כן הצגה מהימנה ורלוונטית יותר בהתאם להוראות תקן חשבונאות בינלאומי מספר 1, בדבר הצגת דוחות כספיים.

יובהר, כי לשינוי אופן ההצגה אין השפעה על התוצאות המדווחות ועל מדדי הרווחיות השונים הרלוונטיים לקבוצה.



ביאור 2 - הבסיס לעריכת הדוחות הכספיים (המשך)

1. תקני דיווח כספי חדשים ופרשנויות שפורסמו:

(1) תקנים חדשים, פרשנויות חדשות ותיקונים לתקנים המשפיעים על התקופה הנוכחית ו/או על תקופות

דיווח קודמות:

בחודש מאי 2023 פרסם ה-IASB תיקון לתקן חשבונאות בינלאומי 12, מיסים על הכנסה (להלן: "התיקון"), בעקבות רפורמת המס הבינלאומית של ה-OECD – BEPS Pillar Two ("Pillar 2" או "רפורמת המס הבינלאומית").

התיקון כולל:

(א) פטור זמני מנדטורי מיישום הוראות התקן עבור ההכרה והגילוי של נכסים והתחייבויות מיסים נדחים הנובעים מאימוץ כללי ה-Pillar 2 ("פטור זמני"); וכן

(ב) דרישות גילוי ממוקדות עבור ישויות רב לאומיות המושפעות מרפורמת המס הבינלאומית.

החברה מיישמת את הפטור הזמני, ולכן, לא ניתן גילוי ולא הוכרו נכסים והתחייבויות מסים נדחים הנובעים מאימוץ כללי ה-Pillar 2. כמו כן, החברה בוחנת את השלכות רפורמת המס הבינלאומית על דוחותיה הכספיים.

ביאור 3 - מזומנים ושווי מזומנים

ליום 31 בדצמבר	
2022	2023
מיליוני דולר	מיליוני דולר
112.8	101.8
170.3	284.3
283.2	386.1

מזומנים ויתרות בבנקים

שווי מזומנים

סה"כ מזומנים ושווי מזומנים

כמפורט בביאור 4 להלן, בנוסף ליתרות המזומנים ושווי המזומנים המצויינים לעיל, נכון ליום 31 בדצמבר 2023, לקבוצה סך של כ-19.6 מיליון דולר המושקעים בפקידונות לזמן קצר, אשר אינם מסווגים כמזומנים ושווי מזומנים על פי כללי החשבונאות, שכן אינם ניתנים למשיכה בנקל בתקופה של שלושה חודשים, אולם הם מהווים יתרות נזילות יחסית אשר יכולים לשמש את הקבוצה בתקופת זמן קצרה יחסית (לרוב תוך שישה חודשים). לאור זאת, יתרות המזומנים והפקידונות הזמינים לשימוש של הקבוצה ליום 31 בדצמבר 2023, הינה כ-405.7 מיליון דולר.



ליום 31 בדצמבר	
2022	2023
מיליוני דולר	מיליוני דולר
0.3	19.6
14.7	15.1
0.1	0.9
15.1	35.6

פיקדונות לזמן קצר:

פקדונות בבנקים לתקופה של מעל 3 חודשים
פיקדונות שהעמידה הקבוצה כבטוחה בגין הסכמי חכירת מטוסים (ראו
ביאור 3.א.11)
פיקדון שהעמידה הקבוצה כבטוחה בגין נגזרים
סה"כ פיקדונות לזמן קצר

2.0	6.2
5.3	7.5
80.7	100.7
88.1	114.4

פיקדונות לזמן ארוך:

פיקדונות בבנקים לזמן ארוך (1)
פיקדונות אצל נותני שירותים
פיקדונות שהעמידה הקבוצה כבטוחה לטובת הסכמי חכירת מטוסים
(ראו ביאור 3.א.11)
סה"כ פיקדונות לזמן ארוך

(1) פיקדונות בבנקים לזמן ארוך כוללים, בעיקר, פיקדונות שהשקיעה הקבוצה כבטוחה בגין מכשירים פיננסיים נגזרים המוכרים כהתחייבות.

א. מדיניות חשבונאית:

לקוחות הקבוצה נבחרים 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 בדבר 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 (קיימת גם הפרשה כללית הנובעת מלקוחות חברת המועדון, החברה לא מבצעת הפרשה כללית מאחר וכמוסבר להלן החשיפה זניחה יחסית). כאשר הקבוצה מעריכה, כי החובות אינם ברי-גבייה באופן סופי, מוכר החוב כאבוד.

ב. סוגי הלקוחות:

בפעילות טיסות הנוסעים, המהווה 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, דבר המקטין גם את סיכון האשראי.

לקוחות הקבוצה כוללים מספר סוגי לקוחות בארץ ובעולם: לקוחות עסקיים ולקוחות פרטיים אשר רוכשים כרטיסים באמצעות תשלום במזומן או כרטיס אשראי. וכן, סוכני IATA (ארגון חברות התעופה הבינלאומי - להלן - "יאט"א"), אשר משלמים באמצעות מערכת הסליקה הבנקאית של יאט"א. 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.

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, לאור תקופת האשראי הקצרה יחסית ולאור סוג הלקוחות שברובו המוחלט מהווה את חברות האשראי או סוכנים הפועלים דרך מנגנון הסילוק של יאט"א כמוסבר לעיל.



ביאור 5 - לקוחות (המשך)
ג. ההרכב:

ליום 31 בדצמבר		
2022	2023	
מיליוני דולר	מיליוני דולר	
103.0	147.7	תקבולים צפויים בגין מכירות בכרטיסי אשראי (ראו (1) להלן)
57.8	96.0	חשבוניות פתוחים - סוכני יאט"א
64.6	49.0	חשבוניות פתוחים - אחרים
2.9	6.6	הכנסות לקבל
228.3	299.3	
(3.7)	(5.5)	בניכוי - הפרשה לחובות מסופקים (רובם מעל 90 ימים)
224.6	293.8	סך הכל יתרת לקוחות

(1) יתרת הלקוחות ליום 31 בדצמבר 2023 וליום 31 בדצמבר 2022 כוללת יתרה בגין סולק של כרטיסי אשראי בארה"ב וקנדה בסך של כ- 44 מיליון דולר ושל כ- 39 מיליון דולר, בהתאמה, אשר מקורה במכירות כרטיסי טיסה אך מוחזקות 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 לשנת 2022, על 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.

ד. גיול חובות הלקוחות:

ליום 31 בדצמבר		
2022	2023	
מיליוני דולר	מיליוני דולר	
207.5	287.3	אינם בפיגור
8.0	3.2	בפיגור עד 90 ימים
12.8	8.8	בפיגור מעל 90 ימים
228.3	299.3	סך הכל
(3.7)	(5.5)	בניכוי - הפרשה לחובות מסופקים (רובם מעל 90 ימים)
224.6	293.8	סך הכל לסוף שנה

תקופת החוב הממוצעת של חובות לקוחות שתאריך פירעונם חלף ליום 31 בדצמבר 2023 היא כ- 164 ימים.

ביאור 6 - חייבים ויתרות חובה

ליום 31 בדצמבר		
2022	2023	
מיליוני דולר	מיליוני דולר	
9.9	12.5	מוסדות ממשלתיים
3.7	7.1	חייבים בגין שיפוץ מנועים
8.3	3.1	מקדמות לספקים
2.9	7.4	חייבים אחרים
24.8	30.1	סה"כ חייבים ויתרות חובה



ביאור 7 - הוצאות מראש

הוצאות מראש כוללות, בין היתר, עמלות לסוכנים ועמלות בגין כרטיסי אשראי המיוחסות להכנסות שטרם הוכרו ומהוות עלויות תוספתיות להשגת חוזה כהגדרתו ב- IFRS 15, אשר תזקפנה כהוצאות שיווק והפצה בדוח רווח והפסד, במקביל להכרה בהכנסות מהטיסות בגינן שולמו העמלות.

ליום 31 בדצמבר	
2022	2023
מיליוני דולר	מיליוני דולר
10.4	9.7
5.3	7.4
9.5	7.2
25.2	24.3

עמלות לסוכנים
עמלות בגין כרטיסי אשראי
הוצאות תפעוליות מראש
סה"כ הוצאות מראש

ביאור 8 - מלאי

ליום 31 בדצמבר	
2022	2023
מיליוני דולר	מיליוני דולר
5.8	4.0
5.5	7.0
1.7	1.7
2.0	2.8
15.0	15.5

דלק סילוני לתצרוכת
חומרים ומצרכי מזון
כימיקלים
מוצרי דינמי פרי
סה"כ מלאי

ביאור 9 - השקעות לזמן ארוך

א. ההרכב:

ליום 31 בדצמבר	
2022	2023
מיליוני דולר	מיליוני דולר
2.1	1.9
-	12.5
-	2.7
2.1	17.1

השקעות במיזמי השקעה (ראה סעיף ב' להלן)
השקעה באופציית פאנטום בחברת כאל (ראה סעיף ג' להלן)
חייבים לזמן ארוך (ראה סעיף ד' להלן)
סה"כ

ב. השקעות במיזמי השקעה

ההשקעות כוללות מיזמי השקעה, אשר פועלים בשיתוף פעולה עם חברת הבת "קוקפיט חדשנות בע"מ", ובתמורה מחזיקה קוקפיט מכשירים הוניים באותם מיזמים (בעיקר חברות הזנק Start-Up).



ג. אופציה מסוג "פאנטום" בחברת כאל

בחדש דצמבר 2018 חתמה החברה על הסכם עקרונות להתקשרות עם דיינרס קלוב ישראל בע"מ וקרטיסי אשראי לישראל בע"מ ("דיינרס", "כאל" ו"חברות האשראי", בהתאמה), בעניין הנפקה ותפעול של קרטיסי 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. אופציה זו הוסבה לחברת הבת אל על הנוסע המתמיד בע"מ עם הקמתה בשנת 2022.

בועדת שטרם (שבחנה את הפרדת חברות האשראי מהבנקים), בהתאם לחוק להגברת התחרות ולצמצום הריכוזיות בשוק הבנקאות בישראל (תיקוני חקיקה), התשע"ז-2017 נקבע, כי ראשית יופרדו חברות האשראי השייכות לבנקים בעלי היקף פעילות רחב במערכת הבנקאית, כאשר לעניין זה "בנק בעל היקף פעילות רחב" הוא בנק אשר שווי נכסיו עולה על 20% משווי הנכסים של כלל הבנקים בישראל. לגבי בנקים אשר אינם עומדים בהגדרת "בנק בעל היקף פעילות רחב" במערכת הבנקאית כדוגמת דיסקונט (השולט בכאל), המליצה ועדת שטרם כי תיערך בדיקה אשר תקבע את נחיצות הפרדתם מחברות האשראי על פי התפתחות התחרות ואופן התנהלות התחרות של חברה זו.

לאור זאת בשל חוסר הוודאות למימוש כאל כאמור עד ונכון ליום 31 בדצמבר 2022, הוערך שווי אופציית ה"פאנטום" בסכום לא מהותי.

ביום 19 בינואר 2023, במסגרת אותה המדיניות 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, לחייב את הפרדת כאל מדיסקונט. בהמשך לכך, ביום 30 בינואר 2023 אישרה ועדת הכספים של הכנסת את החיוב להפרדת כאל מבנק דיסקונט, וזאת עד תום שלוש שנים מיום התחילה (יום פרסום התקנות ברשומות) או עד תום ארבע שנים בנסיבות מסוימות, ככל שיוחלט על מתווה של הנפקה לציבור.

בשל כך, בתקופת הדוח העריכה הקבוצה מחדש את שווי אופציית ה"פאנטום" בהתבסס על הערכת שווי חיצונית שביצעה הקבוצה, ולפיה שווי אופציית ה"פאנטום", תוך שימוש במודל בלק אנד שולס (Black & Scholes), הינו כ- 45.2 מיליון ש"ח (כ- 12.5 מיליון דולר למועד הדוח) אשר נזקפו בדוח רווח והפסד כהכנסות אחרות. הערכת השווי התבססה, בין היתר, על הפרמטרים והאומדנים הבאים:

(א) שווי נכס הבסיס - השווי ההוגן של מניות חברת כאל המהוות את נכס הבסיס נאמד בכ- 2.6 מיליארד ש"ח, בעוד שעל פי ההסכם הקבוצה זכאית לעליית הערך בין סכום זה לבין סך של כ- 1.8 מיליארד ש"ח, ומכאן שלצורך מדידת השווי ההוגן של אופציית ה"פאנטום", סכום זה חושב כתוספת המימוש של האופציה.

(ב) תקופת האופציה נאמדה בכ- 2.085 שנים.

(ג) סטיית תקן של כ- 31.5%, ריבית חסרת סיכון בשיעור של כ- 3.7% ותשואת דיבידנד צפויה של כ- 12.16%.

יצוין כי השווי ההוגן של כאל נכון למועד הערכה (שווי נכס הבסיס), וכפועל יוצא גם של אופציית ה"פאנטום", מסווגים כנתוני רמה 3, בהתאם לתקן דיווח כספי בינלאומי 13, מדידת שווי הוגן ("IFRS 13"). מאחר וכאל היא חברה פרטית שוויה נאמד בהתאם לטכניקות הערכה. לצורך אומדן השווי ההוגן של כאל נעשה שימוש בגישת השוק - שיטת מכפילי עסקאות דומות.

ניתוח רגישות

בהמשך לאמור לעיל, עליה של כ- 9.1% בשווי ההוגן המוערך של כאל, תגדיל את שווי אופצית ה"פאנטום" לכ- 57.3 מיליון ש"ח (כ- 15.8 מיליון דולר), ואילו ירידה של כ- 10.4% תקטין את שווי אופציית ה"פאנטום" לכ- 32.7 מיליון ש"ח (כ- 9.0 מיליון דולר). כמו כן, עליה של כ- 23.4% בהערכת תשואת הדיבידנד הצפויה, תקטין את שווי אופצית ה"פאנטום" לכ- 38.0 מיליון ש"ח (כ- 10.5 מיליון דולר), ואילו ירידה של כ- 58.9% תגדיל את שווי אופצית ה"פאנטום" לכ- 67.1 מיליון ש"ח (כ- 18.5 מיליון דולר).



ביאור 9 - השקעות לזמן ארוך (המשך)

ד. חייבים לזמן ארוך

ההחזר הצפוי להתקבל מרשות שדות התעופה בגין ההשקעה בהקמת המפעל החדש אשר מוקם על ידי חברת הבת "ת.מ.מ תעשיות מזון מטוסים (נמל תעופה בן גוריון) בע"מ" ("המענק") מטופלים כמענקים המתייחסים לנכסים בהתאם לתקן חשבונאות בינלאומי מספר 20 (IAS), בדבר הטיפול החשבונאי במענקים ממשלתיים וגילוי לגבי סיוע ממשלתי. לפיכך, המענק כאמור מופחת מנכס המפעל ומוכר כחייבים לזמן ארוך ובהתאם לכך יקטין את הוצאות הפחת העתידיות בגין נכס המפעל.

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	2023
מיליוני דולר	מיליוני דולר
1,561.1	1,531.6
75.3	83.3
1,636.4	1,614.9

עלות מופחתת:

מטוסים וציוד טיסה

רכוש קבוע אחר ונכסים בלתי מוחשיים (ראו ביאור 10.ה).



ביאור 10 - רכוש קבוע ונכסים בלתי מוחשיים (המשך)

א. הרכב רכוש קבוע (המשך)

(2) יתרות העלות, הפחת הנצבר והעלות המופחתת של מטוסי הקבוצה וצידוד הטיסה:

מטוסי נוסעים	מנועים	תשלומים על חשבון מטוסים ומנועים	אביזרים וחלפים	סך הכל	
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	
2,166.3	260.9	62.3	189.0	2,678.4	עלות:
2.2	-	(2.2)	-	-	ליום 1 בינואר 2022
1.3	4.4	15.1	43.6	64.4	מיון
-	(0.4)	-	(33.9)	(34.3)	תוספות
2,169.7	264.9	76.2	198.7	2,708.5	גריעות
					ליום 31 בדצמבר 2022
(193.4)	201.1	(5.7)	(2.0)	-	מיון
112.4	10.2	(45.2)	56.6	133.9	תוספות
(9.1)	(5.6)	-	(54.9)	(69.6)	גריעות
2,079.6	470.5	24.2	198.5	2,772.8	ליום 31 בדצמבר 2023
898.7	60.6	-	108.1	1,067.4	פחת שנצבר:
70.3	7.9	-	18.8	97.0	ליום 1 בינואר 2022
-	(0.4)	-	(16.6)	(17.0)	פחת השנה
968.9	68.2	-	110.3	1,147.5	גריעות
					ליום 31 בדצמבר 2022
(62.5)	62.5	-	-	-	מיון
81.5	21.9	-	31.3	134.7	פחת השנה
(6.4)	(5.6)	-	(29.0)	(41.0)	גריעות
981.5	147.0	-	112.7	1,241.2	ליום 31 בדצמבר 2023
1,098.1	323.5	24.2	85.8	1,531.6	עלות מופחתת:
1,200.8	196.7	75.2	88.4	1,561.1	ליום 31 בדצמבר 2023
					ליום 31 בדצמבר 2022

כמפורט בביאור 10.ג(1) להלן, מפחיתה החברה את המנועים בנפרד מהמטוסים, ובכלל זה גם את רכיבי ה-LLP (כמוסבר באותו ביאור). לאור זאת, מיינה החברה החל משנת 2023 את הפחתת רכיבים אלו כחלק מפחת המנועים. יודגש כי אין למיון זה השפעה על סך הוצאות הפחת של החברה.



ביאור 10 - רכוש קבוע ונכסים בלתי מוחשיים (המשך)

א. הרכב רכוש קבוע (המשך)

(3) הרכב צי המטוסים של הקבוצה (נוסעים ומטען) ליום 31 בדצמבר 2023:

צי מטוסים:	סוג מטוס	מספר מושבים עבור סוג מטוס (בממוצע)	מטוסים בשימוש	מטוסים שאינם בשימוש	סה"כ	גיל ממוצע	בעלות	חכירה
737-800	נוסעים- צר גוף	169	15	1	16	19.3	6	10
737-900	נוסעים- צר גוף	175	8	-	8	9.0	8	-
777-200	נוסעים- רחב גוף	290	4	2	6	20.6	6	-
787-8 (דרימליינר)	נוסעים- רחב גוף	238	4	-	4	3.1	4	-
787-9 (דרימליינר)	נוסעים- רחב גוף	271	12	-	12	5.3	4	8
737-800	מטען- צר גוף	-	1	-	1	21.6	-	1
סה"כ		218	44	3	47	12.8	28	19

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 ("Special Purpose Company" - SPC), 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. קבלת מטוסים מדגם 787 (דרימליינר) נוספים

בחודש יולי 2023 נמסר לידי החברה מטוס הדרימליינר ה- 16, הרביעי מדגם בואינג 787-8. לעניין חתימה על הסכמים למימון המטוס כאמור, ראו ביאור 14 להלן.

בחודש דצמבר 2022 חתמה החברה על הסכם לרכישת מטוס 17 עם חברת בואינג, אשר מועד מסירתו הצפוי הוא ברבעון השני לשנת 2024. החברה בוחנת את חלופות המימון עבור המטוס ה-17, למעט תשלום מקדמה ששולמה על ידי הקבוצה בסכום לא מהותי. היתרה תשולם על ידי הקבוצה במועד קבלת המטוס.

במהלך שנת 2017 חתמה החברה מול מחיר זר על הסכם המקנה לה אופציה לחכירה יבשה של עד שני מטוסי 787-9. אופציה זו הוארכה על ידי החברה מעת לעת. בהמשך לכך, בחודש יוני 2023 מימשה החברה את האופציה וחתמה על הסכמים לחכירת המטוסים לתקופת חכירה של 15 שנים לכל מטוס כאשר מועדי מסירתם של המטוסים מתוכננים לרבעון רביעי לשנת 2025 ורבעון ראשון לשנת 2026. סך ההוצאה השנתית הצפויה לחברה בגין דמי החכירה של כל אחד מהמטוסים אינה מהותית ביחס להיקף ההוצאות השנתי הכולל של החברה.



ביאור 10 - רכוש קבוע ונכסים בלתי מוחשיים (המשך)

ג. מדיניות חשבונאית להפחתה של מטוסי הקבוצה וצידוד 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 נזקפות לעלות המטוסים, 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.

המטוסים מופחתים תוך הפרדה לרכיבים בעלי עלות משמעותית - אשר עיקרם גוף המטוס ומנוע המטוס הכולל רכיבים בעלי אורך חיים מוגבל, המכונים LLP (Life Limited Parts) ("LLP") 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 באותו מטוס. ה- LLP ופוטנציאל המנוע מופחתים בהתאם לשעות המנוע שבוצעו בפועל ביחס לשעות המנוע הצפויות עד למועד השיפוץ הבא, אשר תלוי, בין היתר, במספר ההמראות והנחיתות ("מחזורים" או "cycles"), 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. בהקשר זה, 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. ערכי השייר, שיטות הפחת ואורך החיים השימושיים נסקרים בידי הנהלת הקבוצה באופן שוטף. שינויים באומדנים אלה מטופלים בדרך של "מכאן ולהבא".

במהלך שנת 2023 ביצעה הקבוצה שינוי אומדן לאורך החיים השימושיים של חלק מצי המטוסים של הקבוצה וכן את אומדן שעות המנוע הצפויות בהתאם להערכות הקבוצה. השפעת שינוי האומדן כאמור הביאה לגידול בהוצאות הפחת בהיקף של כ- 8.4 מיליון דולר בשנה.

בנוסף, הכירה הקבוצה במהלך השנה בהפחתת ערך של שלושה מנועי TRENT 800 המשמשים את צי מטוסי 777, בסך כולל של כ- 8.6 מיליון דולר. הפחתה זו הוכרה בסעיף הוצאות פחת והפחתות בדוח רווח והפסד, וזאת לאור העובדה שמנועים אלה אינם בשימוש.

(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 ספציפית לירידת ערך של אותם חלפים.

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 המהווים אינדיקציה לירידת 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 שווי ההוגן נטו של כלל 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 היות המשקף את הסיכון התפעולי של צי המטוסים המבוסס על שיעור ההיוון המשוקלל של הקבוצה.

במהלך שנת 2023, חלה עלייה בשיעור הריבית בעולם כולו ובמשק הישראלי, וכן פרמיית הסיכון במשק עלתה בעיקר על רקע פרוץ המלחמה ברבעון האחרון של השנה. בנוסף לכך וכמפורט בביאור 1 לעיל, המלחמה הובילה לצמצום תנועת הנוסעים בנתב"ג ובתוך כך השפיעה על ענף התעופה והתיירות בישראל. כל אלה מהווים סימנים ממקורות מידע חיצוניים אשר עשויים להצביע על הצורך בבחינת ירידת ערך.

לפיכך, ביצעה הקבוצה ניתוח רגישות לפיו בחנה את שווי השימוש של הצי נכון ליום 31 בדצמבר 2023, בו הניחה הקבוצה כי תחול עליה בשיעור היוון המשוקלל לרמה של 9.63% (הגבוה ב-1.63% ביחס לעבודה החיצונית אשר בוצעה עבור החברה בשנת 2021) וכן והפחיתה, לצורך הניתוח כאמור, את תחזית תזרימי המזומנים לשנת 2024 על מנת לשקף, בדרך של תוחלת, את אי הוודאות הנובעת מהמלחמה. בניתוח הרגישות כאמור, נמצא כי שווי השימוש גבוה משמעותית מהערך בספרים ליום 31 בדצמבר 2023.



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 2023			
עלות	פחת נצבר	עלות מופחתת	
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	
108.2	84.5	23.7	מבנים ומתקנים בנתב"ג
38.2	33.2	5.0	מחשבים וריהוט משרדי
63.5	52.1	11.4	מכונות וציוד קרקע
27.0	26.5	0.5	שיפורים במשרדים שכורים
7.5	6.7	0.7	כלי רכב וציוד מוסך
6.7	0.1	6.6	מבנים בבעלות
112.6	77.2	35.4	נכסים בלתי מוחשיים (1)
363.7	280.4	83.3	

ליום 31 בדצמבר 2022			
עלות	פחת נצבר	עלות מופחתת	
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	
106.8	80.5	26.4	מבנים ומתקנים בנתב"ג
35.8	31.4	4.5	מחשבים וריהוט משרדי
64.5	53.6	11.0	מכונות וציוד קרקע
25.9	25.3	0.6	שיפורים במשרדים שכורים
8.3	7.3	0.9	כלי רכב וציוד מוסך
4.2	0.1	4.1	מבנים בבעלות
98.4	70.6	27.8	נכסים בלתי מוחשיים (1)
344.0	268.7	75.3	

(1) יתרה זו כוללת בעיקר תוכנות שנרכשו על ידי הקבוצה לרבות עלויות לפיתוחן.

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.

שיעור ההיוון המשמש לצורך חישוב הערך הנוכחי של דמי החכירה כאמור לעיל, ככלל, הינו שיעור ההיוון הגלום בחכירה (שיעור התשואה הפנימי מהעסקה בראיית המחיר). מקום בו לא ניתן למצוא בנקל שיעור זה, עושה הקבוצה שימוש בשיעור ההיוון התוספתי שלה (מחיר המימון הרעיוני שהקבוצה הייתה נדרשת לשלם על מנת ללוות לתקופה דומה ועם בטוחה דומה את הסכומים הנדרשים על מנת לרכוש זכות שימוש בנכס בערך דומה) במועד ההתקשרות בחכירה, כתלות בסכום החכירה, משך החיים הממוצע שלה וטיב הנכס החכור (קרי, סביבה כלכלית דומה). 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 4.3% ל-5%) וטווח שיעורי ההיוון עבור הנדל"ן החכור הינו בין 7.3% ל-8.25%.

חכירות שאורכן פחות משנה ("חכירות לטווח קצר") וכן חכירות של נכסים בעלי ערך נמוך, מוכרות כהוצאה שוטפת ולא מוכרים התחייבויות או נכסים בגין. 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.



א. מדיניות חשבונאית: (המשך)

(2) שינויים בהסכמי החכירה

כאשר מבוצע תיקון להסכמי חכירה (שאינו מטופל כחכירה נפרדת), נמדדת ההתחייבות מחדש על פי שיעור היוון המעודכן למועד השינוי, כאשר השינויים בערך ההתחייבות נזקפים לעלות נכס זכות השימוש ותהיה להם השפעה על הוצאות הפחת העתידיות. יצוין, כי תיקון חכירה אשר נבע מויתור 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. עוד יצוין, כי דחיית תשלומים בגין חכירה בהתאם להסכמי החכירה המקוריים אשר אירעו לאור המלחמה אינם מהווים תיקון חכירה כהגדרתו בתקן דיווח כספי בינלאומי IFRS 16, בדבר חכירות ולפיכך, דחיית התשלומים כאמור טופלו כדמי חכירה משתנים והוכרו בסעיף הוצאות מימון, נטו בדוח על הרווח והפסד.

(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 החר 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 החר הכספים מהבטוחה (רזרבה) מסווג כתזרים חיובי מפעילות השקעה.

ב. שינויים בהסכמי החכירה בשנת 2023:

- לעניין התקשרויות בחכירה יבשה של שני מטוסי 787 נוספים, ראו ביאור 10.ב. לעיל.
- בחודש פברואר 2023 חתמה החברה עם חברה זרה על הסכם לחכירה יבשה של מטוס מדגם בואינג 737-800 לתקופה של כ-6 שנים ממועד מסירתו. במהלך הרבעון הראשון לשנת 2023 הודיעה רת"א לחברה כי להפעלת המטוס בחכירה יבשה, יידרש המטוס לעבור הליך ולידציה ל"שינוי גדול" (Major Change) בעקבות הסבתו ממטוס נוסעים למטוס מטען, הליך הצפוי להימשך מספר חודשים. בחודש יוני 2023, בהמשך לבקשת החברה מרת"א לחדש זמנית את זכויותיה של החברה להוביל מטענים במטוסי מטען All Cargo ובמקביל להליכי הוולידציה, התקבלה בחברה תוספת לרישיון הפעלה מסחרית, במסגרתה חודשו זכויותיה של החברה להובלת מטען באמצעות מטוסי מטען All Cargo עד ליום 5 ביוני 2024, זאת לאחר שנלקחו בחודש אוקטובר 2022. בחודש אוקטובר 2023, עם פרוץ המלחמה, הודיעה רת"א לחברה, כי על מנת לאפשר לחברה להפעיל את המטוס בחכירה יבשה, לאור המצב, החליטה רת"א להוסיף את דגם המטוס לתעודת הסוג. כפועל יוצא נרשם המטוס ברת"א והחל בחודש אוקטובר 2023 את פעילותו בחברה כמטוס מטען בחכירה יבשה.



ב. שינויים בהסכמי החכירה בשנת 2023: (המשך)

- במהלך שנת 2023 הפעילה החברה בחכירה רטובה (חכירה זאת הינה לתקופה של פחות משנה ולפיכך אין בגינה נכסים והתחייבויות בדוח על המצב הכספי), באמצעות מחכירים זרים, ארבעה מטוסי נוסעים (שלושה מטוסים מדגם בואינג 737-800 ומטוס אחד מדגם איירבס A320-200), אשר חכירתם הייתה מתוכננת להסתיים בין החודשים אוקטובר עד דצמבר 2023. עם פרוץ המלחמה, הודיעו המחכירים הזרים לעיל על הפסקת הפעילות שלהם לישראל וממנה, ולכן פעילות החכירות הרטובות לעיל הופסקה במהלך חודש אוקטובר 2023.

ג. הרכב חכירות הקבוצה והיקפן:

נכון ליום 31 בדצמבר 2023, חוכרת הקבוצה 19 מטוסים ו-3 מנועים. יתרת תקופות החכירה נעות בין כשנה אחת לכ-10 שנים. בנוסף, הסכמי החכירה של הקבוצה כוללים גם חכירות של רכבים, מבנים ומתקנים נוספים, לרבות התקשרויות עם רשות שדות התעופה, בעיקר שטח הקמפוס בנתב"ג בו ממוקמים מטה החברה ומתקניה אשר תוקף הסכם ההתקשרות בגינו הוא עד ליום 31 בדצמבר 2035 וכן טרקלין הנוסעים המלך דוד בטרמינל 3 בנתב"ג אשר תוקף הסכם ההתקשרות בגינו הוארך ברבעון הרביעי לשנת 2023 בשנתיים נוספות עד ליום 30 בנובמבר 2026.

לעניין מצבת המטוסים החכורים נכון ליום 31 בדצמבר 2023, ראו ביאור 10א. (3) לעיל.

(1) זכויות שימוש בנכסים חכורים:

סה"כ	מטוסים	מבנים ורכבים
		מיליוני דולר
720.4	656.9	63.5
(99.0)	(87.9)	(11.1)
28.7	14.5	14.2
(4.6)	(4.6)	-
645.5	578.9	66.6
816.9	738.3	78.6
(100.9)	(89.9)	(11.0)
20.0	18.4	1.6
(15.6)	(9.9)	(5.7)
720.4	656.9	63.5

זכויות שימוש בנכסים חכורים - עלות מופחתת

יתרה ליום 1 בינואר 2023
פחת לתקופה
תוספות במהלך התקופה
שינויים במהלך התקופה
יתרה ליום 31 בדצמבר 2023

יתרה ליום 1 בינואר 2022
פחת לתקופה
תוספות במהלך התקופה
גריעות ושינויים במהלך התקופה
יתרה ליום 31 בדצמבר 2022



ביאור 11 - חכירות (המשך)

ג. הרכב חכירות הקבוצה והיקפן: (המשך)

(2) התחייבויות בגין חכירות:

סה"כ	מבנים ורכבים מיליוני דולר	מטוסים
908.9	88.5	820.4
28.7	14.2	14.5
(4.6)	-	(4.6)
(115.7)	(10.4)	(105.3)
(13.5)	(0.2)	(13.3)
803.8	92.1	711.7
126.0	14.1	111.9
677.8	78.0	599.8
803.8	92.1	711.7

התחייבות בגין חכירה

יתרה ליום 1 בינואר 2023

תוספות במהלך התקופה

שינויים במהלך התקופה

תשלום רכיב הקרן הרעיונית (ללא ריבית)

שינויים בריבית לשלם, הפרשי שער והצמדה ואחרים

יתרה ליום 31 בדצמבר 2023

התחייבויות בגין חכירה שוטפות

התחייבויות בגין חכירה לזמן ארוך

סה"כ התחייבויות בגין חכירה ליום 31 בדצמבר 2023

1,006.0	107.9	898.1
20.0	1.6	18.4
(16.4)	(6.5)	(9.9)
(98.7)	(15.8)	(82.9)
(2.0)	1.3	(3.3)
908.9	88.5	820.4
141.7	14.3	127.4
767.2	74.2	693.0
908.9	88.5	820.4

יתרה ליום 1 בינואר 2022

תוספות במהלך התקופה

גרועות ושינויים במהלך התקופה

תשלום רכיב הקרן הרעיונית (ללא ריבית)

שינויים בריבית לשלם, הפרשי שער והצמדה ואחרים

יתרה ליום 31 בדצמבר 2022

התחייבויות בגין חכירה שוטפות

התחייבויות בגין חכירה לזמן ארוך

סה"כ התחייבויות בגין חכירה ליום 31 בדצמבר 2022

לעניין מועדי הפירעון החזויים של ההתחייבויות, ראו ביאור 14. להלן בדבר סיכון הנזילות.



אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 11 - חכירות (המשך)

ד. הוצאות (הכנסות) שהוכרו בדוח רווח והפסד בגין חכירות:

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר	
2022	2023
מיליוני דולר	
100.9	99.0
47.8	42.5
(2.0)	(0.1)
33.6	47.9
3.1	3.2
3.2	0.9
17.5	26.4
(1.9)	-
202.2	219.8

הוצאות פחת בגין נכסי שימוש
הוצאות ריבית בגין התחייבויות חכירה
הכנסות בגין הפרשי שער חליפין
הוצאות המתייחסות לחכירות לטווח קצר (*)
הוצאות המתייחסות לחכירות של נכסים בעלי ערך נמוך
הוצאות המתייחסות לתשלומי חכירה משתנים אשר
לא נכללו במדידה של התחייבויות החכירה
הוצאות בגין תחזוקת מטוסים חכורים
ויתור דמי שכירות בגין הנחות קורונה (לרבות בגין חכירות לטווח קצר)
סה"כ השפעה על דוח רווח והפסד

(*) סכום זה מורכב בעיקר מהוצאות בגין חכירות רטובות (חכירת מטוס על צוותו) אשר לרוב נחתמות לתקופות קצרות.

ה. תזרימי מזומנים בגין חכירות:

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר	
2022	2023
מיליוני דולר	
98.7	115.7
48.2	43.1
146.9	158.8

תזרים מזומנים בגין קרן רעיונית של חכירות (פעילות מימון)
תזרים מזומנים בגין ריבית רעיונית על חכירות (פעילות שוטפת)
סה"כ תזרים מזומנים בגין התחייבויות חכירה

ביאור 12 - זכאים ויתרות זכות

התחייבויות שוטפות:

ליום 31 בדצמבר	
2022	2023
מיליוני דולר	
62.1	58.1
9.8	16.9
1.6	0.0
5.3	5.1
17.9	18.6
5.0	26.6
7.7	10.4
109.4	135.7

מיסי נמל לשלם
זכאים בגין קטעי טיסה חברות זרות שטרם מומשו (1)
מוסדות ממשלתיים
ריבית לשלם
הפרשות לשיפוצים עתידיים של מטוסים חכורים (ראו ביאור 10.א.)
התחייבות בגין ספק מנועים
זכאים אחרים
סה"כ

(1) יתרה זו משקפת סכומים של כרטיסי טיסה שנמכרו על ידי הקבוצה, ועליה להעבירם לחברות זרות אשר תבצענה את הטיסות.



ביאור 12 - זכאים ויתרות זכות (המשך)

התחייבויות לא שוטפות:

ליום 31 בדצמבר	
2022	2023
מיליוני דולר	מיליוני דולר
118.6	129.0
13.2	10.2
131.8	139.2

הפרשות לשיפוצים עתידיים של מטוסים חכורים
אחרים (1)
סה"כ

(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 2021. 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 המהווה 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 אילו לא שולמה התמורה מראש. הפער בין הסכום שהתקבל בפועל לבין הסכום המהווה 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 בנסו, כלומר הקבוצה גובה את התקבולים הנובעים מהטסת הנוסעים, מעבירה לחברת התעופה האחרת את חלקה, ומכירה בהכנסה בגין הפרש 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 5.2.ד.



ביאור 13 - הכרה בהכנסה והכנסות מראש (המשך)

א. רקע ומדיניות חשבונאית (המשך)

(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 שילב הן מרכיב של מענק ממשלתי והן מרכיב של הסכם מכירה מול לקוח בהגדרתם בכללי החשבונאות הרלוונטיים.

על מנת לשקף את שני הרכיבים בהסכם, העריכה הקבוצה בשנת 2021 את שיעור ההיוון שהיה מתקבל בעסקת מימון תיאורטית נפרדת עם משתתף שוק סביר באותו מועד בשיעור של כ-17.2%, ואילו הפער בין תזרים המזומנים שהתקבל בפועל לבין תזרים המזומנים הרעיוני בעסקה (הסכום שהוערך אשר היה מתקבל מעת המדינה במהלך שנות ההסכם אילולא היה מתקבל מראש) מהווה בשיעור ההיוון כאמור ("הסכום המהווה"), היווה מענק ממשלתי בסך של כ- 69 מיליון דולר.

בהתאם לכך, הסכום המהווה הוכר במועד קבלתו כהסכם מכירה בעל רכיב מימון משמעותי. בהתאם, הוכרה בגינו הכנסה מראש בגין מכירת זמניות 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 מקוודז מאזנית מיתרת ההתחייבות בגין הכנסות מראש.

ב. התחייבויות שוטפות:

ליום 31 בדצמבר	
2022	2023
מיליוני דולר	מיליוני דולר
419.8	391.0
62.6	151.8
96.2	117.3
6.1	6.3
0.0	0.4
2.9	5.7
587.6	672.5

ממכירת כרטיסי טיסה
בגין שוברים
בגין נקודות מועדון
מענקים מחברות אשראי
הטסת כח אדם במערך אבטחת התעופה
אחרות
סה"כ



ביאור 13 - הכרה בהכנסה והכנסות מראש מכרטיסי טיסה ונקודות מועדון הנוסע המתמיד (המשך)

ג. התחייבויות לא שוטפות:

ליום 31 בדצמבר	
2022	2023
מיליוני דולר	מיליוני דולר
59.9	61.2
20.2	13.6
153.2	155.5
233.3	230.3

בגין נקודות מועדון
מענקים מחברות אשראי
הטסת כח אדם במערך אבטחת התעופה
סה"כ

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	2023
מיליוני דולר	מיליוני דולר
167.8	156.1
101.6	125.7
(113.3)	(103.3)
156.1	178.5

יתרת פתיחה
גידול בהתחייבות בגין צבירת נקודות
קיטון בהתחייבות בגין מימושים ופקיעות של נקודות
יתרת סגירה



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 לחברת המועדון כמפורט בביאור 14.2 (2) להלן, הכוללת גם רכיב אופציה המקנה למלווה זכות להמיר את ההלוואה למניות חברת המועדון, או לחלופין לרכוש את המניות של חברת המועדון 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 בשל דחייה של תשלומי הקרן והריבית (ראו להלן), בוחנת הקבוצה האם מדובר בשינוי תנאים מהותי של החוב.

לעניין המדיניות החשבונאית אודות הלוואה מבעלת השליטה, ראו ביאור 14.1 להלן.

הרכב:

ליום 31 בדצמבר	
2022	2023
מיליוני דולר	מיליוני דולר
1,013.8	940.1
98.1	90.7
70.0	70.0
2.0	2.2
1,183.8	1,103.1

הלוואות מתאגידים בנקאיים (ראו ביאור 14.ב)
 הלוואה שהתקבלה נכסי חברת המועדון (ראו ביאור 14.ג2)
 הלוואה מבעלת השליטה (ראו ביאור 14.ו)
 אגרות חוב

ביאור 14 - הלוואות מגופים פיננסיים (המשך)

ב. תנועות ויתרות בגין הלוואות מגופים פיננסיים:

סה"כ	משיכות יתר	הלוואות למימון מקדמות על מטוסים ("PDP")	הלוואות בריבית משתנה (ריבית (SOFR)	הלוואות בריבית קבועה	
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	
-	8.38-8.88	8.25-9.75	5.86-11.95	2.44-15.5	לשנה שנתיימה ביום 31 בדצמבר 2023:
					ריבית שנתית באחוזים
					ליום 1 בינואר 2023:
223.3	23.4	28.1	127.4	44.4	חלויות שוטפות
888.6	-	-	609.3	279.2	הלוואות זמן ארוך
1,111.9	23.4	28.1	736.8	323.6	סה"כ הלוואות
					תנועות במהלך שנת 2023:
126.1	-	-	107.1	19.0	קבלת הלוואות לזמן ארוך (ראו ביאור ג.14 (1) להלן)
(181.8)	(3.9)	-	(134.6)	(43.3)	פירעונות שוטפים ותנועה במשיכת יתר
(25.3)	-	(28.1)	7.2	(4.4)	שינויים אחרים
1,030.9	19.5	-	716.5	294.9	סה"כ הלוואות ליום 31 בדצמבר 2023
176.3	19.5	-	112.6	44.2	מזה: חלויות שוטפות
854.6	-	-	603.9	250.7	סה"כ הלוואות לזמן ארוך



ביאור 14 - הלוואות מגופים פיננסיים (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
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר
לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2022:				
1.83-15.5	5.09-10.89	5.23	7.31-7.81	-
ריבית שנתית באחוזים				
ליום 1 בינואר 2022:				
32.9	109.6	31.1	19.2	192.8
221.1	714.7	-	-	935.8
254.0	824.3	31.1	19.2	1,128.5
סה"כ הלוואות				
תנועות במהלך שנת 2022:				
101.4	-	-	-	101.4
(27.6)	(93.9)	-	(4.2)	(117.2)
(4.2)	6.3	(3.0)	-	(0.8)
323.6	736.8	28.1	23.4	1,111.9
44.4	127.4	28.1	23.4	223.3
279.2	609.3	-	-	888.6
סה"כ הלוואות ליום 31 בדצמבר 2022				
מזה: חלויות שוטפות				
סה"כ הלוואות לזמן ארוך				



ג. שינויים במצבת ההלוואות של הקבוצה בשנת הדיווח

(1) מימון רכישת המטוס ה-16 מדגם דרימליינר

בהמשך לאמור בביאור 10.ב לעיל, בדבר רכישת וקבלת מטוס בואינג 787-8 המהווה את המטוס ה-16 בעסקת ההצטיידות של החברה ("המטוס"), בחודש יולי 2023 חתמה החברה על הסכמים לקבלת מימון לרכישתו של המטוס (בהתאמה: "ההסכמים" ו"עסקת המימון"), בהמשך למזכר הבנות אשר נחתם בחודש מאי 2023. על פי ההסכמים, עסקת המימון מבוצעת במבנה משפטי המכונה (JOLCO Japanese Operating) Lease with Call Option) כאשר בנק השקעות זר ("הבנק הזר") העמיד לשתי חברות ייעודיות (Special Purpose Companies) שהתאגדו ביפן ("החברות הייעודיות") הלוואה בסך של כ-107 מיליון דולר לצורך רכישת המטוס, וכן סכום נוסף של כ-8 מיליון דולר המשמשים לתשלום עמלה ל- UKEF (United Kingdom Export Finance), סוכנות ממשלתית לקידום היצוא מאנגליה (יחדיו: "ההלוואה"). במסגרת עסקת המימון, החברות הייעודיות הן חברות בבעלות מלאה של חברה יפנית אשר העמידה לחברות הייעודיות סכום נוסף בסך של כ-19 מיליון דולר ("הסכום הנוסף"). ההלוואה לתקופה של 12 שנים מיום העמדה לחברות הייעודיות סכום נוסף בסך של כ-19 מיליון דולר ("הסכום הנוסף"). ההלוואה נפרעת בדרך של החזר רבעוני. המטוס מוחזק על ידי החברות הייעודיות ולאחר כ-9.5 שנים ממועד העמדת ההלוואה יועבר פורמלית לבעלות החברה, בכפוף לפירעון מוקדם של יתרת ההלוואה כפי שתהיה באותה עת ותשלום של הסכום הנוסף (בצירוף ריבית מוסכמת). ההלוואה מובטחת, בין היתר, באמצעות ערבות שניתנה לבנק הזר על ידי UKEF ושעבוד המטוס, המחאת זכויות החברה בקשר עם ביטוחי המטוס ואחריות (Warranty) בואינג למטוס ורולס רויס למנועיו. ההסכמים כוללים סעיפים שונים המקובלים בעסקאות מסוג זה, ובכלל זה אפשרות לפירעון מוקדם של ההלוואה בקרות אירועי הפרה, לרבות הפרה צולבת (cross default) כמוגדר ומפורט בהסכמים. לחברה אין אפשרות לבצע פירעון מוקדם של המימון, למעט במקרים המקובלים בעסקאות מסוג זה כגון הגדלת עלויות המימון לבנק (Increased Costs), שינויים במימון שיושגת במסגרת עסקת המימון והפרה על ידי החברות הייעודיות, וזאת בכפוף לתשלום כמפורט בהסכמים. ההלוואה אינה כוללת התחייבות לעמידה באמות מידה פיננסיות.

בסמוך למועד קבלת המטוס וטרם העמדת ההלוואה, החברה פרעה את יתרת ההלוואה שנלקחה בגין מקדמות ששולמו לבואינג על חשבון המטוס ה-16.

(2) הלוואה שהתקבלה כנגד נכסי חברת המועדון:

ביום 23 ביוני 2022 חתמה חברת הבת "אל על הנוסע המתמיד בע"מ" ("חברת הבת") עם הפניקס חברה לביטוח בע"מ בתפקידה כמממן, כמארגן, כסוכן אשראי וכנאמן בטוחות ("הפניקס") על הסכם לקבלת מימון מהפניקס ומממנים נוספים ככל שיצטרפו (ביחד: "המממנים") 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.

1. ההלוואה הועמדה לחברת הבת לתקופה של 6 שנים ותוחזר על ידי חברת הבת בתשלומים רבעוניים (קרן וריבית), עם ריבית בטוח של 5.5% עד 8%, הנקבעת בהתאם לעמידת חברת הבת 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 חברת הבת, 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 פיננסיים משתנים מוסכמים. על פי כתב האופציה מימוש של האופציה יכול להתבצע בתשלום לחברה בהתאם לנוסחה שנקבעה וכן גם בדרך של קיזוז מיתרת ההלוואה של חברת הבת, או חלק ממנה. כן נחתם הסכם בעלי מניות בין החברה, חברת הבת והפניקס המסדיר את זכויותיהם וחובותיהם כבעלי מניות ומחזיקי אופציות בחברת הבת.
- 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 מהחובה המארח ומטופל בשווי הוגן דרך רווח והפסד. הקבוצה פנתה למערך 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 בטוח של כ-14.5% עד 15.5%.

נכון לתאריך הדוח, סך הלוואה נטו, בניכוי עלויות העסקה ועמלות האשראי ובניכוי שווי אופציה כאמור, עומד על סך של כ-91 מיליון דולר. 71 מיליון דולר מתוכם מוצגים בהלוואות לזמן ארוך, והיתרה כחלות שוטפת בסעיף הלוואות לזמן קצר.



ביאור 14 - הלוואות מגופים פיננסיים (המשך)

ג. שינויים במצבת ההלוואות של הקבוצה בשנת הדיווח (המשך)

לעניין מימוש האופציה שהוענקה לפניקס לרכישה 19.9% ממניות חברת הנוסע המתמיד בשנת 2022, ראו ביאור 21.ג.

לעניין שערך האופציה ראו ביאור 19.ז.



ביאור 14 - הלוואות מגופים פיננסיים (המשך)

ד. בטוחות ויחס הלוואות לביטחונות

להלן פירוט הבטוחות שהועמדו כנגד ההלוואות וכן, היכן שרלוונטי, דרישה ליחס יתרה בלתי מסולקת לשווי בטוחות:

מקור המימון	יתרה בספרים ליום 31/12/2023	מטוסים ומנועים רזרביים ונכסים אחרים כבטוחה	דרישה ליחס יתרה בלתי מסולקת לשווי בטוחות
	מיליוני דולר		
		2 מטוסי 777-200	
		1 מטוס 737-800	
בנק מקומי (1)	18.1	1 מטוס 737-900	80%-50%
בנקים מקומיים	35.3	2 מטוסי 737-900	80%
בנקים זרים (1)	42.9	4 מנועים רזרביים	-
		4 מטוסי 737-900 (4)	
		1 מטוס 737-900	
		1 מטוס 787-9	
בנקים זרים ואג"ח אשר הונפק על ידי חברה ייעודית (2)	458.2	3 מטוסי 787-8	-
		1 מטוס 787-9	
בנקים זרים (3)(5)	193.9	1 מטוס 787-8	-
		3 מטוסי 737-800	
		2 מטוסי 777-200	
בנקים זרים (5)	200.6	2 מטוסי 787-9	-
הלוואת הפניקס בשעבוד קבוע על מניות חברה בת אל על הנוסע המתמיד (6)	90.7	הון המניות המונפק בחברה בת	-

ביאור 14 - הלוואות מגופים פיננסיים (המשך)

ד. בטוחות ויחס הלוואות לביטחונות (המשך):

- (1) קיים מנגנון Cross Default בין ההתחייבויות השונות של אותו מוסד בנקאי.
- (2) קיים מנגנון Cross Default בין ההלוואות המובטחות בערבויות EXIM או UKF.
- (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. קיים מנגנון Cross Default בין הלוואות אלו להלוואות המנויות בהערה (2) לעיל.
- (5) קיים מנגנון Cross Default להתחייבויות אחרות של החברה.
- (6) במסגרת הסכם המימון, על חברת הבת לעמוד בהתחייבויות המקובלות בהסכמים מסוג זה, ובכלל זה בהתחייבות שלא ליטול הלוואות נוספות שלא במסגרת התנאים הקבועים בהסכם המימון, בהתחייבות שלא לבצע תשלומים לחברה אלא בהתאם להוראות הסכם המימון וכן בהתחייבות 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 חברת הבת 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 חברת הבת באמות מידה פיננסיות כמפורט לעיל (ובכפוף למנגנון ריפוי בהסכם המימון), הפרת התחייבויות מהותיות על ידי החברה או חברת הבת מכוח הסכמים בין חברתיים בין החברה חברת הבת ("הסכמים בין חברתיים") או מכוח הסכמים מול חברות האשראי להנפקת כרטיסי אשראי ממותגים ("ההסכמים מול חברות האשראי"), וכן במקרה בו לנושה פיננסי של חברת הבת זכות להעמיד לפירעון מיידי חוב של החברה הבת (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 חברת הבת, ובכלל זה על חשבון בנק של חברת הבת, וכן באמצעות שעבוד קבוע על זכויותיה של חברת הבת מכוח ההסכמים מול חברות האשראי וכן מכח ההסכמים הבין חברתיים.
 - ג. ההלוואה הובטחה בשעבוד קבוע על כל מניות חברת הבת שבעלות החברה, אשר תהווה בכל עת לאורך תקופת ההלוואה לכל הפחות 51% מהון המניות המונפק של חברת הבת.

יצוין כי ליום 31 בדצמבר 2023 ולמועד פרסום הדוחות הכספיים עומדת חברת הבת באמות המידה הפיננסיות כאמור לעיל.

יצוין, כי חלק מההלוואות הקיימות ליום 31 בדצמבר 2023 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. כמו כן, בחלק מההלוואות קיים מנגנון Cross Default בין ההלוואה לבין התחייבויות אחרות של החברה לצדדים אחרים מעל סכום מסוים.



ביאור 14 - הלוואות מגופים פיננסיים (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.

בעקבות דחיית חלק מהלוואות בתקופת משבר קורונה אשר טרם נפרעו במלואן ליום 31 בדצמבר 2023, קיימת אי עמידה באמות המידה הפיננסיות בחלק מהבנקים נכון למועד הדוח על המצב הכספי של LTV. בהתאם להסכמי הלוואות, אי עמידה ביחס הנדרש מקימה לבנקים זכות להשלמת בטוחות ובמידה ואלה לא תועמדנה, את הזכות לדרוש פירעון מיד של הלוואות. בהמשך לפנייתם של החברה לבנקים אלו בבקשה לויתור על עמידה ביחס האמור, הודיעו הבנקים לחברה, בתקופת הדוח, כי הם מוותרים על עמידה ביחס האמור ליום 31 בדצמבר 2023 ולמועד פרסום הדוחות הכספיים. יצוין, כי בשל העובדה שאמות המידה כאמור מבוססות על מחירונים עולמיים של מטוסים, לפרוץ המלחמה, אין השפעה על אמות המידה הפיננסיות כאמור.

ה. שווי הוגן של הלוואות:

ליום 31 בדצמבר 2022		ליום 31 בדצמבר 2023	
שווי הוגן	ערך בספרים	שווי הוגן	ערך בספרים
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר
322.2	323.6	285.9	295.7

הלוואות מגופים פיננסיים
בריבית קבועה

השווי ההוגן של הלוואות ליום 31 בדצמבר 2023 מבוסס על חישוב הערך הנוכחי של תזרימי המזומנים בהתאם לעקום הריבית הנוכחי (רמה 2 - מבוסס על נתונים נצפים בתוספת מרווח). השווי ההוגן המוצג ליום 31 בדצמבר 2022 מבוסס על חישוב הערך הנוכחי של תזרימי המזומנים בהתאם לעקום הריבית הנוכחי (רמה 2 - מבוסס על נתונים נצפים).

למעט הלוואות המפורטות בטבלה לעיל, השווי ההוגן של שאר הנכסים הפיננסיים וההתחייבויות הפיננסיות שווה בקירוב לערכם בספרים.



ביאור 14 - הלוואות מגופים פיננסיים (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 שיגויס מעבר ל- 62 מיליון דולר ישמש לפירעון סכום 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 שיגויס מעבר ל- 105 מיליון דולר ישמש לפירעון סכום זה בהלוואות הבעלים), לפי המוקדם מבין מועדים אלה. הלוואות הבעלים נקובות 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

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.

ח. סיכון נדילות בגין הלוואות וחכירות:

הטבלה שלהלן מפרטת את מועדי הפירעון החוזיים 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 מגופים פיננסיים (המשך)

י. סיכון נזילות בגין הלוואות וחכירות: (המשך)

סה"כ	שנת 2028 ואילך	שנת 2027	שנת 2026	שנת 2025	שנת 2024	
מיליוני דולר						
1,057	482	124	130	165	156	פירעונות שוטפים של קרן הלוואות
804	356	98	106	118	126	תשלומי קרן שוטפים בגין חכירה
1,861	838	222	236	283	282	סה"כ פירעונות שוטפים
						תשלומים אשר יכללו בדוח רווח והפסד ולכן יכללו בתזרים המזומנים מפעילות שוטפת:
207	37	27	36	47	60	תשלומי ריבית בגין הלוואות (1)
166	48	22	26	32	38	תשלומי ריבית בגין חכירה
373	85	49	62	79	98	סה"כ תשלומי ריבית
3	-	-	-	3	-	פירעון אגרות חוב
2,237	923	271	298	365	380	סה"כ תשלומים (2)

(1) תשלומי הריבית בגין הלוואות אינם כוללים תשלומי גידור ריבית. לעניין סיכון הנזילות בגין מכשירים פיננסיים נגזרים ובכללם גידור ריבית, ראו ביאור 19 להלן.

(2) יצוין כי הלוואות מבעלת השליטה ניתנות לפרעון להון בכל עת בכפוף להוראות הדין על ידי בעלת השליטה, לפרטים ראו ביאור 14 ו' לעיל. הלוואות אלו לא נכללו כחלק מניתוח הנזילות.

(3) הסכומים בטבלה לעיל, אינם כוללים סכומים שישולמו על ידי החברה בגין נטילת הלוואות עתידיות, בין היתר עבור המטוס ה-17 כמפורט בביאור 10.ב. וכן אינם כוללים תשלומים בגין הסכמי חכירה עתידיים, לרבות ובין היתר חכירת המטוסים ה-18 וה-19 כמפורט באותו ביאור.

מקורות הקבוצה לפירעון התחייבויות אלו הינם תזרימי המזומנים השוטפים של הקבוצה מפעילותה העסקית השוטפת.



(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 (Defined Contribution Plan) 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.

עלות השירות וכן הפרשי השער בגין שערך ההתחייבויות, נטו נזקפים 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 התכניות נקבעות על בסיס שיעור ההיוון של המחויבויות המתאימות ונזקפות לרווח והפסד כחלק מעלות הריבית נטו. ההפרש בין הכנסות הריבית על נכסי התכניות 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 בגין 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.ד.(3).



ליום 31 בדצמבר 2022			ליום 31 בדצמבר 2023			מטבע התכנית	הפנייה	
נכסים לא שוטפים	התחייבויות לא שוטפות	התחייבויות שוטפות	נכסים לא שוטפים	התחייבויות לא שוטפות	התחייבויות שוטפות			
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר			
-	-	72.1	-	-	90.0	בעיקר ש"ח		הטבות עובד לטווח קצר: שכר עבודה, משכורת וסוציאליות
הטבות לאחר סיום העסקה:								
-	23.5	-	-	19.4	-	ש"ח	ג	הטבה בגין פיצויי פרישה ופיטורין בישראל
-	24.1	-	-	23.6	-	ש"ח	ד	פדיון ימי מחלה
-	-	-	-	-	-		ה	קרנות פנסיה בגין עובדים בנציגויות:
-	2.1	-	-	-	6.2	דולר		ארצות הברית
-	1.0	-	-	0.2	-	ליש"ט		אנגליה
-	10.2	-	-	9.1	-	ש"ח	1	הטבות לפרושים
-	4.6	-	-	6.2	-	ש"ח	2	הטבות אחרות לאחר סיום העסקה
-	-	41.3	-	-	45.9	ש"ח	1'	הטבות עובד אחרות לטווח ארוך:
-	2.9	-	-	4.9	-	ש"ח	2'	התחייבות בגין ימי חופשה ומנוחה*
-	-	-	-	-	-			הטבות אחרות לטווח ארוך
-	-	(0.1)	-	-	(1.1)	ש"ח	ט	הטבות בגין פיטורין: תוכניות פרישה מרצון
-	68.4	113.3	-	63.4	141.0			סה"כ בדוח על המצב הכספי

* יציין, 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.



אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

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 פיטורים בגובה משכורתם בעת פרישתם מהקבוצה עבור כל שנות הוותק שלהם בחברה.

(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 ישראלים 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 לטייסיים ותיקים:

טייסיים ותיקים עם הגיעם לגיל 65, מועד בו הם אינם יכולים עוד להמשיך לשמש כטייסיים 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.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ **ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים**

ביאור 15 - התחייבויות בגין הטבות לעובדים (המשך)

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 שיווצר בערכם של נכסי הקרנות ביחס להתחייבויות האקטואריות, ככל שיהיו.

לגבי פנסיה ארה"ב, במהלך שנת 2023 החליטה החברה על מכירת תוכנית פנסיות העובדים המקומיים בארה"ב וסילוקה תוך כשנה ממועד האישור. בהתאם לכך ובהתאם לתקן לחשבונאות בינלאומי מספר 19 בדבר הטבות עובדים, ביום 31 באוקטובר 2023 הוקפאה צבירת הקצבאות, התוכנית הופסקה ובהתאם לכך, הועמדה ההתחייבות, נטו (המחויבות הפנסיונית בניכוי נכסי התוכנית) בגין התוכנית להטבה מוגדרת בדוחות הכספיים ליום 31 בדצמבר 2023 על סכום סילוק התוכנית הנאמד בהיקף של כ-6.2 מיליון דולר, כמו כן סווגה ההתחייבות כהתחייבות בגין הטבות עובדים לזמן קצר. כתוצאה מהעמדת יתרת ההתחייבות נטו על הסכום הצפוי לסילוקה הוגדלה יתרת ההתחייבות בכ-3.4 מיליון דולר, כנגד גידול בהוצאות השכר בשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2023. כחלק מסילוק התוכנית שילמה החברה, מתוך נכסי התכנית המתייחסים (ועל כן לתשלום זה לא הייתה השפעה על ההתחייבות, נטו בגין הפנסיה), תשלומים חד פעמיים של כ-15.8 מיליון דולר.

לגבי קרן הפנסיה באנגליה, החל משנת 2005, הקרן אינה מקבלת עובדים חדשים וכמו כן לא קיימת צבירה נוספת של זכויות במסגרתה.

תשלומי המחויבות ממומנים בעיקר מנכסי התכנית, אולם לאור הגרעון הקיים בתכניות הפנסיה, הקבוצה משלמה סכומים מסוימים בגין המחויבויות גם ממקורותיה העצמיים.

ו. הטבות לפורשים:

עובדי חברה זכאים לאחר פרישתם (בכפוף לוותק) לכרטיסי טיסה ולשי לחגים בהתאם למדיניות הקבוצה.

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, הטבות האחרות כוללות התחייבויות בגין סיום יחסי עובד מעביד של החברות הבנות.

ח. תכנית מרובת מעסיקים בחברה בת:

חברת הבת "בורנשטיין קיטרס אינק" (ארה"ב), השתתפה בתכנית פנסיה מרובת מעסיקים עבור חלק מעובדיה, בגינה השקיעה חברת הבת סכום של כ-0.4 מיליון דולר בכל אחת מהשנים 2022 ו-2023. ביום 13 בנובמבר 2023 סיימה החברה הבת את תכנית ההטבה המוגדרת שלה וחילקה את יתרת הכספים למשתתפים. כתוצאה מהסילוק נוצר לחברה הבת הפסד של כ-0.8 מיליון דולר ועלויות זניחות בגין סיום התוכנית.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 15 - התחייבויות בגין הטבות לעובדים (המשך)

ט. פירוט ההשפעות הכמותיות בגין תכניות להטבה מוגדרת על הדוחות הכספיים

פיצויי פיטורין בישראל	פדיון ימי מחלה	קרנות פנסיה	הטבות לגמלאים	הטבות אחרות	סה"כ
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר
סכומים שהוכרו ברווח והפסד בגין תכניות להטבה מוגדרת:					
לשנה שנתיימה ביום 31 בדצמבר 2023:					
2.7	1.1	0.1	0.1	1.5	5.5
1.6	1.3	2.6	0.5	0.1	6.1
(0.7)	-	(2.4)	-	(0.1)	(3.2)
(0.7)	(0.7)	-	(0.3)	(0.1)	(1.8)
-	-	3.4	-	0.7	4.1
-	-	-	-	0.6	0.6
<u>2.9</u>	<u>1.7</u>	<u>3.7</u>	<u>0.3</u>	<u>2.7</u>	<u>11.3</u>
סך הכל					

לשנה שנתיימה ביום 31 בדצמבר 2022:

0.3	1.5	0.1	0.2	-	2.2
1.1	0.6	1.7	0.4	0.1	3.8
(0.3)	-	(1.7)	-	-	(2.0)
(4.4)	(3.6)	(0.5)	(1.3)	-	(9.9)
-	-	-	-	(0.2)	(0.2)
<u>(3.3)</u>	<u>(1.5)</u>	<u>(0.4)</u>	<u>(0.7)</u>	<u>(0.1)</u>	<u>(6.1)</u>
סך הכל					

לשנה שנתיימה ביום 31 בדצמבר 2021:

5.8	0.8	0.1	0.1	0.9	7.8
1.3	0.7	1.6	0.4	0.1	4.0
(0.6)	-	(1.5)	-	-	(2.1)
0.1	-	-	-	-	0.1
1.1	1.1	(0.1)	0.4	0.2	2.7
-	-	-	-	-	-
<u>7.7</u>	<u>2.6</u>	<u>0.1</u>	<u>0.9</u>	<u>1.2</u>	<u>12.5</u>
סך הכל					

*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.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 15 - התחייבויות בגין הטבות לעובדים (המשך)

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2023

סה"כ	הטבות אחרות	קרנות פנסיה	הטבות לגמלאים	פדיון ימי מחלה	פיצויי פיטורין בישראל
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר
126.4	6.6	52.5	10.2	24.1	33.0
5.5	1.5	0.1	0.1	1.1	2.7
6.1	0.1	2.6	0.5	1.3	1.6
(3.4)	(1.5)	(0.1)	(1.0)	(0.4)	(0.4)
(29.0)	0.2	(19.8)	(0.4)	(1.8)	(7.2)
(1.4)	(0.1)	0.7	(0.3)	(0.7)	(1.0)
3.2	(0.2)	3.4	-	-	-
1.3	1.3	-	-	-	-
108.7	7.9	39.4	9.1	23.6	28.7
61.0	2.0	49.5	-	-	9.5
3.2	0.1	2.4	-	-	0.7
0.1	-	(0.9)	-	-	1.0
1.7	-	1.2	-	-	0.5
(21.9)	(0.1)	(19.8)	-	-	(2.0)
0.3	-	0.6	-	-	(0.3)
(1.0)	(1.0)	-	-	-	-
0.7	0.7	-	-	-	-
44.1	1.7	33.0	-	-	9.4
			18.0	9.6	5.3
			7.75-5.85	6	5.3-7.5
			(1.4)	(2.2)	(0.9)

התנועה בערך הנוכחי של המחויבות:

יתרת פתיחה - ערך נוכחי של המחויבות
 עלות שירות
 עלות הריבית
 (רווחים) הפסדים אקטואריים
 הטבות ששולמו *
 שינויים בשער חליפין
 הוצאות בגין סילוקים *
 שינויים אחרים בתקופה
 יתרת סגירה - ערך נוכחי של המחויבות

שינוי בשווי ההוגן של נכסי התכנית:

יתרת פתיחה - שווי הוגן של נכסי התכנית
 תשואה על נכסי התכנית על פי שיעור ההיוון

מדירות מחדש בגין הפרש בין התשואה בפועל על נכסי
 התכנית לבין התשואה המחושבת על פי שיעור ההיוון

הפקדות על ידי המעסיק

הטבות ששולמו

שינויים בשער חליפין

הוצאות בגין סילוקים

שינויים אחרים בתקופה

יתרת סגירה - שווי הוגן של נכסי התכנית

משך חיים ממוצע של המחויבות (בשנים)

שיעור ההיוון באחוזים

ניתוח רגישות לגידול של 1% בשיעור ההיוון

* ראו ביאור 15 ה להלן.

שיעור ההיוון עבור פנסיה ארהב 4.94% ועבור הפנסיה באנגליה 4.4%.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 15 - התחייבויות בגין הטבות לעובדים (המשך)

ט. פירוט ההשפעות הכמותיות בגין תכניות להטבה מוגדרת על הדוחות הכספיים (המשך)

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2022

סה"כ	הטבות אחרות	קרנות פנסיה	הטבות לגמלאים	פדיון ימי מחלה	פיצויי פיטורין בישראל
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר
126.6	6.8	52.5	10.2	24.1	33.0
3.1	-	0.1	0.1	1.1	1.8
4.8	0.1	1.9	0.4	1.2	1.2
-	-	-	-	-	-
(9.7)	(0.1)	(3.4)	-	(1.7)	(4.5)
(5.4)	(0.3)	0.1	(0.7)	(1.9)	(2.6)
0.8	(0.2)	1.0	-	-	-
<u>120.2</u>	<u>6.3</u>	<u>52.2</u>	<u>10.0</u>	<u>22.8</u>	<u>28.9</u>
61.4	2.5	49.4	-	-	9.5
2.2	-	1.9	-	-	0.3
(1.5)	-	(1.4)	-	-	(0.1)
1.4	-	0.9	-	-	0.5
(5.1)	-	(3.4)	-	-	(1.7)
(0.9)	(0.3)	0.1	-	-	(0.7)
(0.3)	(0.3)	-	-	-	-
<u>(4.2)</u>	<u>(0.6)</u>	<u>(1.9)</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>(1.7)</u>
			16.0	8.0	5.3
			5.2-5.9	5.2	5-5.2
			(1.9)	(1.7)	(0.8)

התנועה בערך הנוכחי של המחויבות:
יתרת פתיחה - ערך נוכחי של המחויבות
עלות שירות
עלות הריבית
(רווחים) הפסדים אקטואריים
הטבות ששולמו
שינויים בשער חליפין
שינויים אחרים בתקופה
יתרת סגירה - ערך נוכחי של המחויבות

שינוי בשווי ההוגן של נכסי התכנית:
יתרת פתיחה - שווי הוגן של נכסי התכנית
תשואה על נכסי התכנית על פי שיעור ההיוון

מדידות מחדש בגין הפרש בין התשואה בפועל על נכסי
התכנית לבין התשואה המחושבת על פי שיעור ההיוון

הפקדות על ידי המעסיק
הטבות ששולמו
שינויים בשער חליפין
שינויים אחרים בתקופה

יתרת סגירה - שווי הוגן של נכסי התכנית

משך חיים ממוצע של המחויבות (בשנים)

שיעור ההיוון באחוזים

ניתוח רגישות לגידול של 1% בשיעור ההיוון

שיעור ההיוון עבור פנסיה ארהב 2.71% ועבור הפנסיה באנגליה 1.8%.

ביאור 15 - התחייבויות בגין הטבות לעובדים (המשך)

ט. 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 הקצר הינו בהתאם להסכמי השכר שנחתמו בין החברה לבין הסתדרות העובדים הכללית החדשה וועדי העובדים המייצגים את עובדי החברה. בטווח הבינוני והארוך הינו בין 3%-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-10.4 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 1.5%-20.4% כתלות בגיל האוכלוסייה.

י. 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.



ביאור 15 - התחייבויות בגין הטבות לעובדים (המשך)

י. 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
מיליוני דולר	מיליוני דולר
41.3	2.9
28.8	1.5
2.0	0.1
(1.1)	(0.1)
0.1	0.5
29.8	2.0
(22.4)	-
(2.8)	-
(25.2)	-
45.9	4.9
8.9	7.3
52.5	3.7
31.0	0.1
1.0	0.1
(5.9)	(0.3)
(9.1)	(0.6)
17.0	(0.7)
(22.0)	(0.1)
(6.2)	-
(28.2)	(0.1)
41.3	2.9
7.4	10.3
61.8	4.0
14.1	0.3
1.0	0.1
1.7	0.1
(7.8)	(0.7)
9.0	(0.2)
(5.5)	(0.1)
(12.8)	-
(18.3)	(0.1)
52.5	3.7
8.4	11.2

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2023:

יתרת פתיחה

סכומים שהוכרו ברווח והפסד בגין תכניות להטבה מוגדרת:

עלות שירות

עלות הריבית

הפרשי שער

רווחים אקטואריים

סך הכל

הטבות ששולמו

ניצול ימי חופשה ומנוחה*

פדיון

סך הכל

יתרת סגירה

משך חיים ממוצע של המחויבות (בשנים)

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2022:

יתרת פתיחה

סכומים שהוכרו ברווח והפסד בגין תכניות להטבה מוגדרת:

עלות שירות

עלות הריבית

הפרשי שער

רווחים אקטואריים**

סך הכל

הטבות ששולמו

ניצול ימי חופשה ומנוחה*

פדיון

סך הכל

יתרת סגירה

משך חיים ממוצע של המחויבות (בשנים)

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2021:

יתרת פתיחה

סכומים שהוכרו ברווח והפסד בגין תכניות להטבה מוגדרת:

עלות שירות

עלות הריבית

הפרשי שער

רווחים אקטואריים

סך הכל

הטבות ששולמו

ניצול ימי חופשה ומנוחה*

פדיון

סך הכל

יתרת סגירה

משך חיים ממוצע של המחויבות (בשנים)

* מרבית המחויבות משולמת שכר עובדים שוטף כלומר, כניצול ימי חופשה.
** בשנת 2022 עיקר הרווח האקטוארי נובע מעלייה בשיעור עליית הריבית

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 ג.2(3).

נכון ליום 31 בדצמבר 2023, עומדות כנגד הקבוצה תביעות משפטיות בסך כולל של כ-840 מיליון דולר ותביעות משפטיות נוספות אשר אינן מכומתות בסכומים כספיים בשלב זה. בגין תביעות אלו הכירה הקבוצה בהפרשה בדוחות הכספיים בסך כולל של כ-8.1 מיליון דולר. לדעת הנהלת הקבוצה, המתבססת, בין היתר, 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:

<u>סך הכל הפרשות</u> <u>מיליוני דולר</u>	
13.1	יתרה ליום 1 בינואר 2022
2.9	הפרשות נוספות שהוכרו (כולל עדכון
(3.6)	הפרשות קיימות)
(0.3)	סכומים שנוצלו ובוטלו במהלך השנה
	השפעת שער חליפין
12.1	יתרה ליום 31 בדצמבר 2022
-	הפרשות נוספות שהוכרו (כולל עדכון
(4.0)	הפרשות קיימות)
-	סכומים שנוצלו ובוטלו במהלך השנה
	השפעת שער חליפין
8.1	יתרה ליום 31 בדצמבר 2023

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 התביעה עומדת טענה להסדר כובל עולמי רחב היקף לתיאום רכיבים שונים של מחירי שילוח מטענים בהססה, ובפרט של תוספת הדלק ותוספת הבטחון. התביעה מתנהלת גם כנגד חברות התעופה בריטיש איירווייס, לופטהנזה וסוויס.	473 מיליון ש"ח	ביואר 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 והבטיחון, 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 בקשת רשות הערעור של הקבוצה, תוך שמירה על זכותה של הקבוצה להעלות את כל טענותיה בשלב הדיון בתובענה הייצוגית ובהליכי הערעור (ככל שיהיו). ההליך מצוי בשלב התובענה הייצוגית.	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 התביעה 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 כרטיסי טיסה בשבע השנים שטרם הגשת התובענה ולא התייצבו לטיסה או לקטע טיסה, ושהקבוצה נמנעה מלהשיב להם את כל מיסי הנמל במישורין 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. ההליך מצוי בשלב התובענה הייצוגית.	הקבוצה הכירה בהפרשה בדוחותיה הכספיים, על פי הערכת ההנהלה ובהתבסס על חוות דעת יועציה המשפטיים, בגין התביעה.



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
3	פברואר 2017	תביעה ייצוגית/מחוזי מרכז	בבסיס התביעה עומדת טענה כי בעת ביטול או עיכוב טיסה, הקבוצה פועלת תוך הפרת חוק שירותי תעופה, התשע"ב-2012, וחובות נוספות.	סכום אישי של 44,615 ש"ח	במאי 2022 אישר בית המשפט לנהל את התובענה כייצוגית באופן חלקי. בהתאם להחלטה, חברי הקבוצה מתחלקים לשניים: חברי קבוצה א' הם כלל הלקוחות שטיסתם בוטלה או המריאה באיחור של שעותיים 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. הצדדים פנו להליך גישור.	הקבוצה הכירה בהפרשה בדוחותיה הכספיים, על פי הערכת ההנהלה ובהתבסס על חוות דעת יועציה המשפטיים, בגין התביעה.
4	אוקטובר 2017	תביעה ייצוגית/ מחוזי מרכז	בבסיס התביעה עומדות טענות שונות בקשר למושבים במטוס אשר קיימת בהם מגבלת הטייה לאחר.	33 מיליון ש"ח (סכום אישי של 577 ש"ח)	בנובמבר 2023, ניתנה החלטת בית המשפט המאשרת את התובענה כייצוגית. הקבוצה שבשמה אושרה התובענה הוגדרה בהחלטה באופן הבא: "כל לקוחות החברה אשר רכשו כרטיסי טיסה והוקצה להם מושב אשר לא היה ניתן להטייה אחורה בשבע השנים האחרונות שקדמו להגשת בקשת האישור בכל דגמי המטוסים אותם מפעילה החברה". עילות התביעה שאושרו במסגרת ההחלטה הן איסור הטעיה לפי סעיף 2 לחוק הגנת הצרכן והפרת חובת הגילוי לפי סעיף 4 לחוק הגנת הצרכן. החברה הגישה בקשת רשות ערעור על ההחלטה לבית המשפט העליון וכן בקשה לעיכוב הליכים.	בשלב מקדמי זה, כאשר עבר זמן לא רב מאז שהתביעה אושרה כייצוגית והעובדה שהחברה הגישה בקשת רשות ערעור על החלטת בית המשפט המחוזי לאשר את ניהול התביעה כייצוגית, טרם ניתן להעריך את סיכויי התביעה להיכשל.
5	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)	החברה הגישה את תשובתה לבקשת האישור. בתום דיון מקדמי, הוסכם כי מבקשת האישור ומהתובענה יימחקו עילה של הסדר כובל והסעד לעניין נזק בלתי ממוני. ההליך מצוי בשלב בירור בקשת האישור.	הנהלת הקבוצה מעריכה, בהתבסס על חוות דעת יועציה המשפטיים, כי יותר סביר מאשר לא, כי דיון 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
6	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 בדיון 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. הצדדים הגיעו להסדר פשרה אשר הוגש לאישור בית המשפט.	הסדר הפשרה שהוגש לאישור בית המשפט, לא כולל השפעה כספית מהותית על הקבוצה.
7	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.	454 מיליון ש"ח (סכום אישי של 4,625 ש"ח)	בקשת האישור קבועה לדיון מקדמי בחודש יולי 2024.	הנהלת הקבוצה מעריכה, בהתבסס על חוות דעת יועציה המשפטיים, כי יותר סביר מאשר לא, כי דין התביעה להידחות.



מס'	מועד התביעה	סוג התביעה/ ערכאה	נושא התביעה	סכום התביעה	סטטוס	השפעות חשבונאיות
8	יולי 2023	בקשה לאישור כייצוגית/מחוזי מרכז	בבסיס בקשת האישור עומדת טענה, כי טרם רכישת כרטיסים בכמות מסוימות במסגרת אותה הזמנה (לרוב מכמות של 2-3 ומעלה), מערכות החברה מעבירות את כלל הכרטיסים בהזמנה לרמת מחיר גבוהה יותר, החל מהכרטיס הראשון. התוצאה היא, על פי הנתען, שההזמנה עשויה להתייקר במאות דולרים לעומת מצב בו הלקוח היה מפצל את הזמנתו (למשל, לשתי הזמנות של כרטיס בודד). עוד נטען בבקשה, כי במקרים רבים החברה מצייתת כי כרטיס טיסה מסוים נמכר ב"מחיר הזול ביותר" ואילו במצב בו מפצל הלקוח את ההזמנה, הוא יתקל במחירים זולים יותר, כך שאין מדובר במחיר הזול ביותר כפי שמוצג בפני הצרכן.	147 מיליון ש"ח (סכום אישי של 105 ש"ח)	הקבוצה הוגדרה בבקשה כ"כל מי שרכש או שרכש בעבורו כרטיס טיסה בממשק ההזמנות המקוון של החברה (באתר האינטרנט, באפליקציה וכיו"ב), באופן שאם היה מפצל את הזמנתו היה משלם פחות בגין ההזמנה, וזאת בשבע השנים עובר להגשת בקשת האישור ועד לאישור התובענה בפועל". החברה לומדת את הבקשה ותגיש את תשובתה לבית המשפט כנדרש.	בשלב מקדמי זה, טרם ניתן להעריך את סיכויי התביעה להתקבל.
9	יולי 2023	בקשה לאישור כייצוגית/מחוזי מרכז	בבסיס בקשת האישור עומדות טענות שונות כנגד טיסות שהחברה מפעילה במתכונת של חכירה רטובה. בהקשר זה נטען, בין היתר, כי החברה מפרה פסק דין שאישר הסדר פשרה במסגרת בקשה קודמת לאישור תביעה ייצוגית שהוגשה כנגד החברה באותו נושא.	סכום אישי של 4,248 ש"ח	הקבוצה הוגדרה בבקשה כ"רוכשי כרטיסי טיסה של החברה אשר טיסתם בוצעה בפועל על ידי מפעיל אחר שאינו החברה בחכירה רטובה וזאת בשבע השנים האחרונות בתקופה שקדמה להגשת התובענה נושא הבקשה ועד ליום מתן פסק הדין". החברה לומדת את הבקשה ותגיש את תשובתה לבית המשפט כנדרש.	בשלב מקדמי זה, טרם ניתן להעריך את סיכויי התביעה להתקבל.
10	אוגוסט 2023	בקשה לאישור כייצוגית/מחוזי תל אביב-יפו	בבסיס בקשת האישור כנגד החברה וכנגד חברה בת "אל על" הנוסע המתמיד בע"מ ("המשיבות") עומדת טענה, כי המשיבות מפרסמות מחירון של כרטיסי בונוס עבור טיסות הלוך וחזור ליעדים שונים, המשתנה על פי פרמטרים שונים, ומהמחירון נגזרות כמות הנקודות שנדרש לשלם עבור כל טיסה. ממשיך המבקש וטוען, כי הגם שמפרסומיהן של המשיבות עולה כי הן מודעות לכך שתחברי המועדון עלולים להיות מחויבים ביתר בגין כרטיסי בונוס, ולמרות שהמשיבות מתחייבות לערוך "בקרה ובדיקה" ולזכות את חשבון הלקוח אחת לרבעון במקרה של חיוב עודף, מספר לא מבוטל של הזמנות שביצעו המבקש ורעייתו מוכיח כי המשיבות מפרות את התחייבותן.	סכום אישי של לפחות 27 דולר	הקבוצה בשמה הוגשה בבקשה הוגדרה כ"כל מי שהזמין כרטיס, טיסה מהמשיבות, לרבות כרטיס בונוס וחויב בגינן בכמות נקודות של מועדון הנוסע המתמיד הגבוהה מהקבוע בפרסומי המשיבות, וזאת בתקופה שתחילתה שבע שנים טרם הגשת בקשת האישור וסיומה ביום אישור התובענה כייצוגית". החברה לומדת את הבקשה ותגיש את תשובתה לבית המשפט כנדרש.	בשלב מקדמי זה, טרם ניתן להעריך את סיכויי התביעה להתקבל.



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
11	נובמבר 2023	בקשה לאישור כייצוגית/מחוזי תל אביב-יפו	בבסיס בקשת האישור עומדת טענה, כי החברה בהתנהלותה מפרה כביכול את החובות שלה כלפי נוסעים שטיסתם בוטלה. לטענת המבקשים, כאשר נוסעים פונים לחברה באופן ישיר לקבל את התמורה עבור כרטיס טיסה שבוטלה, החברה מתנערת מחובתה החוקית כביכול ומפנה את הנוסעים לצדדי ג' (נסוכי נסיעות, אתרי מרשתת מתווכים וכו') לקבלת התמורה. לטענת המבקשים, כלל הנוסעים אותם מפנה החברה לצדדי ג' להשבת התמורה נפגעים מהתנהלות זו, הן לקוחות שלא קיבלו את התמורה כלל, הן לקוחות שקיבלו תמורה חלקית, הן לקוחות שסבלו מנזקים של איבוד ערך הכסף לאור חלוף הזמן, והן לקוחות שספגו נזקים של חוסר נוחות, טרחה ובזבז זמן שנגרם להם.	סכום אישי של 1,616 ש"ח למבקש הראשון ו-4,655 ש"ח למבקש השני	הקבוצה שהמבקשים עותרים לייצג הוגדרה באופן הבא: "כל אדם בישראל שרכש כרטיס טיסה שהופעלה על ידי אל על, הטיסה בוטלה כך שהיה זכאי להשבת תמורה בגין הטיסה שבוטלה, ואל על לא השיבה לו את התמורה חרף פנייתו אליה, ב-7 השנים שקדמו להגשת בקשת האישור ועד למועד אישור התביעה כייצוגית". החברה לומדת את הבקשה ותגיש את תשובתה לבית המשפט כנדרש.	בשלב מקדמי זה, טרם ניתן להעריך את סיכויי התביעה להתקבל.
12	דצמבר 2023	בקשה לאישור כייצוגית/מחוזי מרכז	בבסיס בקשת האישור עומדת טענה, כי בחודש דצמבר 2022, החברה שלחה הודעה מקדימה לחברי מועדון הנוסע המתמיד בדבר שינוי תוכנית המועדון החל מיום 1 בספטמבר 2023, בנוגע להגבלת תוקפן של נקודות שנצברו בחשבון או שקמה זכאות עתידית לצבירתן עקב טיסה שרכשתה נעשתה לפני מועד השינוי, תוך שהחברה נותנת, כך לטענת המבקש, מצגי שווא לפיהם השינוי מיטיב עם חברי הקבוצה בעוד שבפועל מדובר בשינוי המרע את מצבם של חלק ניכר מחברי המועדון כביכול. לטענת המבקש החברה הפרה, בין היתר, הוראות מכוח חוק הגנת הצרכן, תשמ"א-1981.	96.6 מיליון ש"ח	הקבוצה שייצוגה התבקש הוגדרה בבקשה כ"חברי מועדון הנוסע המתמיד של אל על שבמועד השינוי בתוכנית המועדון החזיקו נקודות ישנות". החברה לומדת את הבקשה ותגיש את תשובתה לבית המשפט כנדרש.	בשלב מקדמי זה, טרם ניתן להעריך את סיכויי התביעה להתקבל.

מעבר למפורט בטבלה לעיל, כנגד הקבוצה הוגשו בקשות נוספות לאישור תובענות כייצוגיות ליום 31 בדצמבר 2023 בסך כולל של כ-7 מיליון ש"ח (כ-2 מיליון דולר). בגין בקשות אלו, לא הכירה הקבוצה בהפרשה בדוחות הכספיים.



ב. פירוט עיקרי ההליכים המשפטיים: (המשך)

הליכים משפטיים שהסתיימו:

(1) בחודש אוגוסט 2016, הוגשה בקשה לאישור תובענה כייצוגית (להלן בסעיף זה: "בקשת האישור") כנגד החברה בבית המשפט המחוזי מרכז, ובמסגרתה נטען, בין היתר, כי החברה מפרסמת, משווקת ומוכרת כרטיסי טיסה על פי לוח טיסות המפורסם על ידה, בעוד שמלכתחילה אין לה די טייסים וקברניטים לביצוע לוח הטיסות כאמור, כאשר היקף הנזק הנטען לכלל חברי הקבוצה הוערך בבקשת האישור בסך של "עשרות מיליוני שקלים". ביום 16 במרץ 2023 ניתן פסק דין הדוחה את בקשת האישור ומחייב את המבקשת בהוצאות משפט ("פסק הדין"). בפסק הדין נקבע כי בית המשפט הגיע למסקנה שאין אפשרות סבירה שהתביעה תוכרע לטובת המבקשת, בין היתר בשל עקרון ייחוד העילה על פיו לא ניתן לתבוע בגין עיכובי וביטולי טיסות מכוח עילות שאינן קבועות בחוק שירותי תעופה (פיצוי וסיוע בשל ביטול טיסה או שינוי בתנאיה), תשע"ב-2012, ובחוק התובלה האווירית, תש"ס-1980, ובשל העובדה כי גם אם ניתן היה לתבוע בעילות חיצוניות אחרות, המבקשת לא עמדה בנטל המוטל עליה לצורך שלב בקשת האישור להוכיח כי קיימת אפשרות סבירה לכך שהשאלות השנויות במחלוקת יוכרעו לטובתה.

(2) בחודש מרץ 2018, הוגשה בקשה מתוקנת לאישור תובענה כייצוגית (להלן בסעיף זה: "בקשת האישור") כנגד החברה בבית המשפט המחוזי מרכז, בה הועלו טענות שונות ביחס לגביית תשלום "היטל ביטחון" על ידי חברות התעופה שלא כדין, כאשר היקף הנזק הנטען לכלל חברי הקבוצה שהוגדרה בבקשת האישור הוערך על ידי המבקשים בסכום של 612 מיליון ש"ח ביחס לחברה לבדה. ביום 31 באוגוסט 2023 ניתן פסק דין הדוחה את בקשת האישור ומחייב את המבקשים בהוצאות החברה (להלן בסעיף זה: "פסק הדין"). בפסק הדין נקבע, בין היתר, כי "היטל הביטחון" הנגבה על ידי החברה איננו מס או אגרה ואף איננו "מעין מס" אלא הוא רכיב מרכיבי מחיר הטיסה, וכי לא מוטלות על גבייתו מגבלות כלשהן. ביום 10 בינואר 2024, לאחר מועד הדוח על המצב הכספי, התקבלה במשרדי החברה הודעת ערעור שהגישו המבקשים בבקשת האישור לבית המשפט העליון על פסק הדין. החברה תלמד את הערעור ותגיש את התייחסותה בהתאם להחלטות שיינתנו על ידי בית המשפט העליון.

(3) בחודש אוקטובר 2023, הוגשה לבג"ץ עתירה כנגד שרת התחבורה, שר הביטחון וממשלת ישראל ("מדינת ישראל") וכנגד החברה, במסגרתה ביקש העותר מהמדינה ליתן טעם מדוע לא תעשה שימוש בסמכויותיה במצב החירום המלחמתי שהמדינה נתונה בו, ותורה על הפעלה מלאה של טיסות החברה בשבתות, לצורך הבאה מקסימלית של מטענים לישראל ושל תושבי ישראל המבקשים לשוב ארצה. ביום 29 באוקטובר 2023, ובין היתר לאחר הגשת תגובת החברה, ניתן פסק דין אשר דחה את העתירה.



מסכים 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 שחזקתם הושלמה למעשה ליום 31 בדצמבר 2023. 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.

א. יתרות נכס (התחייבות) בגין מסים נדחים:

יתרה ליום 1 בינואר 2023	הוכר ברווח והפסד	הוכר ברווח הכולל האחר	הוכר בהון	יתרה ליום 31 בדצמבר 2023
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר
(312.5)	9.9	-	-	(302.5)
(7.1)	0.6	1.6	-	(5.0)
3.4	(0.4)	-	-	3.1
-	(2.9)	-	-	(2.9)
108.6	(12.4)	-	-	96.2
23.5	2.0	(0.3)	-	25.2
(184.1)	(3.1)	1.3	-	(185.9)
294.3	(4.9)	-	-	289.5
110.2	(8.0)	1.3	-	103.6

הפרשי עיתוי:
רכוש קבוע
מכשירים פיננסיים נגזרים
הפרשות וחובות מסופקים
אופציות פאנטום
נכסים בלתי מוחשיים בגין מועדון הנוסע
המתמיד
התחייבויות בגין הטבות עובדים

הפסדים לצורכי מס

סה"כ



ביאור 17 - מסים על ההכנסה (המשך)

יתרה ליום 1 בינואר 2022	הוכר ברווח הפסד	הוכר ברווח הכולל האחר	הוכר בהון	יתרה ליום 31 בדצמבר 2022
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר
(295.2)	(17.3)	-	-	(312.5)
4.2	0.6	(12.0)	-	(7.1)
3.9	(0.4)	-	-	3.4
-	108.6	-	-	108.6
13.5	12.8	(2.9)	-	23.5
(273.6)	104.3	(14.8)	-	(184.1)
273.6	20.8	-	-	294.3
-	125.1	(14.8)	-	110.2

הפרשי עיתוי:
רכוש קבוע
מכשירים פיננסיים נגזרים *
הפרשות וחובות מסופקים
הכרה בנכס מס בגין מכירת פעילות מועדון
הנוסע המתמיד - ראו לעיל
התחייבויות בגין הטבות עובדים
הפסדים לצורכי מס
סה"כ

* מוין מחדש

ב. הוצאות מיסים על ההכנסה שהוכרו ברווח והפסד:

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר			
2021	2022	2023	
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	
0.4	1.0	0.4	הוצאות מיסים שוטפים
(10.5)	(125.1)	8.0	מיסים נדחים
-	0.2	-	הפחתת נכס עודפות
(10.1)	(123.8)	8.4	הוצאות (הטבת) מס



ביאור 17 - מסים על ההכנסה (המשך)

ג. המס האפקטיבי:

לשנה שנתיימה ביום 31 בדצמבר		
2021	2022	2023
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר
(423.2)	(14.4)	125.1
23%	23%	23%
(97.3)	(3.3)	28.8
0.3	1.0	4.2
-	(108.6)	-
-	(13.2)	(24.5)
88.7	0.2	0.0
(1.8)	-	-
(10.1)	(123.8)	8.4

רווח (הפסד) לפני מסים על הכנסה
שיעור מס סטטוטורי
הטבת מס לפי שיעור מס סטטוטורי

תוספת במס בגין:
הוצאות שאינן מותרות בניכוי
הכרה בנכס מס בגין הפרדת פעילות המועדון
ניצול הפסדים מועברים שלא הוכרו בגינם מסים נדחים
אי הכרה בנכס מס, לרבות מחיקת נכס עודפות
הפרשים אחרים
סה"כ הוצאות (הטבת) מס בדוח רווח והפסד

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 2018.



א. הון המניות של החברה

מונפק ונפרע		ר ש ו ם		
מניות רגילות	מניה מיוחדת	מניות רגילות	מניה מיוחדת	
1 ש"ח ע.ב.	1 ש"ח ע.ב.	1 ש"ח ע.ב.	1 ש"ח ע.ב.	
ש"ח	ש"ח	ש"ח	ש"ח	
252,782,990	1	1,875,000,000	1	יתרה לימים 31 בדצמבר 2023
171,437,850	1	1,875,000,000	1	יתרה ליום 31 בדצמבר 2022

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.ב., כך שכמות המניות לפני ביצוע האיחוד הייתה 1,350,422,665 מניות, ולאחר האיחוד כמות המניות הינה 168,802,833 מניות.

במהלך חודש יוני 2023, החליט דירקטוריון החברה על חלוקה של 51,531,664 מניות הטבה בנות 1 ש"ח ע.ב. כל אחת (יום האקס: 4 ביוני 2023) (להלן: "מניות ההטבה"). חלוקת מניות ההטבה היא בשיעור של 26.77% מההון המונפק והנפרע.

ב. כתבי אופציה

ביום 14 בפברואר 2021, פרסמה החברה דוח הצעת מדף 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 ולאחר חלוקת מניות ההטבה כמפורט בסעיף א' לעיל, כל כתבי אופציה ניתנים למימוש למניה אחת בת 1 ש"ח ע.ב.

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 המימוש אליהן) להון של החברה. בהמשך לכך, במהלך השנים 2023, 2022 ו-2021, מומשו כ-223,624,091, 21,080,108 וכ-101,350,531 כתבי אופציה, בהתאמה, בתמורה ל-29,812,170, 2,635,014 ו-12,688,816 מניות בנות 1 ש"ח ע.ב., בכל שנה בהתאמה. תוספת המימוש אשר שולמה לחברה הינה כ-20.5 מיליון דולר, 1.9 מיליון דולר וכ-9.3 מיליון דולר, בהתאמה.

נכון ליום 31 בדצמבר 2023, קיימים 903,933,270 כתבי אופציה (סדרה 2) הניתנים למימוש למניות החברה (ביחס של 6.31 כתבי אופציה למניה).



ג. רווח למניה:

בגין כתבי האופציה אשר הונפקו או הוענקו לנושאי משרה בכירה, ראו ביאורים ב. לעיל ו-ו. להלן, בגין הלוואות הבעלים הניתנת להמרה כאמור בביאור 1.14 לעיל ובגין אגרות החוב אשר היו ניתנות להמרה למניות לבחירת הקבוצה (אשר ברובן 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 413,221,719 מניות, כמפורט להלן.

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר			
2021	2022	2023	
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	
(413.0)	108.7	112.6	רווח (הפסד) ששימש צורך הרווח הבסיסי למניה
-	(0.3)	-	התאמות
-	3.2	0.2	אופציה לרכישת מניות בחברה בת
(413.0)	111.6	112.8	אגרות חוב הניתנות להמרה למניות רגילות
			רווח (הפסד) ששימש לצורך חישוב רווח (הפסד) מדולל למניה

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר			
2021	2022	2023	
מיליוני מניות	מיליוני מניות	מיליוני מניות	
210.9	215.5	274.7	הממוצע המשוקלל של מספר המניות הרגילות ששימש
-	57.4	74.6	לצורך חישוב רווח (הפסד) בסיסי למניה
-	79.6	60.7	התאמות
-	44.0	2.9	כתבי אופציה
-	-	0.3	הלוואה המירה למניות
210.9	396.5	413.2	אגרות חוב הניתנות להמרה למניות רגילות
			תשלום מבוסס מניות
			מספר המניות ששימשו לצורך הרווח המדולל

מכשירים שיכולים פוטנציאלית לדלל בעתיד את הרווח הבסיסי למניה, אך לא נכללו בחישוב הרווח המדולל למניה מאחר והשפעתם הייתה אנטי מדללת:

7.3 מיליון כתבי אופציות לעובדים בתוכניות תשלום מבוסס מניות.

ביאור 18 - הון ועודפים ותשלום מבוסס מניות (המשך)

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.

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 בהתחייבויותיה 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.

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 חלוקת 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.



1. תשלום מבוסס מניות:

(1) ביום 31 באוקטובר 2022, אישר דירקטוריון החברה הקצאת פרטית של 7,100,000 כתבי אופציה בלתי סחירים ובלתי עבירים, הניתנים למימוש 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.

(2) 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.

(3) 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.

8,900,000	כמות האופציות (*)
12	מספר המקבלים (*)
4.1	מחיר מניה (בש"ח) (**)
3.89	מחיר מימוש (בש"ח) (***)
3.22%	ריבית חסרת סיכון
2.06	שווי הוגן לכתב אופציה (בש"ח)
43.05%	תנודתיות צפויה
7	אורך חיי האופציה (בשנים)



ביאור 18 - הון ועודפים ותשלום מבוסס מניות (המשך)

1. תשלום מבוסס מניות (המשך):

(*) בניכוי כמות האופציות של ניצע אחד, שעזב את החברה בשנת 2023, טרם הבשלת האופציות שהוענקו לו.

(**) שער הנעילה של מניית החברה בבורסה ביום 30 באוקטובר 2022, יום המסחר שקדם למועד החלטת הדירקטוריון היה 4.10 ש"ח.

(***) מחיר המימוש נקבע כמחיר המניה ביום ההענקה לפי ממוצע של 30 הימים האחרונים שקדמו למועד ההענקה. הוא אינו צמוד לבסיס הצמדה כלשהו.

שווין ההוגן של כתבי האופציה ליום הענקתן (בניכוי האופציות של ניצע אחד, שעזב את החברה כאמור לעיל) הינו כ- 18.3 מ' ש"ח (כ-5.3 מ' דולר לפי ש"ח ביום ההענקה). לצורך קביעת השווי ההוגן של האופציה התקשרה החברה עם מומחה חיצוני, תוך יישום מנגנון B&S (Black and Sholes).

(4) ביום 27 בדצמבר 2023, אישר דירקטוריון החברה הקצאת פרטית של 1,400,000 כתבי אופציה בלתי סחירים ובלתי עבירים, הניתנים למימוש למניות רגילות בנות 1 ש"ח ע.ג. כ"א של החברה, ללא תמורה, לשני ניצעים נוספים. כתבי האופציה הוענקו לשני ניצעים שהם נושאי משרה בחברה שאף אחד מהם אינו מנכ"ל החברה ואינו דירקטור, בהתאם ובכפוף לתוכנית 2022. כתבי האופציה מוענקים לניצעים באמצעות נאמן במסגרת סעיף 102 לפקודת מס הכנסה במסלול רווח הון.

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 2023.

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.

1,400,000	כמות האופציות
2	מספר המקבלים
3.32	מחיר מניה (בש"ח) (****)
3.25	מחיר מימוש (בש"ח) (*****)
4.05%	ריבית חסרת סיכון
1.74	שווי הוגן לכתב אופציה (בש"ח)
44.23%	תנודתיות צפויה
7	אורך חיי האופציה (בשנים)



ביאור 18 - הון ועודפים ותשלום מבוסס מניות (המשך)

1. תשלום מבוסס מניות (המשך):

(****) שער הנעילה של מניית החברה בבורסה ביום 26 בדצמבר 2023, יום המסחר שקדם למועד החלטת הדירקטוריון היה 3.32 ש"ח.

(*****) מחיר המימוש נקבע כמחיר המניה ביום ההענקה לפי ממוצע של 30 הימים האחרונים שקדמו למועד ההענקה. הוא אינו צמוד לבסיס הצמדה כלשהו.

שווין ההוגן של כתבי האופציה הללו ליום הענקתן הינו כ- 2.4 מ' ש"ח (כ-0.7 מ' דולר לפי שע"ח ביום ההענקה). לצורך קביעת השווי ההוגן של האופציה התקשרה החברה עם מומחה חיצוני, תוך יישום מנגנון B&S (Black and Sholes).

בגין כלל ההענקות כאמור, בשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2023 ו-2022 הכירה הקבוצה בהוצאה בסך של כ-2.5 מיליון דולר וכ-1.6 מיליון דולר, בהתאמה.



הקבוצה עושה שימוש במגוון מכשירים פיננסיים 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 סיכונים השוק של הקבוצה ומפקח על יישום המדיניות באמצעות ועדה לניהול סיכונים 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). הנהלת 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 2023, מכשיריה הנגזרים של הקבוצה מיועדים כמכשירים מגדרים בחשבונאות גידור תזרים מזומנים. יחסי הגידור מתועדים בידי הקבוצה במועד ההתקשרות בעסקת הגידור. במסגרת התיעוד, מזהים המכשיר המגדר, הפריט המגודר, הסיכון המגודר, אסטרטגיית 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 דס"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 בערך הפנימי בלבד, אזי שינויים בשווי ההון 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 התצורות 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 הפסד הנדחה בגין המכשיר המגדר שמומש במועד העסקה המגודרת.

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
ביאורים לדוחות הכספיים המאוחדים

ביאור 19 - מכשירים פיננסיים נגזרים וחשבונאות גידור (המשך)

ג. הרכב מכשירים פיננסיים נגזרים בדוח על המצב הכספי:

ליום 31 בדצמבר 2023

רמת השווי ההוגן	מועד תשלום (תקבול) חוזי	סכום נומינלי	נכסים שוטפים	נכסים לא שוטפים	התחייבויות שוטפות	התחייבויות לא שוטפות	סך הכל שווי הוגן
		מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר
2	1/24-12/24	131.9	2.0	17.8	0.0	2.0	2.0
2	*	**434.9	13.8		0.0	31.6	31.6
2	2/24-8/29	(117.2)	3.9		(0.1)	(7.3)	(7.3)
3					(12.6)	(12.6)	(12.6)
			19.7	17.8	(12.6)	(11.1)	13.7

מכשירים פיננסיים נגזרים:
מכשירים פיננסיים נגזרים אשר יועדו כפריטים מגדרים:
עסקאות גידור דלק סילוני
עסקאות גידור ריבית
עסקאות גידור שערי חליפין

מכשירים פיננסיים נגזרים בשווי הוגן דרך רווח והפסד:
אופציה לרכישת מניות בחברת המועדון (ראו ביאור 14.ג.2)
סרי"כ נכסים בגין מכשירים פיננסיים נגזרים

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
		מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר
2	1/23-4/23	42.9	0.9		0.0	0.9	0.9
2	*	**491.7	5.2	37.1	0.0	42.3	42.3
2	2/23-8/29	245.4	0.3		(3.5)	(11.1)	(11.1)
3					(5.3)	(5.3)	(5.3)
			6.3	37.1	(8.8)	(7.9)	26.7

מכשירים פיננסיים נגזרים אשר יועדו כפריטים מגדרים:
עסקאות גידור דלק סילוני
עסקאות גידור ריבית
עסקאות גידור שערי חליפין

מכשירים פיננסיים נגזרים בשווי הוגן דרך רווח והפסד:
אופציה לרכישת מניות בחברת המועדון
סרי"כ נכסים בגין מכשירים פיננסיים נגזרים

* עסקאות הגנה back to back בהתאם למועד פירעונות הקרן והריבית בגין הלוואות, אשר מועד הפקיעה האחרון הוא 8/30.
** משקף את סכום הקרן.

רמה 2 - השווי ההוגן של עסקאות הגידור של הקבוצה (דלק סילוני, ריבית ומטבע) נמדד תוך שימוש בעקומות שערי פרוורוד מקובלות (רמה 2 - מבוסס על פרמטרים הניתנים לצפייה).
רמה 3 - לצורך מדידת האופציה התקבולה 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 מירבית של 24 חודשים קדימה, באופן מתגלגל מדי חודש כדלקמן:

- היקף הגידור לחודש הראשון יהיה במקסימום 80% ובמינימום 60% ויפחת ב-5% מדי חודש.
- 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 תזקיין, והכל על פי שיקול דעתה של הנהלת הקבוצה.

בעת גידור מחירי הדס"ל, מגדרת 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 להיות אפקטיביות.

לועדה לניהול סיכונים 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 נפסד גולמי:

גידול בנכס/קיטון בהתחייבות (קיטון בנכס/גידול בהתחייבות)	תזרים מזומנים בגין נגזרים	סך ההשפעה על הון הקבוצה	השפעה על הרווח הכולל האחר לתקופה	השפעה על הרווח והפסד לתקופה
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר
0.9			(0.1)	
1.9	-	1.9	1.9	-
(10.0)	10.0	-	(10.0)	10.0
-	-	-	5.6	(5.6)
9.2	(9.2)	-	-	-
1.1	0.8	1.9	(2.5)	4.4
2.0			(2.6)	
10.3/(7.5)	-	10.3/(7.5)	10.3/(7.5)	-

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2023
נגזרי דלק סילוני:

יתרות בגין נגזרי דלק סילוני ליום 1 בינואר 2023

שערוך של עסקאות אשר חשבונאית יועדו כמכשירים מגדרים
תקבול בגין עסקאות אשר חשבונאית יועדו כמכשירים מגדרים
הפסד מפרמיות בגין פקיעת נגזרים אשר יועדו כמכשירים מגדרים
תשלומי פרמיות עבור מכשירים מגדרים
סה"כ תנועה בנגזרי דלק סילוני

יתרות בגין נגזרי דלק סילוני ליום 31 בדצמבר 2023

השפעה פוטנציאלית של עלייה/ירידה של 15% במחיר הדס"ל על השווי ההוגן של הנגזרים לסוף השנה (במיליוני דולר)



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:

גידול בנכס/קיטון בהתחייבות (קיטון בנכס/גידול בהתחייבות)	תזרים מזומנים בגין נגזרים	סך ההשפעה על הון הקבוצה	השפעה על הרווח הכולל האחר לתקופה	השפעה על הרווח והפסד לתקופה
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר
0.3			0.8	
(5.5)	0.0	(5.5)	(5.5)	0.0
0.7	(0.7)	0.0	0.7	(0.7)
0.0	0.0		(0.6)	0.6
0.0	0.0	0.0	4.5	(4.5)
5.4	(5.4)	0.0	0.0	0.0
0.6	(6.1)	(5.5)	(0.9)	(4.6)
0.9			(0.1)	
2.7/(1.8)	-	2.7/(1.8)	2.7/(1.8)	-

לשנה שנתיימה ביום 31 בדצמבר 2022
נגזרי דלק סילוני:

יתרות בגין נגזרי דלק סילוני ליום 1 בינואר 2022

שערך של עסקאות אשר חשבונאית יועדו כמכשירים מגדרים
תקבול בגין עסקאות אשר חשבונאית יועדו כמכשירים מגדרים
מימוש מוקדם של עסקאות
הפסד מפרמיות בגין פקיעת נגזרים אשר יועדו כמכשירים מגדרים
תשלומי פרמיות עבור מכשירים מגדרים
סה"כ תנועה בנגזרי דלק סילוני

יתרות בגין נגזרי דלק סילוני ליום 31 בדצמבר 2022

השפעה פוטנציאלית של עלייה/ירידה של 15% במחיר הדס"ל על השווי ההוגן של הנגזרים לסוף השנה (במיליוני דולר)



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 שערך 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 2023 מסתכם לכ- 94.7 מיליון דולר. הקבוצה ביצעה עסקה להחלפת תזרימי מזומנים על מנת לקבע את שער היין, וזאת עבור חוב של כ- 24.1 מיליון דולר (נכון ליום 31 בדצמבר 2023) מתוך הסכום האמור. לאור זאת, ירידה או עליה של 10% בשער החליפין הייתה מביאה להוצאה או להכנסה, לפי העניין, בסך של כ- 7 מיליון דולר, בשל שערך החוב הפיננסי שאינו מגודר.

(3) השפעה כמותית של הנגזרים על הדוחות הכספיים

להלן השפעת נגזרי המט"ח על הרווח והפסד, רווח כולל אחר, ההון ותזרימי 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)
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר
	(2.5)		(11.1)	
-	(9.1)	(9.1)	-	(9.1)
(16.2)	16.2	-	(16.2)	16.2
(1.9)	(0.2)	(2.1)	-	(2.1)
(1.2)	-	(1.2)	-	(1.2)
(19.2)	6.8	(12.4)	(16.2)	3.8
	4.3		(7.3)	
-	21.1/(16.8)	21.1/(16.8)	-	21.1/(16.8)

לשנה שנתיימה ביום 31 בדצמבר 2023
נגזרי שער חליפין:

יתרות בגין נגזרי שער"ח ליום 1 בינואר 2023

שערוך של עסקאות אשר חשבונאית יועדו כמכשירים מגדרים תשלום עסקאות אשר חשבונאית יועדו כמכשירים מגדרים שערוך של עסקאות גידור הלוואות ביין יפני השלמת ריבית בגין גידור הלוואות ביין יפני סה"כ תנועה בנגזרי שער חליפין

יתרות בגין נגזרי שער חליפין ליום 31 בדצמבר 2023

השפעה פוטנציאלית של ירידה/עלייה של 10% בשער החליפין על השווי ההוגן של הנגזרים לסוף השנה (במיליוני דולר)

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)
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר
	(4.0)		(8.1)	
0.0	(7.4)	(7.4)	0.0	(7.4)
(4.1)	4.1	0.0	(4.1)	4.1
(3.4)	4.7	1.3	0.0	1.3
(1.1)	0.0	(1.1)	0.0	(1.1)
(8.7)	1.5	(7.2)	(4.1)	(3.0)
	(2.5)		(11.1)	
-	23.1/(22.5)	23.1/(22.5)	-	23.1/(22.5)

לשנה שנתיימה ביום 31 בדצמבר 2022
נגזרי שער חליפין:

יתרות בגין נגזרי שער"ח ליום 1 בינואר 2022

שערוך של עסקאות אשר חשבונאית יועדו כמכשירים מגדרים תשלום עסקאות אשר חשבונאית יועדו כמכשירים מגדרים שערוך של עסקאות גידור הלוואות ביין יפני השלמת ריבית בגין גידור הלוואות ביין יפני סה"כ תנועה בנגזרי שער חליפין

יתרות בגין נגזרי שער חליפין ליום 31 בדצמבר 2022

השפעה פוטנציאלית של ירידה/עלייה של 10% בשער החליפין על השווי ההוגן של הנגזרים לסוף השנה (במיליוני דולר)



ביאור 19 - מכשירים פיננסיים נגזרים וחשבונאות גידור (המשך)

1. סיכון ריבית:

(1) תיאור הסיכון והשפעה כמותית

הלוואות הקבוצה בריבית משתנה, הינן הלוואות דולריות.

מערכת הבנקאות והפיננסים העולמית הפסיקה את השימוש בריביות Libor ועברה לשימוש בריביות SOFR. נכון למועד הדוח, הקבוצה השלימה הסבת הסכמי ההלוואה הקיימים ועסקאות הגידור הקיימות.

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-SOFR (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.

להלן השפעת נגזרי הריבית על הרווח והפסד, רווח כולל אחר, ההון ותזרים המזומנים של הקבוצה.



ביאור 19 - מכשירים פיננסיים נגזרים וחשבונאות גידור (המשך)

1. 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)
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר
40.6				42.3
5.8	5.8	5.8	-	5.8
(16.5)	(16.5)	-	16.5	(16.5)
(0.1)	0.1	-	0.0	0.0
16.3	(10.5)	5.8	16.5	(10.7)

30.1	31.6			
(28.1)/34.4	(28.1)/34.4	-	(28.1)/34.4	(28.1)/34.4

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר
2023
נגזרי ריבית:

יתרות בגין נגזרי ריבית ליום 1 בינואר
2023
שערך של עסקאות אשר חשבונאית
יועדו כמכשירים מגדרים
תשלום בגין עסקאות אשר
חשבונאית יועדו כמכשירים מגדרים
השפעת הגידור על ההפרשה לריבית
שלם
סה"כ תנועה בנגזרי ריבית

יתרות בגין נגזרי ריבית ליום 31
בדצמבר 2022

השפעה פוטנציאלית של
עלייה/ירידה של 50% בשיעור
הריבית על השווי ההוגן של הנגזרים
לסוף השנה (במיליוני דולר)

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר
2022
נגזרי ריבית:

יתרות בגין נגזרי ריבית ליום 1 בינואר
2022
שערך של עסקאות אשר חשבונאית
יועדו כמכשירים מגדרים
תשלום בגין עסקאות אשר
חשבונאית יועדו כמכשירים מגדרים
השפעת הגידור על ההפרשה לריבית
שלם
סה"כ תנועה בנגזרי ריבית

יתרות בגין נגזרי ריבית ליום 31
בדצמבר 2022

השפעה פוטנציאלית של
עלייה/ירידה של 50% בשיעור
הריבית על השווי ההוגן של הנגזרים
לסוף השנה (במיליוני דולר)

(10.9)	(10.9)			
50.3	50.3	50.3	0.0	50.3
2.8	2.8	0.0	(2.8)	2.8
0.0	(1.6)	0.0	0.0	0.0
53.1	51.5	50.3	(2.8)	53.1
40.6	42.3			
38.1/(42.6)	38.1/(42.6)	-	38.1/(42.6)	38.1/(42.6)



ביאור 19 - מכשירים פיננסיים נגזרים וחשבונאות גידור (המשך)

ז. אופציה לרכישת מניות בחברת המועדון

בהמשך לאמור בביאור 14.ג(2), נכון ליום 31 בדצמבר 2023 העריכה הקבוצה מחדש את שווי אופציית "הפניקס" בהתבסס על הערכת שווי חיצונית שביצעה הקבוצה (רמה 3), ולפיה שווי אופציית הפניקס הינו כ- 12.5 מיליון דולר. עיקר השינוי בשווי נובע מעליה בשווי נכס הבסיס. בהתאם, ההוצאה בסך של כ- 7.2 מיליון דולר נזקפה בדוח רווח והפסד לתקופה של שנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2023 בהוצאות מימון.

ח. סיכון נזילות בגין נגזרים:

להלן מפורטים הסכומים ומועדי התקבול (התשלום) החזויים בגין נגזרים, בהתאם לתנאי השוק החזויים ליום 31 בדצמבר 2022:

ס"כ	שנת 2028 ואילך	שנת 2027	שנת 2026	שנת 2025	שנת 2024	
מיליוני דולר						
2.0	-	-	-	-	2.0	עסקאות גידור דס"ל
31.6	3.8	3.3	4.2	6.5	13.8	עסקאות גידור ריבית
(7.3)	(11.1)	-	-	-	3.8	עסקאות גידור שערי חליפין
26.3	(7.3)	3.3	4.2	6.5	19.6	ס"כ תקבול בגין נגזרים



א. הכנסות מהפעלה:

לשנה שנתיימה ביום 31 בדצמבר		
2021	2022	2023
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר
530.8	1,693.9	2,160.8
149.3	140.1	113.7
9.7	48.4	126.4
689.8	1,882.4	2,400.9
128.5	55.3	50.9
818.3	1,937.7	2,451.8
38.9	48.1	51.3
857.2	1,985.8	2,503.1

הכנסות ממטוסי נוסעים:

הכנסות מנוסעים בטיסות סדירות של החברה
הכנסות מהטסת מטען במטוסי הנוסעים
הכנסות מטיסות סאן-דור
סה"כ הכנסות ממטוסי נוסעים
הכנסות מהטסת מטענים במטוס מטען (כולל החופש החמישי) 50.9
סה"כ הכנסות מהטסת נוסעים ומטען (*)
הכנסות אחרות (1)

(*) להלן פירוט של הכנסות הקבוצה מהטסת נוסעים ומטען על פי איזורים גיאוגרפיים:

לשנה שנתיימה ביום 31 בדצמבר		
2021	2022	2023
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר
351.2	758.9	938.8
275.2	953.7	1,189.7
165.3	225.1	323.3
26.6	-	-
818.3	1,937.7	2,451.8

אמריקה
אירופה
אסיה ואפריקה
הטסת מטענים במסגרת החופש החמישי (2)
סה"כ הכנסות מהטסת נוסעים ומטען

(1) ההכנסות האחרות כוללות, בעיקר, הכנסות ממכירת מוצרי דינטי 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 שיווק והפצה:

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר		
2021	2022	2023
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר
9.5	22.8	25.9
40.6	80.9	92.5
7.0	21.6	22.9
57.1	125.3	141.3

הוצאות בגין מערכות הפצה
עמלות לסוכנים ולחברות כרטיסי האשראי
פרסום ויחסי ציבור
סה"כ

ג. הוצאות (הכנסות) אחרות, נטו:

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר		
2021	2022	2023
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר
16.5	(7.0)	(0.4)
43.5	-	-
(11.9)	(65.7)	-
(1.2)	(8.3)	(0.2)
	-	(12.5)
(18.0)	(3.0)	0.5
28.9	(84.0)	(12.6)

הוצאות בגין תכניות פרישת עובדים, נטו
הפחתת ערך מטוסים לשווי הוגן בניכוי עלויות מימוש, (ראו
ביאור 10.ג)
הכנסות בגין מענקים ממשלתיים
רווח הון ממימוש רכוש קבוע
שערוך אופציית פאנטום
אחרות
סה"כ

ד. הוצאות מימון, נטו:

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר		
2021	2022	2023
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר
43.7	56.3	63.3
49.0	47.8	42.5
14.8	23.9	24.7
3.0	3.0	5.0
-	(0.2)	7.2
(0.2)	(4.1)	(9.8)
(3.3)	0.6	9.3
(4.1)	-	-
102.9	127.3	142.2

ריבית בגין הלוואות
ריבית עבור התחייבויות בגין חכירות
הוצאות ריבית בגין תשלום מראש עבור הטסת כוח אדם במערך
האבטחת התעופה (ראו ביאור 13.א)
עלות ריבית, נטו בגין התחייבויות אקטואריות
הוצאות (הכנסות) משערוך אופציית "הפניקס"
הכנסות ריבית מפקדונות
הפרשי שער והוצאות מימון אחרות
הוצאות גידור דסל לא אפקטיבי
סה"כ

לקבוצה הכנסות ריבית בשיעור של כ- 3.2%-5.7% על יתרות החובה שלה.



א. 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 ידי 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 בביאור 14.2 (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 14.1 (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. 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 המימון 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-12.6 מיליון דולר אשר מסווגת כהתחייבות לזמן קצר.

ב. התקשרות בתחום התיירות עם איסתא בע"מ ("איסתא")

במהלך חודש נובמבר 2023 חתמה החברה על הסכם עם איסתא להקמת חברה בבעלות משותפת ("החברה הבת"), שתעסוק בפיתוח, שיווק ומכירה של מוצרי ושירותי תיירות, לרבות חבילות נסיעה - טיסה ומלון, שירותי נסיעות ומוצרים פיננסיים נלווים. ככל שיתקיים התנאי המתלה שהוא קבלת פטור מהממונה על התחרות או אישור מבית הדין לתחרות, ככל שיידרש, תחזיק החברה 60% ממניות החברה הבת ואיסתא תחזיק 40% ממניות החברה הבת. בד בבד עם חתימת ההסכם, הוסכם על תנאיהם של מספר הסכמים נלווים שיחתמו עם התקיימותו של התנאי המתלה שנקבע בהסכם, וביניהם, הוסכם בין החברה הבת לבין החברה הבת לבין איסתא, והסכם בין החברה הבת לבין חברת המועדון, חברה בה מחזיקה החברה כ-80% מהון המניות. ביחד עם החתימה על ההסכם, נחתם בין החברה לבין איסתא הסכם הקצאת מניות, לפיו תרכוש איסתא 12,420,763 מניות של החברה, בהתאם למנגנון כפי שפורט בהסכם (ובשים לב להתאמות הנדרשות לאור חלוקת מניות ההטבה שביצעה החברה בחודש מאי 2023), במסגרת הקצאה פרטית במחיר של כ-3.3 ש"ח למניה. בנוסף ובמקביל לחסימה על פי דין, תחול על המניות הנרכשות חסימה הסכמית הדרגתית לתקופה של חמש שנים. ההקצאה, כאמור, תבוצע בתוך 60 ימים ממועד התקיימות התנאי המתלה כמפורט לעיל, וכן בכפוף לקבלת אישור הבורסה לניירות ערך בתל אביב בע"מ ובכפוף לחזרת הפעילות בנתב"ג להיקף מסוים.



א. 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 2023, מחזיקה כנפי נשרים בכ- 47.64% ממניות החברה. נכון למועד הסמוך לאישור הדוח, מחזיקה כנפי נשרים בכ- 47.56% ממניות החברה.

ב. הסכמים ועדכון הסכמים עם בעלת השליטה ועם המדינה

1. הסכם מרץ 2021

- 1.1 ביום 18 במרץ 2021, חתמו החברה וסאן דור על הסכם סיוע עם מדינת ישראל ("הסכם מרץ 2021" ו-"המדינה", בהתאמה). לפרטים נוספים בדבר הסכם זה ראו ביאור 13.א (4) לעיל. מכוח הסכם מרץ 2021 התחייבה החברה, בין היתר, לבצע הנפקת הון מניות, אופציות או תמחיל של השניים עד ליום 31 ביולי 2021 בהיקף של לפחות 105 מיליון דולר ("סכום ההנפקה"), כאשר כנפי נשרים תעופה בע"מ, בעלת השליטה בחברה ("בעלת השליטה") התחייבה להזמין בהנפקה מניות, אופציות או תמחיל של השניים בהיקף של לפחות 43 מיליון דולר ("ההנפקה").
- 1.2 במסגרת הסכם מרץ 2021 נטלה על עצמה החברה התחייבויות שונות, אשר חלקן בוטלו או הותאמו במסגרת הסכם ספטמבר 2022 (ראו להלן). לעניין התחייבות החברה שעדיין בתוקף מכוח הסכם מרץ 2021 או הסכם ספטמבר 2022, ראו סעיף 4.3 להלן.

2. הסכם נובמבר 2021

- 2.1 לאור השינויים בסביבה העסקית והשפעות וריאנט דלתא של נגיף הקורונה, ברבעון השלישי של שנת 2021 פנתה החברה למשרד האוצר בקשר עם קיום התחייבותה לביצוע ההנפקה, במועד מאוחר יותר במקום המועד שנקבע בהסכם מרץ 2021 (עד ליום 31 יולי 2021).
- 2.2 ביום 22 בנובמבר 2021, חתמה החברה על הסכם לקבלת סיוע נוסף ("הסכם נובמבר 2021") עם המדינה ועם בעלת השליטה, ונגזרת ממנו חתמה החברה עם בעלת השליטה על הסכם העמדת הלוואות על ידי בעלת השליטה לחברה ("הסכם הלוואות הבעלים הראשון"). על רקע העדר אפשרות לביצוע ההנפקה על ידי החברה, בהתאם להסכם הלוואות הבעלים התחייבה בעלת השליטה להעמיד לחברה הלוואות בעלים, ללא ריבית וללא בטחונות, בסכום של 43 מיליון דולר ("הלוואות הבעלים הראשונה"), וזאת חלק מהתחייבות של בעלת השליטה להזמין בהנפקה כאמור לעיל. בנוסף, בהתאם להסכם הלוואות הבעלים הראשון התחייבה בעלת השליטה להעמיד לחברה הלוואות בעלים נוספות, ללא ריבית וללא בטחונות, בסכום של 20 מיליון דולר ("הלוואות הבעלים השנייה"). לעניין הסכם הלוואות הבעלים השני ועדכון סכום הלוואות הבעלים השנייה, ראו סעיף 3 להלן.
- 2.3 על פי הסכם נובמבר 2021 והסכם הלוואות הבעלים הראשון, בעלת השליטה רשאית בכל עת, ובכפוף לכל דין, להמיר את הלוואות הבעלים הראשונה ו/או הלוואות הבעלים השנייה (ביחד - "הלוואות הבעלים"), כולן או חלקן, להון מניות החברה.
- 2.4 בהסכם נובמבר 2021 התחייבה החברה לבצע את ההנפקה ולגייס את סכום ההנפקה עד ליום 19 בספטמבר 2022, בפעילה אחת או במספר פעימות, ונקבע כי יראו את הלוואות הבעלים הראשונה בסך של 43 מיליון דולר כביצוע מחויבות בעלת השליטה לעניין ההזמנה בהנפקה וחלק מסכום ההנפקה.
- 2.5 בהסכם נובמבר 2021 ובהסכם הלוואות הבעלים הראשון נקבע כי לאחר שהחברה תגייס בהנפקה סכום העולה על 62 מיליון דולר, היא תיפרע את הלוואות הבעלים הראשונה, כך שכל סכום שיגויס מעבר לסכום הנ"ל ישמש לפירעון הלוואות הבעלים הראשונה. ככל והסכום שיגויס בהנפקה יגויס מצדדים שלישיים, ולא מבעלת השליטה, ויעלה כאמור על הסכום הנ"ל, אזי פירעון הלוואות הבעלים הראשונה יהיה כפוף לאמור בסעיף 2.8 להלן. מבלי לגרוע מהתחייבות החברה כאמור בסעיף 2.4 לעיל, החברה תהא רשאית לגייס הון בהנפקות גם לאחר ה- 19 בספטמבר 2022 ("ההנפקות הנוספות"), וסכומים שיגויסו מבעלת השליטה במסגרת ההנפקות הנוספות, יוכלו לשמש את החברה לפירעון הלוואות הבעלים הראשונה.
- 2.6 בהסכם נובמבר 2021 ובהסכם הלוואות הבעלים הראשון נקבע כי החברה תיפרע את הלוואות הבעלים השנייה בתשלום אחד, ביום 31 בדצמבר 2025, ובלבד שכל אגרות החוב (כהגדרתן להלן) למדינה נפרעו או הומרו למניות קודם לכן.
- 2.7 המדינה התחייבה כי לאחר שיועמדו לחברה הלוואות הבעלים היא תעביר לחברה סכום של 20 מיליון דולר, וזאת כנגד הקצאת אגרות חוב על ידי החברה, הניתנות להמרה למניות החברה, לתקופה של 3 שנים ("אגרות החוב"). בתום 3 השנים ממועד העמדת הסכום הנ"ל על ידי המדינה, תהא החברה רשאית לפרוע את אגרות החוב או להמירן (כולן או חלקן) למניות החברה.



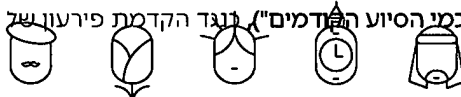
- 2.8. בהסכם נובמבר 2021 נקבע מנגנון פירעון מוקדם למקרה בו החברה תגייס בפועל, במסגרת ההנפקה או לאחריה, סכום העולה על סכום ההנפקה ("ההון הנוסף"). בדרך של הנפקת מניות או אופציות, כך ששליש מההון הנוסף ישמש לפירעון הלוואות הבעלים השנייה ושליש ישמש לפירעון אגרות החוב. ככל וסכום כלשהו מתוך אגרות החוב יומר למניות החברה, לא ניתן יהיה לפרוע בפירעון מוקדם לבעלת השליטה ולמדינה סכום כלשהו, וככל ומלוא הסכום של אגרות החוב ייפרע למדינה, אזי חצי מההון הנוסף (ולא שלישי) ישמש לפירעון הלוואות הבעלים השנייה.
- 2.9. עד לחתימת הסכם ינואר 2022 (כהגדרתו להלן), בעלת השליטה העמידה מכוח הסכם נובמבר 2021 הלוואות בעלים בסכום כולל של 50 מיליון דולר (הלוואות בעלים הראשונה במלואה וחלק מהלוואות הבעלים השנייה) והמדינה העמידה מכוח הסכם נובמבר 2021 הלוואות בסכום כולל של 7 מיליון דולר.

3. **הסכם ינואר 2022**

- 3.1. על רקע המשבר שנגרם בעקבות התפרצות וריאנט האומיקרון, בינואר 2022 הגיעה החברה להבנות עקרוניות עם המדינה על מתווה סיוע נוסף. ביום 16 בינואר 2022, התקבלה החלטת ממשלה המאשרת סיוע נוסף לחברות התעופה הישראליות בעקבות התפרצות נגיף האומיקרון.
- 3.2. ביום 23 בינואר 2022, חתמה החברה על הסכם לקבלת סיוע נוסף ("הסכם ינואר 2022") עם המדינה ובעלת השליטה, וכנגזרת ממנו חתמה החברה עם בעלת השליטה על הסכם נוסף להעמדת הלוואות על ידי בעלת השליטה לחברה ("הסכם הלוואות הבעלים השני").
- 3.3. הסכם ינואר 2022 כולל, בין היתר, תיקוני מועדים שנקבעו בהסכם נובמבר 2021, העמדת סיוע נוסף על ידי המדינה ובעלת השליטה בדרך של מתן הלוואות והקדמת תשלומים בעד צריכת דלק.
- 3.4. 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 הסתדרות העובדים הכללית החדשה ("העמותה"), על הסכם להעמדת הלוואה לחברה בסך של 10 מיליון ש"ח, עד ליום 30 ביוני 2026, וזאת כנגד הקצאת אגרת חוב הניתנת להמרה למניות החברה, כאשר התנאים של אגרת החוב שהוקצו 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 (2 מיליון דולר) יועמד על ידי בעלת השליטה כהלוואות בעלים, בתנאים דומים לתנאי הלוואות בעלי השליטה שהועמדו בהסכם נובמבר 2021, לרבות לעניין מועדי הפירעון וזכות ההמרה להון מניות החברה (בכפוף לכל דין).
- 3.5. בהסכם ינואר 2022 נקבע כי בסמוך לאחר העמדת הלוואות האמורות בסעיף 3.4 לעיל, תעביר 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 הקבוע בהסכם נובמבר 2021.
- 3.6. במסגרת הסכם ינואר 2022 הובהר כי החברה רשאית, לפי שיקול דעתה, לפרוע חלק מאגרות החוב של המדינה וחלק להמיר למניות החברה, ובלבד שיפרע או יומר למניות מלוא סכום אגרות החוב של המדינה.
- 3.7. כאמור לעיל, בד בבד עם חתימת הסכם ינואר 2022, חתמה החברה עם בעלת השליטה על הסכם הלוואות בעלים המסדיר את תנאי הלוואות בעלת השליטה בהתאם להסכם ינואר 2022 (לרבות התיקון להסכם נובמבר 2021) ("הסכם הלוואות הבעלים השני"), וקובע, בין היתר, כי בדומה להסכם הלוואות הבעלים הראשון, החברה תפרע את מלוא הלוואות הבעלים השנייה ביום 31 בדצמבר 2025, ובלבד שלא יהיה בפירעון כאמור כדי להפר את הוראות הסכם ינואר 2022 ותנאיו, ובכלל זה שכל אגרות החוב שהוקצו למדינה מכוח הסכם ינואר 2022, נפרעו או הומרו למניות החברה, קודם לכן. יובהר כי פירעון הלוואות הבעלים השנייה, או כל חלק ממנה, כפוף להמרה של הלוואות הבעלים השנייה או כל חלק ממנה להון מניות החברה, כאמור בהסכם ינואר 2022, על פיו רשאית בעלת השליטה בכל עת, ובכפוף לכל דין, להמיר את הלוואות הבעלים או כל חלק מהן להון מניות החברה.
- 3.8. בהמשך לחתימה על הסכם ינואר 2022 והסכם הלוואות הבעלים השני, בפברואר 2022 התקבל אצל החברה סכום של 20 מיליון דולר מבעלת השליטה, המהווה את מלוא התחייבויות בעלת השליטה להעמדת הלוואות הבעלים השנייה, כך שביחד עם הסכום של 7 מיליון דולר שהועמד על ידי בעלת השליטה לפני חתימת ההסכמים הנ"ל, הלוואות הבעלים השנייה מסתכמת לסך של 27 מיליון דולר.
- 3.9. בהמשך לחתימה על הסכם ינואר 2022 ולהעמדת הלוואות הבעלים השנייה במלואה, בפברואר 2022 התקבל אצל החברה סכום של 50 מיליון דולר מהמדינה ישראל, המהווה את מלוא התחייבויות המדינה להלוואות סיוע (38 מיליון דולר) והקדמת תשלומים בעד צריכת דלק (12 מיליון דולר).

4. **הסכם ספטמבר 2022**

- 4.1. 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, ביום 11 בספטמבר 2022, חתמו החברה, המדינה ובעלת השליטה על הסכם חדש המתקן את הסכמי הסיוע הקודמים ("הסכם ספטמבר 2022"), במסגרתו הותאמו או בוטלו מרבית ההתחייבויות שהוטלו על החברה מכוח הסכם מרץ 2021, הסכם נובמבר 2021, הסכם ינואר 2022 (כפי שתוקן במרץ 2022 וביוני 2022) (ביחד - "הסכמי הסיוע החדשים"), ונגד הקדמת פירעון של כסומי ההלוואה שהעמידה



המדינה לחברה, בדרך של אגרות חוב המירות למניות החברה, בסך כולל של 45 מיליון דולר ("החוב למדינה"). החברה השלימה את פירעון החוב למדינה בנובמבר 2022.

4.2. בהסכם ספטמבר 2022 נקבע כי המועד לביצוע ההנפקה נדחה עד ליום 1 באפריל 2023. חלף ביצוע ההנפקה, תהא החברה רשאית להעביר לקרן הון של החברה סכום שלא יפחת מ-62 מיליון דולר, מתוך הרווח הנקי ממימוש עסקת מועדון הנוסע המתמיד. ההעברה לקרן הון כאמור בוצעה בשנת 2022 והיא סופית, באופן שלא יהיה ניתן לבצע מתוך קרן ההון האמורה חלוקת דיבידנדים או רכישה עצמית של מניות, כאמור בביאור 21 לעיל. עוד נקבע בהסכם ספטמבר 2022 כי עד ליום 1 ביולי 2023 תבצע החברה חלוקת מניות הטבה של הסכום שברקן 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, יוכל לשמש לפירעון הלוואות הבעלים הראשונה (43 מיליון דולר) בהתאם למנגנון האמור לעיל, בכפוף להוראות הדין. ביום 5 ביוני 2023, ביצעה החברה חלוקת מניות הטבה בסכום אשר עמד על סך של 62 מיליון דולר אשר היוו 26.77% מההון המונפק והנפרע של החברה, נכון למועד החלוקה, כאמור.

4.3. כאמור לעיל, לאחר פירעון החוב למדינה על ידי החברה במלואו (הקדמת פירעון של כשנתיים), הותאמו או בוטלו ההתחייבויות שהוטלו על החברה על ידי המדינה מכוח הסכם מרץ 2021, למעט:

4.3.1. התחייבות החברה שלא לבצע חלוקת דיבידנד, לרבות רכישה עצמית של מניות, עד תום שנת 2025 כאשר כל ביצוע חלוקה או חלוקת 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.

4.3.2. 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 שליטה 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.

4.3.3. 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, תיוותר על כנה עד ליום 31 בדצמבר 2030.

יצוין, כי ביום 3 ביולי 2023, חדלה מדינת ישראל להיות בעלת עניין בחברה.

להלן תיאור כללי של העסקאות עם כנפי נשרים ועם צדדים שלישיים שלכנפי נשרים עשוי להיות בהן עניין אישי, מאפייניהן והיקפן:



(5) עסקאות עם בעל השליטה או קרובו:

(א) ביום 24 ביולי 2023 וביום 31 ביולי 2023, אישרו ועדת הביקורת ותגמול ודירקטוריון החברה, בהתאמה, התקשרות בפוליסת ביטוח דירקטורים ונושאי משרה בחברה, לתקופה מיום 1 באוגוסט 2023 ועד ליום 31 ביולי 2024, 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 ובהתאם למדיניות התגמול של החברה. גבולות האחריות בפוליסה הן 80,000,000 מיליון דולר.

במסגרת הוצאות מחשוב ומטה לשנים 2022, 2023 ו-2021 נכללו הוצאות בגין ביטוח דירקטורים ונושאי משרה בסך של כ- 2.3 מיליון דולר, כ- 4.0 מיליון דולר וכ- 7.4 מיליון דולר, בהתאמה.

(ב) לכל נושאי המשרה בחברה לרבות הדירקטורים, הוענקו כתבי שיפוי, בנוסח שאושר ביום 29 בנובמבר 2017 בידי האסיפה הכללית של בעלי המניות של החברה.

(ג) ביום 4 באוגוסט 2022, אישרה האסיפה הכללית של בעלי מניות החברה, הענקת כתבי שיפוי החל ממועד תחילת כהונתם, למר קנת' ניל רוזנברג ולמר דרל הגלר, המכהנים כסגני יו"ר דירקטוריון החברה, לתקופה של שלוש שנים, בנוסח הזהה לשאר הדירקטורים ויתר נושאי המשרה בחברה, וזאת בהתאם למדיניות התגמול של החברה.

(ד) ביום 3 באפריל 2023 וביום 4 באפריל 2023, אישרו ועדת ביקורת ותגמול ודירקטוריון החברה, בהתאמה, את עדכון תנאי כהונתם והעסקתם של סגני יו"ר דירקטוריון החברה ה"ה קנת' ניל רוזנברג ודרל הגלר. ביום 6 ביוני 2023, אישרה אסיפת בעלי המניות של החברה את עדכון תנאי הכהונה, כאמור, בתנאים שלהלן:
הגמול החודשי שישולם לשני סגני יו"ר הדירקטוריון או לחברה בשליטתם, יעמוד על סך של 50,000 ש"ח בתוספת מע"מ (ככל שיחול), בגין תפקידם כסגני יו"ר הדירקטוריון, בהיקף משרה כפי שיידרש, מעת לעת, מתוקף תפקידם.
סגני יו"ר הדירקטוריון יהיו רשאים, לפי החלטתם, להמיר את הגמול החודשי, כולו או חלקו לכרטיסי טיסה של החברה.
בנוסף לגמול החודשי האמור, יהיה זכאי כל אחד מסגני יו"ר הדירקטוריון בכל שנה, לכרטיסי טיסה לו ולבני משפחתו (בת זוגו, ילדיו ובנות ובני הזוג של הילדים) בסך של 100,000 דולר, לכל אחד מסגני יו"ר הדירקטוריון ולבני משפחתו, כאמור, אשר יחושבו ביחס לכל בני אותה משפחה יחדיו על פי שווי כרטיסים בהתאם לנהלי החברה כפי שיעודכנו מעת לעת. יובהר, כי אין באמור כדי לגרוע מכך כי החברה תישא בהוצאות הנסיעה הסבירות של סגני יו"ר הדירקטוריון במסגרת תפקידם. עוד יצוין, כי כל אחד מסגני יו"ר הדירקטוריון יהיה זכאי לקבלת מעמד של לקוח Top במשך תקופת כהונתו כסגן יו"ר דירקטוריון בחברה.
תנאי הכהונה וההעסקה שאושרו לסגני יו"ר הדירקטוריון, כאמור, הינם חלק זכאותם לגמול השתתפות בשיבות ולגמול הדירקטורים השנתי לו הם זכאים בהתאם לתקנות החברות (כללים בדבר גמול והוצאות לדירקטור חיצוני), תש"ס-2000, וכן הינם בתוקף לשלוש שנים, החל מיום 1 בינואר 2023.

(ה) החברה התקשרה עם יקב טברנקל, אשר בבעלות בעל השליטה של החברה, לצורך אספקת יין למטוסי החברה. סך התמורה ששולמה בשנת 2023 עמדה על סך של כ-288 אלפי דולר.

(ו) החברה התקשרה עם חברת Center Urgent Care, אשר בבעלות חברה הקשורה לבעל השליטה ו/או קרובו, לקבלת שירותי רפואה דחופה עבור עובדי החברה, בעיר ניו יורק. סך התמורה ששולמה בשנת 2023 עמדה על סך של כ-3 אלפי דולר.

(ז) החברה התקשרה בהסכם שכירות למשרדים בעיר מרגייט שבארצות הברית, אשר בבעלות חברה הקשורה לבעל השליטה של החברה ו/או קרובו. התמורה ששולמה בשנת 2023 עמדה על סך של כ-6 אלפי דולר.



(ח) החברה מקבלת שירותי ייעוץ מיועצים המועסקים על ידי חברות הקשורות לבעל השליטה ו/או קרוביו. שירותי הייעוץ ניתנים ללא תמורה כלשהי (למעט נשיאה של החברה בעלויות הנסיעות במסגרת תפקידם של היועצים).

(ט) החברה התקשרה עם מסעדת טברנקל לקבלת שירותי אירוח, מעת לעת, החל משנת 2024.

ההתקשרויות הנ"ל אושרו על ידי ועדת הביקורת ותגמול והדירקטוריון, זאת לאחר סיווגן על ידי ועדת הביקורת ותגמול כהתקשרויות לא חריגות.

(6) עסקאות עם בעל השליטה שיש בהן לזכות את החברה

בהתאם להסכמים עם בעלת השליטה והמדינה, כמפורט לעיל, נכון למועד הדוחות הכספיים, יתרת הלוואות הבעלים, מכוח ההסכמים המתוארים לעיל, הינה בסכום כולל של כ- 70 מיליון דולר.

יצוין, כי נקבע בהלוואות הבעלים כמפורט לעיל, כי הן עסקאות שאין בהן אלא כדי לזכות את החברה, והכל בהתאם לתקנה 1(2) לתקנות ההקלות. הלוואות הבעלים מטעם בעלת השליטה, כמפורט לעיל, ניתנות ללא תמורה מצד החברה, אינן נושאות ריבית או הצמדה כלשהי ואינן מובטחות בביטחונות כלשהם.



ביאור 22 - עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)

(7) 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:

בחודש ינואר 2023, אישרה ועדת הביקורת ותגמול את אמות המידה להתקשרות, מעת לעת, בהסכמי לקוח עסקי למכירת כרטיסי טיסה לצדדים שלישיים, אשר לנושאי משרה בחברה ו/או לבעלי שליטה בחברה ו/או לצדדים קשורים, יש או עשוי להיות בהם עניין אישי.

(ב) העסקת יושב ראש דירקטוריון החברה

ביום 6 ביוני 2023, אישרה אסיפת בעלי המניות של החברה את עדכון תנאי כהונתו והעסקתו של יו"ר דירקטוריון החברה, מר עמיקם בן צבי, כך שהיקף העסקתו החל ממועד אישור אסיפת בעלי המניות, עומד על 90% משרה. בתמורה לשירותיו, זכאי מר בן צבי למשכורת חודשית בסך של 102,000 ש"ח ("המשכורת החודשית"). 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 (ג) להלן, בהתחשב בהיקף משרה של 90%.

כמו כן, אישרה האסיפה, כי מר בן צבי יהיה זכאי, לקבלת מעמד של לקוח Top במשך תקופת כהונתו כיו"ר דירקטוריון החברה.

יצוין, כי מר בן צבי זכאי לתנאים נלווים לשכר, כגון תנאים סוציאליים, הפרשות אקטואריות בשל סיום יחסי עובד מעביד. החברה מפרישה כמקובל עבור מר בן צבי לפוליסת ביטוח מנהלים ו/או לקרן פנסיה שבחר מר בן צבי. מר בן צבי זכאי להפרשות לקרן השתלמות ואחזקת טלפונים. מר בן צבי ובני משפחתו זכאים להטבות בקבלת כרטיסי טיסה בתקופת העסקתו בחברה בכמות ובתנאים הנהוגים 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.

כמו כן, זכאי מר בן צבי למענק שנתי בסכום שלא יעלה על 81% מהמענק השנתי אשר ישולם למנכ"לית החברה, כמפורט בסעיף (ג) 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.

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"), תהיה אסיפת בעלי המניות, רשאית להחליט, על פי שיקול דעתה, על תשלום מענק מיוחד למר בן צבי בסכום שלא יעלה על סך השווה ל- 3 חודשי שכר בסיס בלבד (כפי שהיה בתום השנה בגינה מוענק המענק המיוחד).

החברה מעמידה לרשותו של מר בן צבי רכב מנהלים בשווי רכישה של עד 400,000 ש"ח (לא כולל מע"מ). בנוסף, החברה נושאת בהוצאות תפעול ותחזוקתו של הרכב לרבות, חניה לצרכים עסקיים, כבישי אגרה, ביטוח ורישוי, ולרבות גילום המס החל על שווי השימוש ברכב, כאמור.

(ג) הסכם העסקת מנכ"לית החברה

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.

בחודש אפריל 2023, אישרו ועדת ביקורת ותגמול ודירקטוריון החברה את ביטול ההחלטה בדבר הפחתות השכר בשיעור של 20% משכר הבסיס החודשי, לכלל נושאי המשרה בחברה ("ההחלטה"). בתוך כך, והחל ממועד קבלת ההחלטה, גב' גננסיה בן טל זכאית למשכורת חודשית ברוטו בסך של 120,000 ש"ח. 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 שבחברה 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 ובני משפחתה זכאים להטבות בקבלת כרטיסי טיסה בתקופת העסקתה בחברה וכן הטבות בכרטיסי טיסה בעת פרישה.

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 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, 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.

בתוך כך, בשנת 2023 בגין שנת 2022 שולם מענק מיוחד לגב' גננסיה בן טל בסך של 360,000 אלפי ש"ח.

לפרטים נוספים בדבר האופציות שהוענקו לנושאי המשרה בחברה, ובכלל זה, ליו"ר הדירקטוריון ולמנכ"לית החברה, ראו באור 18 לדוחות הכספיים.



ביאור 22 - עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)

ב. עסקאות עם צדדים קשורים ובעלי עניין נוספים: (המשך)

(7) ביטול הפחתת שכר לנושא המשרה

ביום 3 באפריל 2023 וביום 4 באפריל 2023, אישרו ועדת ביקורת ותגמול ודירקטוריון החברה, בהתאמה, את ביטול החלטתם מחודש מרץ 2020 ("ההחלטה הקודמת") שעניינה הפחתה בשיעור של 20% משכר הבסיס של המנכ"ל והסמנכ"לים (לרבות מבקר פנים), שניהנו באותה העת, מדמי הניהול ליו"ר הדירקטוריון ומהגמול לחברי הדירקטוריון שאינם דחצי"ם או דב"תים (בגין ישיבות וכן בגין הגמול השנתי), עד לביטול כלל הפחתות השכר על ידי הדירקטוריון, ובכך הביאו לסיום ההפחתה לכלל נושאי המשרה כמפורט בהחלטה הקודמת, וזאת על רקע התאוששות עולם התעופה בכלל והחברה בפרט, ממשבר נגיף הקורונה

ג. הוצאות בגין תגמול אנשי מפתח ניהוליים (*):

לשנה שנתיימה ביום 31 בדצמבר			
2021	2022	2023	
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	
4.2	4.9	8.3	הטבות לזמן קצר
0.7	0.2	0.3	הטבות לאחר סיום העסקה
-	1.6	2.5	תשלום מבוסס מניות (ראו ביאור 1.18)
4.9	6.7	11.1	סה"כ

(*) כולל תגמול בגין יו"ר דירקטוריון החברה ובגין המנכ"ל.

ד. הטבות שניתנו לבעלי עניין:

לשנה שנתיימה ביום 31 בדצמבר			
2021	2022	2023	
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	
0.8	0.8	1.7 (*)	שכר מנכ"ל
1	2 (**)	1	מספר האנשים אליהם מתייחסת ההטבה
0.3	0.6	1.1 (*)	שירותי יו"ר המועסקים בחברה
2 (**)	1	1	מספר האנשים אליהם מתייחסת ההטבה
0.4	0.3	0.7	גמול דירקטורים אשר אינם מועסקים בחברה
11	9	11	מספר האנשים אליהם מתייחסת ההטבה

(*) הסכום כולל שווי הטבה בגין תשלום מבוסס מניות.

(**) הסכום בשנת 2022 הוא עבור שני מנכ"לים ובשנת 2021 עבור שני יו"ר דירקטוריון.



ביאור 22 - עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)
ה. יתרות עם בעלי עניין וצדדים קשורים:

ליום 31 בדצמבר	
2022	2023
מיליוני דולר	מיליוני דולר
0.6	0.2
0.4	0.4

בעלי עניין / צדדים קשורים אחרים:

במסגרת הנכסים השוטפים:
לקוחות:

בעלי שליטה ובעלי עניין אחרים

סך יתרות החובה הגבוהות ביותר בשנת החשבון

ליום 31 בדצמבר	
2022	2023
מיליוני דולר	מיליוני דולר
0.1	0.1
0.1	0.1
0.1	0.2

במסגרת ההתחייבויות השוטפות:
בעל עניין

התחייבויות שוטפות בגין הטבות לעובדים:
בעל עניין

התחייבויות לא שוטפות בגין הטבות לעובדים:
בעל עניין

ו. עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (1):

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר		
2021	2022	2023
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר
1.4	2.3	2.1
-	-	0.2
-	-	8.4
8.9	5.5	5.8

בעלי עניין / צדדים קשורים:

הכנסות מבעלי עניין וצדדים קשורים:
כרטיסי טיסה

הוצאות מדון, שירות לנוסע ועלויות הפעלה נוספות

הוצאות שכירות (*):

הוצאות מחשוב ומטה:

(1) עסקאות אלו הינן למעט תגמול והטבות לבעלי עניין ואנשי מפתח ניהוליים המפורטים בסעיף א לעיל.

(*) הנתונים כוללים התייחסות לבעלת ענין - חברת TUS AIRWAYS אשר חלה להיות בעלת ענין במהלך שנת הדוח.

