

לדוח מונגש לחץ



דוחות כספיים בלתי מבוקרים ליום 30 בספטמבר 2025



אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ





תוכן עניינים

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
דוחות כספיים בלתי מבוקרים ליום 30 בספטמבר 2025

פרק א |

דוח הדירקטוריון על מצב ענייני התאגיד

פרק ב |

דוחות כספיים תמציתיים מאוחדים ליום 30 בספטמבר 2025

פרק ג |

דוח רבעון שלישי לשנת 2025 בדבר אפקטיביות הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי

אל על EL AL



פרק א'

דוח הדירקטוריון על מצב ענייני התאגיד
לתקופות של תשעה ושלושה חודשים שהסתיימו ביום 30 בספטמבר 2025
אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

פעילות הקבוצה

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ ("החברה" או "אל על") והחברות הבנות (יחדיו "הקבוצה") פועלות בתחום הובלה אווירית של נוסעים ומטען לישראל וממנה. הקבוצה מפעילה בעיקר טיסות סדירות על ידי החברה ועל ידי חברת הבת סאן דור נתיבי אויר בינלאומיים בע"מ ("סאן דור"). כמו כן, 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"). הקבוצה עוסקת גם בפעילויות נלוות כגון טיסות שכר המבוצעות על ידי סאן דור, מכירת מוצרים פטורים ממכס, ייצור ואספקת מזון לחברות תעופה (לרבות לחברה עצמה) המבוצעים על ידי חברות הבת ת.מ.מ. - תעשיות מזון מטוסים (נמל תעופה בן גוריון) בע"מ ("תמ"מ") ו-Borenstein Caterers Inc-1 ("בורנשטיין"), וכן במתן שירותי תחזוקה שוטפת ותחזוקה כוללת למטוסים, לרבות למטוסי החברה עצמה. בנוסף, פועלת הקבוצה בתחום הפיתוח והיזמות באמצעות חברת הבת קוקפיט חדשנות בע"מ. יצוין כי בהתאם להסדרים מול המדינה בנושא, פועלת החברה גם בתחום מתן שירותי אבטחה לתעופה הישראלית.

דבר הדיקטוריון וההנהלה בדבר ההתפתחויות העסקיות והשפעתן על הקבוצה

עיקרי התפתחות הפעילות העסקית בתשעה חודשים שהסתיימו ביום 30 בספטמבר 2025

הסביבה העסקית במסגרתה פועלת הקבוצה היא ענף התעופה האזרחית והבינלאומית והתיירות לישראל וממנה, המאופיינת ברמת תחרות גבוהה וברגישות גבוהה למצב הכלכלי, המדיני והביטחוני בישראל ובעולם. המציאות הביטחונית המתמשכת לאור הימשכותה של מלחמת חרבות ברזל ("המלחמה"), לאורך תשעה חודשים שהסתיימו ביום 30 בספטמבר 2025 המשיכה להשפיע מהותית על ענף התעופה בישראל לרבות על היצע המושבים בשוק וציבותו, הביקוש הכללי לטיסות, אופי והיקף תנועת הנוסעים והכל כמפורט להלן. במהלך חודש אוקטובר 2025, לאחר מועד הדוח, נחתם הסכם להפסקת אש ולסיום הלחימה. לעניין התפתחות התחרות בנתב"ג ונתח השוק של החברה, בין היתר, נוכח הגברת פעילותן הצפויה של חברות התעופה הזרות בנתב"ג, ראו סעיף א.1.2. והפתיח להלן.

התקופה של תשעת החודשים שהסתיימו ביום 30 בספטמבר 2025 התאפיינה בביקושים גבוהים לטיסות הקבוצה, בדומה לתקופה המקבילה אשתקד, כאשר עם שיגור טיל לשטח ישראל ונפילתו באזור נתב"ג בחודש מאי 2025 התעצמו הביקושים לטיסות הקבוצה וזאת עד לפתיחת מבצע "עם כלביא" ("מבצע עם כלביא" או "המבצע") אשר הוביל לסגירת המרחב האווירי בנתב"ג ובעקבותיו להפסקת טיסותיה של הקבוצה החל מיום 13 ביוני 2025 ועד לחזרה מדורגת לפעילות מלאה אשר אירעה ביום 1 ביולי 2025. לפרטים נוספים בדבר מבצע עם כלביא, השפעתו על הקבוצה והפעולות בהן נקטה ראו דוח דירקטוריון לרבעון השני לשנת 2025 אשר פורסם ביום 28 באוגוסט 2025 (מספר אסמכתא: 2025-01-064667) ("דוח הדירקטוריון הקודם").

הרבעון השלישי של שנת 2025 ("הרבעון הנוכחי"), אשר כאמור החל מיד עם חזרת הפעילות הטיסית בנתב"ג לאחר מבצע עם כלביא, התאפיין בשילוב מגמת הביקוש העונתי הגבוה של עונת הקיץ והחגים, ביחד עם היצע מוגבל בנתב"ג ברבעון זה, בו פעילותן של חברות התעופה הזרות הייתה מצומצמת ביחס לעונות שגרה. בשל כך ועל רקע המשך הגידול בתנועת הנוסעים בנתב"ג, חוותה הקבוצה ביקושים גבוהים לטיסותיה גם ברבעון הנוכחי, ועל כן שיעורי התפוסה והתשואה למושב ק"מ (RASK) אף היו גבוהים יותר מאותם מדדים ברבעון השלישי לשנת 2024 ("הרבעון המקביל") כמפורט בפרק א.2.2. להלן.

במקביל לכך, ממשיכה החברה בפיתוח כושר הייצור שלה ובהרחבת צי המטוסים העומד לרשותה, וכן ממשיכה להכשיר את כוח האדם הנדרש לכך לרבות גיוס והכשרה של צוותי אוויר וקרקע. ברבעון הנוכחי חלה עלייה בהיצע המושבים המשוקללים ק"מ (ASK) הכולל אותו הציעה הקבוצה בהיקף של כ-3.3% ביחס לרבעון המקביל אשתקד (על אף שברבעון הנוכחי היו פחות ימי עבודה ביחס לרבעון המקביל אשתקד בעיקר בשל עיתוי החגים), וכן חלה עלייה של כ-2.4% בתקופה של תשעה חודשים שהסתיימה ביום 30 בספטמבר 2025 ביחס לתקופה המקבילה אשתקד (על אף השפעת מבצע עם כלביא כמפורט בדוח הדירקטוריון הקודם).

על רקע הביקושים החזקים לטיסות הקבוצה והגידול בהיצע מושביה, התוצאות העסקיות לרבעון הנוכחי הסתכמו לרווח נקי של כ-202.6 מיליון דולר, לעומת רווח נקי של כ-187.4 מיליון דולר ברבעון המקביל אשתקד. לתקופה של תשעה חודשים לשנת 2025 הסתכם הרווח הנקי לכ-364.1 מיליון דולר, וזאת ביחס לרווח נקי של כ-415.3 מיליון דולר בתקופה המקבילה אשתקד, כאשר כמסבר בדוח הדירקטוריון הקודם, התוצאות העסקיות לרבעון השני לשנת 2025 הושפעו לרעה מהיקף של כ-100 מיליון דולר (לפני השפעת מס) בשל השפעותיו של מבצע עם כלביא. לפרטים נוספים בדבר התוצאות העסקיות וההשואה מול התקופות המקבילות אשתקד ראו סעיף א.1. להלן.



צפי החברה לרבעון הרביעי לשנת 2025

במהלך הרבעון הנוכחי, עם פתיחת המרחב האווירי בתחילת חודש יולי 2025, חברות התעופה הזרות החלו לחזור לפעילות סדירה בנתב"ג, אולם בהיקף כולל הנמוך יותר מפעילותן בשגרה, כך שסך היצע המושבים בנתב"ג במהלך הרבעון הנוכחי היה נמוך באופן יחסי לעת שגרה. בתקופה שמתחילת הרבעון הרביעי לשנת 2025 ועד למועד הסמוך לאישור הדוח, ועל רקע ההסכם להפסקת אש וסיום הלחימה, כמתואר לעיל, החלה להתגבר חזרתן של חברות התעופה הזרות. להערכת החברה, החזרה של החברות הזרות ברבעון הרביעי לשנת 2025 היא הדרגתית ולכן תימשך המגמה של ביקושים גבוהים לטיסות הקבוצה ושיעורי תפוסה גבוהים ביחס לעונתיות, אם כי בעוצמה מופחתת ביחס למגמה אשר שררה ברבעון הרביעי לשנת 2024. לפרטים נוספים בדבר התפתחות התחרות והמשך התאוששות הפעילות הצפויה בנתב"ג לשנת 2026 ראו סעיף א.1.2. להלן.

לפרטים נוספים בדבר מאפייני הפעילות העסקית בעת הנוכחית, לרבות עוגני החברה לשנים הבאות בהתאם לתוכניתה האסטרטגית, ראו הפתיח לדוח הדירקטוריון לשנת 2024.

תחזיות החברה, לרבות ביחס לפעילות החברה וליקושים המוגברים לטיסותיה לרבעון הרביעי לשנת 2025, ושיעורי תפוסה גבוהים ביחס לעונתיות, ולקצב החזרה של החברות הזרות כמפורט לעיל, מהווים מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך, המבוססות על נתונים, הנחות, הערכות ותחזיות אשר עשויים להשתנות כולם או חלקם או להתממש באופן שונה ואף שונה מהותית מהצפוי נכון למועד זה. התחזית והנתונים מבוססים על הנחות עיקריות הנוגעות, בין היתר, להמשך הפעילות הטיסית בנתב"ג לתקופה הקרובה, וכן תלויות במידה רבה בצדדים שלישיים ופעילותם, וכן תלויות בקיומם של אירועים שאינם בשליטת החברה. כל שינוי בהנחות ובתחזיות האמורות לעיל כמו גם, התממשותם של איזה מגורמי הסיכון הרלוונטיים לחברה ולפעילותה (כמפורט בסעיף 8.16 לפרק "תיאור עסקי התאגיד" לדוח התקופתי לשנת 2024 אשר פורסם ביום 12 במרץ 2025 (מספר אסמכתא: 2025-01-016342 ("הדוח התקופתי לשנת 2024")), עשוי להשפיע ואף באופן מהותי על התוצאות בפועל.

התפתחות מכירות כרטיסי טיסה לנוסעים של הקבוצה

להלן מכירות כרטיסי הטיסה לנוסעים (הזמנות שכורטסו וולא תלות במועד ההטסה) של הקבוצה בחודשים מרץ-2024-נובמבר 2025 (חזוי) וכן החזרים שבוצעו באותן תקופות (במיליוני דולר). יודגש כי הנתונים מטה אינם נתוני הכנסות.

	מרץ 2024 מאי 2024	יוני 2024 אוגוסט 2024	ספטמבר 2024 נובמבר 2024	דצמבר 2024 פברואר 2025	מרץ 2025 מאי 2025	יוני 2025 אוגוסט 2025	ספטמבר 2025 נובמבר 2025 (חזוי)
מכירות ¹	1,123	1,040	1,104	1,101	1,213	1,114	959
שוברים שהונפקו	(54)	(50)	(66)	(53)	(51)	(99)	(50)
החזרים במזומן	(83)	(84)	(112)	(103)	(109)	(252)	(108)
סה"כ החזרים ושוברים שהונפקו	(137)	(134)	(178)	(156)	(160)	(351)	(158)
מכירות, נטו מהחזרים	987	906	926	945	1,053	763	801
שיעור המכירות לתקופות עתידיות ²	51%	47%	49%	47%	60%	53%	51%

השינוי במכירות נטו (חזויות) בחודשים ספטמבר 2025 עד נובמבר 2025, לעומת הנתון המקביל בתקופה המקבילה אשתקד, הוא פועל יוצא של חזרה למגמת העונתיות המסורתית שמתקיימת בעתות שיגרה וולא הפרעות שוק. בנוסף לכך, היקף המכירות החזוי בחודשים ספטמבר 2025 עד נובמבר 2025 מושפע מכך ששיעור המכירות העתידיות בתקופות הקודמות לה, היה גבוה יחסית כאמור בטבלה לעיל, מה שגורם לכך שמלאי המושבים הזמינים למכירה בתקופה האמורה הוא נמוך יותר לעומת אשתקד.

¹ הנתונים הם 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, ככל שיהיה. חלק ממכירות הכרטיסים ניתן לשינוי על ידי הלקוחות באמצעות ביטול או שינוי הכרטיס למשל.

² שיעור המכירות העתידיות מהווה חלק מהמכירות אשר בוצעו בתקופה המדווחת עבור הטסות שתתבצענה לאחר התקופה כאמור.



תחזית המכירות כמפורט לעיל מהווה מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך, המבוססת על נתונים, הנחות, הערכות ותחזיות אשר עשויה להשתנות כולה או חלקה או להתממש באופן שונה ואף שונה מהותית מהצפוי נכון למועד זה. התחזית והנתונים מבוססים על הנחות עיקריות הנוגעות, בין היתר, להמשך הפעילות הטיסתית בנתב"ג לתקופה הקרובה, וכן תלויות במידה רבה בצדדים שלישיים ופעילותם, וכן תלויות בקיומם של אירועים שאינם בשליטת החברה. כל שינוי בהנחות ובתחזיות האמורות לעיל כמו גם, התממשותם של איזה מגורמי הסיכון הרלוונטיים לחברה ולפעילותה (כמפורט בסעיף 8.16 לפרק "תיאור עסקי התאגיד" לדוח התקופתי לשנת 2024), עשוי להשפיע ואף באופן מהותי על התוצאות בפועל.

פעולות בהן נוקטת החברה על רקע המלחמה

לפירוט בדבר הפעולות השונות בהן נקטה החברה על רקע המלחמה ומאז תחילתה ראו סעיף 1.2. לפרק "תיאור עסקי התאגיד" בדוח התקופתי לשנת 2024 ופרק הפתיח לדוח הדירקטוריון הקודם. בהמשך להפסקת האש שהוכרזה והפסקת הלחימה, החברה ממשיכה לבחון את ההיערכות הנדרשת לשמירה על הרציפות התפקודית וחזרה הדרגתית לפעילות שגרתית.

לפרטים בדבר השפעת המלחמה ומבצע עם כלביא ראו פרק הפתיח לדוח הדירקטוריון הקודם.

יישום התוכנית האסטרטגית

במהלך הרבעון הראשון לשנת 2025 אישר דירקטוריון החברה עדכון לתוכנית האסטרטגית והעסקית של החברה עד שנת 2030, אשר כלל בין היתר שינויים ליעדים העסקיים של החברה לרבות היקף הפעילות וההכנסות. לפרטים בדבר התוכנית האסטרטגית לרבות עדכונה כאמור, ראו סעיף 8.15 לפרק "תיאור עסקי התאגיד" לדוח התקופתי לשנת 2024.

• השקת נתיב טיסות לאילת

במהלך הרבעון הנוכחי ולבקשת משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, השיקה החברה נתיב טיסה לאילת וזאת על מנת לתת מענה לביקוש לטיסות פנים ארציות בדגש על תושבי אילת וחבל אילות. החברה החלה להפעיל טיסות פנים ארציות בין נתב"ג לנמל התעופה רמון לעונת החורף הקרובה. המשך הפעילות ייבחן בהתאם להתפתחויות העסקיות.

• השקת "EL AL YOUNG"

במהלך הרבעון הנוכחי השיקה הקבוצה תוסף לאפליקציה "EL AL YOUNG" אשר מותאם לילדים ונוער ובמסגרתו מעניקה הקבוצה הטבה לחברי המועדון לפיה הנקודות אותן צוברים חברי המועדון, עד גיל 21, ישמרו עד להגיעם לגיל זה, ועם הגיעם לגיל 21 תוקפן יהיה בהתאם לכללים הנהוגים.

• ESG

במהלך הרבעון הנוכחי, פרסמה החברה דוח אחריות תאגידית (ESG) לשנת 2024, וזאת בהתאם לתקני הדיווח Initiative Reporting Global. הדוח, כמו דוחות ESG הקודמים של החברה, מפורסם לציבור באתר האינטרנט של החברה.

• נתונים בדבר פעילות חברי מועדון הנוסע המתמיד

חברת המועדון מהווה מנוע צמיחה משמעותי של החברה וכן פלטפורמה חשובה לשימור נאמנות הנוסעים. להלן נתונים בדבר מספר החברים במועדון (באלפים), מספר כרטיסי אשראי "פלייקארד" (באלפים) ושיעור רכישה מזוהה של חברי המועדון:

ליום 31 בדצמבר 2024	ליום 30 בספטמבר 2024	ליום 30 בספטמבר 2025	
3,266	3,162	3,472	מספר החברים במועדון (באלפים)
447	427	498	מספר כרטיסי אשראי "פלייקארד" (באלפים)



שנה שהסתיימה ביום 31 דצמבר 2024	לתקופה של שלושה חודשים שהסתיימה ביום 30 בספטמבר 2024	לתקופה של שלושה חודשים שהסתיימה ביום 30 בספטמבר 2025	לתקופה של תשעה חודשים שהסתיימה ביום 30 בספטמבר 2024	לתקופה של תשעה חודשים שהסתיימה ביום 30 בספטמבר 2025	
50%	47%	50%	49%	53%	שיעור רכישה מזוהה של חברי המועדון ³

מספר החברים במועדון צמח בשניים עשר החודשים האחרונים בכ-10%, ומספר כרטיסי אשראי צמח בכ-17%. כמו כן, צופה החברה כי עד שנת 2030 יהיו לה כ-4.2 מיליון חברים במועדון הנוסע המתמיד.

בהמשך לאמור על פי תקנה 13 לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומיידים), התש"ל-1970, בפרק "פרטים נוספים על התאגיד" לדוחות התקופתיים לשנת 2024, רווחי חברת המועדון⁴ לתקופות של תשעה ושלושה חודשים שהסתיימו ביום 30 בספטמבר 2025 הסתכמו בכ-48.4 מיליון דולר ובכ-17.1 מיליון דולר, בהתאמה.

לעניין הודעה על מימוש אופציה לרכישת 5.1% מהון המניות של חברת המועדון ראו ביאור ב.6. לדוחות הכספיים וכן דיווח מידי שפרסמה החברה ביום 30 באוקטובר 2025 (מספר אסמכתא: 2025-01-081941).

במהלך חודש דצמבר 2025, מר משה מורגנשטרן עתיד להתחיל את כהונתו כמנכ"ל חברת המועדון.

אופן יישום התוכנית האסטרטגית של החברה ותחזיות החברה בדבר מספר חברי מועדון הנוסע המתמיד ומועד תחילת כהונת מנכ"ל חברת המועדון, מהווים מידע צופה פני עתיד, כהגדרתו בחוק ניירות ערך, המבוסס על הנחות, הערכות ותחזיות או כוונות של החברה ביחס לסביבת הפעילות העסקית שלה, העשויות להשתנות כולן או חלקן מעת לעת ובכך להשפיע על אופן יישום התוכנית האסטרטגית של החברה. לפיכך, התוצאות בפועל, כולן או חלקן, עשויות שלא להתממש כאמור, להתממש באופן חלקי בלבד או להיות שונות באופן מהותי מן התוצאות והתחזיות המוערכות, הנגזרות או המשתמעות ממידע זה, זאת בין היתר כתוצאה מתלות בגורמים שלישיים שלחברה אין שליטה עליהם או קיומם של אירועים שאינם בשליטת החברה, לרבות והתממשות איזה מגורמי הסיכון המאפיינים את פעילות החברה המפורטים בסעיף 8.16 לפרק "תיאור עסקי התאגיד" בדוח התקופתי לשנת 2024.

³ שיעור הרכישה המזוהה של חברי המועדון חושב לפי היחס שבין הכנסות החברה מטיסות אשר משויכות לחברי מועדון הנוסע המתמיד לבין סך הכנסות החברה מטיסות.
⁴ הרווח והפסד לחברת המועדון הוא לרבות הפחתת נכסים בלתי מוחשיים בחברת המועדון.



אירועים עיקריים נוספים בתקופת הדיווח ולאחריה

שיעור השתתפות המדינה בהוצאות הביטחון

שיעור השתתפות המדינה בהוצאות הביטחון נכון למועד הדוח עומד על 95%. בחודש מרץ 2025 התקשרו החברה והמדינה בתוספת להסכמים אשר נחתמו בין הצדדים בשנים 2011 ו-2013 (על תיקוניהם), לפיה בתקופה שבין 1 בינואר 2025 ועד ליום 31 בדצמבר 2031 יופחת שיעור השתתפות המדינה בתקציב אבטחת התעופה של החברה וסאן דור, וכן יעלה שיעור נשיאת החברה בעלויות תקציב אבטחת התעופה, כדלקמן ("התוספת להסכם עם המדינה"):

שנה קלנדרית	שיעור השתתפות המדינה ("שיעור ההשתתפות")	שיעור נשיאת החברה בעלויות תקציב אבטחת התעופה ("שיעור הנשיאה")
2025	95%	5%
2026	94%	6%
2027	93.5%	6.5%
2028	93%	7%
2029 ואילך	92.5%	7.5%

סכום נשיאת החברה בעלויות תקציב אבטחת התעופה לא יעלה על תקרת תשלום שנתית של 13 מיליון דולר (נכון לשנת 2025). על אף האמור לעיל, ככל שסכום נשיאת החברה בשנה קלנדרית כלשהיא יעלה על תקרת התשלום כאמור, שיעור ההשתתפות יהיה 97.5% ושיעור הנשיאה יהיה 2.5%, זאת ביחס לעלויות תקציב אבטחת התעופה העודפות מעבר לתקציב אבטחת התעופה המשקף את תקרת התשלום.

תקרת התשלום תהיה צמודה למדד המחירים לצרכן בישראל. בנוסף, בכל אחת מהשנים 2028 ו-2030 תקרת התשלום המתואמת תגדל בחצי מיליון דולר נוספים ("תקרת התשלום המתואמת").

כמו כן, קובעת התוספת להסכם עם המדינה את ההוראות להלן:

1. המדינה, באמצעות הגורמים הרלוונטיים, ובהתאם לכל דין, תעשה מאמץ לבחון צעדי התייעלות בכל הנוגע למערך התפעול של מערך אבטחת התעופה.
2. שירותי אבטחת התעופה יינתנו בהתאם להוראות והנחיות שירות הביטחון הכללי או כל גוף אחר המוסמך לתת הנחיות בענייני אבטחת תעופה.
3. הצדדים רשאים להסכים על הארכת תקופת ההסכם עד ליום 31 בדצמבר 2034, בכפוף להחלטת ממשלה המאשרת את ההארכה כאמור. במקרה בו יוארך ההסכם, תגדל תקרת התשלום המתואמת בשנת 2032 במיליון דולר נוספים.

החברה מעריכה כי ההוצאה השנתית הנוספת הנובעת מההפחתה בשיעור השתתפות המדינה בהוצאות כאמור בשנות ההסכם (בין השנים 2025 ל-2031) תנוע בין חמישה לעשרה מיליון דולר לשנה, כתלות במימוש הפעילות הצפויה של החברה, התייעלות מערך האבטחה וכן הסביבה המקרו-כלכלית המשתנה.

תחזיות והערכות החברה המפורטות לעיל, לרבות ההוצאה השנתית הנוספת הנובעת מההפחתה בשיעור השתתפות המדינה בהוצאות, מהוות מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך, ועשויות להשתנות או להתממש באופן שונה ואף שונה מהותית מהצפוי כתוצאה ממספר רב של גורמים לרבות כתוצאה מהמצב הביטחוני המשתנה. תחזיות החברה תלויות במידה רבה בצדדים שלישיים ופעילותם, וכן תלויות בקיומם של אירועים שאינם בשליטת החברה, לרבות היקף הוצאות הביטחון, שינוי עליית המדד ועוד. 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" לדוח התקופתי לשנת 2024.

שינוי מגבלות הנוגעות לחלוקת דיבידנדים

לפרטים בדבר התוספת מיום 10 באפריל 2025 להסכם שנחתם ביום 18 במרץ 2021 בין החברה, סאן דור, ומדינת ישראל, שעניינה, בין היתר, שינוי המגבלות הנוגעות לחלוקת דיבידנדים על ידי החברות, ראו דיווח מידי מיום 14 באפריל 2025 (מספר אסמכתא: 027214-01-2025) וכן, ביאור ג.10 לדוחות הכספיים.

הארכת תוקף תשקיף המדף של החברה

במהלך חודש אוגוסט 2025, הודיעה רשות ניירות ערך על הארכת התקופה שבה ניתן להציע ניירות ערך על פי תשקיף המדף של החברה, אשר פורסם ביום 15 באוגוסט 2023, וזאת עד ליום 15 באוגוסט 2026. לפרטים נוספים ראו דיווח מידי שפרסמה החברה ביום 11 באוגוסט 2025 (מספר אסמכתא: 059307-01-2025).



- הסכמת מחזיק מניית המדינה המיוחדת להחזקה במניות החברה**

לאחר מועד הדוח, ביום 28 באוקטובר 2025 התקבלה הסכמת מחזיק מניית המדינה המיוחדת לתיקון היתר השליטה בחברה. הסכמה זו, באה במקום ההסכמה מחודש מאי 2021, שניתנה על ידי מחזיק מניית המדינה המיוחדת, לבעלי היתר ה"ה קנת' ניל רוזנברג ואלי זכריה רוזנברג. לפרטים נוספים ראו דיווח מיידי שפרסמה החברה ביום 29 באוקטובר 2025 (מספר אסמכתא: 2025-01-081239).
- התקשרות בין יו"ר הדירקטוריון לבין חברת כפי נשרים**

לאחר מועד הדוח, ביום 30 באוקטובר 2025 נחתם הסכם בין יו"ר הדירקטוריון, מר עמיקם בן צבי, לבין ה"ה קנת' ניל רוזנברג ואלי זכריה רוזנברג, לפיו, לאחר ובכפוף לקבלת האישורים הרגולטוריים הנדרשים, יתקשרו בן צבי ומשפחת רוזנברג בהסכם השקעה של בן צבי בבעלות השליטה בחברה, שאם יושלם, יקנה לבן צבי 15% מהזכויות בבעלות השליטה בחברה ("הסכם ההשקעה"). כמו כן, הסכם ההשקעה יכלול בין היתר אופציות הדדיות של משפחת רוזנברג ובן צבי למכירת החזקות בן צבי בבעלות השליטה בחברה למשפחת רוזנברג. מובהר כי הסכם ההשקעה, לרבות השלמתו, לא יצור שינוי בשליטה בחברה.

במסגרת ההודעה לחברה הובהר כי ההסכם והסכם ההשקעה, אינם קשורים לכהונתו של בן צבי כיו"ר הדירקטוריון של החברה, ותנאי ההסכם והסכם ההשקעה אינם תלויים ולא יושפעו ממשיך כהונתו של בן צבי כיו"ר הדירקטוריון, או מכל שינוי בתנאי כהונתו או בתגמול הניתן לו על ידי החברה, אם יהיו כאלה.

לפרטים נוספים ראו דיווח מיידי שפרסמה החברה ביום 2 בנובמבר 2025 (מספר אסמכתא: 2025-01-082583).
- פניית רשות התחרות לחברה לקבלת נתונים**

בהמשך לאמור בסעיף 8.11.2. לפרק א' בדוח התקופתי לשנת 2024, לפיו לנוכח טענות שהועלו כנגד התנהלות החברה במהלך המלחמה, פנתה רשות התחרות לחברה בבקשות לקבלת נתונים והחברה העבירה את הנתונים המבוקשים כנדרש. החברה מעדכנת כי לאחר מועד הדוח, התקבלה דרישת נתונים נוספת שמוענה לנושאי משרה בחברה.



א. הסברי הדירקטוריון למצב עסקי התאגיד

1. נתונים עיקריים

נתונים כמותיים עיקריים לרבעון השלישי לשנת 2025 ביחס לרבעון המקביל אשתקד (מיליוני דולר):

אחוז מהמחזור	Q3 2024	אחוז מהמחזור	Q3 2025	
100.0%	1,003.5	100.0%	1,074.0	הכנסות מהפעלה
33.5%	336.0	30.2%	324.6	EBITDA
35.9%	360.1	33.2%	356.8	רווח תפעולי תזרימי (EBITDAR)
24.5%	245.7	24.7%	265.0	רווח לפני מסים על ההכנסה
18.7%	187.4	18.9%	202.6	רווח נקי לתקופה
	320.1		127.0	תזרים מזומנים מפעילות שוטפת
	225.6		229.1	תזרים מזומנים פנוי (לאחר שירות חוב)
	1,250.0		1,828.5	יתרת סגירה מזומנים ושווי מזומנים ומקורות נזילים זמינים לשימוש

נקודות עיקריות:

כאמור בפתיח לדוח הדירקטוריון לעיל, הרבעון השלישי לשנת 2025 התאפיין במגמה משולבת של ביקוש עונתי חזק לתקופת הקיץ והחגים ושל פעילות מצומצמת של החברות הזרות מיד לאחר מבצע עם כלביא ובכלל, וכן של גידול בתנועת הנוסעים בנתב"ג. זאת, בשילוב עם המשך בניית כושר הייצור של הקבוצה כמפורט בסעיף 3.2. להלן, הביאו לעלייה במדדים התפעוליים כך שהכנסות הקבוצה לרבעון הנוכחי הסתכמו בהיקף של כ-1,074.0 מיליון דולר (גידול של כ-70.4 מיליון דולר ביחס לרבעון המקביל אשתקד, כ-7.0%).

על אף העלייה במחזור ההכנסות, הרווח התפעולי התזרימי (EBITDAR) ברבעון השלישי לשנת 2025 נמוך במעט ביחס לרווח התפעולי התזרימי (EBITDAR) ברבעון המקביל אשתקד. הירידה בשיעור הרווחיות התפעולית נובעת ממספר גורמים אשר עיקריהם:

- ירידה בתרומת פעילות המטענים לרווח בשל התגברות פעילותן של חברות התעופה הזרות ומגמת התייצבות הביקוש ביחס להיצע בשוק המטענים.
- התייקרויות בסביבה העסקית בה פועלת הקבוצה (ראו פרטים נוספים בסעיף 3.2. להלן), אשר הושפעו, בין היתר, גם מהתחזקות השקל ביחס לדולר, בהיקף המוערך (על הרווח התפעולי) בכ-30 מיליון דולר.
- הפרשות שהוכרו בגין הערכות עדכניות בגין תביעות משפטיות בהיקף של כ-12 מיליון דולר.

אף על פי שהרווח התפעולי נמוך במעט ביחס לרבעון המקביל אשתקד, הרווח לפני מס עלה בכ-19.3 מיליון דולר והסתכם בכ-265.0 מיליון דולר, וכן הרווח הנקי הסתכם בכ-202.6 מיליון דולר, שיפור של כ-15.2 מיליון דולר ביחס לרבעון המקביל אשתקד. העלייה ברווח לפני מס וברווח הנקי נובעת בעיקר מהמשך השיפור בסעיף המימון של הקבוצה, כפועל יוצא מהעלייה ביתרות הנזילות ובהכנסות הריבית שהן מניבות וכן מירידה בנטל החוב בגין הלוואות וחכירות ומהוצאות הריבית הנובעות מהן, מה שמבטא את חוזקה הפיננסי של הקבוצה.

להלן פירוט בדבר המדדים העיקריים אשר השפיעו על תוצאות הרבעון:

- **היצע המושבים:** לאורך התקופה שהחלה עם היציאה ממשבר הקורונה, ממשיכה החברה כל העת במגמת בניית כושר ייצור, ובכלל זה הכשרת טייסים וצוותי אוויר וקרקע, קליטת עובדים, קליטה והחזרה לפעילות של מטוסים וכיו"ב, והכל בהתאם לתוכנית האסטרטגית של החברה ותוכניות העסקיות. בנוסף, הגדילה הקבוצה את היקף מושביה גם על ידי גידול במצבת המטוסים החכורים בחכירה רטובה (ACMI), הוספת המטוס ה-17 מדגם בואינג 787 (לפרטים ראו ביאור 1.5. לדוחות הכספיים) וכן השמשתו של מטוס נוסף מדגם בואינג 777 (לפרטים ראו פרק 3.2. להלן). לפיכך, ברבעון השלישי לשנת 2025 עלה היצע המושבים הכולל לרבעון בכ-3.3% ביחס לרבעון המקביל אשתקד. לעניין טבלת המטוסים אשר מפעילה הקבוצה ראו סעיף 3.2. להלן. יצוין כי הגידול בהיצע המושבים הוא על אף הירידה במספר ימי העבודה ביחס לרבעון המקביל אשתקד בעיקר בשל עיתוי החגים.

- **שיעור התפוסה (Load Factor):** שיעור התפוסה לרבעון השלישי לשנת 2025 עלה בכ-1.5% ביחס לרבעון המקביל אשתקד (93.8%) והסתכם בכ-95.3%, כמפורט לעיל בדבר מגמת הביקושים ברבעון הנוכחי.



- הכנסה למושב משוקלל קילומטר (RASK): ה-RASK עלה ביחס לרבעון המקביל אשתקד בכ-4.2%, כתוצאה מעלייה בשיעור התשואה לנוסע משוקלל קילומטר (RRPK) בשיעור של כ-2.6% וכן מעלייה בשיעור התפוסה כמתואר לעיל.
- הטסת מטענים: בפעילות המטען חלה האטה ברבעון הנוכחי ביחס לרבעון המקביל אשתקד, בין היתר על רקע חזרתן של חברות תעופה זרות אשר הביאו לרגיעה בביקושי השיא שחווה החברה בתחום זה ביחס לרבעון המקביל אשתקד, כך שההכנסות ממטען ברבעון השלישי לשנת 2025 ירדו בכ-8.4% לעומת ההכנסות ממטען ברבעון המקביל אשתקד (כ-5.2 מיליון דולר) אף על פי כן, הטסת המטענים ברבעון הנוכחי עדיין גבוהה יותר מבעתות שגרה.
- מימון: התוצאות העסקיות לרבעון השלישי לשנת 2025 הושפעו לחיוב משיפור בסעיף המימון (הוצאות מימון נטו מהכנסות מימון) של הקבוצה בהיקף של כ-28.6 מיליון דולר ביחס לרבעון המקביל אשתקד, בעיקר כתוצאה מגידול בהכנסות ריבית מפיקדונות על רקע העלייה המשמעותית ביתירות הנזילות של הקבוצה, אשר מקטינות את החוב הפיננסי נטו שלה וכן כתוצאה מרווחים שנבעו כתוצאה מהשקעה בנכסים פיננסיים וכן כתוצאה מירידה בנטל החוב בגין הלוואות וחכירות, וכן הושפעו גם כתוצאה מהשינויים בהפרשי שער.
- תזרים מזומנים מפעילות שוטפת: תזרים המזומנים מפעילות שוטפת ירד בכ-193.1 מיליון דולר ביחס לרבעון המקביל אשתקד, על אף העלייה ברווח ועל אף שלא חל שינוי מהותי ברווח התפעולי התזרימי (EBITDAR), וזאת בעיקר בשל החזר המזומנים שנעשה הרבעון, בהיקף של כ-140 מיליון דולר, בגין כרטיסי טיסה שלא נוצלו על ידי לקוחות בשל מבצע עם כלביא, וכן על רקע ירידה ביתירת ההכנסות מראש, כמפורט בסעיף 5.א להלן.

תזרים מזומנים פנוי:

להלן פירוט בדבר תזרים המזומנים הפנוי של הקבוצה לרבעון השלישי לשנת 2025 ביחס לרבעון המקביל אשתקד, וכן פירוט בדבר תזרים המזומנים הפנוי לתקופה של שניים עשר חודשים אשר הסתיימה ביום 30 בספטמבר 2025:

LTM ⁵	Q3 2025 Vs. Q3 2024	Q3 2024	Q3 2025	
מיליוני דולר				
919.4	(11.4)	336.0	324.6	EBITDA
(114.5)	(0.1)	(27.2)	(27.3)	CAPEX ⁶
804.9	(11.5)	308.8	297.3	תזרים מזומנים פנוי (לפני שירות חוב)
(157.1)	(12.3)	(38.0)	(50.3)	פירעון קרן הלוואות ⁷
(111.5)	7.1	(31.2)	(24.1)	פירעון קרן חכירות ⁸
(68.2)	6.6	(21.3)	(14.7)	תשלומי ריבית ⁹
64.9	13.6	7.3	20.9	תקבולי ריבית
533.0	3.5	225.6	229.1	תזרים מזומנים פנוי (לאחר שירות חוב)

תזרים המזומנים הפנוי לרבעון השלישי לשנת 2025 לפני שירות חוב הסתכם בכ-297.3 מיליון דולר, ולאחר שירות חוב בכ-229.1 מיליון דולר. הירידה בתזרים המזומנים הפנוי לפני שירות החוב נובעת בעיקר מהירידה ב-EBITDA כמפורט לעיל, בעוד שהעלייה בתזרים המזומנים הפנוי לאחר החוב נובעת בעיקר מירידה בתשלומי הריבית ובשיפור תקבולי הריבית על רקע המשך השיפור במצבה הפיננסי של הקבוצה. יצוין כי העלייה בתשלום קרן הלוואות ברבעון הנוכחי נובעת מפירעונות של רכיבי בלון בחלק מההלוואות על פי לוחות הסילוקין.

⁵ תקופה של שניים עשר חודשים שהסתיימה ביום 30 בספטמבר 2025.

⁶ ה-CAPEX כולל תזרים מזומנים ששימש לצורך רכישת נכסים (בעיקר חלפים ואביזרים) לצורך שמירה על הקיים (שלא לצורך הצטיידות).

⁷ בשנת 2024 פירעון קרן הלוואות אינו כולל פירעונות מוקדמים של הלוואות.

⁸ פירעון קרן חכירות אינו כולל פירעונות אשר שולמו באותה שנה עבור חכירות שפירעון החוזי היה בשנים קודמות אך שולמו בפועל בשנים האמורות עקב דחיית שנבעו ממשבר הקורונה.

⁹ לא כולל תשלום בגין ניכיון אשר הוקדם כתוצאה מפירעון מוקדם של הלוואת הפניקס בשנת 2024 (לפרטים ראו ביאור 14.ג. לדוחות הכספיים השנתיים). כמו כן, תשלומי הריבית כוללים ריבית רעיונית בגין חכירות בהתאם ל-IFRS 16 וכן, השפעה תזרימית בגין גידור ריבית.



התפתחות יתרת המזומנים ושווי המזומנים והמקורות הנזילים הזמינים לשימוש¹⁰:

LTM ¹¹	Q3 2025 Vs. Q3 2024	Q3 2024	Q3 2025	
מיליוני דולר				
1,250.0	797.2	1,089.6	1,886.7	יתרת פתיחה מזומנים ושווי מזומנים ומקורות נזילים זמינים לשימוש
533.0	3.5	225.6	229.1	תזרים מזומנים פנוי (לאחר שירות חוב)
159.5	3.2	0.8	4.1	הנפקת מניות ומימושי אופציות למניות
(206.4)	(12.1)	(38.7)	(50.9)	הצטיידות בנכסים, נטו ¹²
92.4	(213.1)	(27.3)	(240.4)	אחרים (בעיקר שינויים בהון חוזר) ¹³
1,828.5	578.5	1,250.0	1,828.5	יתרת סגירה מזומנים ושווי מזומנים ומקורות נזילים זמינים לשימוש

להלן נתונים אודות התפתחות החוב הפיננסי של החברה החל משנת 2019 ועד למועד הדוח:

חוב פיננסי יחס חוב ל-EBITDA:

31/12/2019	31/12/2022	31/12/2023	31/12/2024	31/03/2025	30/06/2025	30/09/2025	
מיליוני דולר							
2,235.6	2,020.9	1,834.6	1,519.1	1,444.2	1,390.6	1,293.8	חוב פיננסי ברוטו ¹⁴
229.3	283.4	405.7	1,443.8	1,674.5	1,886.7	1,828.5	מזומנים ושווי מזומנים כולל פיקדונות זמינים לשימוש
2,006.3	1,737.4	1,428.9	75.3	(230.3)	(496.1)	(534.7)	חוב (עודף) פיננסי נטו
243.1	307.5	503.3	1,035.4	1,041.3	930.8	919.4	EBITDA (LTM) ¹⁵
8.3	5.6	2.8	0.1	קטן מ-0	קטן מ-0	קטן מ-0	יחס חוב פיננסי נטו ל-EBITDA

¹⁰ המקורות הנזילים הזמינים לשימוש כוללים פקדונות לזמן קצר ולזמן ארוך הזמינים לשימוש והשקעות בנכסים פיננסיים כמפורט בביאור 3 לדוחות הכספיים.

¹¹ תקופה של שניים עשר חודשים שהסתיימה ביום 30 ביוני 2025.

¹² נטו ממכירת נכסים.

¹³ לפרטים בדבר השינוי בהון החוזר ראו בסעיף 5.א. להלן.

¹⁴ לרבות חכירות (למעט חכירות שאינן בתחולת תקן דיווח כספי בינלאומי IFRS 16 – בעיקר חכירות רטובות ACMI).

¹⁵ ה-EBITDA היא לתקופה של שניים עשר חודשים שהסתיימו במועד הרלוונטי בכל אחת מהתקופות.



2. סקירת ההתפתחות בסביבה העסקית ומדדים תפעוליים

א.1. סקירת הסביבה העסקית בה פועלת החברה

לתקופה של שלושה חודשים שהסתיימה ביום 30 בספטמבר 2025:

מגמות עולמיות בענף התעופה:

לעניין שוק התעופה הבינלאומי, על פי נתוני יאט"א (הארגון הבינלאומי לתובלה אווירית), כמות הנוסעים בטיסות בעולם המשיכה לגדול במהלך שנת 2024, ועברה את נתוני השיא שנרשמו בשנת 2019, עובר לפרוץ מגפת הקורונה. במקביל, התעשייה מתמודדת עם קשיים בשרשרת האספקה בענף, לרבות מחסור במטוסים וציוד טיסה אחר, אשר מקשים על הרחבת היצע המושבים ועל חידוש צי המטוסים. לפרטים בדבר קשיים בשרשרת האספקה ראו סעיף 8.5.2 לפרק "תיאור עסקי התאגיד" לדוח התקופתי של החברה לשנת 2024 אשר פורסם ביום 12 במרץ 2025 (מספר אסמכתא: 2025-01-016342) ("הדוח התקופתי לשנת 2024").

כמו כן, על פי הערכת יאט"א המעודכנת¹⁶, כפי שפורסמה בחודש יוני 2025 ("הערכת יאט"א המעודכנת"), הכנסות חברות התעופה לשנת 2025 צפויות להגיע לכ-979 מיליארד דולר, עם רווח נקי של כ-36 מיליארד דולר, שיא של כל הזמנים. יאט"א צופה כי מספר הנוסעים בשנת 2025 צפוי לעמוד על כ-4.99 מיליארד נוסעים (עלייה של כ-4% לעומת מספר הנוסעים בשנת 2024), אשר יהווה גם שיא בכמות הנוסעים. עוד ציינה יאט"א כי אחד הסיכונים המשמעותיים בעולם התעופה הוא התמשכות סכסוכים גאו-פוליטיים, לרבות מלחמת רוסיה-אוקראינה. לעניין תחזית יאט"א הקודמת ראו סעיף 6.1 לפרק "תיאור עסקי התאגיד" לדוח התקופתי לשנת 2024.

בנוסף, בפרסומי יאט"א¹⁷, צוין כי יאט"א עוקבת אחר השפעת מדיניות המכסים החדשה של נשיא ארה"ב, מר דונלד טראמפ, על עולם התעופה, כאשר בהתאם לפרסומים אלו, יאט"א סבורה כי אירוע זה ואירועים כלכליים שונים אחרים עלולים להשפיע על ביקושים לטיסות נוסעים ולטיסות מטען בעולם.

עוד יצוין כי בפרסומי יאט"א בעת האחרונה, דובר רבות על המחסור במטוסים וקשיים בשרשרת האספקה. ענף התעופה מתמודד עם מחסור חמור במטוסים, דבר שמוביל לעיכוב בחידוש צי, מגדיל עלויות ומאט את ההתקדמות לעבר קיימות. אתגרים בשרשרת האספקה מעכבים את הייצור של מטוסים וחלקים חדשים, מה שמוביל את חברות תעופה להעריך מחדש את תוכניות הצי שלהן, ובמקרים רבים, לשמור על מטוסים ישנים יותר למשך פרקי זמן ממושכים. צבר הזמנות המטוסים המסחריים העולמי הגיע לשיא היסטורי של יותר מ-17,000 מטוסים בשנת 2024, גבוה משמעותית מצבר ההזמנות בין השנים 2010 ל-2019 שעמד על כ-13,000 מטוסים בשנה.

העלות של קצב הייצור האיטי לחברות התעופה מוערכת ביותר מ-11 מיליארד דולר בשנת 2025, ומתבססת על ארבעה גורמים עיקריים:

- עלויות דלק עודפות (כ-4.2 מיליארד דולר): חברות תעופה נאלצות להפעיל מטוסים ישנים יותר ופחות חסכוניים בדלק, מה שמוביל לעלויות דלק גבוהות יותר.
- עלויות תחזוקה נוספות (כ-3.1 מיליארד דולר): מטוסים ישנים יותר דורשים תחזוקה תכופה ויקרה יותר.
- עלויות חכירת מנועים גבוהות (כ-2.6 מיליארד דולר): חברות תעופה צריכות לחכור יותר מנועים, מכיוון שמנועים נמצאים זמן רב יותר על הקרקע בהליכי תחזוקה.
- עלויות החזקת מלאי עודף (כ-1.4 מיליארד דולר): חברות התעופה אוגרות יותר חלקי חילוף כדי למתן שיבושים בלתי צפויים בשרשרת האספקה, דבר שמגדיל את עלויות המלאי.

בנוסף לעלויות הגדלות, אתגרי שרשרת האספקה מונעים מחברות התעופה להפעיל מספר מספק של מטוסים כדי לענות על הביקוש הגובר מצד הנוסעים. בשנת 2024, עלה הביקוש לטיסות נוסעים ב-10.4%, בעוד שהרחבת הקיבולת הסתכמה בעלייה של 8.7% בלבד, מה שהוביל לשיעור תפוסת שיא של 83.5%. המגמה של עלייה בביקוש לנוסעים נמשכת גם בשנת 2025.

על פי ההערכות, מחסור המטוסים העולמי לא צפוי להפתר בשנים הקרובות. היקף הבעיה הנוכחית, לרבות הפער המצטבר באספקת מטוסים (המוערך ביותר מ-5,000 מטוסים), דחיה בפרישת דגמים ישנים וצבר הזמנות שיא, יצרו פער מבני שסביר שידרוש שנים על מנת להחזירו לאיזון.

¹⁶ <https://www.iata.org/en/publications/economics/reports/global-outlook-for-air-transport-june-2025>

<https://www.iata.org/en/pressroom/2025-releases/2025-06-02-01>

¹⁷ <https://www.iata.org/en/publications/economics/reports/quarterly-air-transport-chartbook-q1-2025>

<https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/us-imports-surge-ahead-of-new-tariffs>

www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/quarterly-air-transport-chartbook-q4-2024/

<https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/an-assessment-of-risks-in-2025-heightened-policy-uncertainty/>

<https://www.iata.org/en/pressroom/2024-releases/2024-12-10-01/>



הערכת יאט"א המעודכנת לגבי תעשיית התעופה העולמית ובכלל זה, הכנסות חברות התעופה והערכות הרווח הנקי הכולל לשנת 2025, הצפי לפתרון בעיית מחסור המטוסים העולמי והתקופה התידרש על מנת להחזיר את הפער המבני לאיזון, היא מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך. מידע זה אינו מבוסס על הערכות החברה ונסמך על הערכת יאט"א המעודכנת בלבד. הערכת יאט"א המעודכנת מבוססת, בין היתר, על מגמות השינוי הקיימות בענף התעופה והתיירות בשנים האחרונות וההתפתחויות הצפויות בו וכן מבוססות על המצב הכלכלי, הבטחוני והגיאופוליטי בארץ ובעולם. ברם הנתונים בפועל עשויים להיות שונים באופן מהותי מההערכה שפורטה וזאת כתוצאה ממספר רב של גורמים, לרבות שינוי במצב הכלכלי, הבטחוני והגיאופוליטי בעולם, והתממשות איזה מגורמי הסיכון הרלוונטיים לחברה ולפעילותה כמפורט בסעיף 8.16 לפרק "תיאור עסקי התאגיד" לדוח התקופתי לשנת 2024.

התייקרויות בסביבה המאקרו-כלכלית:

במסגרת מגמת התייקרויות בישראל ובעולם, ובכלל זה בסביבה הכלכלית בה פועלת הקבוצה חלו עליות מחירים בחלק מהתשומות בשרשרת הייצור והאספקה של הקבוצה, לרבות בסעיף אגרות ושירותים בנמלי תעופה ודמי מעבר אווירי ובסעיף מזון, שירות לנוסע ועלויות הפעלה נוספות, אשר משפיעות על תוצאות הקבוצה. בנוסף לכך, התחזקות השקל ביחס לדולר מביאה לעלייה בהוצאות הדולריות של חלק מהוצאות הקבוצה הנקובות בשקלים, בעיקר בסעיף השכר, וכן לעלייה בשיעור ההוצאות התפעוליות ממחזור ההכנסות. לפרטים ראו סעיף א.3. להלן.

תחרות צפויה בנתב"ג:

לפרטים בדבר התחרות בנתב"ג והתפתחותה בחציון הראשון לשנת 2025, לרבות השפעת מבצע עם כלביא על הפעילות ועל התחרות בנתב"ג, ראו פרק א.1.2 ב"דוח הדירקטוריון על מצב ענייני התאגיד" לרבעון השני לשנת 2025 (בדוח הדירקטוריון הקודם).

ברבעון השלישי לשנת 2025, עם סיום מבצע עם כלביא, על אף המשך ההתאוששות ההדרגתית וחזרתן לפעילות של חלק מחברות התעופה הזרות, ברבעון זה היצע המושבים הכולל בנתב"ג היה נמוך בכ-25% ביחס לרבעון השלישי לשנת 2019. נכון למועד הסמוך לאישור הדוח, על רקע הפסקת האש וסיום הלחימה כמתואר לעיל, היצע המושבים לרבעון הרביעי לשנת 2025 צפוי להיות נמוך בכ-10% מהיצע המושבים ברבעון הרביעי לשנת 2019, בעוד שהיצע המושבים לרבעון הרביעי לשנת 2024 היה נמוך בכ-51% מהיצע המושבים ברבעון הרביעי לשנת 2019. כמו כן, צופה החברה כי מגמת ההתאוששות בנתב"ג וחזרתו לשגרה תימשך באופן הדרגתי גם לאורך שנת 2026. יצוין כי הגדלת היצע המושבים הצפוי של חברות התעופה הישראליות ובכללן הקבוצה ברבעון הרביעי לשנת 2025 ובשנת 2026 תורמת לגידול בהיצע המושבים הכולל בנתב"ג ביחס לשנת 2019.

יודגש כי המידע המפורט לעיל, לרבות בדבר היצע המושבים הכולל בנתב"ג ברבעון הרביעי לשנת 2025 ולשנת 2026, מהווה מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך. מידע זה נסמך, בין היתר, על נתונים שפורסמו במערכות ההפצה ובפרסומים שונים. הנתונים בפועל עשויים להיות שונים באופן מהותי מההערכה שפורטה וזאת כתוצאה ממספר רב של גורמים, לרבות בהתאם להתפתחויות הגאו-פוליטיות באזור ובשל התממשות איזה מגורמי הסיכון הרלוונטיים לפעילות התעופה כמפורט בסעיף 8.16 לפרק "תיאור עסקי התאגיד" לדוח התקופתי לשנת 2024.



תנועת נוסעים בנתב"ג ונתח שוק¹⁸:

ברבעון השלישי לשנת 2025, עם ההתאוששות ההדרגתית וחזרתן לפעילות של חלק מחברות התעופה הזרות, חלה עלייה של כ- 20.8% בתנועת הנוסעים בנתב"ג ביחס לרבעון המקביל אשתקד. יחד עם זאת, תנועת הנוסעים בנתב"ג ברבעון הנוכחי נמוכה בכ- 23.7% ביחס לתנועת הנוסעים בנתב"ג ברבעון השלישי לשנת 2023.

כמו כן, בחודשים ינואר עד ספטמבר לשנת 2025 חל גידול בתנועת הנוסעים העוברים בנתב"ג ביחס לתקופה המקבילה אשתקד בהיקף של כ-25%. יחד עם זאת, תנועת הנוסעים בנתב"ג נמוכה בכ-28.6% ביחס לתנועת הנוסעים בנתב"ג בחודשים ינואר עד ספטמבר לשנת 2023.

נתח השוק של הקבוצה ברבעון הנוכחי הסתכם בכ-35.9% ביחס לנתח שוק של כ-41.2% ברבעון המקביל אשתקד וכן, נתח השוק של הקבוצה בתשעת החודשים הראשונים לשנת 2025 הסתכם בכ-39.2% ביחס לנתח שוק של כ-46.1% בתקופה המקבילה אשתקד.

הטבלאות להלן מתארות את התפתחות וחלוקת התנועה של נוסעים בנתב"ג בתקופות הדיווח, בחלוקה בין תושבים יוצאים ותיירות נכנסות וכן על פי אזורים גאוגרפיים, תנועת מתחרים משמעותיים ונתחי השוק של החברה, הן כלליים והן על פי אזורים גאוגרפיים.

תנועת הנוסעים בנתב"ג - תיירים נכנסים לישראל ותושבים יוצאים¹⁹

Q3 2025 Vs. Q3 2024	Q3 2024	Q3 2025		
20.8%	4.9	5.9	מיליוני קטעי טיסה	תנועת הנוסעים בנתב"ג
25.1%	2.3	2.8	מיליוני נוסעים	תושבים יוצאים מישראל
20.9%	0.2	0.3	מיליוני נוסעים	תיירים נכנסים לישראל

תנועת הנוסעים (טיסות ישירות²⁰), במיליוני קטעי נוסע, לפי אזורים גאוגרפיים

Q3 2024	Q3 2025	אזור
0.4	0.5	טראנס אטלנטי
4.0	4.8	אירופה
0.3	0.4	מזרח תיכון ואפריקה
0.1	0.2	מזרח רחוק
4.9	5.9	סה"כ

¹⁸ שיעורי השינוי המוצגים בטבלאות - "תנועת הנוסעים בנתב"ג - תיירים נכנסים לישראל ותושבים יוצאים" ו-"תנועת מתחרים משמעותיים", הם בהשוואה לרבעון המקביל אשתקד.

¹⁹ תושבים יוצאים - בדרך אוויר בלבד. תיירים נכנסים - בדרך אוויר וללא מבקרי יום כמוגדר בלמ"ס.

²⁰ 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".



חברת תעופה	סוג חברה	חלק שוק בנתב"ג ברבעון השלישי לשנת 2025	תנועת נוסעים ברבעון השלישי לשנת 2025 (אלפים)	תנועת הנוסעים ברבעון השלישי לשנת 2024 (אלפים)	שינוי בתנועת הנוסעים ברבעון השלישי לשנת 2025 לעומת הרבעון השלישי לשנת 2024
אל על וסאן דור	חברה בשירות מלא	35.9%	2,107.1	1,998.5	5.4%
ישראייר	חסך	13.8%	806.7	565.6	42.6%
ארקיע	חסך	11.7%	684.3	383.3	78.5%
בלו בירד איירוויס	חסך	6.6%	387.3	221.4	75.0%
פליי דובאי	חסך	3.9%	231.1	163.4	41.4%
טוס איירוויס	חברה בשירות מלא	2.9%	172.6	80.4	114.6%
וויז אייר	חסך	2.7%	155.9	348.1	(55.2%)
אג'אן איירליינס	חברה בשירות מלא	2.3%	133.6	97.8	36.5%
אתיחאד איירוויס	חברה בשירות מלא	1.5%	88.8	29.1	204.7%
לופטהנזה	חברה בשירות מלא	1.5%	87.5	48.6	79.9%
יונייטד איירליינס	חברה בשירות מלא	1.4%	83.4	35.8	133.0%
אתיופיה איירליינס	חברה בשירות מלא	1.1%	65.6	47.8	37.1%

העלייה החדה בתנועת הנוסעים של חלק מחברות התעופה האחרות נובעת בעיקר מפעילותן המצומצמת של חברות התעופה האחרות בנתב"ג ברבעון המקביל אשתקד. יצוין כי תנועת הנוסעים של אל על וסאן דור ברבעון הנוכחי עלתה בכ-23.7% ביחס לרבעון המקביל בשנת 2023, בעוד שתנועת הנוסעים המצרפית בנתב"ג ירדה בכ-23.7% ביחס לרבעון המקביל לשנת 2023.

סוג	Q3 2025	Q3 2024
אל על וסאן דור	35.9%	41.2%
חברות בשירות מלא (ללא אל על)	16.5%	14.6%
חברות חסך	41.9%	39.6%
חברות שכר (ללא סאן דור)	5.7%	4.7%

²¹ המידע לגבי נתחי השוק מבוסס על נתוני רש"ת. יובהר, כי חלק מהחברות מפעילות טיסות לישראל גם מיעדים שאינם יעדי מוצאם. החברות שנבחרו הן המתחרות המובילות של החברה נכון למועד הסמוך לאישור הדוח. בתוך כך, חברות שמתווספות או נמחקות מעת לעת, מתעדכנות בשל גידול מהותי בנתח השוק של החברות.

²² יצוין, כי מעתה חברות "לואו קוסט" יקראו חברות חסך ויתר החברות הסדירות יקראו "חברות בשירות מלא". יובהר, כי לא קיימת הגדרה חד משמעית בנוגע לסיווגן של חברות התעופה והסיווג לעיל מבוצע לפי שיקול דעתה של החברה. הסיווג מתייחס לאופי פעילותן העיקרי של חברות התעופה, כאשר תיתכן פעילות במתכונת היברידי. המידע לגבי התפלגות תנועת הנוסעים מבוסס על נתוני רש"ת.

²³ יצוין כי החברה שינתה את סיווגן של חברות התעופה המתחרות, כך שמעתה חברות סדירות יסווגו כחברות תעופה בשירות מלא (כדוגמת החברה), וחברות "לואו קוסט" יסווגו כחברות חסך. חברות שכר יוותרו באותו סיווג. יובהר כי לא קיימת הגדרה חד משמעית בנוגע לסיווגן של חברות התעופה והסיווג לעיל מבוצע לפי שיקול דעתה של החברה. הסיווג מתייחס לאופי פעילותן העיקרי של חברות התעופה, כאשר תיתכן פעילות במתכונת היברידי. המידע לגבי התפלגות תנועת הנוסעים מבוסס על נתוני רש"ת.

²⁴ הנתונים לתקופות השוואה עודכנו למפרע בהתאם לסיווג של חלק מחברות התעופה.



נתחי השוק של החברה על פי אזורי גאוגרפיים²⁵

אזור	Q3 2025	Q3 2024
טראנס אטלנטי	71.8%	86.4%
אירופה	33.7%	38.2%
מזרח תיכון ואפריקה	5.9%	6.9%
מזרח רחוק	73.1%	70.6%
נתח שוק אל על וסאן דור	35.9%	41.2%

תנועת מטענים בנתב"ג

ברבעון הנוכחי חלה עלייה של כ-18.1% בתנועת המטענים בנתב"ג, הן בבטן מטוסי הנוסעים והן במטוסי המטען, בהשוואה לרבעון המקביל אשתקד. כמו כן, נתח השוק של החברה ירד מ-27.9% ל-23.5% זאת על רקע חזרה הדרגתית של חברות התעופה הזרות ברבעון השלישי לשנת 2025 ביחס לרבעון המקביל אשתקד.

להלן טבלה בדבר תנועת המטענים בנתב"ג בחלוקה בין ייבוא וייצוא:

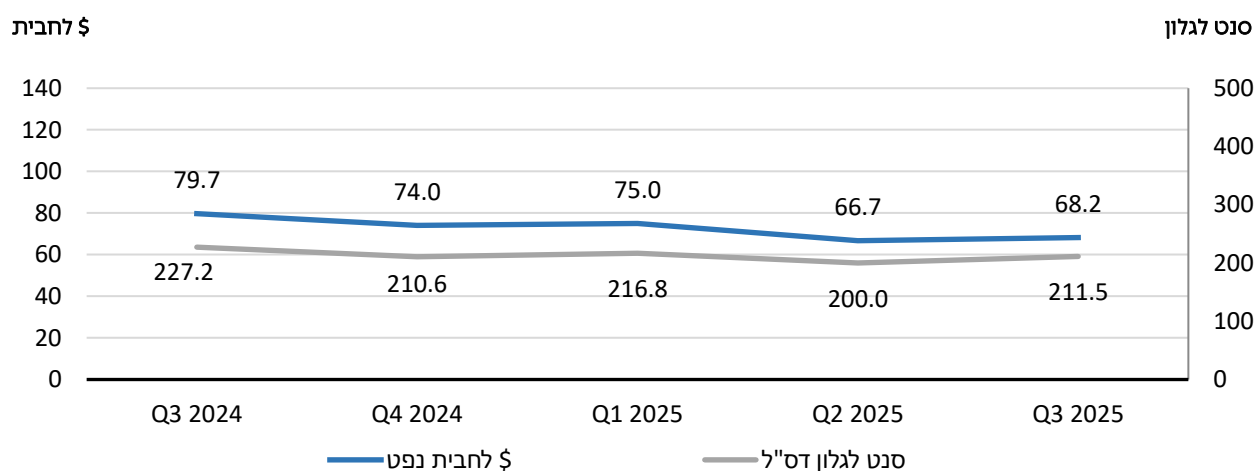
תנועת המטענים בנתב"ג - ייבוא וייצוא²⁶

	Q3 2025	Q3 2024	Q3 2025 Vs. Q3 2024
סה"כ מטענים (אלפי טון)	104.0	88.1	18.1%
ייבוא מטענים (אלפי טון)	68.4	56.1	22.0%
ייצוא מטענים (אלפי טון)	35.6	32.0	11.3%

דלק סילוני:

מחירי הדלק הסילוני (דס"ל) ברבעון השלישי לשנת 2025 ירדו בכ-6.9% ביחס למחירי הדס"ל ברבעון המקביל אשתקד. החברה פועלת לקיצוץ השפעת שינוי מחירי דס"ל, בין היתר על ידי התאמת מחירי המכירה וביצוע עסקאות הגנה בהתאם להיקף המסגרות הפנויות של החברה ובהתאם למדיניות הגידור של החברה. לפרטים נוספים בדבר השפעת השינוי במחירי הדס"ל על תוצאות החברה ראו סעיף א.3. להלן.

התפתחות מחירי הדס"ל והנפט הגולמי הממוצע בשוק²⁷:



²⁵ באזורי המצויינים בטבלה נכללים גם יעדים שהחברה אינה טסה אליהם. חישוב נתחי השוק מבוסס הן על טיסות אל על והן על טיסות סאן דור.

²⁶ נתונים אלה מהווים את הערכת החברה המתבססת על ניתוח נתוני רש"ת. הנתונים כוללים מטען שהובל במטוסי מטען ובבטן מטוסי נוסעים. ²⁷ המקור: מערכת בלומברג.



שערי חליפין:

בטבלה שלהלן ניתן לראות את שערי החליפין הממוצעים של שקל-דולר, שע"ח סגירה שקל-דולר, וכן שע"ח סגירה ין-דולר בכל רבעון בשנת 2024 וכן ברבעון הראשון, השני והשלישי לשנת 2025.

ברבעון השלישי לשנת 2025 הדולר נחלש ביחס לשקל בכ-9.5% בממוצע ביחס לרבעון המקביל אשתקד. לפרטים בדבר ההשפעה של השינוי בשערי החליפין כאמור, ראו פרק א.1. לעיל וכן פרק א.3. להלן.

לשערי החליפין הממוצעים השפעה על ההוצאות השקליות של החברה, בעיקר השכר. יצוין כי התחזקות שער החליפין הממוצע של הדולר ביחס לשקל משפיעה בצורה חיובית על תוצאות פעילות הקבוצה ולהיפך. בעוד שהכנסות הקבוצה הן בעיקרן בדולר, הוצאות השכר וחלק מהוצאות המטה הן בעיקרן שיקליות²⁸.

נכון ליום 30 בספטמבר 2025, שער החליפין של השקל מול הדולר עמד על כ-3.31, לעומת שער של כ-3.71 נכון ליום 30 בספטמבר 2024, מה שמשקף היחלשות הדולר ביחס לשקל בכ-10.9%. עוד יצוין כי נכון ליום 30 ביוני 2025, שער החליפין של השקל מול הדולר עמד על כ-3.37, מה שמשקף היחלשות הדולר ביחס לשקל בכ-1.8% בין סוף הרבעון לתחילתו. ברבעון המקביל אשתקד, השינוי כאמור בשער הדולר בין סוף הרבעון לתחילתו, היה היחלשות של הדולר בכ-1.3%. לשערים אלו השפעה על היתרות המאזניות של החברה הנקובות בשקלים הבאה לידי ביטוי בכך שהיתרות שאינן נקובות בדולר המהווה מטבע פעילות הקבוצה משתערות בסוף תקופה וזאת ביחס לערכן בתחילת תקופה הדוח, כך שהשפעת שערן היתרות המאזניות נובעת מהשינוי בשערי חליפין יתרת סגירה סוף תקופה לעומת תחילת התקופה.

לפרטים נוספים גם בדבר השפעת הין היפני, לרבות על מספר הלוואות שנטלה החברה במטבע זה, ראו פרק ב' להלן בדבר חשיפה לסיכונים שוק ודרכי ניהולם.

להלן התפתחות שער החליפין סגירה וממוצע של שקל-דולר, וכן שער חליפין סגירה ין-דולר החל משנת 2024:

התפתחות שער חליפין שקל-דולר וין-דולר:

שע"ח ממוצע שקל-דולר	שע"ח סגירה שקל-דולר	שע"ח סגירה ין-דולר	
3.66	3.68	151.27	Q1/2024
3.73	3.76	160.92	Q2/2024
3.72	3.71	142.53	Q3/2024
3.70	3.65	156.62	Q4/2024
3.70	3.65	156.62	שנת 2024
3.61	3.72	149.36	Q1/2025
3.58	3.37	144.29	Q2/2025
3.36	3.31	148.04	Q3/2025

²⁸ זאת מבלי להביא בחשבון שלהתחזקות השקל ביחס לדולר השפעה חיובית על ההכנסה הפנויה הדולרית של הצרכן הישראלי והשפעה חיובית על הביקוש לטיסות.



לתקופה של תשעה חודשים שהסתיימה ביום 30 בספטמבר 2025:

תנועת הנוסעים בנתב"ג – תיירים נכנסים לישראל ותושבים יוצאים²⁹

ינואר-ספטמבר 2025 Vs. ינואר-ספטמבר 2024	ינואר-ספטמבר 2024	ינואר-ספטמבר 2025		
25.0%	10.9	13.6	מיליוני קטעי טיסה	תנועת הנוסעים בנתב"ג
26.5%	4.9	6.2	מיליוני נוסעים	תושבים יוצאים מישראל
22.0%	0.7	0.9	מיליוני נוסעים	תיירים נכנסים לישראל

תנועת הנוסעים (טיסות ישירות³⁰), במיליוני קטעי נוסע, לפי אזורים גאוגרפיים

אזור	ינואר-ספטמבר 2025	ינואר-ספטמבר 2024
טראנס אטלנטי	1.2	1.0
אירופה	10.7	8.7
מזרח תיכון ואפריקה	1.2	0.7
מזרח רחוק	0.5	0.4
סה"כ	13.6	10.9

תנועת המתחרים הבולטים בנתב"ג^{31 32}

חברת תעופה	סוג חברה	חלק שוק בנתב"ג בינואר-ספטמבר 2025	תנועת נוסעים בינואר-ספטמבר 2025 (אלפים)	תנועת הנוסעים בינואר-ספטמבר 2024 (אלפים)	שינוי בתנועת הנוסעים בינואר-ספטמבר 2025 לעומת ינואר-ספטמבר 2024
אל על וסאן דור	חברה בשירות מלא	39.2%	5,318.3	5,002.3	6.3%
ישראייר	חסך	12.0%	1,630.3	1,044.1	56.1%
ארקיע	חסך	9.5%	1,282.7	734.0	74.8%
ויז אייר	חסך	5.3%	718.0	637.8	12.6%
בלו בירד איירוויס	חסך	4.9%	665.9	433.3	53.7%
פליי דובאי	חסך	4.3%	589.3	390.9	50.7%
אג'יאן איירליינס	חברה בשירות מלא	2.2%	296.4	241.2	22.9%
טוס איירוויס	חברה בשירות מלא	1.9%	256.3	149.3	71.6%
אתיחאד איירוויס	חברה בשירות מלא	1.8%	239.2	60.6	294.8%
לופטהנזה	חברה בשירות מלא	1.4%	195.9	150.6	30.1%
אתיופיה איירליינס	חברה בשירות מלא	1.1%	150.0	121.7	23.3%
יונייטד איירליינס	חברה בשירות מלא	1.0%	137.2	79.4	72.7%

העלייה החדה של חלק מחברות התעופה האחרות נובעת בעיקר מפעילותן המצומצמת בתקופה המקבילה אשתקד. ביחס לתקופה המקבילה בשנת 2023, עלה מספר הנוסעים של אל על וסאן דור בכ-23.3% בעוד שתנועת הנוסעים המצרפית בנתב"ג ביחס לתקופה המקבילה בשנת 2023 ירדה בכ-28.6%.

²⁹ תושבים יוצאים – בדרך אוויר בלבד. תיירים נכנסים – בדרך אוויר וללא מבקרי יום כמוגדר בלמ"ס.

³⁰ נתונים אלה מתבססים על נתוני רש"ת. נתונים אלה מפולחים לפי יעד הטיסה הישר ואינם מבחינים ביעד הסופי של הנוסע כשמדובר בטיסות ב"חופש שישי".

³¹ המידע לגבי נתחי השוק מבוסס על נתוני רש"ת. יובהר, כי חלק מהחברות מפעילות טיסות לישראל גם מיעדים שאינם יעדי מוצאם. החברות שנבחרו הן המתחרות המובילות של החברה נכון למועד הסמוך לאישור הדוח. בתוך כך, חברות שמתווספות או נמחקות מעת לעת, מתעדכנות בשל גידול מהותי בנתח השוק של החברות.

³² יצוין, כי מעתה חברות "לואו קוסט" יקראו חברות חסך ויתר החברות הסדירות יקראו "חברות בשירות מלא". יובהר, כי לא קיימת הגדרה חד משמעית בנוגע לסיווגן של חברות התעופה והסיווג לעיל מבוצע לפי שיקול דעתה של החברה. הסיווג מתייחס לאופי פעילותן העיקרי של חברות התעופה, כאשר תיתכן פעילות במתכונת היברידי. המידע לגבי התפלגות תנועת הנוסעים מבוסס על נתוני רש"ת.



33 נתח השוק של החברה והתפלגות הנוסעים בנתב"ג על פי סוג חברות

סוג	ינואר-ספטמבר 2025	ינואר-ספטמבר 2024
אל על וסאן דור	39.2%	46.1%
חברות בשירות מלא (ללא אל על)	16.6%	16.5%
חברות חסך	39.9%	34.1%
חברות שכר (ללא סאן דור)	4.2%	3.3%

34 נתחי השוק של החברה על פי אזורים גאוגרפיים

אזור	ינואר-ספטמבר 2025	ינואר-ספטמבר 2024
טראנס אטלנטי	78.3%	89.5%
אירופה	37.2%	42.8%
מזרח תיכון ואפריקה	7.6%	9.5%
מזרח רחוק	74.8%	74.5%
נתח שוק אל על וסאן דור	39.2%	46.1%

תנועת מטענים בנתב"ג

בתקופה של תשעה חודשים שהסתיימה ביום 30 בספטמבר 2025 חלה עלייה של כ-8.1% בתנועת המטענים בנתב"ג, הן בבטן מטוסי הנוסעים והן במטוסי המטען, בהשוואה לרבעון המקביל אשתקד בעוד שנתח השוק של החברה ירד מ-28.6% ל-25.2% זאת על רקע החזרה ההדרגתית של חברות התעופה הזרות בתקופה של תשעה חודשים שהסתיימה ביום 30 בספטמבר 2025.

להלן טבלה בדבר תנועת המטענים בנתב"ג בחלוקה בין ייבוא וייצוא:

35 תנועת המטענים בנתב"ג - ייבוא וייצוא

ינואר-ספטמבר 2025	ינואר-ספטמבר 2024	ינואר-ספטמבר 2025 Vs. ינואר-ספטמבר 2024	
277.3	256.6	8.1%	סה"כ מטענים (אלפי טון)
181.0	164.6	10.0%	ייבוא מטענים (אלפי טון)
96.3	92.0	4.7%	ייצוא מטענים (אלפי טון)

33 ראו הערה 17 לעיל.

34 באזורים המצויינים בטבלה נכללים גם יעדים שהחברה אינה טסה אליהם. חישוב נתחי השוק מבוסס הן על טיסות אל על והן על טיסות סאן דור.

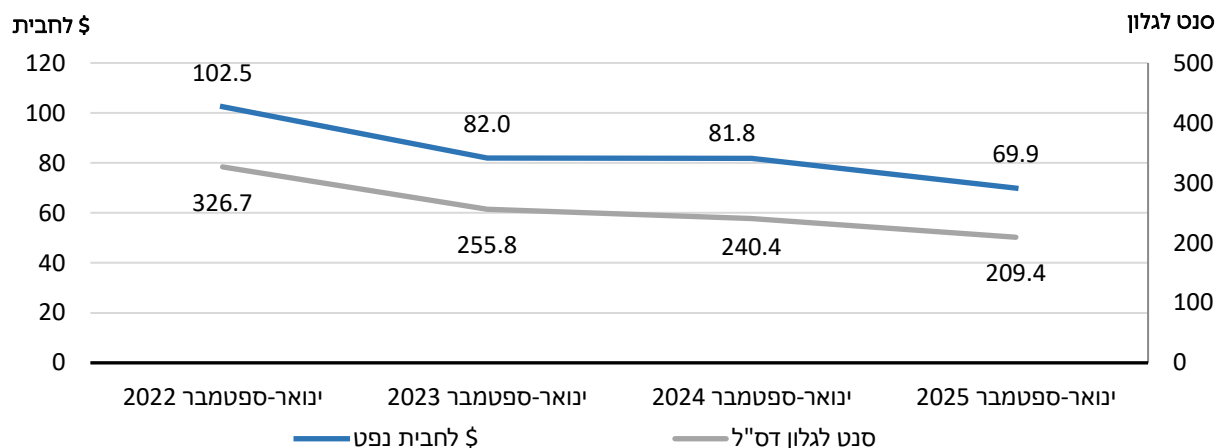
35 נתונים אלה מהווים את הערכת החברה המתבססת על ניתוח נתוני רש"ת. הנתונים כוללים מטען שהובל במטוסי מטען ובבטן מטוסי נוסעים.



דלק סילוני:

מחירי הדלק הסילוני (דס"ל) בתקופה של תשעה חודשים שהסתיימה ביום 30 בספטמבר 2025 ירדו בכ-12.9% ביחס למחירי הדס"ל בתקופה המקבילה אשתקד. החברה פועלת לקיצוז השפעת שינוי מחירי דס"ל, בין היתר על ידי התאמת מחירי המכירה וביצוע עסקאות הגנה בהתאם להיקף המסגרות הפנויות 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 בשוק³⁶:



שערי חליפין:

בטבלה שלעיל ניתן לראות את שערי החליפין הממוצעים של שקל-דולר, שע"ח סגירה שקל-דולר, וכן שע"ח סגירה ין-דולר בכל רבעון בשנת 2024 וכן ברבעון הראשון, השני והשלישי לשנת 2025.

ברבעון השלישי לשנת 2025 הדולר נחלש ביחס לשקל בכ-5.0% בממוצע ביחס לתקופה המקבילה אשתקד. לפרטים בדבר ההשפעה של השינוי בשערי החליפין כאמור, ראו פרק 1.א. לעיל וכן פרק 3.א. להלן.

³⁶ המקור: מערכת בלומברג.



לתקופה של שלושה חודשים שהסתיימה ביום 30 בספטמבר 2025:

להלן פירוט המדדים התפעוליים של הקבוצה. ראו גם את הפתיח לעיל לדוח הדירקטוריון ואת סעיף א.1 לעיל בדבר נתונים עיקריים.

Q3 2025 Vs. Q3 2024	Q3 2024	Q3 2025	
			היקף פעילות ותנועת נוסעים:
5.5%	1,956	2,064	קטעי נוסע סדיר ושכר (נוסעים משלמים) – באלפים
(12.9%)	41.2%	35.9%	חלק שוק כולל – באחוזים
3.3%	8,071	8,334	ASK – במיליונים (1)
4.8%	7,573	7,939	RPK – במיליונים
1.5%	93.8%	95.3%	PLF (שיעור תפוסת נוסעים) – באחוזים
2.6%	23.2	23.8	שעות טיסה במטוסי נוסעים רחבי גוף – באלפים
1.4%	28.0	28.4	שעות טיסה במטוסי נוסעים צרי גוף – באלפים
			תנועת מטענים:
0.1%	22.1	22.2	טון מטען מוטס – באלפים
(3.8%)	133.1	128.0	RTK – במיליונים
			מדדי רווחיות:
2.6%	12.25	12.56	RRPK (2)
4.2%	11.49	11.97	RASK (2)
3.7%	12.43	12.89	TRASK (2)
7.9%	9.09	9.82	CASK (3)
10.9%	7.01	7.78	CASK ללא דלק (3)

(1) ראו הסבר בעמוד הבא להלן.

(2) ראו הסבר בעמוד הבא להלן.

(3) ראו הסבר בעמוד הבא להלן.

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 משולם משוקלל ק"מ
הכנסות נוסעים חלקי ASK. משקף את ההכנסה הממוצעת למושב משוקלל ק"מ
הוצאות תפעוליות³⁸ חלקי ASK. משקף את העלות הממוצעת למושב משוקלל ק"מ
סה"כ הכנסות חלקי ASK. משקף את סך הכנסות החברה למושב משוקלל ק"מ
משקל בטונות של מטען מוטס בתשלום כפול המרחק המוטס

קטע נוסע
Revenue Passenger Kilometer – RPK
Available Seat Kilometer – ASK
Passenger Load Factor – PLF
RPK – הכנסה ממוצעת ל- RPK
Revenue per ASK – RASK
Cost per ASK – CASK

Total revenue per ASK – TRASK
Revenue Ton Kilometer – RTK

³⁷ המדדים התפעוליים הכלולים בסעיף זה כוללים גם טיסות המופעלות במטוסים בחכירה רטובה (חכירה של מטוס על צוותו, תחזוקתו וביטוחו).

³⁸ הוצאות תפעוליות בנטרול הוצאות (הכנסות) אחרות מסוימות, כגון: רווחי הון.



לתקופה של תשעה חודשים שהסתיימה ביום 30 בספטמבר 2025:

ינואר- ספטמבר 2025 Vs. ינואר- ספטמבר 2024	ינואר- ספטמבר 2024	ינואר- ספטמבר 2025	
			היקף פעילות ותנועת נוסעים:
6.5%	4,893	5,213	קטעי נוסע סדיר ושכר (נוסעים משלמים) - באלפים
(15.0%)	46.1%	39.2%	חלק שוק כולל - באחוזים
2.4%	21,400	21,914	ASK - במיליונים (1)
3.6%	19,903	20,618	RPK - במיליונים
1.2%	93.0%	94.1%	PLF (שיעור תפוסת נוסעים) - באחוזים
(1.2%)	64.3	63.5	שעות טיסה במטוסי נוסעים רחבי גוף - באלפים
7.2%	69.5	74.5	שעות טיסה במטוסי נוסעים צרי גוף - באלפים
			תנועת מטענים:
(4.2%)	66.7	63.9	טון מטען מוטס - באלפים
(6.7%)	391.6	365.2	RTK - במיליונים
			מדדי רווחיות:
(0.3%)	11.88	11.85	RRPK (2)
0.9%	11.04	11.15	RASK (2)
(0.7%)	12.06	11.98	TRASK (2)
5.8%	9.30	9.84	CASK (3)
10.0%	7.11	7.82	CASK ללא דלק (3)

- (1) העלייה בהיצע המושבים המשוקללים ק"מ (ASK) ביחס לרבעון המקביל אשתקד וביחס לתקופה המקבילה אשתקד של כ-3.3% ושל כ-2.4%, בהתאמה, נובעת בעיקרה כתוצאה מהמשך בניית כושר הייצור לאחר היציאה ממשבר הקורונה. במהלך הרבעון הראשון לשנת 2025 השלימה החברה השמשת מטוס נוסף מדגם בואינג 777 וכן במהלך הרבעון השני לשנת 2025 התווסף לצי המטוסים של החברה המטוס ה-17 מדגם 787. עוד יצוין כי החברה מפעילה מטוסים נוספים בחכירה רטובה. לפרטים ראו פרק 3.2. להלן. לעניין התקופה של תשעה חודשים שהסתיימה ביום 30 בספטמבר 2025, יצוין כי בחודש יוני 2025, בעקבות מבצע עם כלביא, נבלמה מגמת הגידול ואף חלה ירידה של כ-36.6% בהיצע המושבים המשוקללים ק"מ (ASK) ביחס לחודש המקביל אשתקד.
- (2) ההכנסות ששימשו לצורך חישוב המדדים לתקופה של תשעה חודשים שהסתיימה ביום 30 בספטמבר 2025 לא כוללות קיטון ההכנסה בגין שיפוי נוסעים שהוכרה ברבעון השני לשנת 2025 כמפורט בביאור א.11. לדוחות הכספיים.
- (3) העלייה ב-CASK ללא דלק ברבעון השלישי לשנת 2025 נובעת בעיקר כתוצאה מההתייקריות בסביבה המאקרו כלכלית ובפרט בסביבה העסקית של הקבוצה (לפרטים נוספים ראו סעיף א.1.2. לעיל), וכן כתוצאה מהתחזקות השקל מול הדולר ומהוצאות חד פעמיות שהוכרו ברבעון הנוכחי (לפרטים נוספים ראו פרק 3.3. להלן). כמו כן, העלייה ב-CASK ללא דלק בתשעה חודשים שהסתיימו ביום 30 בספטמבר 2025 הושפעה גם מעצירת הפעילות בחודש יוני 2025, כתוצאה מהפסקת הפעילות הטיסתית הסדירה תוך המשך נשיאה במרבית עלויות החברה כמפורט בסעיף א.3. להלן ודוח הדירקטוריון הקודם.



א3.2. כושר ייצור- צי מטוסים

להלן טבלה של צי המטוסים של החברה נכון למועד הדוח ולתקופות השוואה והתפתחותו בין תקופות הדיווח:

צי מטוסים (נוסעים ומטען):	לתקופה של שלושה חודשים שהסתיימה ביום 30 בספטמבר 2025	לתקופה של שלושה חודשים שהסתיימה ביום 30 בספטמבר 2024	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2024
מספר מטוסים בהפעלה עצמית בתום התקופה - ביחידות	48	47	47
מספר מטוסים שמישים בהפעלה עצמית בתום התקופה - ביחידות	47	45	45
גיל ממוצע של צי המטוסים בהפעלה עצמית בתום התקופה - בשנים	14.3	13.6	13.8
מספר מטוסים פעילים המופעלים בחכירות רטובות בשקלול זמן (ממוצע משוקלל)	5	3	3

להלן טבלה של חלוקת צי המטוסים וסוגי המטוסים בהפעלה עצמית נכון ליום 30 בספטמבר 2025:

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	16	-	16	21.0	11	5
737-900	נוסעים-צר גוף	175	8	-	8	10.7	8	-
777-200	נוסעים-רחב גוף	279	2	1	3	24.3	3	-
777-200	נוסעים-רחב גוף בתצורת דרימליינר	313	3	-	3	20.3	3	-
787-8 (דרימליינר)	נוסעים-רחב גוף	238	4	-	4	4.9	4	-
787-9 (דרימליינר)	נוסעים-רחב גוף	271	13	-	13	6.5	5	8
737-800	מטען-צר גוף	-	1	-	1	23.4	-	1
סה"כ מטוסים בהפעלה עצמית			47	1	48	14.3	34	14



להלן טבלה בדבר מטוסים המופעלים בחכירה רטובה נכון ליום 30 בספטמבר 2025 (חלק מהמטוסים המופעלים בחכירה רטובה בשימוש החברה בחלק מהתקופה המדווחת כמפורט בטבלה הראשונה לעיל):

סוג מטוס	מספר מושבים למטוס (בממוצע) ברבעון 3 לשנת 2025	מספר מטוסים בשימוש ליום 30 בספטמבר 2025
נוסעים-מטוסים צרי גוף	187	5
מטען	-	*1

*בנוסף לאמור בטבלאות לעיל בדבר שימוש החברה במטוסי מטען, הן בהפעלה עצמית והן בחכירה רטובה, מפעילה החברה מעת לעת טיסות מטען באמצעות מטוסים נוספים בחכירה רטובה ובאמצעות רכישת קיבולת בטיסות מטען, בהתאם לצרכי החברה.

הרחבת צי המטוסים מדגם בואינג 787 (רחב גוף)

- קבלת המטוס ה-17 ברבעון השני לשנת 2025: בהמשך לאמור בסעיף א.3.2. לפרק "דוח הדירקטוריון על מצב ענייני התאגיד" לדוח התקופתי לשנת 2024, המטוס ה-17 מדגם בואינג 787 נמסר לחברה במהלך הרבעון השני לשנת 2025. לעניין חתימה על הסכמים למימון המטוס כאמור, ראו ביאור ה.14. (1) לדוחות הכספיים השנתיים.
- רכישת מנוע: במהלך הרבעון הנוכחי, נמסר לחברה מרולס רויס מנוע רזרבי נוסף (שישי במספר) מדגם TRENT 1000 TEN בקונפיגורציית BOM B. לפרטים ראו ביאור א.5.2. לדוחות הכספיים.
- תוכניות החברה להמשך הצטיידות: ראו ביאור ב.10. לדוחות הכספיים השנתיים.

המשך השמשת צי המטוסים מדגם בואינג 777 (רחב גוף)

- השמשת המטוס החמישי ברבעון הראשון: החברה השלימה את השמשתו של מטוס נוסף מדגם בואינג 777 במהלך הרבעון הראשון לשנת 2025, כך שלאחר השמשתו קיימים בשירות החברה חמישה מטוסים פעילים מדגם זה.
- החלטה להשמיש את המטוס השישי: במהלך הרבעון השני לשנת 2025 החליטה החברה להשמיש את המטוס השישי והאחרון מדגם בואינג 777 לרבות התאמתו לתצורת דרימליינר כך שייכנס לשיפוץ על מנת שיחזור לשימוש בשירות החברה. במסגרת זו, רכשה החברה מחברה זרה מנוע רולס רויס מדגם TRENT 800 ועתידה להצטייד במנוע נוסף מדגם זה הנדרש להפעלת מטוס זה.

הרחבת צי המטוסים מדגם בואינג 737 (צר גוף)

- רכישת שני מטוסים נוספים: במהלך הרבעון הנוכחי, חתמה החברה עם חברה זרה על הסכם לרכישת שני מטוסים מדגם בואינג 737-800 משנתון ייצור 2014. המטוסים צפויים להמסר לחברה במהלך שנת 2026. לפרטים ראו ביאור ב.5.2. לדוחות הכספיים.
- תוכניות החברה להצטיידות במטוסי 737 MAX: ראו ביאור ג.10. לדוחות הכספיים השנתיים.

רכישת מטוסים ומנוע אשר הופעלו על ידי הקבוצה בחכירה יבשה

- לפרטים בדבר רכישת מטוסים מדגם בואינג 737-800 ומנוע מדגם CFM56-7B אשר היו חכורים על ידי החברה ראו ביאור ב.5.1. לדוחות הכספיים.

חכירות רטובות

- במהלך הרבעון הנוכחי התווסף לפעילות החברה מטוס מדגם בואינג 737-800 בחכירה רטובה.



אירועים נוספים

- נכון למועד פרסום הדוח, ממשיכים הקשיים הגלובאליים בשרשרת האספקה בענף התעופה העולמי ובכלל זה בקרב יצרניות המטוסים והמנועים. קשיים אלו לרבות המצב הגאופוליטי בארץ ובעולם, עשויים לגרום לעיכובים בקצב אספקת המטוסים, מנועים וחלקי חילוף נוספים וכן שיבושים בלוחות הזמנים לתחזוקתם השוטפת. כמענה לכך, החברה עשויה להצטייד, ככול שיתאפשר לה, במטוסים ו/או במנועים חליפיים על מנת לתת מענה ככול האפשר לביקושים על פי תוכניתה האסטרטגית. לפרטים בדבר קשיים בשרשרת האספקה ראו סעיף 8.5.2 לפרק "תיאור עסקי התאגיד" לדוח התקופתי לשנת 2024.
- בהקשר זה ובהמשך לאמור בסעיף 8.12 לפרק "תיאור עסקי התאגיד" לדוח התקופתי לשנת 2024, בעקבות מגבלות בהפעלת מנועי TRENT 1000 TEN המותקנים על מטוסי 787, החברה ממשיכה ליישם תוכנית החלפות למנועים אלו ביחד עם יצרנית המנועים רולס רויס. החברה ממשיכה לחוות קשיים תפעוליים ומסחריים בפעילותה השוטפת כנגזרת ממגבלות אלו ויישום תוכנית ההחלפות המוזכרת לעיל. האמור חושף את החברה לסיכוני קרקוע מטוסים בהיעדר מנועי TRENT 1000 TEN זמינים. החברה פועלת מול רולס רויס באופן שוטף למזעור החשיפה.
- מפרוץ המלחמה כושר הייצור של החברה הגיע קרוב למלוא פוטנציאל התפוקה לרבות בשל גיוס חלק מעובדי החברה לשירות מילואים מעת לעת. כושר ייצור מוגבל, בין היתר, בשל גיוס, הכשרה וכמות של מטוסים ואנשי צוות אוויר, אשר נדרשים לעמוד במגבלות שעות הטיסה החודשיות והשנתיות הקבועות בתקנה 465 לתקנות הטיס (הפעלת כלי טיס וכללי טיסה), תשמ"ב-1981. מאז פרוץ המלחמה ועל רקע הימשכותה, חלק מטייסי החברה נקראים לשירות מילואים מעת לעת, ועל רקע האמור ועל מנת לאפשר לחברה לשמור על רצף תפקודי ושמירת נתיבי האוויר של ישראל פתוחים ככל הניתן, נעשו מספר התאמות מול רת"א לעניין מגבלת השעות עד סוף חודש אוקטובר 2025.

תחזיות החברה כמפורט לעיל לרבות לגבי מועדי אספקת מטוסים, אפשרות הצטיידות במטוסים ו/או במנועים חליפיים, וכן השמשת מטוס נוסף מסוג בואינג 777, שינויו לתצורת דרימליינר וסיכוני קרקוע מטוסים בהיעדר מנועים זמינים מהווים מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך, ומבוססים על נתונים, הנחות, הערכות ותחזיות אשר עשויים להשתנות כולם או חלקם או להתמשך באופן שונה ואף שונה מהותית מהצפוי נכון למועד זה, וכן תלויות במידה רבה בצדדים שלישיים ופעילותם, וכן תלויות בקיומם של אירועים שאינם בשליטת החברה. התחזיות והנתונים מבוססים, בין היתר, על מימוש עסקאות ההצטיידות, כמפורט בסעיף 8.12 לפרק "תיאור עסקי התאגיד" בדוח התקופתי לשנת 2024, עמידת יצרניות המטוסים במועדי אספקת המטוסים, התמודדות שוק התעופה בארץ ובעולם עם קשיים בשרשרת האספקה, הנחות הנוגעות לגידול בפעילות הטיסית בנתב"ג והביקוש הכללי לטיסות בארץ ובעולם, וכן התמודדות החברה עם מגבלות בכושר הייצור. כל שינוי בהנחות ובתחזיות האמורות לעיל כמו גם, התממשותם של איזה מגורמי הסיכון הרלוונטיים לחברה ולפעילותה (כמפורט בסעיף 8.16 לפרק "תיאור עסקי התאגיד" בדוח התקופתי לשנת 2024), עשוי להשפיע ואף באופן מהותי על התוצאות בפועל ומימוש התוכנית האסטרטגית של הקבוצה.



א.3. ניתוח התוצאות העסקיות של החברה

לתקופה של שלושה חודשים שהסתיימה ביום 30 בספטמבר 2025:

להלן מוצגים דוחות מאוחדים על הרווח והפסד, לרבות שיעור מהמחזור ושיעור השינוי לעומת הרבעון המקביל אשתקד, וכן הגורמים העיקריים אשר השפיעו על תוצאות הקבוצה ברבעון הנוכחי ביחס לרבעון המקביל אשתקד, כמפורט להלן:

Q3 2025 Vs. Q3 2024		Q3 2024		Q3 2025		
%	מיליוני דולר	% מהמחזור	מיליוני דולר	% מהמחזור	מיליוני דולר	
7.0%	70.4	100.0%	1,003.5	100%	1,074.0	הכנסות מהפעלה
						הוצאות תפעוליות:
1.3%	2.2	16.7%	168.0	15.8%	170.2	דלק
18.2%	36.8	20.2%	202.5	22.3%	239.3	שכר ונלוות
10.7%	10.3	9.6%	96.6	10.0%	106.9	אגרות ושירותים בנמלי תעופה ודמי מעבר אווירי
6.9%	2.0	2.9%	28.8	2.9%	30.7	תחזוקה
9.6%	6.1	6.3%	63.5	6.5%	69.6	מזון, שירות לנוסע ועלויות הפעלה נוספות
7.3%	3.7	5.1%	51.3	5.1%	55.0	הוצאות שיווק והפצה
3.8%	2.5	6.6%	66.4	6.4%	69.0	פחת והפחתות
33.5%	8.1	2.4%	24.1	3.0%	32.2	שכירויות
37.1%	12.3	3.3%	33.2	4.2%	45.5	מחשוב והוצאות מטה
681.3%	(4.5)	(0.1%)	(0.7)	(0.5%)	(5.2)	הכנסות אחרות, נטו
10.8%	79.6	73.1%	733.6	75.7%	813.3	סה"כ הוצאות תפעוליות
(3.4%)	(9.1)	26.9%	269.9	24.3%	260.7	רווח תפעולי
(117.9%)	28.6	(2.4%)	(24.2)	0.4%	4.3	הכנסות (הוצאות) מימון, נטו
7.9%	19.3	24.5%	245.7	24.7%	265.0	רווח לפני מסים על ההכנסה
7.4%	(4.3)	(5.8%)	(58.3)	(5.8%)	(62.5)	הוצאות מס
8.1%	15.2	18.7%	187.4	18.9%	202.6	רווח נקי לתקופה

הכנסות מהפעלה

הכנסות מהפעלה עלו ברבעון הנוכחי ביחס להכנסות מהפעלה ברבעון המקביל אשתקד בכ-70.4 מיליון דולר, כ-7.0% הכנסות מטיסות הנוסעים ברבעון השלישי לשנת 2025 עלו בכ-7.6% ביחס לרבעון המקביל אשתקד (כ-69.6 מיליון דולר). הכנסות ממטען ברבעון השלישי לשנת 2025 ירדו בכ-8.4% לעומת ההכנסות ממטען ברבעון המקביל אשתקד (כ-5.2 מיליון דולר).

העלייה בהכנסות מנוסעים ברבעון הנוכחי ביחס לרבעון המקביל אשתקד, נובעת בעיקר כתוצאה מהעלייה בהכנסה למושב (RASK) בכ-4.2% ביחס לרבעון המקביל אשתקד, אשר נבעה כתוצאה מעלייה ב-RPK בכ-2.6% ומעלייה בשיעור התפוסה לרמה של כ-95.3% (עלייה של כ-1.5%) ביחס לרבעון המקביל אשתקד, וכן כתוצאה מהעלייה בקיבולת שהציעה החברה אשר התבטאה בגידול של כ-3.3% בהיצע המושבים המשוקללים ק"מ (ASK) ביחס לרבעון המקביל אשתקד וזאת כתוצאה מהתגברות הביקושים לטיסות הקבוצה כמתואר בפתיח לעיל. לפרטים בדבר הסיבות לעלייה בקיבולת שהציעה החברה כאמור, ראו סעיף א.2.2. לעיל.

הירידה בהכנסות המטען כאמור נובעת מירידה בתשואה לטון ק"מ לאור התגברות פעילותן של חברות התעופה הזרות, אשר משפיעה על פעילות המטענים באופן מהיר וחד יותר מאשר בפעילות הנוסעים.

הוצאות תפעוליות

ההוצאות התפעוליות הסתכמו ברבעון השלישי לשנת 2025 בכ-813.3 מיליון דולר, מה שמהווה גידול של כ-79.6 מיליון דולר (כ-10.8%) ביחס לרבעון המקביל אשתקד, בעיקר כפועל יוצא מהגדלת הפעילות, התייקרויות בסביבה המאקרו הכלכלית בכלל ובעלויות הקשורות לענף התעופה בפרט, הפרשות בגין תביעות משפטיות וכן בגין התחזקות השקל ביחס לדולר (לפרטים נוספים ראו פרק א.1.2. לעיל). לפיכך, שיעור ההוצאות התפעוליות מהמחזור ברבעון השלישי לשנת 2025 היווה כ-75.7% לעומת שיעורן מהמחזור ברבעון המקביל אשתקד אשר היווה כ-73.1%.

להלן מספר נקודות עיקריות בדבר ההוצאות התפעוליות לרבעון השלישי בשנת 2025:

- **הוצאות הדלק הסילוני** (דס"ל) של החברה גדלו בכ-2.2 מיליון דולר (כ-1.3% גידול) ביחס לרבעון המקביל אשתקד בעוד ששיעורן מהמחזור ברבעון הנוכחי היווה כ-15.8% לעומת שיעורן מהמחזור ברבעון המקביל אשתקד אשר היווה כ-16.7%. לפרטים בדבר חשיפה לשינויים במחירי הדלק הסילוני, ראו פרק ב' להלן.

מצד אחד, הוצאות הדלק גדלו עקב הגידול בצריכה, בין היתר, בהתאם לגידול בפעילות. מנגד, חלה ירידה במחירי הדס"ל בשיעור של כ-5.4% (לפני השפעת גידור) ביחס לרבעון המקביל אשתקד. בנוסף לכך, במהלך הרבעון הנוכחי יצרה הקבוצה הפרשה בגין תוכנית CORSIA בסך כ-3.7 מיליון דולר אשר נזקפו להוצאות הדלק, מתוכם סך של כ-1.5 מיליון דולר הוא בגין התאמה של ההפרשה שהוכרה בגין רבעונים קודמים השנה, ויתר הסכום הוא בגין הפרשה שוטפת לרבעון הנוכחי. לפרטים ראו ביאור א.11. לדוחות הכספיים.

לפרטים נוספים בדבר גידור מחירי הדס"ל, ראו פרק ב' להלן. לפרטים נוספים בגין השפעת מכשירים פיננסיים נגזרים על הדוחות הכספיים, ראו ביאור 6 לדוחות הכספיים. להלן פירוט הוצאות הדס"ל לרבות השפעת הגידור והשפעת ההוצאות בגין תוכנית CORSIA ברבעון הנוכחי לעומת הרבעון המקביל אשתקד.

Q3 2025 Vs. Q3 2024	Q3 2024	Q3 2025	
מיליוני דולר			
(0.6)	165.5	164.9	הוצאות דס"ל לתקופה (לפני השפעת גידור)
(0.8)	2.5	1.6	השפעת עסקאות גידור דס"ל על הרווח התפעולי
3.7	-	3.7	הוצאות בגין תוכנית CORSIA
2.2	168.0	170.2	סה"כ הוצאות דס"ל
3.9%	67.0	69.7	כמות דס"ל שנצרכה (במיליוני גלונים)

- **הוצאות השכר** הסתכמו בכ-239.3 מיליון דולר ברבעון הנוכחי והן מהוות שיעור של כ-22.3% מהמחזור (לעומת שיעור של כ-20.2% ברבעון המקביל אשתקד).

הגידול בסך ההוצאה ביחס לרבעון המקביל אשתקד בהיקף של כ-36.8 מיליון דולר, הוא בעיקר כתוצאה מהתחזקות השקל ביחס לדולר בשיעור של כ-9.5% ביחס לרבעון המקביל אשתקד, מה שהביא לעלייה בהיקף של כ-24 מיליון דולר (כולל השפעת גידור) שכן הרוב המוחלט של הוצאת השכר של הקבוצה נקבע בשקלים, וכן כתוצאה מהגידול בהיקפי הפעילות ובהשפעת הסכמי השכר שנחתמו עם ועדי העובדים וההסתדרות.

יצוין, כי העלייה במצבת העובדים של החברה היא על רקע בניית כושר הייצור שלה, דבר המאפשר לה להמשיך ולעמוד ככל האפשר בביקושים העולים בשוק, וכן לעשות שימוש יעיל יותר בגורמי הייצור שלה ובכך להביא להגדלת הקיבולת בין היתר כמפורט בפרק א.2.2. לעיל בדבר ההסבר על העלייה בקיבולת המוצעת על ידי החברה (ASK) ביחס לרבעון המקביל אשתקד.



- בסעיפי האגרות והשירותים בנמלי התעופה ובסעיפי המזון, שירות לנוסע ועלויות הפעלה נוספות חל גידול של כ-10.3 מיליון דולר ושל כ-6.1 מיליון דולר, בהתאמה, ביחס לרבעון המקביל אשתקד, בעיקר עקב הגידול בפעילות והעלייה בשיעור התפוסה וכן כתוצאה מההתייקרויות שחלו בסביבה המאקרו-כלכלית, היחלשות הדולר ביחס לאירו וביחס לשקל ברבעון הנוכחי לעומת הרבעון המקביל אשתקד. עוד יצוין כי חלק מהעלייה בהוצאות הפעלה נוספות ברבעון הנוכחי הוא כתוצאה מגידול בסך של כ-0.8 מיליון דולר ביחס לרבעון המקביל אשתקד בגין הוצאות ביטחון, כאשר רובו נובע כתוצאה מהפחתת שיעור השתתפות המדינה בהוצאות הביטחון, כך שבמהלך הרבעון הנוכחי חלה עלייה בשיעור השתתפות הקבוצה בהוצאות הביטחון מ-2.5% ל-5% מסך הוצאות הביטחון. לפרטים נוספים ראו פתיח לעיל.

- להלן פירוט בגין הוצאות שיווק והפצה:

Q3 2025 Vs. Q3 2024	Q3 2024	Q3 2025	
מיליוני דולר			
7.6	34.6	42.2	עמלות לסוכנים וחברות אשראי
(1.2)	9.5	8.3	הוצאות בגין מערכות הפצה
(2.6)	7.1	4.5	הוצאות פרסום ושיווק
3.7	51.3	55.0	סה"כ הוצאות שיווק והפצה

בסעיף זה בכללותו חל גידול של כ-3.7 מיליון דולר (כ-7.3%) ביחס לרבעון המקביל אשתקד. שיעור הוצאות אלו מהמחזור היווה כ-5.1% בדומה לרבעון המקביל אשתקד. ההוצאות בגין עמלות לסוכנים וחברות אשראי עלו ביחס לרבעון המקביל אשתקד בשל העלייה בהיקף המכירות ובשל הגידול בעמלות לסוכנים. הירידה בהוצאות הפרסום והשיווק נבעה בעיקר משינוי סיווג של הוצאות בגין עמלות דיגיטל מסעיף הוצאות פרסום ושיווק לסעיף עמלות לסוכנים וחברות אשראי, וכן עלויות הקמפיינים ברבעון הנוכחי היו נמוכות יותר ביחס לרבעון המקביל אשתקד.

- בסעיף פחת והפחתות חל גידול של כ-2.5 מיליון דולר (כ-3.8%) ביחס לרבעון המקביל אשתקד. הגידול בהוצאות פחת והפחתות נובע בעיקר עקב עלייה בפחת והפחתות בגין רכוש קבוע אחר ונכסים בלתי מוחשיים וכן לאור הגידול במצבת המטוסים וצידוד הטיסה. שיעורן מהמחזור ברבעון הנוכחי היווה כ-6.4% לעומת שיעורן מהמחזור ברבעון המקביל אשתקד אשר היווה כ-6.6%.

- בסעיף שכירויות (הכולל בעיקר הוצאות חכירה בגין מטוסים בחכירה רטובה, נוכח העובדה שעיקר הוצאות החכירה בגין החכירות היבשות מוכרות בסעיפי הפחת והמימון על פי תקן דיווח כספי בינלאומי IFRS 16) חל גידול של כ-8.1 מיליון דולר (כ-33.5%) ביחס לרבעון המקביל אשתקד, זאת בעיקר בשל עלייה בהפעלתם של מטוסים בחכירה רטובה, כחלק מממתן המענה של הקבוצה להיקפי הביקושים לטיסות הקבוצה. לפרטים נוספים ראו בראשית דבר. (2) לדוחות הכספיים השנתיים. כמו כן, שיעורן מהמחזור ברבעון הנוכחי היווה כ-3.0% לעומת שיעורן מהמחזור ברבעון המקביל אשתקד אשר היווה כ-2.4%.

- עלויות מחשוב ומטה עלו ביחס לרבעון המקביל אשתקד בכ-12.3 מיליון דולר (כ-37.1%) בעיקר בעקבות עלייה בהפרשות לתביעות משפטיות בסך כ-12.0 מיליון דולר.

- הכנסות אחרות, נטו ברבעון הנוכחי הסתכמו להכנסות נטו בסך כ-5.2 מיליון דולר. סכום זה כולל בעיקר שיעור חיובי לאופציית הפאנטום אותו הכירה הקבוצה בסך כ-15.9 מיליון דולר, כמפורט בביאור 4 לדוחות הכספיים, ומנגד הפרשה להוצאה עבור שנים קודמות בגין תוכנית CORSIA בסך כ-3.8 מיליון דולר כמפורט בביאור 11.ב. לדוחות הכספיים. ברבעון המקביל אשתקד הסתכמו ההכנסות האחרות, נטו בסך כ-0.7 מיליון דולר.



רווח תפעולי

על אף העלייה בהכנסות כמוסבר לעיל, בשל העלייה בהוצאות התפעוליות ומהסיבות המנויות לעיל, חלה ירידה בשיעור הרווח התפעולי ולכן הרווח התפעולי ברבעון השלישי לשנת 2025 הסתכם בכ-260.7 מיליון דולר (24.3% מהמחזור), סכום נמוך בכ-9.1 מיליון דולר (3.4%) ביחס לרווח התפעולי ברבעון המקביל אשתקד אשר הסתכם בכ-269.9 מיליון דולר (26.9% מהמחזור).

הכנסות (הוצאות) מימון, נטו

הכנסות (הוצאות) מימון, נטו ברבעון השלישי לשנת 2025 הסתכמו בסך חיובי (דהיינו הכנסות מימון) של כ-4.3 מיליון דולר בהשוואה לסך שלילי (הוצאות מימון) בסך של כ-24.2 מיליון דולר ברבעון המקביל אשתקד - שיפור של כ-28.6 מיליון דולר. השיפור בסעיף המימון, נטו נובע בעיקרו מעלייה בהכנסות בגין עודפי המזומנים והמקורות הנזילים הזמינים לשימוש אשר הסתכמו ברבעון הנוכחי בכ-26.2 מיליון דולר, לפרטים נוספים ראו ביאור 3 לדוחות הכספיים, וכן מירידה בהוצאות הריבית בגין הלוואות וחכירות לאור ירידה בנטל החוב ביחס לרבעון המקביל אשתקד לרבות כתוצאה מפירעון מוקדם של חלק מהלוואות הפניקס בסך של 30 מיליון דולר כמפורט בביאור 14.ג. לדוחות הכספיים השנתיים וכן כתוצאה משינויים בהפרשי השער. מנגד, ברבעון הנוכחי הוכרה הוצאה בגין שערך אופציית הפניקס בסך כ-5.9 מיליון דולר, לפרטים נוספים ראו ביאור 6.ב. לדוחות הכספיים.

מסים על ההכנסה

הוצאות מסים על ההכנסה ברבעון השלישי לשנת 2025 הסתכמו בכ-62.5 מיליון דולר, אשר עלו ברבעון הנוכחי ביחס לרבעון המקביל אשתקד בעיקר בעקבות גידול ברווח לפני מס.

רווח לפני מסים על ההכנסה ורווח נקי

הרווח לפני מסים על ההכנסה ברבעון השלישי לשנת 2025 עומד על כ-265.0 מיליון דולר לעומת רווח לפני מסים על ההכנסה ברבעון המקביל אשתקד בסך של כ-245.7 מיליון דולר. הרווח הנקי ברבעון השלישי לשנת 2025 הסתכם בכ-202.6 מיליון דולר לעומת רווח נקי של כ-187.4 מיליון דולר ברבעון המקביל אשתקד. הרווח התפעולי ירד ברבעון הנוכחי בכ-9.1 מיליון כמוסבר לעיל, אך הרווח לפני מס והרווח הנקי עלו ביחס לרבעון המקביל אשתקד כתוצאה מהמשך השיפור בסעיף המימון של הקבוצה, כפועל יוצא מהעלייה ביתרותיה הנזילות ובהכנסות הריבית שהן מניבות, דבר המבטא את חוזקה הפיננסי של הקבוצה.



לתקופה של תשעה חודשים שהסתיימה ביום 30 בספטמבר 2025:

להלן מוצגים דוחות המאוחדים על הרווח והפסד, לרבות שיעור מהמחזור ושיעור השינוי לעומת התקופה המקבילה אשתקד, וכן הגורמים העיקריים אשר השפיעו על תוצאות הקבוצה בתקופה המדווחת ביחס לתקופה המקבילה אשתקד:

ינואר-ספטמבר 2025 Vs. ינואר-ספטמבר 2024		ינואר-ספטמבר 2024		ינואר-ספטמבר 2025		
%	מיליוני דולר	% מהמחזור	מיליוני דולר	% מהמחזור	מיליוני דולר	
1.7%	43.7	100.0%	2,580.6	100%	2,624.3	הכנסות מהפעלה
						הוצאות תפעוליות:
(5.5%)	(25.9)	18.1%	467.5	16.8%	441.6	דלק
17.4%	93.0	20.8%	536.0	24.0%	629.0	שכר ונלוות
9.2%	23.3	9.8%	253.7	10.6%	277.0	אגרות ושירותים בנמלי תעופה ודמי מעבר אוויר
11.2%	9.0	3.1%	80.3	3.4%	89.3	תחזוקה
15.4%	25.8	6.5%	166.9	7.3%	192.6	מזון, שירות לנוסע ועלויות הפעלה נוספות
(0.9%)	(1.2)	5.6%	143.5	5.4%	142.3	הוצאות שיווק והפצה
3.7%	7.2	7.6%	194.9	7.7%	202.1	פחת והפחתות
55.3%	28.0	2.0%	50.6	3.0%	78.6	שכירויות
7.7%	7.5	3.7%	96.5	4.0%	104.0	מחשוב והוצאות מטה
(22.8%)	3.4	(0.6%)	(15.1)	(0.4%)	(11.7)	הכנסות אחרות, נטו
8.6%	170.0	76.5%	1,974.8	81.7%	2,144.8	סה"כ הוצאות תפעוליות
(20.9%)	(126.3)	23.5%	605.8	18.3%	479.5	רווח תפעולי
(91.0%)	61.2	(2.6%)	(67.3)	(0.2%)	(6.0)	הוצאות מימון, נטו
(12.1%)	(65.2)	20.9%	538.6	18.0%	473.4	רווח לפני מסים על ההכנסה
(11.3%)	13.9	(4.8%)	(123.3)	(4.2%)	(109.3)	הוצאות מס
(12.3%)	(51.2)	16.1%	415.3	13.9%	364.1	רווח נקי לתקופה

הכנסות מהפעלה

הכנסות מהפעלה גדלו בתשעה חודשים שהסתיימו ביום 30 בספטמבר 2025 ביחס להכנסות מהפעלה בתקופה המקבילה אשתקד בכ-43.7 מיליון דולר, כ-1.7%. הכנסות מטיסות הנוסעים בתשעה חודשים שהסתיימו ביום 30 בספטמבר 2025 גדלו בכ-2.6% ביחס לתקופה המקבילה אשתקד (כ-60.7 מיליון דולר). הכנסות ממטען בתשעה חודשים שהסתיימו ביום 30 בספטמבר 2025 ירדו בכ-13.5% לעומת ההכנסות ממטען בתקופה המקבילה אשתקד (כ-26.2 מיליון דולר).

העלייה בהכנסות מנוסעים בתקופה של תשעה חודשים שהסתיימו ביום 30 בספטמבר 2025 ביחס לתקופה המקבילה אשתקד, נובעת בעיקר מהמשך הגידול בהיצע המושבים המשוקללים ק"מ (ASK), אשר התבטא בתקופה כאמור בכ-2.4% ביחס לתקופה המקבילה אשתקד וכן מעליה בהכנסה למושב (RASK). העלייה כאמור היא על אף הפסקת הפעילות הטיסתית במשך מבצע עם כלביא, כמפורט בדוח הדירקטוריון הקודם לרבות הפרשה (קיטון הכנסה) שהוכרה ברבעון השני לשנת 2025 בגין שיפוי נוסעים שטיסתם בוטלה בעקבות המבצע בגין שירותי סיוע. לפרטים ראו בראור 11.א. לדוחות הכספיים.

הירידה בהכנסות המטען כאמור נובעת מירידה הן בכמות המטען המוטסת והן בתשואה לטון ק"מ.



הוצאות תפעוליות

ההוצאות התפעוליות הסתכמו בתשעה חודשים שהסתיימו ביום 30 בספטמבר 2025 בכ-2,144.8 מיליון דולר, מה שמהווה גידול של כ-170.0 מיליון דולר (כ-8.6%) ביחס לתקופה המקבילה אשתקד, בעיקר כפועל יוצא מהגדלת הפעילות, התייקרויות בסביבה המאקרו הכלכלית בכלל ובעלויות הקשורות לענף התעופה בפרט, הפרשות בגין תביעות משפטיות וכן בגין התחזקות השקל ביחס לדולר (לפרטים נוספים ראו פרק א.1.2. לעיל). לפיכך, שיעור ההוצאות התפעוליות מהמחזור בתקופה האמורה היווה כ-81.7% לעומת שיעורן מהמחזור בתקופה המקבילה אשתקד אשר היווה כ-76.5%, דבר שהושפע גם ממבצע עם כלביא לאור העובדה שבמהלך הפסקת הפעילות בעקבות המבצע המשיכה הקבוצה לשאת בעלויות קבועות ואף נשאה בעלויות תוספתיות בעקבותיו, לדוגמה בגין אגרות חניית מטוסים על רקע העברתם לשדות תעופה חלופיים בחו"ל, מלונות ואש"ל בגין צוותים ששהו בחו"ל בתקופת המבצע, העברות צוותים בחו"ל, חילוץ נוסעים דרך הים באמצעות חברת ספנות ועוד.

להלן מספר נקודות עיקריות בדבר ההוצאות התפעוליות לתשעה חודשים שהסתיימו ביום 30 בספטמבר 2025:

- **הוצאות הדלק הסיילוני** (דס"ל) של החברה ירדו בכ-25.9 מיליון דולר (כ-5.5% קיטון) ביחס לתקופה המקבילה אשתקד בעוד ששיעורן מהמחזור בתשעה חודשים שהסתיימו ביום 30 בספטמבר 2025 היווה כ-16.8% לעומת שיעורן מהמחזור בתקופה המקבילה אשתקד אשר היווה כ-18.1%.

מצד אחד, חלה עלייה בכמות הדס"ל שנצרכה, ומנגד הוצאות הדלק ירדו בעיקר עקב ירידה במחירי הדס"ל בשיעור של כ-12.9% (לפני השפעת גידור) ביחס לתקופה המקבילה אשתקד. הירידה במחיר הדלק כאמור קוזזה על ידי הפרשה בגין תוכנית CORSIA שיצרה הקבוצה בסך כ-6.0 מיליון דולר אשר נזקפו להוצאות הדלק. לפרטים ראו ביאור 11.ב. לדוחות הכספיים.

לפרטים נוספים בדבר גידור מחירי הדס"ל, ראו פרק ב' להלן. לפרטים נוספים בגין השפעת מכשירים פיננסיים נגזרים על הדוחות הכספיים, ראו ביאור 6 לדוחות הכספיים. להלן פירוט הוצאות הדס"ל לרבות השפעת הגידור והשפעת ההוצאות בגין תוכנית CORSIA בתשעה חודשים שהסתיימו ביום 30 בספטמבר 2025 לעומת התקופה המקבילה אשתקד.

ינואר-ספטמבר 2025 Vs. ינואר-ספטמבר 2024	ינואר-ספטמבר 2024	ינואר-ספטמבר 2025	
מיליוני דולר			
(35.0)	463.2	428.2	הוצאות דס"ל לתקופה (לפני השפעת גידור)
3.1	4.3	7.4	השפעת עסקאות גידור דס"ל על הרווח התפעולי
6.0	-	6.0	הוצאות בגין תוכנית CORSIA
(25.9)	467.5	441.6	סה"כ הוצאות דס"ל
3.1%	177.4	182.9	כמות דס"ל שנצרכה (במיליוני גלונים)

- **הוצאות השכר** הסתכמו בכ-629.0 מיליון דולר בתשעה חודשים שהסתיימו ביום 30 בספטמבר 2025 והן מהוות שיעור של כ-24.0% מהמחזור (לעומת שיעור של כ-20.8% ברבעון המקביל אשתקד). הגידול בסך ההוצאה ביחס לתקופה המקבילה אשתקד בהיקף של כ-93.0 מיליון דולר, הוא בעיקר כתוצאה מהתחזקות השקל ביחס לדולר בשיעור של כ-5.0% ביחס לתקופה המקבילה אשתקד, מה שהביא לעלייה בהיקף של כ-46.67 מיליון דולר (כולל השפעת גידור) שכן הרוב המוחלט של הוצאות השכר של הקבוצה נקבע בשקלים, וכן כתוצאה מהגידול בהיקפי הפעילות ובהשפעת הסכמי השכר שנחתמו עם ועדי העובדים וההסתדרות. יצוין, כי העלייה במצבת העובדים של החברה היא על רקע בניית כושר הייצור שלה, המאפשר לה להמשיך ולעמוד ככל האפשר בביקושים העולים בשוק, וכן לעשות שימוש יעיל יותר בגורמי הייצור שלה ובכך להביא להגדלת הקיבולת.



יובהר כי במהלך מבצע עם כלביא המשיכה הקבוצה לשלם שכר לכל עובדיה על אף שפעילותה הופסקה לזמן מה כמפורט לעיל, דבר אשר תרם אף הוא לעלייה בשיעור הוצאות השכר מהמחזור, שכן במהלך המבצע הכנסות הקבוצה היו מופחתות משמעותית, ואף בעטייה הכירה הקבוצה בקיטון הכנסה ברבעון השני לשנת 2025 בגין פיצוי נוסעים בגין חוק שירותי תעופה כמפורט בביאור א.11. לדוחות הכספיים. יצוין כי בנטרול הירידה בהכנסות עקב מבצע עם כלביא (על פי הערכות החברה) ובנטרול השפעות שערי חליפין שקל-דולר, העלייה בשיעור הוצאות השכר מהמחזור בתקופה של תשעה חודשים שהסתיימה ביום 30 בספטמבר 2025 הייתה מתונה יותר ביחס לתקופה המקבילה אשתקד.

בסעיפי האגרות והשירותים **בנמלי התעופה ובסעיפי המזון, שירות לנוסע ועלויות הפעלה נוספות** חל גידול של כ-23.3 מיליון דולר ושל כ-25.8 מיליון דולר, בהתאמה, ביחס לתקופה המקבילה אשתקד, בעיקר עקב גידול הפעילות והעלייה בשיעור התפוסה ועקב ההתייקרויות שחלו בסביבה המאקרו-כלכלית, וכן היחלשות הדולר ביחס לאירו וביחס לשקל בתשעה חודשים שהסתיימו ביום 30 בספטמבר 2025 לעומת התקופה המקבילה אשתקד. עוד יצוין כי חלק מהעלייה בהוצאות הפעלה נוספות בתשעה חודשים שהסתיימו ביום 30 בספטמבר 2025 הוא כתוצאה מגידול בסך של כ-2.9 מיליון דולר ביחס לתקופה המקבילה אשתקד בגין הוצאות ביטחון, כאשר רובו נובע כתוצאה מהפחתת שיעור השתתפות המדינה בהוצאות הביטחון, כך שבמהלך תשעה חודשים שהסתיימו ביום 30 בספטמבר 2025 חלה עלייה בשיעור השתתפות הקבוצה בהוצאות הביטחון מ-2.5% ל-5% מסך הוצאות הביטחון. לפרטים נוספים ראו פתיח לעיל.

להלן פירוט בגין הוצאות שיווק והפצה:

ינואר-ספטמבר 2025 Vs. ינואר-ספטמבר 2024	ינואר-ספטמבר 2024	ינואר-ספטמבר 2025	
מיליוני דולר			
8.9	98.8	107.7	עמלות לסוכנים וחברות האשראי
(2.8)	28.4	25.6	הוצאות בגין מערכות הפצה
(7.4)	16.3	8.9	הוצאות פרסום ושיווק
(1.2)	143.5	142.3	סה"כ הוצאות שיווק והפצה

בסעיף זה חל קיטון של כ-1.2 מיליון דולר (כ-0.9%) ביחס לתקופה המקבילה אשתקד. שיעור הוצאות אלו מהמחזור היווה כ-5.4% ואילו בתקופה המקבילה אשתקד שיעור הוצאות אלו מהמחזור היווה כ-5.6%. הוצאות בגין עמלות לסוכנים וחברות אשראי גדלו בעיקר בשל העלייה בהיקף המכירות ביחס לתקופה המקבילה אשתקד ומגידול העמלות לסוכנים. הוצאות פרסום ושיווק ירדו בעיקר בשל הכרה בהכנסה (קיטון הוצאה) בגין תקופות קודמות כתוצאה מהשתתפות של גורמים חיצוניים בהוצאות השיווק של חברת המועדון, וכן כתוצאה משינוי סיווג של הוצאות בגין עמלות דיגיטל מסעיף הוצאות פרסום ושיווק לסעיף עמלות לסוכנים וחברות אשראי.

בסעיף **פחת והפחתות** חל גידול של כ-7.2 מיליון דולר (כ-3.7%) ביחס לתקופה המקבילה אשתקד. הגידול בהוצאות פחת והפחתות נובע בעיקר מגידול בפעילות החברה בתשעה חודשים שהסתיימו ביום 30 בספטמבר 2025 לעומת התקופה המקבילה אשתקד (המביא לעלייה בצריכת החלפים ובשעות מנועים) וכן מגידול במצבת המטוסים וציוד הטיסה וכן עקב עלייה בפחת והפחתות בגין רכוש קבוע אחר ונכסים בלתי מוחשיים. כמו כן, שיעורן מהמחזור בתשעה חודשים שהסתיימו ביום 30 בספטמבר 2025 היווה כ-7.7% לעומת שיעורן מהמחזור ברבעון המקביל אשתקד אשר היווה כ-7.6%.

בסעיף **שכירויות** (הכולל בעיקר הוצאות חכירה בגין מטוסים בחכירה רטובה, עיקר הוצאות החכירה בגין החכירות היבשות מוכרות בסעיפי הפחת והמימון על פי תקן דיווח כספי בינלאומי IFRS 16) חל גידול של כ-28.0 מיליון דולר (כ-55.3%) ביחס לתקופה המקבילה אשתקד, וזאת בעיקר בשל עלייה בהפעלתם של מטוסים בחכירה רטובה, כחלק ממתן המענה של הקבוצה להיקפי הביקושים לטיסות הקבוצה. לפרטים נוספים ראו ביאור א.11.ב.2) לדוחות הכספיים השנתיים. כמו כן, שיעורן מהמחזור בתקופה של תשעה חודשים שהסתיימה ביום 30 בספטמבר 2025 היווה כ-3.0% לעומת שיעורן מהמחזור בתקופה המקבילה אשתקד אשר היווה כ-2.0%.

עלויות **מחשוב ומטה** עלו ביחס לתקופה המקבילה אשתקד בכ-7.5 מיליון דולר (כ-7.7%). מצד אחד, חל גידול בשל עלייה בהוצאות מטה הקשורות בתפעול החברה המושפעות מעליית הפעילות כגון ייעוץ ושירותים מקצועיים, וכן מעלייה בהוצאות מערכות המידע על רקע השקעות החברה בתחום זה, לרבות בתחום הסייבר וכן כתוצאה מגידול בהפרשות לתביעות משפטיות. מנגד, חלה ירידה בעיקר בשל קיטון בהפרשה בגין דמי הרשאה בגין מפעל תמ"מ שהוכר בתשעה חודשים שהסתיימו ביום 30 בספטמבר 2025. שיעורן מהמחזור בתשעה חודשים שהסתיימו ביום 30 בספטמבר 2025 (כ-4.0%) עלה ביחס לשיעורן מהמחזור ברבעון המקביל אשתקד (כ-3.7%).



- **הכנסות אחרות, נטו** בתשעה חודשים שהסתיימו ביום 30 בספטמבר 2025 הסתכמו לסך חיובי של כ-11.7 מיליון דולר. סכום זה כולל בעיקר שיערוך חיובי לאופציית הפאנטום אותו הכירה הקבוצה בסך של כ-24.6 מיליון דולר, כמפורט בביאור 4 לדוחות הכספיים, ומנגד הפרשה להוצאה עבור שנים קודמות בגין תוכנית CORSIA בסך של כ-7.1 מיליון דולר, כמפורט בביאור 11.ב. לדוחות הכספיים. בתקופה המקבילה אשתקד הסתכמו ההכנסות האחרות בסך חיובי של כ-15.1 מיליון דולר, בעיקר כתוצאה מהשבת ערך בסך של כ-15.0 מיליון דולר בגין מטוס מדגם בואינג 777-200 כמפורט בביאור 1.10.1) לדוחות הכספיים השנתיים.

רווח תפעולי

הרווח התפעולי בתשעה חודשים שהסתיימו ביום 30 בספטמבר 2025 הסתכם בכ-479.5 מיליון דולר (18.3% מהמחזור) – סכום נמוך בכ-126.3 מיליון דולר ביחס לרווח התפעולי בתקופה המקבילה אשתקד (20.9% מהמחזור). בהמשך לאמור לעיל בסעיפי ההכנסות וההוצאות בדבר ההתייקרויות בסביבה המאקרו כלכלית והתחזקות השקל ביחס לדולר, הירידה בשיעור הרווחיות נובעת בעיקר מהשפעת מבצע עם כלביא על הפעילות, אשר בתקופתו המשיכה הקבוצה להכיר במרבית הוצאותיה באופן שוטף, בעוד שנגרע מהכנסותיה המחזור בתקופת המבצע, ובנוסף מחזור הקבוצה הוקטן בשל קיטון הכנסה שהוכר בגין הערכת הקבוצה בדבר שיפוי נוסעים שטיסתם בוטלה בעקבות המבצע בגין שירותי סיוע כמפורט בביאור 11.א. לדוחות הכספיים.

הוצאות מימון, נטו

הוצאות מימון, נטו בתקופה של תשעה חודשים שהסתיימה ביום 30 בספטמבר 2025 הסתכמו בכ-6.0 מיליון דולר בהשוואה לכ-67.3 מיליון דולר בתקופה המקבילה אשתקד – ירידה של כ-61.2 מיליון דולר. הירידה בהוצאות המימון, נטו נובעת בעיקרה מעלייה בהכנסות בגין עודפי המזומנים והמקורות הנזילים הזמינים לשימוש אשר הסתכמו בתשעה חודשים שהסתיימו ביום 30 בספטמבר 2025 בכ-68.0 מיליון דולר, וכן כתוצאה מירידה בהוצאות הריבית בגין הלוואות וחכירות לאור ירידה בנטל החוב ביחס לתקופה המקבילה אשתקד וכן כתוצאה מהשינויים בהפרשי השער.

מסים על ההכנסה

הוצאות מסים על ההכנסה בתקופה של תשעה חודשים שהסתיימה ביום 30 בספטמבר 2025 הסתכמו בכ-109.3 מיליון דולר, קיטון של 13.9 מיליון דולר ביחס לתקופה המקבילה אשתקד, בעיקר בעקבות הקיטון ברווח לפני מס.

רווח לפני מסים על ההכנסה ורווח נקי

הרווח לפני מסים על ההכנסה בתקופה של תשעה חודשים שהסתיימה ביום 30 בספטמבר 2025 עומד על כ-473.4 מיליון דולר לעומת רווח לפני מסים על ההכנסה בתקופה המקבילה אשתקד בסך של כ-538.6 מיליון דולר. הרווח הנקי בתשעה חודשים שהסתיימו ביום 30 בספטמבר 2025 הסתכם בכ-364.1 מיליון דולר לעומת רווח נקי של כ-415.3 מיליון דולר בתקופה המקבילה אשתקד. הקיטון ברווח נובע הוא בעיקרו בהשפעת מבצע עם כלביא אשר הביא לירידה ברווח לפני מס של כ-100 מיליון דולר כמפורט בדוח הדירקטוריון הקודם, ומנגד הרווח הושפע לחיוב מהתחזקות החוסן הפיננסי של הקבוצה אשר הביא לעלייה בהכנסות מהמקורות הנזילים ולירידה בהוצאות המימון כמפורט לעיל.

4. עונתיות

בעתות שגרה, פעילות הקבוצה מושפעת מעונתיות ומתמקדת בתקופות שיא, לרוב בעונת הקיץ ובתקופות החגים. לעניין הסביבה העסקית והתפתחות השוק בעת הנוכחית ראו פתיח לדוח דירקטוריון זה ופרק 2.2. לעיל.



5א. תזרים מזומנים כולל השקעות נזילות

תזרימי המזומנים לתקופה של שלושה חודשים שהסתיימה ביום 30 בספטמבר 2025:

Q3 2025 Vs. Q3 2024	Q3 2024	Q3 2025	
מיליוני דולר			
797.2	1,089.6	1,886.7	יתרת פתיחה מזומנים ושווי מזומנים כולל מקורות נזילים זמינים לשימוש*
(193.1)	320.1	127.0	תזרימי מזומנים שנבעו מפעילות שוטפת, נטו
(20.8)	(73.3)	(94.0)	תזרימי מזומנים ששימשו לפעילות השקעה, נטו**
(3.4)	(89.9)	(93.3)	תזרימי מזומנים ששימשו לפעילות מימון, נטו
(1.3)	3.4	2.1	השפעת השינויים בשערי החליפין על יתרות מזומנים כולל מקורות נזילים זמינים לשימוש המוחזקים במטבע חוץ*
(218.6)	160.4	(58.2)	עלייה (ירידה) במזומנים ושווי מזומנים כולל מקורות נזילים זמינים לשימוש*
578.6	1,250.0	1,828.5	יתרת סגירה מזומנים ושווי מזומנים כולל מקורות נזילים זמינים לשימוש*

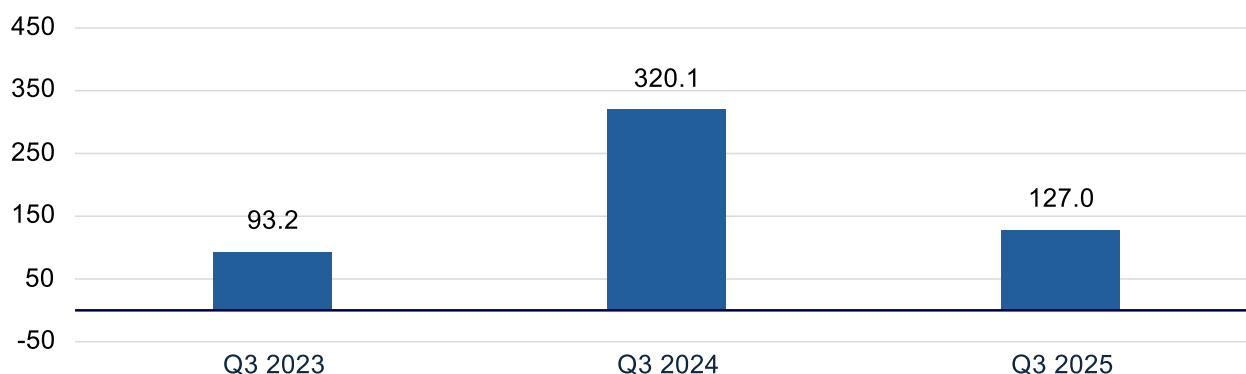
*מקורות נזילים זמינים לשימוש של הקבוצה מהווים לצורך גילוי זה מקורות נזילים, אף שאינם חלק מסעיף המזומנים ושווי מזומנים על פי כללי החשבונאות ("פיקדונות הזמינים לשימוש בנקל שתקופתם אינה עולה על שלושה חודשים") ועל כן אינם מסווגים כמזומנים ושווי מזומנים בדוח על המצב הכספי של הקבוצה. לפרטים בדבר המזומנים ושווי מזומנים של הקבוצה, ראו דוחות תמציתיים מאוחדים על תזרימי המזומנים בדוחות הכספיים.

**בנטרול השקעות במקורות נזילים זמינים לשימוש כאמור.

תזרימי מזומנים מפעילות שוטפת

ברבעון השלישי לשנת 2025 נבע לקבוצה תזרים מזומנים חיובי מפעילות שוטפת בסך כ-127.0 מיליון דולר לעומת תזרים חיובי מפעילות שוטפת בסך כ-320.1 מיליון דולר ברבעון המקביל אשתקד. הקיטון בסך כ-193.1 מיליון דולר נובע בעיקר בגין החזרים על כרטיסי טיסה אשר בוטלו במהלך מבצע עם כלביא בהיקף של כ-140 מיליון דולר כמפורט בביאור א.11. לדוחות הכספיים, וכן כתוצאה מירידה בהון החוזר הנובעת בעיקר, מאופי התפתחות מכירות כרטיסי הטיסה לנוסעים של הקבוצה ביחס לרבעון המקביל אשתקד, כמפורט בפתיח לדוח דירקטוריון זה. על אף האמור, תזרים המזומנים מפעילות שוטפת ברבעון הנוכחי גבוה מתזרים המזומנים מפעילות שוטפת ברבעון המקביל בשנת 2023 בכ-33.8 מיליון דולר, וזאת על רקע השיפור בתוצאות העסקיות.

התפתחות תזרים מזומנים מפעילות שוטפת לתקופה של שלושה חודשים שהסתיימה ביום 30 בספטמבר בשנים 2025-2023 (מיליוני דולר)



תזרימי מזומנים לפעילות השקעה

ברבעון השלישי לשנת 2025 השתמשה הקבוצה בסך של כ-94.0 מיליון דולר נטו לפעילות השקעה. בתקופה זו השקיעה הקבוצה ברכוש קבוע ורכוש לא מוחשי סך של כ-94.4 מיליון דולר, מתוכו סך של כ-27.3 מיליון דולר בגין השקעות שוטפות (CAPEX) הכוללות גידול של כ-9.9 מיליון דולר בגין רכישת חלפים עקב גידול פעילות, כ-6.4 מיליון דולר בגין שיפוץ מנועים, וכ-9.1 מיליון דולר בגין השקעות בטכנולוגיות מידע אשר נרכשו בעיקר ברבעון הנוכחי וכללו השקעות בפיתוח, רכישות תוכנה וחומרה.

בנוסף להשקעות השוטפות (CAPEX) כאמור, השקיעה הקבוצה סך של כ-16.2 מיליון דולר בגין רכישת מטוס מדגם בואינג 737-800 שהיה חכור על ידה ועבר לבעלות החברה (לפרטים ראו ביאור 1.5.1. לדוחות הכספיים). יתר הסכום (כ-50.9 מיליון דולר) הוא בגין הצטיידות להגדלת כושר הייצור של החברה בתקופות נוכחיות ועתידיות, אשר עיקרה הצטיידות במטוסים, רכישת מנועים, מושבים וחלפים לשימוש צי מטוסים מדגם בואינג 777 וכן השקעה במפעל תמ"מ.

ברבעון השלישי לשנת 2024 סך של כ-73.3 מיליון דולר נטו שימשו לפעילות השקעה, בתקופה זו השקיעה הקבוצה ברכוש קבוע ורכוש לא מוחשי סך של כ-65.9 מיליון דולר, מתוכם סך של כ-27.2 מיליון דולר בגין השקעות שוטפות (CAPEX) והיתר בגין הצטיידות להגדלת כושר הייצור של החברה בתקופות עתידיות. כמו כן חל גידול של כ-7.6 מיליון דולר בפיקדונות שאינם מהווים חלק מהפיקדונות הזמינים לשימוש (מאחר ואינם נזילים).

תזרימי מזומנים לפעילות מימון

ברבעון השלישי לשנת 2025 השתמשה הקבוצה בסך של כ-93.3 מיליון דולר נטו לפעילות מימון. בתקופה זו פרעה הקבוצה הלוואות מגופים פיננסיים בסך של כ-50.3 מיליון דולר ואף החזירה מסגרות אשראי בסך של כ-19.8 מיליון דולר. כמו כן, שילמה הקבוצה פירעונות שוטפים של התחייבויות בגין חכירה (מרכיב הקרן הרעיונית) בסך של כ-27.4 מיליון דולר. מנגד, נבע לחברה תזרים מזומנים חיובי ממימוש כתבי אופציות בסך של כ-4.1 מיליון דולר, לפרטים ראו ביאור 10 לדוחות הכספיים.

ברבעון השלישי לשנת 2024 השתמשה הקבוצה בסך של כ-89.9 מיליון דולר נטו לפעילות מימון. בתקופה זו פרעה הקבוצה הלוואות ואג"ח בסך של כ-57.8 מיליון דולר, כאשר כ-17.1 מיליון דולר עבור פירעונות מוקדמים של הלוואות ו-2.7 מיליון דולר בגין פירעון אג"ח כמפורט בביאור 7.1. לדוחות הכספיים. כמו כן, הקבוצה פרעה פירעונות שוטפים של התחייבויות בגין חכירה (מרכיב הקרן הרעיונית) בסך של כ-35.4 מיליון דולר.



תזרימי המזומנים לתקופה של תשעה חודשים שהסתיימה ביום 30 בספטמבר 2025:

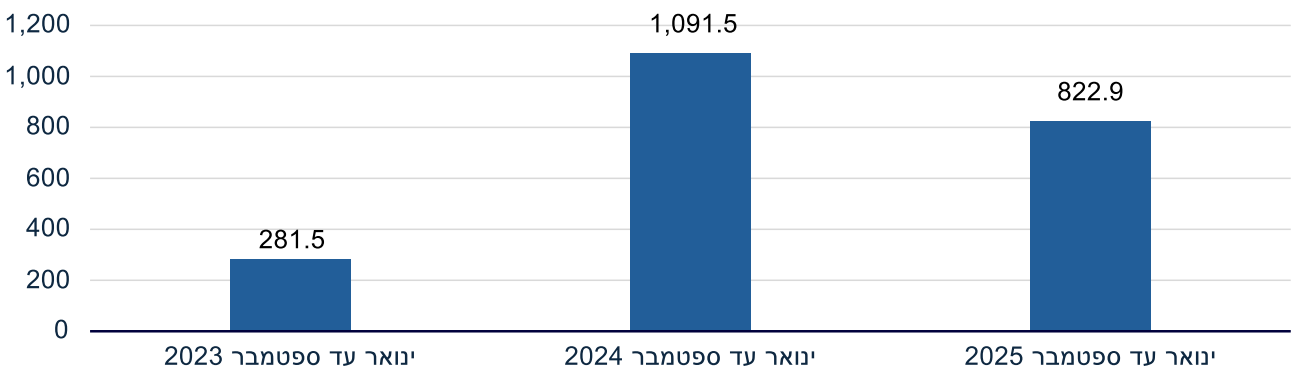
ינואר עד ספטמבר 2025 VS ינואר עד ספטמבר 2024	ינואר עד ספטמבר 2024	ינואר עד ספטמבר 2025	
מיליוני דולר			
1,038.1	405.7	1,443.8	יתרת פתיחה מזומנים ושוי מזומנים כולל מקורות נזילים זמינים לשימוש*
(268.5)	1,091.5	822.9	תזרימי מזומנים שנבעו מפעילות שוטפת, נטו
(202.7)	(133.7)	(336.3)	תזרימי מזומנים ששימשו לפעילות השקעה, נטו**
(18.3)	(106.3)	(124.6)	תזרימי מזומנים ששימשו לפעילות מימון, נטו
30.1	(7.3)	22.8	השפעת השינויים בשערי החליפין על יתרות מזומנים כולל מקורות נזילים זמינים לשימוש המוחזקים במטבע חוץ*
384.1	683.9	384.7	עלייה במזומנים ושוי מזומנים כולל מקורות נזילים זמינים לשימוש*
578.5	1,250.0	1,828.5	יתרת סגירה מזומנים ושוי מזומנים כולל מקורות נזילים זמינים לשימוש*

*/** ראו הערות בטבלה על תזרימי המזומנים לתקופה של שלושה חודשים לעיל.

תזרימי מזומנים מפעילות שוטפת

בתשעת החודשים הראשונים לשנת 2025 נבע לקבוצה תזרים מזומנים חיובי מפעילות שוטפת בסך כ-822.9 מיליון דולר לעומת תזרים חיובי של כ-1,091.5 מיליון דולר בתקופה מקבילה אשתקד. הקטון בסך כ-268.5 מיליון דולר נובע בעיקר מירידה בהון החוזר בעיקר כתוצאה מירידה במכירות כרטיסי הטיסה ביחס לתקופה מקבילה אשתקד, לפרטים נוספים בדבר אופי התפתחות מכירות כרטיסי טיסה לנוסעים ראו הפתיח לדוח דירקטוריון, וכן מירידה ברווח לפי מס בעיקר בשל השפעת מבצע עם כלביא ברבעון השני לשנת 2025 כמפורט בדוח הדירקטוריון הקודם. על אף האמור, תזרים המזומנים מפעילות שוטפת בתקופה של תשעה חודשים שהסתיימה ביום 30 בספטמבר 2025 גבוה מתזרים המזומנים מפעילות שוטפת בתקופה המקבילה לשנת 2023 בכ-541.4 מיליון דולר, וזאת על רקע השיפור בתוצאות העסקיות והמגמה הכללית של בניית ההון החוזר.

התפתחות תזרים מזומנים מפעילות שוטפת לתקופה של תשעה חודשים שהסתיימה ביום 30 בספטמבר בשנים 2025-2023 (מיליוני דולר)



תזרימי מזומנים לפעילות השקעה

בתשעת החודשים הראשונים לשנת 2025 השתמשה הקבוצה בסך של כ-336.3 מיליון דולר נטו לפעילות השקעה. בתקופה זו השקיעה הקבוצה ברכוש קבוע ורכוש לא מוחשי סך של כ-326.1 מיליון דולר, מתוכם סך של כ-86.0 מיליון דולר בגין השקעות שוטפות (CAPEX) הכוללות גידול של כ-34.6 מיליון דולר בגין רכישת חלפים, עקב גידול פעילות וכ-24.6 מיליון דולר בגין השקעות בטכנולוגיות מידע אשר נרכשו בעיקר ברבעון הנוכחי וכללו השקעות בפיתוח, רכישות תוכנה וחומרה.

בנוסף להשקעות השוטפות (CAPEX) כאמור, השקיעה הקבוצה כ-70.6 מיליון דולר בגין רכישת מטוסים ומנוע שהיו חכורים על ידה ועברו לבעלות החברה (לפרטים ראו ביאור 1.ב.5. לדוחות הכספיים). יתרה הסכום בסך כ-118.7 מיליון דולר שימש לצורך הצטיידות להגדלת כושר הייצור של החברה בתקופות עתידיות, אשר עיקרה הצטיידות במטוסים (לרבות מטוס חדש מדגם בואינג 787-9 כמפורט בביאור 1.א.5), רכישת מנועים, מושבים וחלפים לשימוש צי המטוסים מדגם בואינג 777, רכישת סימולטור 737-800 וכן השקעה במפעל תמ"מ. כמו כן, חל גידול בהשקעה בפיקדונות בסך של כ-7.5 מיליון דולר בגין השקעה בפיקדונות שאינם מהווים חלק מההשקעות הנזילות (מאחר ומדובר בפיקדונות שאינם נזילים).

בתשעת החודשים הראשונים לשנת 2024 השתמשה הקבוצה בסך של כ-133.7 מיליון דולר נטו לפעילות השקעה. בתקופה זו השקיעה הקבוצה ברכוש קבוע ורכוש לא מוחשי סך של כ-130.4 מיליון דולר, מתוכם סך של כ-63.5 מיליון דולר בגין השקעות שוטפות (CAPEX) והיתר בגין הצטיידות להגדלת כושר הייצור של החברה בתקופות עתידיות. וכן, מגידול בהשקעה בפיקדונות בסך של כ-3.9 מיליון דולר בגין השקעה בפיקדונות שאינם מהווים חלק מההשקעות הנזילות (מאחר ומדובר בפיקדונות שאינם נזילים).

תזרימי מזומנים לפעילות מימון

בתשעת החודשים הראשונים לשנת 2025 השתמשה הקבוצה בסך של כ-124.6 מיליון דולר נטו לפעילות מימון. בתקופה זו פרעה הקבוצה הלוואות מגופים פיננסיים בסך של כ-121.8 מיליון דולר, ואף החזירה מסגרות אשראי בסך של כ-19.9 מיליון דולר. כמו כן, שילמה הקבוצה פירעונות שוטפים של התחייבויות בגין חכירה (מרכיב הקרן הרעיונית) בסך של כ-90.5 מיליון דולר. מנגד, נבע לחברה תזרים מזומנים חיובי ממימוש כתבי אופציות בסך של כ-107.6 מיליון דולר, לפרטים ראו ביאור 10 לדוחות הכספיים.

בתשעת החודשים הראשונים לשנת 2024 השתמשה הקבוצה בסך של כ-106.3 מיליון דולר נטו לפעילות מימון. בתקופה זו פרעה הקבוצה הלוואות מבעל שליטה בסך של כ-60.2 מיליון דולר וכן, הלוואות מגופים פיננסיים בסך של כ-132.0 מיליון דולר כאשר כ-17.1 מיליון דולר עבור פרענות מוקדמים של הלוואות ו-2.7 מיליון דולר בגין פירעון אג"ח. כמו כן, פרעה הקבוצה פירעונות שוטפים של התחייבויות בגין חכירה (מרכיב הקרן הרעיונית) בסך של כ-88.4 מיליון דולר. מנגד, נבע לחברה תזרים מזומנים חיובי תמורה מהנפקת מניות וכתבי אופציה, נטו בסך של כ-135.3 מיליון דולר, וכן ממימוש כתבי אופציות בסך של כ-39.3 מיליון דולר.

השפעת השינויים בשערי החליפין על יתרות מזומנים כולל מקורות נזילים זמינים לשימוש המוחזקים במטבע חוץ

בעקבות התחזקות השקל מול הדולר במהלך תקופה זו, נרשמה השפעה חיובית על יתרות המקורות הנזילים הזמינים לשימוש שאינם נקובים בדולר, בהיקף של כ-22.8 מיליון דולר.



6. המצב הכספי, יתרות המזומנים וההון החוזר

31/12/2024	30/09/2025		31/12/2024	30/09/2025	
מיליוני דולר			מיליוני דולר		
2,060.4	2,096.2	התחייבויות שוטפות	1,874.2	2,205.9	נכסים שוטפים
1,788.1	1,717.2	התחייבויות לא שוטפות	2,501.8	2,604.5	נכסים לא שוטפים
527.5	996.9	הון			
4,376.0	4,810.4	סה"כ	4,376.0	4,810.4	סה"כ

להלן השינויים העיקריים בסעיפי הנכסים, ההתחייבויות וההון ליום 30 בספטמבר 2025 לעומת 31 בדצמבר 2024:

נכסים שוטפים

הנכסים השוטפים של הקבוצה ליום 30 בספטמבר 2025 הסתכמו בכ-2,205.9 מיליון דולר, מה שמהווה גידול של כ-331.7 מיליון דולר ביחס ליתרתם ליום 31 בדצמבר 2024. הגידול נבע בעיקר מעלייה ביתרות הנזילות של הקבוצה (לרבות השקעות במכשירים פיננסים, ראו ביאור 3 לדוחות הכספיים).

התחייבויות שוטפות

ההתחייבויות השוטפות של הקבוצה ליום 30 בספטמבר 2025 הסתכמו בכ-2,096.2 מיליון דולר, ללא שינוי מהותי ביחס ליתרתן ליום 31 בדצמבר 2024.

נכסים לא שוטפים

הנכסים הלא שוטפים ליום 30 בספטמבר 2025 הסתכמו בכ-2,604.5 מיליון דולר, מה שמהווה גידול של כ-102.7 מיליון דולר ביחס ליתרתם ליום 31 בדצמבר 2024. הגידול בסך הנכסים הלא שוטפים נובע בעיקרו מגידול ברכוש קבוע ורכוש אחר בסך כ-176.4 מיליון דולר, בעיקר מגידול במטוסים וציוד טיסה, וכן כתוצאה מגידול בהשקעה באופציית הפאנטום בסך של כ-26.9 מיליון דולר ומנגד חל קיטון בזכויות שימוש בנכסים חכורים בסך של כ-78.7 מיליון דולר עקב רכישת מטוסים ומנועים חכורים, לפרטים נוספים ראו ביאור 5.ב. לדוחות הכספיים.

התחייבויות לא שוטפות

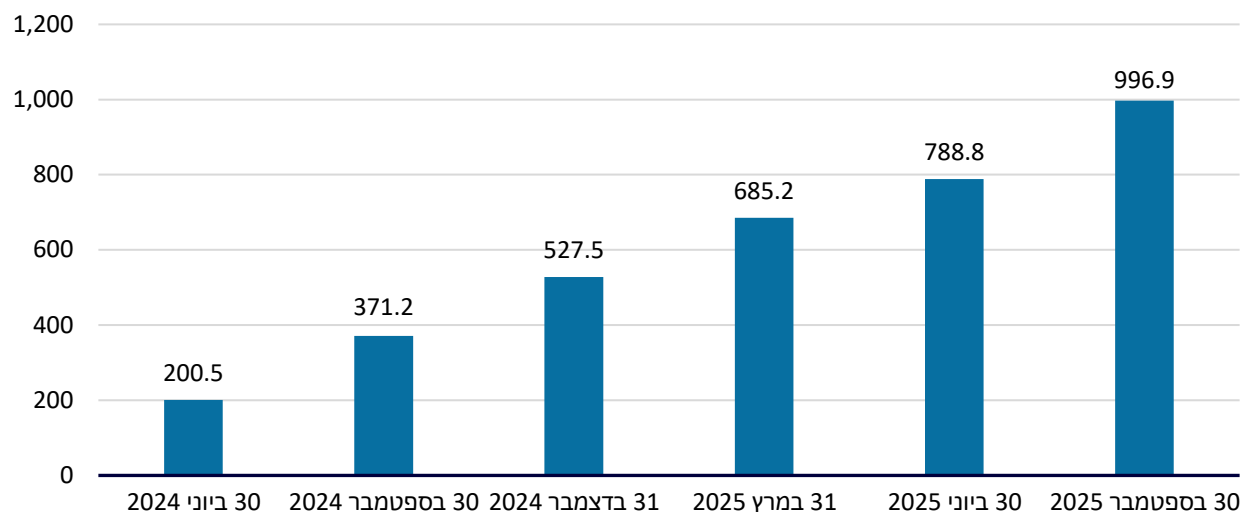
ההתחייבויות הלא שוטפות של הקבוצה ליום 30 בספטמבר 2025 הסתכמו בכ-1,717.2 מיליון דולר, מה שמהווה קיטון של כ-70.9 מיליון דולר ביחס ליתרתן ליום 31 בדצמבר 2024. עיקר הקיטון נובע מירידה בהתחייבויות בגין חכירות ובגין הלוואות פיננסיות, בעיקר עקב פרעון השוטף ועקב מטוסים ומנוע חכורים שנרכשו, בקיטון הגידול בהתחייבות מס נדחה, בעיקר עקב הרווח לתקופה של תשעה חודשים שהסתיימה ביום 30 בספטמבר 2025.

הון

סך ההון של החברה ליום 30 בספטמבר 2025 הסתכב בכ-996.9 מיליון דולר. הגידול בהון ביחס לסוף שנת 2024 נבע בעיקר כתוצאה מהרווח הנקי בתקופה של תשעה חודשים שהסתיימה ביום 30 בספטמבר 2025 בסך של כ-364.1 מיליון דולר וכן כתוצאה ממימוש כתבי אופציות בתקופה, בניכוי עמלת גיוס, בסך של כ-107.7 מיליון דולר.



התפתחות ההון (מיליוני דולרים)



הלוואות ומסגרות אשראי מהותיות של החברה

לפרטים בנוגע להלוואות החברה, ראו ביאור 7 לדוחות הכספיים.



ב. חשיפה לסיכוני שוק ודרכי ניהולם

להלן פירוט סיכוני השוק אליהם חשופה החברה ודרכי ניהולם, לרבות שימוש בעסקאות הגנה. החברה מיישמת חשבונאות גידור 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 השנתיים.

חשיפה לשינויים במחירי הדס"ל

ככלל, הוצאות הדס"ל מהוות מרכיב מרכזי בהוצאות התפעול של החברה כמפורט בפרק א.3. לדוח דירקטוריון זה. החברה נוקטת בצעדי הגנה להקטנת החשיפה.

נכון ליום 30 בספטמבר 2025 היו לחברה מספר התקשרויות לצורך גידור מחירי הדס"ל המכסות כ-26% מהתצרוכת המתוכננת ל-15 החודשים הקרובים. להשפעת העסקאות על הרווח והפסד ראו ביאור 6.א. לדוחות הכספיים. השווי ההוגן נטו של סך מכשירי גידור הדס"ל ליום 30 בספטמבר 2025 הסתכם ליתרה חיובית (נכס) בסך כ-1.6 מיליון דולר. להלן פירוט לגבי שיעורי הגידור המינימליים והמקסימליים (מסך הצריכה החודשית הצפויה) על פי מדיניות גידור הדלק הסילוני ל-24 החודשים הבאים (במועד הסמוך לאישור הדוח):

חודשים קדימה	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13-18	19-24
שיעור גידור מינימלי	60%	55%	50%	45%	40%	35%	30%	25%	20%	15%	10%	5%	0%	0%
שיעור גידור מקסימלי	80%	75%	70%	65%	60%	55%	50%	45%	40%	35%	30%	25%	25%	15%

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, בהתחשב בתיק הגידור הקיים, בהתאם לרמת הפעילות הצפויה ובהתאם להערכת החברה (בהנחה שכל יתר המשתנים, וביניהם כמות הצריכה ומרווחי הספקים, ייוותרו ללא שינוי):

שינוי במחיר השוק הממוצע ב-12 החודשים הבאים ביחס למחיר במועד הסמוך לפרסום הדוח (207 סנט/גלון)	היקף ההשפעה על ההוצאה ב-12 החודשים הבאים אחרי השפעת גידור (מיליון דולר)
50%	190
25%	60
-25%	(135)
-50%	(239)



חשיפה לשינויים בשיעור הריבית

מרבית הלוואות החברה נושאות ריבית המבוססת על ריבית Term SOFR דולרית, כאשר הריבית בחלק מההלוואות מגודרת באמצעות נגזרים.

במועד הסמך לפרסום הדוח, כ-39% מיתרת ההלוואות שקיבלה החברה הם בריבית משתנה (ללא גידור) וכ-61% מיתרת ההלוואות³⁹ הם בריבית קבועה או מגודרת לתקופה של עד כ-5 שנים.

להלן טבלה המציגה את רגישות הוצאות הריבית על יתרת ההלוואות למועד הדוח, על פני תקופה של 12 החודשים הבאים (בסמך למועד פרסום הדוחות הכספיים) לרבות השפעת פעולות החברה בדבר ניהול סיכון הריבית.

שינוי בשיעור ריבית Term SOFR הממוצע ב-12 החודשים הבאים ביחס לשיעור ריבית Term SOFR סמך למועד הדוח (3.9%)	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 (מיליון דולר)
50%	61%	8.0
15%		2.4
-15%		(2.4)
-50%		(8.0)

נגזרי ריבית

כמפורט לעיל וכן בביאור 14 ובביאור 19. לדוחות הכספיים השנתיים, החברה מנהלת את סיכון הריבית, בין היתר, על ידי שימוש בנגזרי ריבית. השווי ההוגן של נגזרי הריבית בדוח על המצב הכספי ליום 30 בספטמבר 2025 הסתכם ליתרה חיובית (נכס) בסך כ-15.9 מיליון דולר.

חשיפה בגין שערי החליפין

חשיפה בגין הוצאות ותשלומים שוטפים

עיקר הכנסותיה והוצאותיה של הקבוצה הוא בדולר, 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. לחברת המועדון קיימות הכנסות שקליות המקוזזות חלק מהחשיפה השקלית של הקבוצה.

להלן טבלה המציגה את רגישות ההוצאות השקליות בניכוי ההכנסות השקליות כאמור (לא כולל החשיפה בגין התחייבויות אקטואריות הנקובות בשקל כמפורט להלן) על פני תקופה של 12 החודשים הבאים (במועד הסמך לפרסום הדוחות הכספיים), ביחס לשערי מטבע החוץ העתידיים הצפויים נכון למועד זה, בהתאם לרמת הפעילות הצפויה ובהתאם להערכת הקבוצה (בהנחה שכל יתר המשתנים וביניהם היקף ההוצאות וההכנסות השקליות ייוותרו ללא שינוי מהצפוי).

סמך למועד אישור הדוח, שיעור גידור החשיפה השקלית התזרימית ל-12 החודשים הקרובים עומד על כ-21% מהחשיפה הצפויה כאמור. גידור החשיפה נעשה באמצעות נגזרים (המיועדים כמכשירים מגדרים לצורך חשבונאות גידור) ו/או באמצעות החזקת עודפי מזומנים בפקדונות שיקליים (אשר חלקם מיועדים כמכשירים מגדרים וחלקם אינם מיועדים כמכשירים מגדרים לצורך חשבונאות גידור) לצמצום החשיפה בפועל.

שינוי בשע"ח הממוצע ב-12 החודשים הבאים ביחס לשע"ח במועד הסמך לפרסום הדוח (3.26 ש"ח לדולר בספוט)	שיעור הגידור הממוצע מהחשיפה החזויה ל-12 החודשים הבאים	השינוי בערך הדולרי של ההוצאות השקליות אחרי השפעת גידור (מיליון דולר) ⁴⁰
10%	21%	(87)
-10%		105

³⁹ ההלוואות המתוארות לא כוללות את הלוואות הפניקס לחברת המועדון, אשר אינה חשופה לשינויים בשיעורי הריבית כמפורט בביאור זה, פרטים נוספים ראו בביאור 14. לדוחות הכספיים השנתיים.

⁴⁰ השינוי בערך הדולרי של ההוצאות השקליות לאחר גידור, מביא בחשבון את השפעת השינוי בשער החליפין כפי שהונח לצורך ניתוח הרגישות גם על יתרת הפיקדונות השקליים, על אף שחלקם אינם מיועדים כמכשירים מגדרים בחשבונאות גידור. יצוין כי בשל עובדה זו, השפעת שיערוך אותם הפיקדונות כאמור תיזקף לסעיף המימון. כמו כן, ייתכנו פערי עיתוי בין ההכרה ברווחי או הפסדי השערוך לבין ההכרה בהשפעה התוצאתית של ההוצאות התפעוליות.



חשיפה בגין התחייבויות אקטואריות הנקובות בשקל

לחברה מספר התחייבויות הקשורות בעיקר לסיום יחסי עובד מעביד עבור עובדים בישראל הנקובות בשקל בהיקף כולל של כ- 128.8 מיליון דולר (נטו מנכסי תכנית), אשר חושף את החברה לשינויים בדוח על הרווח והפסד בגין שיערוך יתרות מאזניות מדי תקופה.

חשיפה בגין הלוואות הנקובות בין יפני

לחברה מספר הלוואות בהן חלק ממרכיביהן נקוב במטבע ין יפני. סך החוב הנקוב בין יפני מסתכם בכ-15.0 מיליארד ין (שנכון ליום 30 בספטמבר 2025 מהווים כ-101 מיליון דולר). נכון ליום 30 בספטמבר 2025 ביצעה החברה עסקאות גידור להחלפת תזרימי מזומנים על מנת לקבע את שער הין וזאת עבור חוב של כ-9.3 מיליארד ין. נכון למועד הדוחות הכספיים, השווי ההוגן של עסקאות גידור אלו עומד על סכום שלילי (התחייבות) בסך כ-17.0 מיליון דולר. להרחבה בעניין חשיפת החברה לשינויים בשער החליפין של הין היפני מול הדולר, ראו ביאור א.6. לדוחות הכספיים.

חשיפה בגין יתרות מאזניות ותשלומים עתידיים

להלן עיקרי ההתחייבויות הפיננסיות (נכסים פיננסיים) אשר חושפות את החברה לתנודות בשערי חליפין, בחלוקה לפי מטבעות עיקריים (במיליוני דולר):

אירו	ין יפני	שקל	
(17.0)	-	(109.6)	מזומנים, פיקדונות
-	-	9.2	התחייבות בגין חכירות
-	68.4	-	הלוואות (שאינן מגודרות, בגין חשיפת שע"ח)
-	-	128.8	התחייבות בגין הטבות עובדים
(17.0)	68.4	28.4	סה"כ התחייבויות (נכסים), נטו בדולר
0.85	147.98	3.31	שע"ח ספוט ל- 30.09.2025 ל-1 דולר
(1.7)	6.8	2.8	השפעה תוצאתית של ירידה/עלייה של 10% בשער החליפין

מדיניות השקעות

בהתאם לתוכנית האסטרטגית של החברה, כמפורט בסעיף 8.15 לפרק "תיאור עסקי התאגיד" לדוח התקופתי לשנת 2024, ברבעון הנוכחי השקיעה החברה בהתאם למדיניות השקעותיה, בין היתר, באפיקים מנייתיים, אגרות חוב זמינות למכירה, קרנות נאמנות וקרנות כספיות, לפרטים ראו ביאור 3 לדוחות הכספיים.



ג. הוראות גילוי בקשר עם הדיווח הפיננסי של התאגיד

ג1. גילוי בדבר אומדנים חשבונאיים קריטיים

יישום הוראות התקינה הבינלאומית 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 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 ג2. לדוחות הכספיים השנתיים.

ג2. הנושאים שאליהם מפנים רואי החשבון של החברה את תשומת הלב במסקנתם על הדוחות הכספיים

לפירוט בדבר החשיפה של החברה לתובענות ייצוגיות כנגדה, ראו ביאור 8 לדוחות הכספיים.

דינה בן טל גננסיה - מנכ"לית

עמיקם בן צבי - יו"ר הדירקטוריון

10 בנובמבר, 2025



אל על EL AL



פרקי

דוחות כספיים תמציתיים מאוחדים ליום 30 בספטמבר 2025
(בלתי מבוקרים)

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

דוחות כספיים תמציתיים מאוחדים ליום 30 בספטמבר 2025

(בלתי מבוקרים)

תוכן העניינים

עמוד

ב - 1	דוח סקירה של רואי החשבון
	דוחות כספיים תמציתיים מאוחדים (בלתי מבוקרים):
ב - 2 - ב - 3	דוחות תמציתיים מאוחדים על המצב הכספי
ב - 4	דוחות תמציתיים מאוחדים על הרווח והפסד
ב - 5	דוחות תמציתיים מאוחדים על הרווח הכולל
ב - 6 - ב - 10	דוחות תמציתיים מאוחדים על השינויים בהון
ב - 11 - ב - 12	דוחות תמציתיים מאוחדים על תזרימי המזומנים
ב - 13 - ב - 27	ביאורים לדוחות הכספיים התמציתיים המאוחדים



דוח סקירה של רואה החשבון המבקר לבעלי המניות של אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

מבוא

סקרנו את המידע הכספי המצורף של אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ החברה וחברות מאוחדות (להלן - החברה), הכולל את הדוח התמציתי המאוחד על המצב הכספי ליום 30 בספטמבר 2025 ואת הדוחות התמציתיים על רווח או הפסד, הרווח הכולל, השינויים בהון ותזרימי המזומנים לתקופות של תשעה ושלושה חודשים שהסתיימו באותו תאריך. הדירקטוריון והנהלה אחראים לעריכה ולהצגה של מידע כספי לתקופות ביניים אלה בהתאם לתקן חשבונאות בינלאומי IAS 34 - "דיווח כספי לתקופות ביניים", וכן הם אחראים לעריכת מידע כספי לתקופות ביניים אלה לפי פרק ד' של תקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומיידיים), התש"ל-1970. אחריותנו היא להביע מסקנה על מידע כספי לתקופות ביניים אלה בהתבסס על סקירתנו.

היקף הסקירה

ערכנו את סקירתנו בהתאם לתקן סקירה (ישראל) 2410 של לשכת רואי חשבון בישראל - "סקירה של מידע כספי לתקופות ביניים הנערכת על ידי רואה החשבון המבקר של הישות". סקירה של מידע כספי לתקופות ביניים מורכבת מבירורים, בעיקר עם אנשים האחראים לעניינים הכספיים והחשבונאיים, ומיישום ניהול סקירה אנליטיים ואחרים. סקירה הינה מצומצמת בהיקפה במידה ניכרת מאשר ביקורת הנערכת בהתאם לתקני ביקורת מקובלים בישראל ולפיכך אינה מאפשרת לנו להשיג ביטחון שניוודע לכל העניינים המשמעותיים שהיו יכולים להיות מזוהים בביקורת. בהתאם לכך, אין אנו מחוויים חוות דעת של ביקורת.

מסקנה

בהתבסס על סקירתנו, לא בא לתשומת ליבנו דבר הגורם לנו לסבור שהמידע הכספי הנ"ל אינו ערוך, מכל הבחינות המהותיות, בהתאם לתקן חשבונאות בינלאומי IAS 34.

בנוסף לאמור בפסקה הקודמת, בהתבסס על סקירתנו, לא בא לתשומת ליבנו דבר הגורם לנו לסבור שהמידע הכספי הנ"ל אינו ממלא, מכל הבחינות המהותיות, אחר הוראות הגילוי לפי פרק ד' של תקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומיידיים), התש"ל-1970.

פיסקת הדגש עניין (הפניית תשומת לב)

מבלי לסייג את מסקנתנו הנ"ל, אנו מפנים את תשומת הלב לאמור בביאור 8 לדוחות הכספיים המאוחדים ליום 30 בספטמבר 2025 בדבר החשיפה לאישור תובענות ייצוגיות כנגד החברה וחשיפתה של החברה לתובענות ייצוגיות אלו.

קוסט פורר גבאי את קסירר

תל-אביב,

רואי חשבון

10 בנובמבר, 2025



ליום 31 בדצמבר	ליום 30 בספטמבר		ביאור
2024	2024	2025	
מיליוני דולר (מבוקר)	מיליוני דולר (בלתי מבוקר)	מיליוני דולר (בלתי מבוקר)	

512.8	390.2	326.9	3
891.0	839.8	1,441.6	
316.8	299.4	277.1	
76.8	53.9	73.8	
12.6	10.5	9.6	
43.4	48.0	53.0	
20.9	18.6	24.0	
1,874.2	1,660.5	2,205.9	

149.2	142.3	143.8	3
30.5	19.4	63.0	4
88.9	97.9	75.1	
560.2	574.9	481.5	
1,655.6	1,634.4	1,832.0	
17.5	12.4	9.1	
2,501.8	2,481.4	2,604.5	
4,376.0	4,141.9	4,810.4	

נכסים

נכסים שוטפים

מזומנים ושווי מזומנים
השקעות לזמן קצר
לקוחות
חייבים ויתרות חובה
מכשירים פיננסים נגזרים
הוצאות מראש
מלאי

סה"כ נכסים שוטפים

נכסים לא שוטפים

פיקדונות לזמן ארוך
השקעות לזמן ארוך
נכסי מסים נדחים
זכויות שימוש בנכסים חכורים
רכוש קבוע ונכסים בלתי מוחשיים
מכשירים פיננסים נגזרים

סה"כ נכסים לא שוטפים

סה"כ נכסים

הביאורים המצורפים לדוחות הכספיים התמציתיים המאוחדים מהווים חלק בלתי נפרד מהם.



ליום 31 בדצמבר	ליום 30 בספטמבר		ביאור
2024	2024	2025	
מיליוני דולר (מבוקר)	מיליוני דולר	מיליוני דולר (בלתי מבוקר)	

התחייבויות והון

התחייבויות שוטפות

חלויות שוטפות ואשראי לזמן קצר
חלויות שוטפות בגין חכירות
הלוואה מבעלת השליטה
ספקים ונותני שירותים
זכאים ויתרות זכות
הכנסות מראש
הפרשות
מכשירים פיננסיים נגזרים
התחייבויות בגין הטבות לעובדים
סה"כ התחייבויות שוטפות

172.6	193.5	128.0	א.11
120.8	126.4	108.6	
9.8	9.8	9.8	
203.2	230.5	214.6	
184.3	120.9	237.6	
1,108.5	979.2	1,129.2	
13.4	13.1	25.4	
24.3	16.7	32.0	
223.5	205.9	210.9	
2,060.4	1,896.1	2,096.2	

התחייבויות לא שוטפות

הלוואות מגופים פיננסיים
התחייבויות בגין חכירות
הכנסות מראש לזמן ארוך
יתרות זכות לזמן ארוך
התחייבויות מסים נדחים
מכשירים פיננסיים נגזרים
התחייבויות בגין הטבות לעובדים
סה"כ התחייבויות לא שוטפות

650.2	712.3	564.2	א.11
575.5	593.5	493.0	
234.4	232.7	250.4	
138.6	152.8	125.1	
113.1	111.6	200.9	
15.2	13.5	17.0	
61.2	58.2	66.6	
1,788.1	1,874.6	1,717.2	

3,848.5	3,770.7	3,813.5	
---------	---------	---------	--

סה"כ ההתחייבויות

הון

הון מניות
פרמיה וקרנות הון
יתרת הפסד
סה"כ הון המיוחס לבעלים של החברה
זכויות שאינן מקנות שליטה
סה"כ הון

482.1	472.6	510.4	א.11
492.6	475.4	569.6	
(428.8)	(559.0)	(75.5)	
545.9	389.0	1,004.6	
(18.4)	(17.8)	(7.6)	
527.5	371.2	996.9	

4,376.0	4,141.9	4,810.4	
---------	---------	---------	--

סה"כ התחייבויות והון

יעקב (ינקלה) שחר - סמנכ"ל הכספים

דינה בן טל גננסיה - מנכ"לית

עמיקם בן צבי - יו"ר הדירקטוריון

תאריך אישור הדוחות הכספיים: נתב"ג, 10 בנובמבר 2025.

הביאורים המצורפים לדוחות הכספיים התמציתיים המאוחדים מהווים חלק בלתי נפרד מהם.



לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר	לתקופה של שלושה חודשים שהסתיימה		לתקופה של תשעה חודשים שהסתיימה	
2024	2025	2025	2024	2025
מיליוני דולר (מבוקר)	מיליוני דולר (בלתי מבוקר)	מיליוני דולר (בלתי מבוקר)	מיליוני דולר (בלתי מבוקר)	מיליוני דולר (בלתי מבוקר)
3,431.8	1,003.5	1,074.0	2,580.6	2,624.3
600.6	168.0	170.2	467.5	441.6
732.5	202.5	239.3	536.0	629.0
332.8	96.6	106.9	253.7	277.0
106.7	28.8	30.7	80.3	89.3
223.0	63.5	69.6	166.9	192.6
194.0	51.3	55.0	143.5	142.3
266.3	66.4	69.0	194.9	202.1
76.3	24.1	32.2	50.6	78.6
131.0	33.2	45.5	96.5	104.0
(4.0)	(0.7)	(5.2)	(15.1)	(11.7)
2,659.1	733.6	813.3	1,974.8	2,144.8
772.7	269.9	260.7	605.8	479.5
(95.1)	(24.2)	4.3	(67.3)	(6.0)
677.6	245.7	265.0	538.6	473.4
(132.6)	(58.3)	(62.5)	(123.3)	(109.3)
544.9	187.4	202.6	415.3	364.1
541.4	185.2	198.6	411.1	353.3
3.5	2.2	4.0	4.2	10.8
544.9	187.4	202.6	415.3	364.1
1.440	0.450	0.364	1.147	0.678
1.180	0.393	0.340	0.927	0.619
376.0	411.9	545.7	358.5	520.8
458.8	469.4	583.7	442.6	570.3

**הכנסות מהפעלה
הוצאות תפעוליות:**

דלק
שכר ונלוות
אגרות ושירותים בנמלי תעופה ודמי מעבר
אווירי
תחזוקה
מזון, שירות לנוסע ועלויות הפעלה נוספות
הוצאות שיווק והפצה
פחת והפחתות
שכירות
מחשוב והוצאות מטה
הכנסות אחרות, נטו
סה"כ הוצאות תפעוליות

רווח תפעולי

הכנסות (הוצאות) מימון, נטו

רווח לפני מיסים על ההכנסה

הוצאות מס

רווח נקי לתקופה

מיוחס ל:
בעלי מניות החברה
זכויות שאינן מקנות שליטה

**רווח למניה רגילה אחת בת 1 ש"ח ע.נ.
(בדולר):**

רווח למניה בסיסי
רווח למניה מדולל

**הממוצע המשוקלל של מספר המניות
(במיליונים) ששימש בחישוב רווח למניה:**

בסיסי
מדולל

הביאורים המצורפים לדוחות הכספיים התמציתיים המאוחדים מהווים חלק בלתי נפרד מהם.



לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר	לתקופה של שלושה חודשים שהסתיימה ביום 30 בספטמבר		לתקופה של תשעה חודשים שהסתיימה ביום 30 בספטמבר	
2024	2024	2025	2024	2025
מיליוני דולר (מבוקר)	מיליוני דולר (בלתי מבוקר)	מיליוני דולר (בלתי מבוקר)	מיליוני דולר (בלתי מבוקר)	מיליוני דולר (בלתי מבוקר)
544.9	187.4	202.6	415.3	364.1

רווח לתקופה

רווח (הפסד) כולל אחר:

סכומים אשר לא יסווגו בעתיד לרווח או הפסד:

רווח בגין מדידות מחדש של
תכנית להטבה מוגדרת, נטו ממס

0.7 (0.5) (0.1) 3.2 (0.6)

סכומים אשר יסווגו בעתיד לרווח או הפסד:

הפרשי שער בגין תרגום פעילויות חוץ
הפסד בגין גידור תזרימי מזומנים, נטו ממס
רווח (הפסד) בגין גידור תזרימי מזומנים - ערך זמן, נטו
ממס

0.1 0.1 0.7 (0.3) 3.1
(7.0) (16.5) (0.7) (14.9) (8.9)

0.4 (1.5) 0.7 (0.4) 0.8

(5.8) (18.4) 0.6 (12.4) (5.6)

רווח (הפסד) כולל אחר לתקופה

539.1 169.0 203.2 402.9 358.5

סה"כ רווח כולל לתקופה

535.6 166.8 199.2 398.7 347.7
3.5 2.2 4.0 4.2 10.8
539.1 169.0 203.2 402.9 358.5

מיוחס ל:
בעלי מניות החברה
זכויות שאינן מקנות שליטה

הביאורים המצורפים לדוחות הכספיים התמציתיים המאוחדים מהווים חלק בלתי נפרד מהם.



אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
דוחות תמציתיים מאוחדים על השינויים בהון

לתקופה של תשעה חודשים שהסתיימה ביום 30 בספטמבר 2025 (בלתי מבוקר)

הון מניות	קרן הון בגין הנפקת מניות בניכיון ופרמיה על מניות	קרן הון בגין הנפקת אופציות	קרן הון בגין גידור תזרימי מזומנים	קרן הון בגין גידור תזרימי - 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
482.1	107.8	50.8	19.1	(1.7)	316.6	(428.8)	545.9	(18.4)	527.5
-	-	-	-	-	-	353.3	353.3	10.8	364.1
-	-	-	(9.2)	0.8	2.8	-	(5.6)	-	(5.6)
-	-	-	(9.2)	0.8	2.8	353.3	347.7	10.8	358.5
28.4	118.1	(36.0)	-	-	(2.8)	-	107.7	-	107.7
-	0.8	(0.8)	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	3.3	-	3.3	-	3.3
510.4	226.7	14.0	9.9	(0.9)	319.9	(75.5)	1,004.6	(7.6)	996.9

יתרה ליום 1 בינואר 2025 (מבוקר)

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

סה"כ רווח (הפסד) כולל לתקופה

מימוש כתבי אופציה למניות
פקיעת אופציות (ראו ביאור 10.א)
תשלום מבוסס מניות

סה"כ הון ליום 30 בספטמבר 2025

הביאורים המצורפים לדוחות הכספיים התמציתיים המאוחדים מהווים חלק בלתי נפרד מהם.



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

לתקופה של תשעה חודשים שהסתיימה ביום 30 בספטמבר 2024 (בלתי מבוקר)

סה"כ	זכויות שאינן מקנות שליטה	סה"כ הון עצמי המיוחס לבעלים של החברה האם	יתרת הפסד	קרנות הון אחרות	קרן הון בגין גידור תזרימי מזומנים - ערך זמן	קרן הון בגין גידור תזרימי מזומנים	קרן הון בגין הנפקת אופציות	קרן הון בגין הנפקת מניות בניכיון	הון מניות
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר
(209.2)	(21.9)	(187.3)	(970.1)	314.2	(2.1)	26.2	55.3	(39.8)	429.1
415.3	4.2	411.1	411.1	-	-	-	-	-	-
(12.4)	-	(12.4)	-	2.9	(0.4)	(14.9)	-	-	-
402.9	4.2	398.7	411.1	2.9	(0.4)	(14.9)	-	-	-
135.8	-	135.8	-	-	-	-	33.5	77.2	25.1
39.4	-	39.4	-	-	-	-	(26.0)	46.9	18.5
2.4	-	2.4	-	2.4	-	-	-	-	-
371.2	(17.8)	389.0	(559.0)	319.5	(2.5)	11.4	62.9	84.1	472.6

יתרה ליום 1 בינואר 2024 (מבוקר)

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

סה"כ רווח כולל לתקופה

תמורה מהנפקת מניות וכתבי
אופציה, נטו
מימוש כתבי אופציה למניות
תשלום מבוסס מניות

סה"כ הון ליום 30 בספטמבר 2024

הביאורים המצורפים לדוחות הכספיים התמציתיים המאוחדים מהווים חלק בלתי נפרד מהם.



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

לתקופה של שלושה חודשים שהסתיימה ביום 30 בספטמבר 2025 (בלתי מבוקר)

הון מניות	קרן הון בגין הנפקת מניות בניכיון ופרמיה על מניות	קרן הון בגין הנפקת אופציות	קרן הון בגין גידור תזרימי מזומנים	קרן הון בגין גידור תזרימי - 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
508.7	221.0	15.1	10.8	(1.6)	320.4	(274.0)	800.4	(11.6)	788.8
-	-	-	-	-	-	198.6	198.6	4.0	202.6
-	-	-	(0.9)	0.7	0.8	-	0.6	-	0.6
-	-	-	(0.9)	0.7	0.8	198.6	199.2	4.0	203.2
1.7	5.5	(1.0)	-	-	(1.8)	-	4.4	-	4.4
-	-	-	-	-	0.5	-	0.5	-	0.5
510.4	226.7	14.0	9.9	(0.9)	319.9	(75.5)	1,004.6	(7.6)	996.9

יתרה ליום 1 ביולי 2025

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

סה"כ רווח (הפסד) כולל לתקופה

מימוש כתבי אופציה למניות
תשלום מבוסס מניות

סה"כ הון ליום 30 בספטמבר 2025

הביאורים המצורפים לדוחות הכספיים התמציתיים המאוחדים מהווים חלק בלתי נפרד מהם.



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

לתקופה של שלושה חודשים שהסתיימה ביום 30 בספטמבר 2024 (בלתי מבוקר)

הון מניות	קרן הון בגין הנפקת מניות בניכיון	קרן הון בגין הנפקת אופציות	קרן הון בגין גידור תזרימי מזומנים	קרן הון בגין גידור תזרימי - 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
472.2	83.1	63.4	27.8	(1.1)	319.1	(744.2)	220.3	(19.9)	200.5
-	-	-	-	-	-	185.2	185.2	2.2	187.4
-	-	-	(16.5)	(1.5)	(0.4)	-	(18.4)	-	(18.4)
-	-	-	(16.5)	(1.5)	(0.4)	185.2	166.8	2.2	169.0
0.4	1.0	(0.6)	-	-	-	-	0.8	-	0.8
-	-	-	-	-	0.8	-	0.8	-	0.8
472.6	84.3	62.8	11.3	(2.5)	319.5	(559.0)	389.0	(17.8)	371.2

יתרה ליום 1 ביולי 2024

התנועה בתקופת הדוח:
רווח לתקופה
הפסד כולל אחר

סה"כ רווח (הפסד) כולל לתקופה

מימוש כתבי אופציה למניות
תשלום מבוסס מניות

סה"כ הון ליום 30 בספטמבר 2024

הביאורים המצורפים לדוחות הכספיים התמציתיים המאוחדים מהווים חלק בלתי נפרד מהם.



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

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2024 (מבוקר)

הון מניות	קרן הון בגין הנפקת מניות בניכיון ופרמיה על מניות	קרן הון בגין הנפקת אופציות	קרן הון בגין גידור תזרימי מזומנים	קרן הון בגין גידור תזרימי 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
429.1	(39.8)	55.3	26.2	(2.1)	314.2	(970.1)	(187.2)	(21.9)	(209.2)
-	-	-	-	-	-	541.4	541.4	3.5	544.9
-	-	-	(7.0)	0.4	0.8	-	(5.8)	-	(5.8)
-	-	-	(7.0)	0.4	0.8	541.4	535.6	3.5	539.1
25.1	77.2	33.5	-	-	-	-	135.8	-	135.8
27.9	70.4	(38.0)	-	-	(2.1)	-	58.2	-	58.2
-	-	-	-	-	3.6	-	3.6	-	3.6
482.1	107.8	50.8	19.1	(1.7)	316.6	(428.8)	545.9	(18.4)	527.5

יתרה ליום 1 בינואר 2024

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

סה"כ רווח (הפסד) כולל לשנה

תמורה מהנפקת מניות וכתבי אופציה
מימוש כתבי אופציה למניות
תשלום מבוסס מניות

סה"כ הון ליום 31 בדצמבר 2024

הביאורים המצורפים לדוחות הכספיים התמציתיים המאוחדים מהווים חלק בלתי נפרד מהם.



אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
דוחות תמציתיים מאוחדים על תזרימי המזומנים

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר	לתקופה של שלושה חודשים שהסתיימה ביום 30 בספטמבר		לתקופה של תשעה חודשים שהסתיימה ביום 30 בספטמבר	
2024	2024	2025	2024	2025
מיליוני דולר (מבוקר)	מיליוני דולר (בלתי מבוקר)	מיליוני דולר (בלתי מבוקר)	מיליוני דולר (בלתי מבוקר)	מיליוני דולר (בלתי מבוקר)
544.9	187.4	202.6	415.3	364.1
900.5	132.7	(75.6)	676.2	458.8
1,445.4	320.1	127.0	1,091.5	822.9
(178.7)	(59.7)	(85.3)	(115.3)	(301.5)
1.3	0.2	0.2	0.6	1.7
(25.8)	(6.2)	(9.1)	(15.1)	(24.6)
0.3	-	(139.4)	-	(138.7)
(907.9)	(167.9)	(237.2)	(844.0)	(436.3)
(1,110.8)	(233.5)	(470.7)	(973.8)	(899.5)
135.3	-	-	135.3	-
58.1	0.8	4.1	39.3	107.6
(60.2)	-	-	(60.2)	-
(206.2)	(55.1)	(50.3)	(129.3)	(121.8)
(122.9)	(35.4)	(27.4)	(88.4)	(90.5)
(2.7)	(2.7)	-	(2.7)	-
0.4	2.5	(19.8)	(0.4)	(19.9)
(198.1)	(89.9)	(93.3)	(106.3)	(124.6)
(9.8)	3.4	0.8	(7.3)	15.3
126.7	0.1	(436.2)	4.0	(185.9)
386.1	390.1	763.1	386.1	512.8
512.8	390.2	326.9	390.2	326.9

תזרימי מזומנים מפעילות שוטפת

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

מזומנים שנבעו מפעילות שוטפת

תזרימי מזומנים לפעילות השקעה

רכישות רכוש קבוע (כולל תשלומים על חשבון
מסוסים ושיפוצי מנוע כלליים)
תמורה מממוש רכוש קבוע
השקעה ברכוש לא מוחשי
השקעה נכסים פיננסיים, נטו
השקעה בפיקדונות, נטו

מזומנים ששימשו לפעילות השקעה

תזרימי מזומנים לפעילות מימון

תמורה מהנפקת כתבי אופציות, נטו מעלויות הנפקה
מימוש כתבי אופציות למניות בנטרול עלויות מימוש
פירעון הלוואה מבעלת השליטה
פירעון הלוואות מגופים פיננסיים
פירעון התחייבויות בגין חכירות
פירעון אג"ח

עלייה (ירידה) באשראי לזמן קצר, נטו

מזומנים ששימשו לפעילות מימון

השפעת השינויים בשערי חליפין על יתרות
מזומנים המוחזקות במטבע חוץ

עלייה (ירידה) במזומנים ושווי מזומנים

יתרת מזומנים ושווי מזומנים לתחילת התקופה

יתרת מזומנים ושווי מזומנים לסוף התקופה

הביאורים המצורפים לדוחות הכספיים התמציתיים המאוחדים מהווים חלק בלתי נפרד מהם



אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
דוחות תמציתיים מאוחדים על תזרימי המזומנים

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר	לתקופה של שלושה חודשים שהסתיימה ביום 30 בספטמבר		לתקופה של תשעה חודשים שהסתיימה ביום 30 בספטמבר	
2024	2024	2025	2024	2025
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר
(מבוקר)	(בלתי מבוקר)		(בלתי מבוקר)	

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

הכנסות והוצאות שאינן כרוכות בתזרימי מזומנים:

165.4	41.2	45.1	119.2	129.6
100.9	25.2	23.8	75.7	72.5
132.2	57.6	62.4	122.3	108.6
79.0	48.9	25.4	62.7	(8.0)
(15.0)	-	-	(15.0)	-
1.7	-	(13.3)	1.1	(18.4)
31.6	16.2	4.8	31.8	10.0
12.9	(2.9)	16.0	7.4	15.4
508.7	186.2	164.3	405.3	309.8

פחת (כולל גרועות אביזרים, רכיבים שיצאו משימוש ותצרוכת ציוד מתכלה)
פחת בגין זכויות שימוש בנכסים חכורים
הוצאות מיסים על ההכנסה
עלייה (ירידה) בהתחייבויות בגין הטבות לעובדים ביטול ירידת ערך
הוצאות (הכנסות) משערוך נכסים פיננסיים, השקעות לזמן ארוך ומכשירים פיננסיים בשווי הוגן דרך רווח והפסד, ראו ביאורים 3, 4 ו-6
התאמות בגין הוצאות מימון
שינויים אחרים

שינויים בסעיפי רכוש והתחייבויות:

(41.9)	9.6	61.1	(12.7)	28.5
415.1	(66.2)	(222.2)	290.4	18.2
43.0	6.6	(91.1)	20.0	112.4
(19.1)	(0.6)	12.9	(23.7)	(7.0)
(5.4)	(3.0)	(0.6)	(3.1)	(3.1)
391.8	(53.5)	(239.8)	270.9	149.0
900.5	132.7	(75.6)	676.2	458.8

ירידה (עלייה) בלקוחות וחייבים אחרים
עלייה (ירידה) בהכנסות מראש
עלייה (ירידה) בספקים וזכאים, ראו ביאור 11א
ירידה (עלייה) בהוצאות מראש
עלייה במלאי

**נספח ב' - תשלום ריבית ותקבול ריבית, מסים
ששולמו ודיבידנדים שנתקבלו והמסווגים
בתזרים מזומנים מפעילות שוטפת (1):**

92.2	21.3	14.7	65.6	48.4
23.3	7.3	20.9	15.6	57.2
0.7	0.2	0.1	0.4	0.6

תשלומי ריבית (2) (3)

תקבולי ריבית

מיסים ששולמו

הביאורים המצורפים לדוחות הכספיים התמציתיים המאוחדים מהווים חלק בלתי נפרד מהם.

¹ החברה מסווגת תזרימי מזומנים בגין ריבית ודיבידנדים אשר התקבלו בידיה וכן תזרימי מזומנים בגין ריבית ששולמה כתזרימי מזומנים אשר שימשו או נבעו מפעילות שוטפת. לעניין פרסום תקן דיווח כספי בינלאומי IFRS 18, ראו ביאור 2.ב. לדוחות הכספיים השנתיים.
² כולל ריבית על התחייבויות בגין חכירות בהתאם לתקן דיווח כספי בינלאומי IFRS 16 "חכירות".
³ בשנת 2024 תשלומי הריבית כוללים גם את מרכיב הניכיון החשבונאי ששולם, בסך של כ-6.8 מיליון דולר, בגין הפירעון המוקדם של חלק מהלוואות הפניקס.



א. אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ ("החברה" או "אל על") והחברות הבנות (יחדיו "הקבוצה") פועלות בתחום הובלה אווירית של נוסעים ומטען לישראל וממנה. הקבוצה מפעילה בעיקר טיסות סדירות על ידי החברה ועל ידי חברת הבת סאן דור נתיבי אויר בינלאומיים בע"מ ("סאן דור"). כמו כן, 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"). הקבוצה עוסקת גם בפעילויות נלוות כגון טיסות שכר המבוצעות על ידי סאן דור, מכירת מוצרים פטורים ממכס, ייצור ואספקת מזון לחברות תעופה (לרבות לחברה עצמה) המבוצעים על ידי חברות הבת ת.מ.מ. - תעשיות מזון מטוסים (נמל תעופה בן גוריון) בע"מ ("תמ"מ") Borenstein Caterers Inc-1 ("בורנשטיין"), וכן במתן שירותי תחזוקה שוטפת ותחזוקה כוללת למטוסים, לרבות למטוסי החברה עצמה. בנוסף, פועלת הקבוצה בתחום הפיתוח והיזמות באמצעות חברת הבת קוקפיט חדשנות בע"מ. יצוין כי בהתאם להסדרים מול המדינה בנושא, פועלת החברה גם בתחום מתן שירותי אבטחה לתעופה הישראלית.

יש לעיין בדוחות הכספיים התמציתיים בהקשר לדוחות הכספיים המאוחדים של החברה ליום 31 בדצמבר 2024 ולשנה שהסתיימה באותו תאריך ולביאורים אשר נלוו אליהם (להלן: "הדוחות הכספיים השנתיים").

ב. התפתחות עסקי החברה ומצבה הכספי:

בהמשך לאמור בביאור 1.ב. לדוחות הכספיים השנתיים, גם במהלך תשעת החודשים שהסתיימו ביום 30 בספטמבר 2025 המציאות הביטחונית המתמשכת הביאה לשינויים משמעותיים בתנועת הנוסעים בנתב"ג ולהיצע הטיסות בשוק, באופן שהתאפיין בביקושים גבוהים לטיסות הקבוצה, בדומה לשנת 2024, כאשר עם שיגור טיל בחודש מאי לשטח ישראל ונפילתו באזור נתב"ג התעצמו הביקושים לטיסות הקבוצה באופן משמעותי, דבר שהשפיע מהותית לחיוב על התוצאות העסקיות. עם פתיחת מבצע "עם כלביא" ("מבצע עם כלביא" או "המבצע") ביום 13 ביוני 2025 נסגר המרחב האווירי במדינת ישראל ובכלל זה בנתב"ג ובעקבות כך הופסקה פעילותה הטיסית הסדירה של הקבוצה וזאת עד לסיומו של המבצע. לאחר תום המבצע, החל מיום 25 ביוני 2025, לאור פתיחת המרחב האווירי בנתב"ג לפעילות טיסתית סדירה בהתאם להנחיות הגורמים המוסמכים במדינת ישראל, החלה החברה לחזור לפעילות טיסתית באופן הדרגתי עד חזרה לשגרה מלאה ביום 1 ביולי 2025. לפרטים בדבר השפעת המבצע על תוצאות הקבוצה, ראו ביאור 11.א. להלן. במהלך הרבעון השלישי לשנת 2025 המשיכה מגמת הביקושים הגבוהים לטיסות הקבוצה, דבר שהשפיע מהותית לחיוב על התוצאות העסקיות לרבעון זה.

ביאור 2 - עיקרי המדיניות החשבונאית

הבסיס לעריכת הדוחות הכספיים

הדוחות הכספיים התמציתיים המאוחדים ("דוחות כספיים ביניים") של הקבוצה נערכו בהתאם לתקן חשבונאות בינלאומי IAS 34, בדבר דיווח כספי לתקופות ביניים, וכן בהתאם להוראות הגילוי לפי פרק ד' לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומידיים), התש"ל-1970.

בעריכת דוחות כספיים ביניים אלה, יישמה הקבוצה מדיניות חשבונאית, כללי הצגה ושיטות חישוב הזהים לאלו שיושמו בעריכת דוחותיה הכספיים ליום 31 בדצמבר 2024, ולשנה שהסתיימה באותו תאריך. לעניין המדיניות החשבונאית בדבר השקעות בנכסים פיננסיים ראו ביאור 3.א להלן.



ביאור 3 - השקעות לזמן קצר ופיקדונות לזמן ארוך

א. ההרכב:

ליום 31 בדצמבר	ליום 30 בספטמבר	
2024	2024	2025
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר
(מבוקר)	(בלתי מבוקר)	
891.0	839.8	1,298.9
-	-	93.1
-	-	42.3
-	-	7.3
-	-	142.7
891.0	839.8	1,441.6

השקעות לזמן קצר:

פיקדונות בבנקים לתקופה של מעל 3 חודשים וקרנות כספיות

השקעות בנכסים פיננסיים (1):

השקעה במניות

השקעה באגרות חוב זמינות למכירה

השקעה בקרנות נאמנות

סה"כ השקעות בנכסים פיננסיים

סה"כ השקעות לזמן קצר

פיקדונות לזמן ארוך:

פיקדונות בבנקים לזמן ארוך

פיקדונות אצל נותני שירותים

פיקדונות שהעמידה הקבוצה כבטוחה לטובת הסכמי חכירת

מטוסים, ראו ביאור 5.ב.

סה"כ פיקדונות לזמן ארוך

40.0	20.8	60.0
9.5	9.2	9.5
99.7	112.3	74.3
149.2	142.3	143.8

(1) במהלך הרבעון השלישי לשנת 2025 השקיעה החברה בהתאם למדיניות השקעותיה בין היתר באפיקים מנייתיים, אגרות חוב זמינות למכירה, קרנות נאמנות וקרנות כספיות. החברה מיישמת את הוראות תקן דיווח כספי בינלאומי IFRS 9 בדבר מכשירים פיננסיים, לפיו ההשקעה במניות וקרנות נאמנות נמדדות בשווי הוגן דרך רווח והפסד, ואילו ההשקעות באגרות חוב זמינות למכירה נמדדות בשווי ההוגן דרך רווח כולל האחר אשר בעת המימוש יסווג לרווח והפסד.

ב. יתרת המזומנים והאמצעים הנזילים הזמינים לשימוש של הקבוצה ליום 30 בספטמבר 2025:

לקבוצה יתרת מזומנים ושווי מזומנים ליום 30 בספטמבר 2025 בסך של כ-326.9 מיליון דולר. מעבר לכך, לקבוצה סך של כ-1,298.9 מיליון דולר המושקעים בפיקדונות לזמן קצר (בבנקים), סך של כ-142.7 מיליון דולר המושקעים בנכסים פיננסיים כמפורט בסעיף א. לעיל, וכן סך של כ-60.0 מיליון דולר המושקעים בפיקדונות לזמן ארוך (בבנקים), אשר כולם אינם מסווגים כמזומנים ושווי מזומנים על פי כללי החשבונאות, אולם הם מהווים יתרות נזילות אשר יכולים לשמש את הקבוצה בתקופת זמן קצרה יחסית. לאור זאת, מסתכמים האמצעים הנזילים הזמינים לשימוש של הקבוצה ליום 30 בספטמבר 2025 לסך של כ-1,828.5 מיליון דולר.



ביאור 4 - השקעות לזמן ארוך

אופציה מסוג "פאנטום" בחברת כאל

בהמשך לאמור בביאור 9.ב. לדוחות הכספיים השנתיים, ביום 19 בספטמבר 2025 בנק דיסקונט התקשר בהסכם למכירת החזקותיו בכאל לחברות יוניון השקעות בע"מ והראל השקעות בביטוח ושרותים פיננסים בע"מ ("הקונים"). השלמת העסקה כפופה להתקיימותם של תנאים מתלים הקבועים בהסכם הרכישה, לרבות קבלת היתר שליטה מהמפקח על הבנקים, אישור הממונה על התחרות, אישורי צדדים שלישיים נוספים כמפורט בהסכם הרכישה.

נכון ליום 30 בספטמבר 2025, העריכה הקבוצה מחדש את שווי אופציית ה"פאנטום" בהתבסס על הערכת שווי חיצונית ("הערכת שווי"), ולפיה שווי אופציית ה"פאנטום", בהתבסס על האמור לעיל, הוא כ-157.2 מיליון ש"ח (כ-47.6 מיליון דולר למועד הדוח). כתוצאה מכך, הכירה הקבוצה ברווח של כ-24.6 מיליון דולר (אשר כולל גם שיערוכים בתקופות קודמות) ושל כ-15.9 מיליון דולר בתקופות של תשעה ושלושה חודשים שהסתיימו ביום 30 בספטמבר 2025, בהתאמה, אשר נזקפו בדוח רווח והפסד לסעיף "הכנסות אחרות, נטו".

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-3.75 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-1.58 שנים - המהווה אומדן להשלמת העסקה התלויה בשל דרישות רגולטוריות הנדרשות לאישור העסק.
- (ג) ריבית החוב של הקונים נאמדה בכ-5.33% בהתבסס על ריבית בדירוג Aa2 למועד ההערכה (מרווח הוגן).
- (ד) מכיוון שנכון למועד ההערכה לא התפרסמו פרטים בדבר רכיב התמורה המותנית המאפשרים להעריך את שווי ההוגן באופן מהימן, הערכת השווי לא כללה את השווי של התמורה הצפויה מהאופציה.

יצוין כי השווי ההוגן של כאל נכון למועד ההערכה (שווי נכס הבסיס), וכפועל יוצא גם של אופציית ה"פאנטום", מסווג כנתוני רמה 3, בהתאם לתקן דיווח כספי בינלאומי 13, מדידת שווי הוגן ("IFRS 13"), מאחר וכאל היא חברה פרטית שוויה נאמד בהתאם לטכניקות הערכה.



א. הרחבת צי מטוסי רחבי הגוף מדגם 787 "דרימליינר"

1. בהמשך לאמור בביאור 10.ב.1 (1) לדוחות הכספיים השנתיים, המטוס ה-17 מדגם בואינג 787 נמסר לחברה במהלך הרבעון השני לשנת 2025. לעניין חתימה על הסכמים למימון המטוס כאמור, ראו ביאור 14.ה.1 (1) לדוחות הכספיים השנתיים.

2. בהמשך לאמור בביאור 10.ב.5 (5) לדוחות הכספיים השנתיים, ברבעון השני לשנת 2025, חתמה החברה על נספח להסכם המעודכן (כהגדרתו בביאור 10.ב.4) לדוחות הכספיים השנתיים) עם יצרנית המנועים רולס רויס, על פיו הוקדמה מסירתו לחברה של מנוע חליפי (שישי במספר) לצי 787. מנוע זה, מדגם TRENT 1000 TEN בקונפיגורציית BOM B, אשר מאופיינת בשיפורים הנדסיים ועדכונים טכניים בהשוואה לדגמי TRENT 1000 TEN קודמים, נמסר לידי החברה במהלך הרבעון הנוכחי.

ב. רכישת מטוסים מדגם בואינג 737-800 ומנוע מדגם CFM56-7B:

1. במהלך התקופה של תשעה חודשים שהסתיימה ביום 30 בספטמבר 2025, חתמה החברה עם חברות זרות, אשר מהן חכרה החברה מטוסים ומנוע, על הסכמים לרכישת ארבעה מטוסים מדגם בואינג 737-800, אשר היו חכורים על ידי החברה ומנוע חכור המשמש את הצי האמור. מתוכם, בתקופה של שלושה חודשים שהסתיימה ביום 30 בספטמבר 2025 חתמה החברה על הסכם לרכישת מטוס אחד מדגם בואינג 737-800.

לאור העובדה שחלק מהציוד נרכש טרם סיום החכירה המקורית, נוצר פער במועד הרכישה בין נכס זכות השימוש לבין ההתחייבות בגין חכירה. כמו כן, כתוצאה מסיום הסכמי החכירה אגב הרכישות כאמור, בוטלו מחויבויות החברה לשיפוצים עתידיים. השפעת סיום תקופת החכירה וסיום מחויבות החברה לשיפוצים עתידיים הסתכמה בסכום כולל של כ-13.1 מיליון דולר אשר נזקף כקישון בעלות הנכס בבעלות.

בנוסף, גרעה החברה את יתרת ההתחייבות בדוח על המצב הכספי בגין התחייבויותיה לשיפוצים (בעיקר בסעיף זכאים לזמן ארוך) וכן גרעה את הנכסים שהוכרו בגין כספים שהועברו למחכיר לאורך תקופת החכירה והוכרו כפיקדונות שהועמדו כבטוחה לטובת הסכמי חכירת מטוסים (ראו ביאור 3 לעיל) וזאת בהיקף של כ-41.0 מיליון דולר.

2. במהלך הרבעון הנוכחי חתמה החברה עם חברה זרה על הסכם לרכישת שני מטוסים נוספים מדגם בואינג 737-800. המטוסים צפויים להימסר בחברה במהלך שנת 2026.



ביאור 6 - מכשירים פיננסיים נגזרים

א. שינויים בשווי הוגן של מכשירים פיננסיים אשר נמדדים בשווי הוגן:

להלן מפורטים השינויים בשווי ההוגן של עסקאות גידור הדלק הסילוני, עסקאות גידור שערי חליפין ועסקאות גידור ריבית, הנמדדים בשווי הוגן, וכן השפעתם על הרווח והפסד, הרווח הכולל האחר ותזרים המזומנים:

לתקופה של תשעה חודשים שהסתיימה ביום 30 בספטמבר 2025
(בלתי מבוקר)

השפעה על הרווח והפסד לתקופה	השפעה על הרווח הכולל האחר לתקופה	סך ההשפעה על הון הקבוצה	תזרים מזומנים בגין נגזרים	גידול בנכס/קטון בהתחייבות (קטון בנכס/גידול בהתחייבות)
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר

יתרה ליום 1 בינואר 2025 (מבוקר)

-	(2.7)	(2.7)	-	(2.7)
(2.0)	2.0	-	(2.0)	2.0
(5.4)	5.4	-	-	-
-	-	-	(0.8)	0.8
(7.4)	4.7	(2.7)	(2.8)	0.1

נגזרי דלק סילוני:

שערוך של עסקאות אשר חשבונאית יועדו
 כמכשירים מגדרים
 תשלום 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

נגזרי ריבית:

שערוך של עסקאות אשר חשבונאית יועדו
 כמכשירים מגדרים
 תקבול בגין עסקאות אשר חשבונאית יועדו
 כמכשירים מגדרים
 השפעת הגידור על ההפרשה לריבית לשלם
סה"כ תנועה בנגזרי ריבית

נגזרי שער חליפין:

שערוך של עסקאות אשר חשבונאית יועדו
 כמכשירים מגדרים
 תקבול בגין 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

סה"כ תנועה בנגזרים

3.3	(8.3)	(4.9)	6.5	(11.4)
-----	-------	-------	-----	--------

יתרה ליום 30 בספטמבר 2025

1.7



ביאור 6 - מכשירים פיננסיים נגזרים (המשך)

א. שינויים בשווי הוגן של מכשירים פיננסיים אשר נמדדים בשווי הוגן (המשך):

לתקופה של תשעה חודשים שהסתיימה ביום 30 בספטמבר 2024
(בלתי מבוקר)

השפעה על הרווח והפסד לתקופה	השפעה על הרווח הכולל האחר לתקופה	סך ההשפעה על הון הקבוצה	תזרים מזומנים בגין נגזרים	גידול בנכס/קטיון בהתחייבות (קטיון בנכס/גידול בהתחייבות)
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר

26.3				
-	(10.0)	(10.0)	-	(10.0)
2.6	(2.6)	-	2.6	(2.6)
(6.9)	6.9	-	-	-
-	-	-	(7.7)	7.7
(4.3)	(5.7)	(10.0)	(5.1)	(4.9)
-	2.8	2.8	-	2.8
12.5	(12.5)	-	12.5	(12.5)
(0.3)	0.3	-	-	-
12.1	(9.3)	2.8	12.5	(9.6)
-	(3.3)	(3.3)	-	(3.3)
0.4	(0.4)	-	0.4	(0.4)
(0.4)	(1.0)	(1.4)	-	(1.4)
(1.0)	-	(1.0)	-	(1.0)
(0.9)	(4.8)	(5.7)	0.4	(6.1)
6.9	(19.8)	(12.9)	7.8	(20.7)
5.6				

יתרה ליום 1 בינואר 2024 (מבוקר)

נגזרי דלק סילוני:

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

נגזרי ריבית:

שערוך של עסקאות אשר חשבונאית יועדו
כמכשירים מגדרים
תקבול בגין עסקאות אשר חשבונאית יועדו
כמכשירים מגדרים
השפעת הגידור על ההפרשה לריבית לשלם
סה"כ תנועה בנגזרי ריבית

נגזרי שער חליפין:

שערוך של עסקאות אשר חשבונאית יועדו
כמכשירים מגדרים
תקבול בגין עסקאות אשר חשבונאית יועדו
כמכשירים מגדרים
שערוך של עסקאות גידור הלוואות בין יפני
השלמת ריבית בגין גידור הלוואות בין יפני
סה"כ תנועה בנגזרי שערי חליפין

סה"כ תנועה בנגזרים

יתרה ליום 30 בספטמבר 2024



ביאור 6 - מכשירים פיננסיים נגזרים (המשך)

א. שינויים בשווי הוגן של מכשירים פיננסיים אשר נמדדים בשווי הוגן (המשך):

לתקופה של שלושה חודשים שהסתיימה ביום 30 בספטמבר 2025

(בלתי מבוקר)

השפעה על הרווח והפסד לתקופה	השפעה על הרווח הכולל האחר לתקופה	סך ההשפעה על הון הקבוצה	תזרים מזומנים בגין נגזרים	גידול בנכס/קטון בהתחייבות (קטון בנכס/גידול בהתחייבות)
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר
5.1				
-	2.6	2.6	-	2.6
0.1	(0.1)	-	0.1	(0.1)
(1.7)	1.7	-	-	-
-	-	-	1.7	(1.7)
(1.6)	4.2	2.6	1.8	0.8
-	0.4	0.4	-	0.4
2.4	(2.4)	-	2.4	(2.4)
(0.3)	0.3	-	-	-
2.1	(1.7)	0.4	2.4	(2.0)
-	1.6	1.6	-	1.6
0.7	(0.7)	-	0.7	(0.7)
(1.5)	(1.1)	(2.6)	-	(2.6)
(0.5)	-	(0.5)	-	(0.5)
(1.4)	(0.1)	(1.5)	0.7	(2.1)
(0.9)	2.4	1.5	4.8	(3.4)
1.7				

יתרה ליום 1 ביולי 2025

נגזרי דלק סילוני:

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

נגזרי ריבית:

שערוך של עסקאות אשר חשבונאית יועדו
כמכשירים מגדרים
תקבול בגין עסקאות אשר חשבונאית יועדו
כמכשירים מגדרים
השפעת הגידור על ההפרשה לריבית לשלם
סה"כ תנועה בנגזרי ריבית

נגזרי שער חליפין:

שערוך של עסקאות אשר חשבונאית יועדו
כמכשירים מגדרים
תקבול בגין עסקאות אשר חשבונאית יועדו
כמכשירים מגדרים
שערוך של עסקאות גידור הלוואות ביין יפני
השלמת ריבית בגין גידור הלוואות ביין יפני
סה"כ תנועה בנגזרי שערי חליפין

סה"כ תנועה בנגזרים

יתרה ליום 30 בספטמבר 2025



ביאור 6 - מכשירים פיננסיים נגזרים (המשך)

א. שינויים בשווי הוגן של מכשירים פיננסיים אשר נמדדים בשווי הוגן (המשך):

לתקופה של שלושה חודשים שהסתיימה ביום 30 בספטמבר 2024 (בלתי מבוקר)				
השפעה על הרווח והפסד לתקופה	השפעה על הרווח הכולל האחר לתקופה	סך ההשפעה על הון הקבוצה	תזרים מזומנים בגין נגזרים	גידול בנכס/קישון בהתחייבות (קישון בנכס/גידול בהתחייבות)
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר
				25.9
-	(12.7)	(12.7)	-	(12.7)
0.2	(0.2)	-	0.2	(0.2)
(2.6)	2.6	-	-	-
-	-	-	(3.3)	3.3
(2.5)	(10.3)	(12.7)	(3.2)	(9.5)
-	(8.0)	(8.0)	-	(8.0)
4.0	(4.0)	-	4.0	(4.0)
(0.0)	0.0	-	-	-
3.9	(12.0)	(8.0)	4.0	(12.0)
-	0.9	0.9	-	0.9
0.6	(0.6)	-	0.6	(0.6)
2.6	(1.4)	1.3	-	1.3
(0.3)	-	(0.3)	-	(0.3)
2.9	(1.1)	1.8	0.6	1.2
4.4	(23.3)	(18.9)	1.4	(20.3)
				5.6

יתרה ליום 1 ביולי 2024

נגזרי דלק סילוני:

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

נגזרי ריבית:

שערוך של עסקאות אשר חשבונאית יועדו
כמכשירים מגדרים
תקבול בגין עסקאות אשר חשבונאית יועדו
כמכשירים מגדרים
השפעת הגידור על ההפרשה לריבית לשלם
סה"כ תנועה בנגזרי ריבית

נגזרי שער חליפין:

שערוך של עסקאות אשר חשבונאית יועדו
כמכשירים מגדרים
תקבול בגין עסקאות אשר חשבונאית יועדו
כמכשירים מגדרים
שערוך של עסקאות גידור הלוואות ביין יפני
השלמת ריבית בגין גידור הלוואות ביין יפני
סה"כ תנועה בנגזרי שערי חליפין

סה"כ תנועה בנגזרים

יתרה ליום 30 בספטמבר 2024



ביאור 6 - מכשירים פיננסיים נגזרים (המשך)

א. שינויים בשווי הוגן של מכשירים פיננסיים אשר נמדדים בשווי הוגן (המשך):

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2024				
(מבוקר)				
השפעה על הרווח והפסד לשנה	השפעה על הרווח הכולל האחר לשנה	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
	(2.6)			2.0
-	(7.6)	(7.6)	-	(7.6)
1.8	(1.8)	-	1.8	(1.8)
(9.3)	9.3	-	-	-
-	-	-	(8.8)	8.8
(7.5)	(0.1)	(7.6)	(7.0)	(0.5)
	(2.7)			1.4
	30.1			31.6
-	11.3	11.3	-	11.3
15.9	(15.9)	-	15.9	(15.9)
(0.4)	0.4	-	-	-
15.6	(4.2)	11.3	15.9	(4.6)
	25.9			27.0
	4.3			(7.3)
-	(3.4)	(3.4)	-	(3.4)
0.5	(0.5)	-	0.5	(0.5)
(2.5)	(0.3)	(2.8)	-	(2.8)
(1.3)	-	(1.3)	-	(1.3)
(3.3)	(4.2)	(7.5)	0.5	(8.0)
	0.1			(15.3)
	23.3			13.1

נגזרי דלק סילוני:

יתרות בגין נגזרי דלק סילוני ליום 1 בינואר 2024

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 2024

נגזרי ריבית:

יתרות בגין נגזרי ריבית ליום 1 בינואר 2024

שערוך של עסקאות אשר חשבונאית יועדו
כמכשירים מגדרים
תקבול בגין עסקאות אשר חשבונאית יועדו
כמכשירים מגדרים
השפעת הגידור על ההפרשה לריבית לשלם

סה"כ תנועה בנגזרי ריבית

יתרות בגין נגזרי ריבית ליום 31 בדצמבר 2024

נגזרי שער חליפין:

יתרות בגין נגזרי שער"ח ליום 1 בינואר 2024

שערוך של עסקאות אשר חשבונאית יועדו
כמכשירים מגדרים
תשלום בגין 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 2024

יתרה ליום 31 בדצמבר 2024



ביאור 6 - מכשירים פיננסיים נגזרים (המשך)

ב. אופציית הפניקס לרכישת 5.1% מחברת המועדון:

בהמשך לביאורים 14.ג. ו-19.ז. לדוחות הכספיים השנתיים, במהלך הרבעון השני לשנת 2025 מימשה החברה את זכותה לדחות את מועד מימוש אופציית הפניקס למועד שלא יחול לפני 31 בדצמבר 2025. לאחר מועד הדוח על המצב הכספי, ביום 29 באוקטובר 2025, התקבלה הודעה מטעם הפניקס חברה לביטוח בע"מ על מימוש האופציה לרכישת מניות חברת המועדון בשיעור של 5.1% מהון המניות המונפק והנפרע של חברת המועדון, זאת בכפוף לקבלת אישורים רגולטוריים, ככל ויתקבלו. לאחר מימוש האופציה, ככל ותמומש, תחזיק קבוצת הפניקס 25% מהון המניות המונפק והנפרע של חברת המועדון. יצוין כי התקבולים שיתקבלו, ככל ויתקבלו, בחברה כתוצאה ממימוש האופציה יהיו בסכום לא מהותי.

נכון ליום 30 בספטמבר 2025, העריכה הקבוצה מחדש את שווי האופציה¹ בהתבסס על הערכת שווי חיצונית, ולפיה שווי האופציה הוא כ-32.0 מיליון דולר. בהתאם, הכירה הקבוצה בהוצאה בסך של כ-9.5 מיליון דולר לתקופה של תשעה חודשים שהסתיימה ביום 30 בספטמבר 2025 ובהוצאה בסך כ-5.9 מיליון דולר לתקופה של שלושה חודשים שהסתיימה ביום 30 בספטמבר 2025, ההוצאות כאמור נזקפו בדוח רווח והפסד להוצאות מימון.

ביאור 7 - הלוואות

א. יחס יתרת הלוואות לביטחונות:

בהמשך לאמור בביאור 14.ו. לדוחות הכספיים השנתיים, נכון ליום 30 בספטמבר 2025, בהסכמי האשראי הלוונטיים, עומדת החברה באמות המידה הפיננסיות של יחס יתרה בלתי מסולקת לשווי ביטחונות (LTV).

ב. שווי הוגן של הלוואות:

ליום 31 בדצמבר 2024 (מבוקר)		ליום 30 בספטמבר 2024 (בלתי מבוקר)		ליום 30 בספטמבר 2025 (בלתי מבוקר)	
ערך בספרים		ערך בספרים		ערך בספרים	
שווי הוגן	מיליוני דולר	שווי הוגן	מיליוני דולר	שווי הוגן	מיליוני דולר
206.3	219.5	257.1	265.1	177.7	188.2

הלוואות מגופים
פיננסיים בריבית
קבועה

השווי ההוגן של הלוואות מבוסס על חישוב הערך הנוכחי של תזרימי המזומנים בהתאם לעקום הריבית לאותה עת (רמה 2 - מבוסס על נתונים נצפים). למעט הלוואות המפורטות בטבלה לעיל, השווי ההוגן של שאר הנכסים הפיננסיים וההתחייבויות הפיננסיות שווה בקירוב לערכם בספרים.

¹ יודגש כי המדובר בשווי האופציה בלבד, הנגזר גם מתוספת המימוש שנקבעה לגביה.



נכון ליום 30 בספטמבר 2025 תלויות כנגד הקבוצה תביעות משפטיות בסך כולל של כ-1,100 מיליון דולר ותביעות משפטיות נוספות בלתי מכומתות בסכומים כספיים. בגין תביעות אלו הכירה הקבוצה בהפרשה בדוחות הכספיים בסך כולל של כ-25.4 מיליון דולר. לדעת הנהלת הקבוצה, המתבססת על חוות דעת יועציה המשפטיים, לא צפויה חשיפה להפסד נוסף בגין התביעות הנ"ל מעבר לסכומי ההפרשות שנכללו בדוחות כספיים אלו.

להלן יתוארו שינויים בנוגע להליכים משפטיים מהותיים כנגד החברה, ביחס לאמור בביאור 16.ב לדוחות הכספיים לשנת 2024.

א. ביום 11 במרץ 2025 התקבלה במשרדי החברה בקשה לאישור תובענה כייצוגית, אשר הוגשה כנגד החברה וכנגד חברת המועדון בבית המשפט המחוזי בתל אביב-יפו. בבקשת האישור נטען, כי החברות המשיבות מפעילות תכנית הטבות לתקופה קצובה, וכי הן מפרות את חוק הגנת הצרכן, תשמ"א-1981 כביכול, עת אינן שולחות לחברי המועדון הודעה כקבוע בסעיף 16.א(ד) לחוק לפני תום התקופה הקצובה. סכום הנזק הנטען שנגרם לקבוצה שייצוגה התבקש הוערך בבקשה בסך של מעל 2.5 מיליון ש"ח. החברה הגישה לבית המשפט את תשובתה לבקשה. הנהלת החברה מעריכה, בהתבסס על חוות דעת יועציה המשפטיים, כי יותר סביר מאשר לא, כי דין התביעה להידחות.

ב. ביום 30 במרץ 2025 התקבלה במשרדי החברה בקשה לאישור תובענה כייצוגית, אשר הוגשה כנגדה בבית המשפט המחוזי בתל אביב-יפו. בבקשה נטען, כי החל מחודש ינואר 2025, עקב הנחיית שב"כ ולאור המצב הביטחוני, מופנות כל הטיסות של חברות התעופה הישראליות שאמורות להמריא ולנחות בשדה התעופה של פאפוס, לשדה התעופה של לרנקה, המרוחקת שעה וחצי נסיעה מפאפוס. לטענת המבקשת, על אף האמור, וגם לאחר שניתנה הנחיית השב"כ האמורה, החברה המשיכה למכור כרטיסי טיסה לפאפוס, מבלי ליתן גילוי נאות. סכום הנזק הנטען שנגרם לקבוצה שייצוגה התבקש הוערך בבקשה בסך של מעל 2.5 מיליון ש"ח. החברה הגישה לבית המשפט את תשובתה לבקשה. בשלב מקדמי זה אין ביכולתה של החברה להעריך את סיכויי הבקשה.

ג. בהמשך לביאור 16.ב.13 לדוחות הכספיים השנתיים בדבר בקשה לאישור תובענה כייצוגית אשר הוגשה כנגד החברה ושבמסגרתה עמדו טענות בקשר לשוברי הזיכוי שהחברה מנפיקה וכן בקשר לשירות המכונה "אל על Protect", ביום 12 במאי 2025 התקיים דיון שבסופו ניתן פסק דין המורה על מחיקת בקשת האישור.

ד. בחודש מאי 2025 התקבלה במשרדי החברה בקשה לאישור תובענה כייצוגית, אשר הוגשה כנגדה בבית המשפט המחוזי בירושלים. בבקשת האישור נטען, כי החברה שינתה את מדיניותה שלא כדין כביכול, כך שהחל מיום 21 במאי 2025 נוסעי החברה המחזיקים בכרטיס Lite בטיסות אל/מיעדי אירופה ואיחוד האמירויות, לא יוכלו לקחת כבודת יד לתא הנוסעים ויתבקשו לשלוח את כבודת היד לבטן המטוס ללא תשלום. סכום הנזק הנטען שנגרם לקבוצה שייצוגה התבקש הוערך בבקשה בסך של מעל 2.5 מיליון ש"ח. החברה לומדת את הבקשה ותגיש את תשובתה לבית המשפט כנדרש. בשלב מקדמי זה אין ביכולתה של החברה להעריך את סיכויי הבקשה.

ה. בחודש יוני 2025 התקבלה במשרדי החברה בקשה לאישור תובענה כייצוגית, אשר הוגשה כנגדה בבית המשפט המחוזי מרכז בלוד, ואשר עניינה הוא בנזקים נטענים שנגרמו כביכול לציבור לקוחות החברה וחברת הבת, סאן דור נתיבי אויר בינלאומיים בע"מ, כתוצאה ממה שנטען להיות הפקעת מחירים מונופוליסטית אסורה על פי דין של שירות חיוני בתקופת מלחמה וחירום מיום 7 באוקטובר 2023 ועד למועד הגשת הבקשה.

לטענת המבקש, הנזק הממוני הנטען שנגרם כביכול לחברי הקבוצה הנטענת עומד על סך 483 מיליון דולר והנזק הבלתי ממוני הנטען שנגרם כביכול לכל חברי הקבוצה הנטענת עומד על סך 115 מיליון דולר. החברה לומדת את הבקשה ותגיש את תשובתה לבית המשפט כנדרש. בשלב מקדמי זה אין ביכולתה של החברה להעריך את סיכויי הבקשה.

ו. בחודש יוני 2025 התקבלה במשרדי החברה בקשה לאישור תובענה כייצוגית, אשר הוגשה כנגד החברה בבית הדין האזורי לעבודה בתל-אביב. בבקשת האישור נטען, כי החברה דורשת מכל דיילות האוויר המועסקות על ידה להיות מאופרות משך כל זמן עבודתן כביכול, כאשר נטען כי דרישה נטענת זו היא מפלה ופסולה. סכום הנזק הנטען שנגרם לקבוצה שייצוגה התבקש הוערך בבקשה בסך של מעל 2.5 מיליון ש"ח. החברה לומדת את הבקשה ותגיש את תשובתה לבית המשפט כנדרש. בשלב מקדמי זה אין ביכולתה של החברה להעריך את סיכויי הבקשה.



ביאור 8 - הליכים משפטיים (המשך)

- ז. בחודש יוני 2025 התקבלה במשרדי החברה בקשה לאישור תובענה כייצוגית, אשר הוגשה כנגד ונגד חברת המועדון בבית המשפט המחוזי בתל אביב-יפו. בבקשת האישור נטען, כי מוצרים שונים באתר המועדון הוצגו במחירים מנופחים ולא במחירים הרגילים כביכול, ובכך הוטעו הלקוחות לחשוב שהם פוּדִים את הנקודות שצברו במוצרים בעלי מחיר גבוה.
- סכום הנזק הנטען שנגרם לקבוצה שייצוגה התבקש הוערך בבקשה בסך של מעל 2.5 מיליון ש"ח. החברה לומדת את הבקשה ותגיש את תשובתה לבית המשפט כנדרש. בשלב מקדמי זה אין ביכולתה של החברה להעריך את סיכויי הבקשה.
- ח. בחודש יוני 2025 התקבלה במשרדי החברה בקשה לאישור תובענה כייצוגית, אשר הוגשה כנגד בבית המשפט המחוזי בחיפה. בבקשת האישור נטען, כי במקרה שהחברה היא זו שמבטלת את הטיסה, היא אינה מחזירה ללקוחותיה את הסכום ששילמו עבור רכישת שירות "אל על Protect".
- סכום הנזק הנטען שנגרם לקבוצה שייצוגה התבקש הוערך בבקשה בסך של כ-2.5 מיליון ש"ח. החברה לומדת את הבקשה ותגיש את תשובתה לבית המשפט כנדרש. בשלב מקדמי זה אין ביכולתה של החברה להעריך את סיכויי הבקשה.
- ט. בחודש יוני 2025 התקבלה במשרדי החברה בקשה לאישור תובענה כייצוגית, אשר הוגשה כנגד בבית המשפט המחוזי בחיפה. בבקשת האישור נטען, כי החברה הפרה את התחייבותה בתקופת מבצע "עם כלביא" בכך שפתחה את טיסותיה למכירה בטרם שיבצה לטיסות חילוץ את כל הנוסעים שטיסתם בוטלה החל מיום 13 ביוני 2025.
- סכום הנזק הנטען שנגרם לקבוצה שייצוגה התבקש הוערך בבקשה בסך של מעל 2.5 מיליון ש"ח. החברה לומדת את הבקשה ותגיש את תשובתה לבית המשפט כנדרש. בשלב מקדמי זה אין ביכולתה של החברה להעריך את סיכויי הבקשה.
- י. בחודש יולי 2025 התקבלה במשרדי החברה בקשה לאישור תובענה כייצוגית, אשר הוגשה כנגד ונגד 8 חברות תעופה נוספות בבית המשפט המחוזי מרכז בלוד. בבקשת האישור נטען, כי חברות התעופה המשיבות הפרו את חוק שירותי תעופה (פיצוי וסיוע בשל ביטול טיסה או שינוי בתנאיה), תשע"ב-2012, בכך שאינן מעניקות שירותי סיוע, כהגדרתם בחוק, לנוסעים הזכאים לכך מיום 13 ביוני 2025 ועד ליום 7 ביולי 2025.
- השווי הכולל של התביעה ביחס לכל 9 החברות המשיבות לבקשה הוערך בכ-825 מיליוני שקל. יצוין, כי המבקשים לא נקבו בסכום המיוחס לחברה מתוך השווי הכולל, כאמור.
- החברה לומדת את הבקשה ותגיש את תשובתה לבית המשפט כנדרש. בשלב מקדמי זה אין ביכולתה של החברה להעריך את סיכויי הבקשה.
- יא. בהמשך לביאור 9.ב.16 לדוחות הכספיים השנתיים בדבר בקשה לאישור תובענה כייצוגית אשר הוגשה כנגד החברה ונגד חברת המועדון לבית המשפט המחוזי בתל אביב-יפו, ושבה נטען כי החברה מוחקת כביכול את יתרת היהלומים שצבר חבר מועדון הנוסע המתמיד במועד שבו היא בוחנת את זכאותו למעמד וזאת על פי הנטען שלא כדין וללא עיגון בתקנון, כאשר הנזק הנטען לחברי הקבוצה הוערך על ידי המבקש בסכום של 800 מיליוני ש"ח, ביום 11 בספטמבר 2025 ניתן פסק דין אשר דחה את בקשת האישור במלואה תוך חיוב המבקש בהוצאות החברה וחברת המועדון.



ביאור 9 - הכנסות מהפעלה

ההרכב:

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר	לתקופה של שלושה חודשים שהסתיימה ביום 30 ספטמבר	לתקופה של תשעה חודשים שהסתיימה ביום 30 ספטמבר
2024	2024	2024
2025	2025	2025
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר
מבוקר	(בלתי מבוקר)	(בלתי מבוקר)

הכנסות מהטסת נוסעים:

2,784.1	807.5	855.5	2,095.7	2,109.6	הכנסות מנוסעים בטיסות סדירות של החברה
102.6	31.3	32.2	78.5	81.5	הכנסות משירותים נלווים- ישיר
189.1	77.7	98.4	142.5	186.4	הכנסות מנוסעים בטיסות סאן-דור
3,075.8	916.5	986.1	2,316.7	2,377.5	סה"כ הכנסות ממטוסי נוסעים (1)

הכנסות מהטסת מטענים:

174.2	43.5	33.6	130.4	96.7	הכנסות מהטסת מטען במטוסי הנוסעים
75.6	14.8	19.1	51.8	58.9	הכנסות מהטסת מטענים במטוס מטען
17.0	3.8	4.2	12.4	12.8	הכנסות מטען נוספות (2)
266.8	62.1	56.9	194.6	168.4	סה"כ הכנסות מהטסת מטענים

סה"כ הכנסות מהטסת נוסעים ומטען (3)

3,342.6	978.6	1,043.0	2,511.3	2,545.9	הכנסות נלוות:
30.6	8.9	11.5	23.7	28.9	הכנסה בגין רכיב תכנית נאמנות (4)
15.9	4.2	5.5	11.6	15.2	הכנסות ממכירת מוצרי דינטי פרי
13.4	3.4	3.5	11.1	8.2	שירותי תחזוקה לגורמי חוץ
29.3	8.4	10.5	22.9	26.1	הכנסות נלוות נוספות (5)
89.2	24.9	31.0	69.3	78.4	סה"כ הכנסות נלוות

סה"כ הכנסות מהפעלה

3,431.8	1,003.5	1,074.0	2,580.6	2,624.3
---------	---------	---------	---------	---------

(1) הכנסות מנוסעים בטיסות סדירות של החברה ובטיסות סאן דור, כמפורט לעיל, כוללות בתקופה של תשעה חודשים שהסתיימה ביום 30 בספטמבר 2025 קיטון הכנסה בגין שיפוי נוסעים. לפרטים ראו ביאור 11.א להלן.

(2) הכנסות מטען נוספות כוללות הכנסות מדמי גביה, דואר דיפלומטי וציאורטרים.

(3) להלן פירוט של הכנסות החברה מהטסת נוסעים ומטען על פי אזורים גיאוגרפיים:

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר	לתקופה של שלושה חודשים שהסתיימה ביום 30 ספטמבר		לתקופה של תשעה חודשים שהסתיימה ביום 30 ספטמבר	
2024	2024	2025	2024	2025
מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר	מיליוני דולר
1,395.5	383.1	412.7	1,053.4	1,047.2
1,555.8	497.5	510.8	1,184.3	1,175.6
391.3	98.0	119.5	273.6	323.1
3,342.6	978.6	1,043.0	2,511.3	2,545.9

(4) הכנסות בגין רכיב תוכנית הנאמנות כוללות את ההכנסות אשר מקורן בצבירה מחיצוניים המשקפות את התמורה המתקבלת בגין צבירת נקודות כאמור בניכוי ההתחייבות הנוצרת בגין אותן נקודות (בעיקר, בגין הצבירה של נקודות אגב רכישה בכרטיסי אשראי ממותגים) והמהווה חלק מהגידול בהתחייבות בגין צבירת נקודות כמפורט בביאור 13.ד. לדוחות הכספיים השנתיים. בנוסף, הכנסות אלו כוללות הכנסות בגין מענקים.

(5) הכנסות נלוות נוספות כוללות, בעיקר, שירותי מזון תעופתי, שירותי פריקה וטעינה ועוד.



ביאור 10 - הון, עודפים ותשלום מבוסס מניות

א. מימוש כתבי אופציה סדרה 2

בהמשך לאמור בביאור 18.ד. לדוחות הכספיים השנתיים, במהלך התקופה של תשעה חודשים שהסתיימה ביום 30 בספטמבר 2025 מומשו 274,627,682 כתבי אופציה (סדרה 2), ל-43,520,249 מניות בנות 1 ש"ח ע.נ., תמורת תוספת מימוש של כ-25.3 מיליון דולר. במהלך חודש פברואר 2025, יתר כתבי האופציה (סדרה 2) בסך 85,389 פקעו.

ב. מימוש כתבי אופציה סדרה 3

בהמשך לאמור בביאור 18.ד. לדוחות הכספיים השנתיים, במהלך התקופות של תשעה ושלושה חודשים שהסתיימו ביום 30 בספטמבר 2025 מומשו 53,677,786 ו-2,886,148 כתבי אופציה (סדרה 3), בהתאמה, ל-53,677,786 ול-2,886,148 מניות בנות 1 ש"ח ע.נ., בהתאמה. תמורת תוספת מימוש של כ-82.9 מיליון דולר ושל כ-4.5 מיליון דולר, בהתאמה. כמו כן, לאחר מועד הדוח על המצב הכספי ועד לסמוך למועד אישור הדוחות הכספיים, מומשו 369,312 כתבי אופציה (סדרה 3) ל-369,312 מניות בנות 1 ש"ח ע.נ., תמורת תוספת מימוש של כ-0.6 מיליון דולר. נכון למועד הסמוך לפרסום הדוחות הכספיים, קיימים 37,952,902 כתבי אופציה (סדרה 3), הניתנים למימוש למניות החברה (ביחס של כ-1 כתבי אופציה למניה).

ג. תוספת להסכם בין החברה, סאן דור ומדינת ישראל:

בהמשך לביאור 4.ב.21 לדוחות הכספיים השנתיים, בדבר ההסכם שנחתם ביום 18 במרץ 2021 ("ההסכם") בין החברה, סאן דור, ומדינת ישראל, בעניין רכישת כרטיסי טיסה למטוסאים ועובדי מערך אבטחת התעופה, ביום 10 באפריל 2025 חתמו הצדדים על תוספת להסכם בקשר עם שינוי התנאים הנוגעים לחלוקת דיבידנדים בשנת 2025 על ידי החברות ("התוספת להסכם"), במסגרתו עודכנה המגבלה החלה על החברה ועל סאן דור בקשר עם חלוקת דיבידנדים, לרבות רכישה עצמית של מניות, כדלקמן:

1. בשנת 2025 סך כל הדיבידנדים לא יעלה על 30% מסך הרווח הנקי בשנה האמורה נכון למועד החלוקה, לרבות דיבידנד שהוכרז בשנת 2026 בגין שנת 2025.
2. בכל אחת מהשנים 2026-2028 (כולל), סך כל הדיבידנדים לא יעלה על 40% מהרווח הנקי לאותה שנה, נכון למועד החלוקה, לרבות דיבידנד שיוכרז בשנה העוקבת בגין השנה הקודמת.

התוספת להסכם נחתמה לאחר שברבעון הרביעי לשנת 2022 השלימה החברה את פירעון ההלוואות שהעמידה המדינה לחברה, בסך כולל של 45 מיליון דולר ולא חל שינוי ביתר תנאי ההסכם.



ביאור 11 - אירועים נוספים בתקופת הדוח ולאחריה

א. מבצע "עם כלביא":

כאמור בביאור 1.ב. לעיל, ביום 13 ביוני 2025 החל מבצע עם כלביא. מיד עם פתיחתו הודיעו רשויות המדינה על סגירה מלאה ומוחלטת של המרחב האווירי של מדינת ישראל להמראות ונחיתות. ביום 25 ביוני 2025, עם סיום המבצע, המרחב האווירי בנתב"ג נפתח לפעילות טיסתית סדירה. לפיכך, החל מיום 25 ביוני 2025, בהתאם להנחיות הגורמים המוסמכים במדינה, החלה החברה לחזור לפעילות טיסתית באופן הדרגתי עד חזרה לשגרה מלאה ביום 1 ביולי 2025.

בימים בהם נסגר המרחב האווירי בנתב"ג לא קיימה החברה פעילות טיסתית סדירה, כך שכל טיסותיה בוטלו (למעט מספר מצומצם של טיסות חילוץ בחלק מהתקופה) וזאת על אף שבתקופה זו הקבוצה המשיכה לשאת במרבית הוצאותיה (לרבות עלויות השכר ועלויות ההון והמימון בגין מטוסי החברה). מציאות זו של המשך נשיאה בעלויות כאמור ללא יכולת להניב הכנסות ובתוספת עלויות נוספות שנגרמו לחברה בעקבות המבצע כגון עלויות שינוע ואגרות בגין חניית המטוסים בחו"ל, עלויות אבטחה מוגברת על המטוסים והצוותים, עלויות מלונות ואש"ל לצוותי החברה שנותרו בחו"ל, העברות צוותים, חילוץ לקוחות החברה וישראלים ששהו בחו"ל בתקופת המבצע באמצעות חברת ספנות וכיו"ב, הביאו לפגיעה בתוצאות העסקיות של הקבוצה בהיקף כולל של כ-100 מיליון דולר (לפני השפעת מס), סכום זה כולל, בין היתר, את השפעת אובדן ההכנסה והפרשה (קיסון הכנסה) בגין שיפוי נוסעים בהתאם לחוק שירותי תעופה כמפורט להלן.

עם סיום מבצע עם כלביא נערכו מספר דיונים בוועדת הכלכלה, בקשר עם יישום הוראות חוק שירותי תעופה בנסיבות שנוצרו. עם סיום הדיונים, קיבלה הוועדה החלטה פה אחד, במסגרתה הובהר כי הוועדה סבורה שבמצב בו בעקבות סגירת המרחב האווירי של ישראל בשל המבצע אותו יזמה המדינה בוטלו כלל הטיסות על ידי כל חברות התעופה, האחריות לפיצוי היא של המדינה. זאת, כפי שהיה נהוג בהקשרים אחרים לגבי פיצוי נזקי מלחמה. כמו כן ועדת הכלכלה סברה כי היה נכון ומוצדק לגבש מתווה שבמסגרתו תיקבע חלוקה של הנזק בין המדינה, חברות התעופה והנוסעים, ומאחר שלא הובא בפניה מתווה כאמור, סברה כי האחריות לפיצוי רובצת על המדינה. בהמשך לכך, ועל רקע מחלוקות בין משרדי הממשלה השונים שמונעים גיבוש מתווה, החליטה הוועדה לפנות לראש הממשלה בדרישה כי יפעל בנושא ויוביל מתווה פיצוי הוגן וראוי ללא דיחוי הן לנוסעים שטיסתם בוטלה בתקופת המבצע והן לחברות התעופה שספגו נזקים כבדים. על רקע זה, בהתבסס על החקיקה הקיימת ועל פי הערכת ההנהלה ובהתבסס על חוות דעת יועציה המשפטיים, הכירה הקבוצה ברבעון השני לשנת 2025 בהפרשה (קיסון הכנסה) בגין החשיפה בקשר עם עלויות סיוע כאמור.

לפרטים בדבר תביעות שהוגשו כנגד החברה בנושא זה ראו ביאור 8.1. לעיל.

ב. הפרשה בגין (CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation

בתחילת יולי 2025, נכנסו לתוקף תקנות הטיס (יישום הוראות נספח 16 לאמנה לעניין פליטות CO₂), התשפ"ה-2025, שעניינן: יישום הוראות נספח 16 לאמנה לעניין פליטות CO₂ מכלי טיס, כאשר שיטת האסדרה היא על דרך ההפניה להוראות הנספח עצמו. המשמעות היא החלת הוראות הנספח על החברה באופן רשמי, בכללן למדוד ולדווח על פליטות ולקזז פליטות עודפות באמצעות רכישת יחידות פליטה לצורך ביטולן דרך שווקי פחמן ממאגרים שאושרו על ידי ICAO. במהלך הרבעון השלישי לשנת 2025 בעקבות הגידול הנובע משינוי בעלויות הצפויות של המכסות המבוסס על שינויים במחירי השוק שבהן הן נסחרות כעת (עדכון של 20 דולר לטון חלף 17 דולר לטון), וגם משינוי בכמות המכסות הצפויות להידרש למסור, עקב גידול חזוי בצריכת הדלק בהתאם לאומדני יאט"א הרלוונטית אשר ממנה נגזרת כמות המכסות הנדרשת על ידי המדינות המשתתפות בתוכנית. לפיכך, הכירה הקבוצה נכון למועד הדוח על המצב הכספי בהפרשה בסך של כ-13.0 מיליון דולר, באופן שסך של כ-6.0 מיליון דולר וסך של כ-3.7 מיליון דולר נזקף בסעיף הוצאות דלק בתקופות של תשעה ושלושה חודשים שהסתיימו ביום 30 בספטמבר 2025, בהתאמה בגין תחזית הפליטות בתקופת הדוח וכן, סך של כ-7.1 מיליון דולר וסך של כ-3.8 מיליון דולר נזקף כהוצאה בסעיף הכנסות אחרות, נטו, בתקופות של תשעה ושלושה חודשים שהסתיימה ביום 30 בספטמבר 2025, בהתאמה בגין תחזית פליטות CO₂ לשנים קודמות.

ג. סיום כהונת מנכ"לית ומינוי מנכ"ל

ביום 13 ביולי 2025, הודיעה מנכ"לית החברה ה"ה דינה בן טל גננסיה, על רצונה לסיים את תפקידה כמנכ"לית החברה זאת עד ליום 31 בדצמבר 2025. ביום 21 בספטמבר 2025, החליט דירקטוריון החברה למנות את ה"ה לוי הלוי כמנכ"ל החברה. מר הלוי יחל כהונתו כמנכ"ל החברה במהלך חודש ינואר 2026.

ביאור 12 - בעלי עניין וצדדים קשורים

לפרטים נוספים בדבר התקשרויות והסכמים אשר בתוקף, ראו באור 21 לדוחות הכספיים השנתיים.



10 בנובמבר, 2025

לכבוד

הדירקטוריון של חברת אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ ("החברה")

ת"ד 41, נתב"ג

הנדון: מכתב הסכמה בקשר לתשקיף מדף של אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ מחודש אוגוסט 2023

הננו להודיעכם כי אנו מסכימים להכללה (לרבות בדרך של הפניה) של הדוח שלנו כמפורט להלן בקשר לתשקיף המדף שהתפרסם בחודש אוגוסט 2023:

1. דוח סקירה של רואה החשבון המבקר מיום 10 בנובמבר, 2025 על הדוחות הכספיים תמציתיים מאוחדים של החברה ליום 30 בספטמבר, 2025 ולתקופות של תשעה ושלושה חודשים שהסתיימו באותו תאריך.

בכבוד רב,

קוסט פורר גבאי את קסירר
רואי חשבון

אל על EL AL



פרק ג'

דוח בדבר אפקטיביות הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי
אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ
דוחות כספיים בלתי מבוקרים ליום 30 בספטמבר 2025

מצורף בזאת דוח רבעון שלישי לשנת 2025 בדבר אפקטיביות הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי לפי תקנה 38ג(א) לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומיידיים), התש"ל-1970:

ההנהלה, בפיקוח הדירקטוריון של חברת אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ (להלן - התאגיד), אחראית לקביעתה והתקיימותה של בקרה פנימית נאותה על הדיווח הכספי ועל הגילוי בתאגיד.

לעניין זה, חברי ההנהלה נכון למועד הסמוך לאישור הדוח הם:

- דינה בן טל גננסיה - מנהלת כללית.
- אורן כהן בוטנסקי - סמנכ"ל בכיר, סמנכ"ל לקוחות ושירות.
- יעקב (ינקלה) שחר - סמנכ"ל כספים.
- שרון בראונסטון זית - סמנכ"לית, היועצת המשפטית.
- לימור בוזגלו - סמנכ"לית משאבי אנוש ומינהל.
- שלמה קרקו - סמנכ"ל תחזוקה והנדסה.
- חבב בן דוד - סמנכ"ל תפעול אוירי (מבצעים).
- נדב חנין - סמנכ"ל שיווק, דיגיטל ותקשורת.
- שלמה נתן זפרני - סמנכ"ל מסחר וקשרים תעופתיים.

בקרה פנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי כוללת בקורות ונהלים הקיימים בתאגיד, אשר תוכננו בידי המנהל הכללי ונושא המשרה הבכיר ביותר בתחום הכספים או תחת פיקוחם, או בידי מי שמבצע בפועל את התפקידים האמורים, בפיקוח דירקטוריון התאגיד, אשר נועדו לספק מידה סבירה של ביטחון בהתייחס למהימנות הדיווח הכספי ולהכנת הדוחות בהתאם להוראות הדין, ולהבטיח כי מידע שהתאגיד נדרש לגלות בדוחות שהוא מפרסם על פי הוראות הדין נאסף, מעובד, מסוכם ומדווח במועד ובמתכונת הקבועים בדין.

הבקרה הפנימית כוללת, בין השאר, בקורות ונהלים שתוכננו להבטיח כי מידע שהתאגיד נדרש לגלותו כאמור, נצבר ומועבר להנהלת התאגיד, לרבות למנהל הכללי ולנושא המשרה הבכיר ביותר בתחום הכספים או למי שמבצע בפועל את התפקידים האמורים, וזאת כדי לאפשר קבלת החלטות במועד המתאים, בהתייחס לדרישת הגילוי.

בשל המגבלות המבניות שלה, בקרה פנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי אינה מיועדת לספק ביטחון מוחלט שהצגה מוטעית או השמטת מידע בדוחות תימנע או תתגלה.

בדוח הרבעוני בדבר אפקטיביות הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי אשר צורף לדוח הרבעוני לתקופה שנסיימה ביום 30 ביוני 2025 (להלן - הדוח הרבעוני בדבר הבקרה הפנימית האחרון), נמצאה הבקרה הפנימית כאפקטיבית.

עד למועד הדוח, לא הובא לידיעת הדירקטוריון וההנהלה כל אירוע או עניין שיש בהם כדי לשנות את הערכת האפקטיביות של הבקרה הפנימית, כפי שהובאה במסגרת הדוח הרבעוני בדבר הבקרה הפנימית האחרון;

למועד הדוח, בהתבסס על האמור בדוח הרבעוני בדבר הבקרה הפנימית האחרון, ובהתבסס על מידע שהובא לידיעת ההנהלה והדירקטוריון כאמור לעיל, הבקרה הפנימית היא אפקטיבית.



(א) הצהרת מנהל כללי לפי תקנה 38ג(ד)(1):

הצהרת מנהלים הצהרת מנהל כללי

אני, דינה בן טל גונסיה, מצהירה כי :

1. בחנתי את הדוח הרבעוני של אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ (להלן - התאגיד) לרבעון השלישי לשנת 2025 (להלן - הדוחות);
2. לפי ידיעתי, הדוחות אינם כוללים כל מצג לא נכון של עובדה מהותית ולא חסר בהם מצג של עובדה מהותית הנחוץ כדי שהמצגים שנכללו בהם, לאור הנסיבות בהן נכללו אותם מצגים, לא יהיו מטעים בהתייחס לתקופת הדוחות;
3. לפי ידיעתי, הדוחות הכספיים ומידע כספי אחר הכלול בדוחות משקפים באופן נאות, מכל הבחינות המהותיות, את המצב הכספי, תוצאות הפעולות ותזרימי המזומנים של התאגיד לתאריכים ולתקופות שאליהם מתייחסים הדוחות;
4. גיליתי לרואה החשבון המבקר של התאגיד, לדירקטוריון ולוועדת הביקורת ותגמול ולוועדה לבחינת דוחות כספיים (מאזן) של התאגיד, בהתבסס על הערכתי העדכנית ביותר לגבי הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי:

- א. את כל הליקויים המשמעותיים והחולשות המהותיות בקביעתה או בהפעלתה של הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי העלולים באופן סביר להשפיע לרעה על יכולתו של התאגיד לאסוף, לעבד, לסכם או לדווח על מידע כספי באופן שיש בו להטיל ספק במהימנות הדיווח הכספי והכנת הדוחות הכספיים בהתאם להוראות הדין ; וכן -
- ב. כל תרמית, בין מהותית ובין שאינה מהותית, שבה מעורב המנהל הכללי או מי שכפוף לו במישרין או מעורבים עובדים אחרים שיש להם תפקיד משמעותי בבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי;

5. אני, לבד או יחד עם אחרים בתאגיד :

- א. קבעתי בקורות ונהלים, או וידאתי קביעתם וקיומם תחת פיקוחי של בקורות ונהלים, המיועדים להבטיח שמידע מהותי המתייחס לתאגיד, לרבות חברות מאוחדות שלו כהגדרתן בתקנות ניירות ערך (דוחות כספיים שנתיים), התש"ע - 2010, מובא לידיעתי על ידי אחרים בתאגיד ובחברות המאוחדות, בפרט במהלך תקופת ההכנה של הדוחות; וכן -
- ב. קבעתי בקורות ונהלים, או וידאתי קביעתם וקיומם תחת פיקוחי של בקורות ונהלים, המיועדים להבטיח באופן סביר את מהימנות הדיווח הכספי והכנת הדוחות הכספיים בהתאם להוראות הדין, לרבות בהתאם לכללי חשבונאות מקובלים;
- ג. לא הובא לידיעתי כל אירוע או עניין שחל במהלך התקופה שבין מועד הדוח הרבעוני האחרון ליום 30 ביוני 2025 לבין מועד דוח זה , אשר יש בו כדי לשנות את מסקנת הדירקטוריון והנהלה בנוגע לאפקטיביות הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי של התאגיד.

אין באמור לעיל כדי לגרוע מאחריותי או מאחריות כל אדם אחר, על פי כל דין.

דינה בן טל גונסיה, מנכ"לית

10 בנובמבר, 2025



(ב) הצהרת נושא המשרה הבכיר ביותר בתחום הכספים לפי תקנה 38ג(ד)(2):

הצהרת מנהלים

הצהרת נושא המשרה הבכיר ביותר בתחום הכספים

אני, יעקב (ינקלה) שחר, מצהיר כי:

1. בחנתי את הדוחות הכספיים ביניים ואת המידע הכספי האחר הכלול בדוחות לתקופת הביניים של אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ (להלן - התאגיד) לרבעון השלישי לשנת 2025 (להלן - "הדוחות").
2. לפי ידיעתי, הדוחות הכספיים ביניים והמידע הכספי האחר הכלול בדוחות אינם כוללים כל מצג לא נכון של עובדה מהותית ולא חסר בהם מצג של עובדה מהותית הנחוץ כדי שהמצגים שנכללו בהם, לאור הנסיבות שבהן נכללו אותם מצגים, לא יהיו מטעים בהתייחס לתקופת הדוחות;
3. לפי ידיעתי, הדוחות הכספיים ביניים ומידע כספי אחר הכלול בדוחות לתקופת הביניים משקפים באופן נאות, מכל הבחינות המהותיות, את המצב הכספי, תוצאות הפעולות ותזרימי המזומנים של התאגיד לתאריכים ולתקופות שאליהם מתייחסים הדוחות;
4. גיליתי לרואה החשבון המבקר של התאגיד, לדירקטוריון ולועדת הביקורת ותגמול ולוועדה לבחינת דוחות כספיים (מאזן) של התאגיד, בהתבסס על הערכתי העדכנית ביותר לגבי הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי:

- א. את כל הליקויים המשמעותיים והחולשות המהותיות בקביעתה או בהפעלתה של הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי, ככל שהיא מתייחסת לדוחות הכספיים ביניים ולמידע הכספי האחר הכלול בדוחות לתקופת הביניים, העלולים באופן סביר להשפיע לרעה על יכולתו של התאגיד לאסוף, לעבד, לסכם או לדווח על מידע כספי באופן שיש בו להטיל ספק במהימנות הדיווח הכספי והכנת הדוחות הכספיים בהתאם להוראת הדין; וכן -
- ב. כל תרמית, בין מהותית ובין שאינה מהותית, שבה מעורב המנהל הכללי או מי שכפוף לו במישרין או מעורבים עובדים אחרים שיש להם תפקיד משמעותי בבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי;

5. אני, לבד או יחד עם אחרים בתאגיד:

- א. קבעתי בקורות ונהלים, או וידאתי קביעתם וקיומם תחת פיקוחנו של בקורות ונהלים, המיועדים להבטיח שמידע מהותי המתייחס לתאגיד, לרבות חברות מאוחדות שלו, כהגדרתן בתקנות ניירות ערך (דוחות כספיים שנתיים), התש"ע - 2010, מובא לידיעתי על ידי אחרים בתאגיד ובחברות המאוחדות, בפרט במהלך תקופת ההכנה של הדוחות; וכן -
- ב. קבעתי בקורות ונהלים, או וידאתי קביעתם וקיומם תחת פיקוחי של בקורות ונהלים, המיועדים להבטיח באופן סביר את מהימנות הדיווח הכספי והכנת הדוחות הכספיים בהתאם להוראות הדין, לרבות בהתאם לכללי חשבונאות מקובלים;
- ג. לא הובא לידיעתי כל אירוע או עניין שחל במהלך התקופה שבין מועד הדוח הרבעוני האחרון ליום 30 ביוני 2025 לבין מועד דוח זה, המתייחס לדוחות הכספיים ביניים ולכל מידע כספי אחר הכלול בדוחות לתקופת הביניים, אשר יש בו כדי לשנות, להערכתי את מסקנת הדירקטוריון וההנהלה בנוגע לאפקטיביות הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי ועל הגילוי של התאגיד.

אין באמור לעיל כדי לגרוע מאחריותי או מאחריות כל אדם אחר, על פי כל דין.

יעקב (ינקלה) שחר, סמנכ"ל הכספים

10 בנובמבר, 2025

