

# אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ

**דוחות כספיים**

**ליום 30 בספטמבר 2010**

(בלתי מבוקרים)

**תוכן עניינים**

חלק א' - עדכון פרק א' (תיאור עסקי התאגיד) לדוח התקופתי לשנת 2009  
חלק ב' - דוח הדירקטוריון על מצב ענייני התאגיד לתקופה שנסתיימה ביום 30 בספטמבר 2010  
חלק ג' - תמצית דוחות כספיים מאוחדים ביניים ליום 30 בספטמבר 2010 (בלתי מבוקרים)

**עדכון פרק א' (תיאור עסקי התאגיד)<sup>1</sup>**  
**לדוח התקופתי לשנת 2009 ("הדוח התקופתי")**  
**של אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ (להלן: "החברה")**

**להלן עדכונים לפרק א' – תיאור עסקי התאגיד:**

**כללי**

הדוחות הכספיים התמציתיים המאוחדים (להלן: "דוחות כספיים ביניים") של הקבוצה נערכו בהתאם לתקן חשבונאות בינלאומי IAS 34, "דיווח כספי לתקופות ביניים". בעריכת דוחות כספיים ביניים אלה, יישמה הקבוצה מדיניות חשבונאית, כללי הצגה ושיטות חישוב הזהים לאלו אשר יושמו בעריכת דוחותיה הכספיים ליום 31 בדצמבר, 2009 ולשנה שנסתיימה באותו תאריך. החברה החליטה לאמץ באימוץ מוקדם את הוראות תקן IFRS 9 "מכשירים פיננסיים", החל משנת 2010, כאשר מועד התחילה הינו 1 בינואר 2010. כמו כן, החברה בחרה שלא להתאים למפרע את נתוני ההשוואה. לפרטים נוספים ראו באור 3א. לדוחות הכספיים של החברה ליום 30 בספטמבר 2010.

**לסעיף 3.4 – שינויים באחזקות בעלי עניין**

קבוצת גינזבורג (חברת י. הלל ושות' בע"מ, חברה בבעלותו המלאה של מר פנחס גינזבורג, דירקטור בחברה, יחד עם יחידים בני משפחת גינזבורג), ביצעה מספר פעולות רכישה של מניות, כך שנכון ליום 10 בנובמבר 2010, מחזיקה קבוצת גינזבורג בכ- 8.74% מהון המניות המונפק והנפרע של החברה. תאגיד אחזקות בנאמנות של עובדי אל על בע"מ (להלן: "תאגיד העובדים"), ביצע מספר פעולות מכירה של מניות, כך שנכון ליום 10 בנובמבר 2010, מחזיק תאגיד העובדים בכ- 6.11% מהון המניות המונפק והנפרע של החברה. גב' תמר מוזס בורוביץ, סגנית יו"ר דירקטוריון החברה ובעלת שליטה בכספיים ובחברה, ביצעה מספר פעולות רכישה במניות, כך שנכון ליום 10 בנובמבר 2010, מחזיקה הגב' בורוביץ בכ- 0.40% מהון המניות המונפק והנפרע של החברה.

**לסעיף 6.1 – התנועה בענף התעופה הבינלאומי ולסעיף 7.1.3 (א) – שינויים בהיקף הפעילות בתחום וברווחיותו – התפתחויות בינלאומיות**

על פי נתוני ארגון יאט"א, בחודש ספטמבר 2010 נרשמה עליה של כ- 10.5% בתנועת הנוסעים הבינלאומית לעומת חודש ספטמבר 2009, עליה זו גבוהה משמעותית משיעור הגידול של 6.5% ו- 9.2% בתנועת הנוסעים אשר נרשמה בחודשים אוגוסט ויולי 2010 בהתאמה. בהובלה האווירית של מטענים נרשמה בחודש ספטמבר 2010 עליה של 14.8% לעומת ספטמבר 2009, עליה זו נמוכה משמעותית מהגידול של כ- 19% ו- 22.7% בהובלה האווירית של מטענים אשר נרשמה בחודשים אוגוסט ויולי 2010 בהתאמה. המגמות ההפוכות בתנועת הנוסעים ובתנועת המטענים מספקות תמונה מעורבת של ביצועי ענף התעופה. נתונים מנוטרלי עונתיות מראים כי בהשוואה לחודש אוגוסט 2010 גדלה תנועת הנוסעים בחודש ספטמבר ב- 2.1% ואילו תנועת המטענים ירדה באותו שיעור (2.1%-). תנועת הטסת המטענים מהווה מדד לחוזקה של הכלכלה העולמית וההאטה בהובלה האווירית של מטענים משקפת את הפעילות הכלכלית בעולם. העליה הגדולה בתנועת הנוסעים בחודש ספטמבר 2010 מיוחסת לתנודתיות עונתית נורמאלית המשפיעה על דפוסי הנסיעה כגון סיום חודש הרמדאן. כאמור, תנועת הנוסעים הבינלאומית גדלה ב- 10.5% ואילו היצע המושבים גדל ב- 7.3% בלבד ולפיכך נרשמה עלייה בשיעור התפוסה הממוצע בטיסות נוסעים אשר עמד על כ- 80% לעומת 77.7% בחודש ספטמבר 2009.

<sup>1</sup> העדכון הינו בהתאם לתקנה 39א לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומיידיים), התשל"ל – 1970 וכולל שינויים או חידושים מהותיים אשר אירעו בעסקי התאגיד בכל עניין שיש לתארו בדוח התקופתי. העדכון מתייחס למספרי הסעיפים בפרק א' (תיאור עסקי התאגיד) בדוח התקופתי של הקבוצה לשנת 2009.

על פי נתוני יאט"א, נרשמה בתשעת החודשים הראשונים של שנת 2010 עליה של 8.3% בתנועת הנוסעים הבינלאומית ועליה של 25.1% בהיקף ההובלה העולמית של מטענים בדרך האוויר בהשוואה לתקופה המקבילה אשתקד. חברות התעופה הגדילו את הקיבולת שלהן ב- 3.6% בלבד ולפיכך נרשם שיפור בשיעור התפוסה המשוקלל בטיסות נוסעים אשר עמד בתשעת החודשים הראשונים לשנת 2010 על 78.7% לעומת 75.0% בתקופה המקבילה אשתקד. יצוין כי החציון הראשון לשנת 2009, הושפע באופן דרמטי מהמשבר הכלכלי העולמי.

בחתך אזורי: ינואר-ספטמבר 2010 לעומת ינואר-ספטמבר 2009:

מטען		נוסעים			אזור
AFTK	FTK	PLF	ASK	RPK	
שינוי לתקופה	שינוי לתקופה		שינוי לתקופה	שינוי לתקופה	
13.6%	35.4%	68.9%	9.3%	13.1%	אפריקה
16.4%	30.0%	77.9%	3.0%	10.4%	אסיה
-1.4%	12.1%	79.8%	1.4%	4.4%	אירופה
19.2%	38.5%	76.0%	4.6%	10.5%	דרום אמריקה
15.7%	30.8%	76.1%	13.2%	18.7%	מזרח תיכון
4.6%	27.6%	82.8%	2.1%	6.7%	צפון אמריקה
<b>8.9%</b>	<b>25.1%</b>	<b>78.7%</b>	<b>3.6%</b>	<b>8.3%</b>	<b>סה"כ</b>

בהתפלגות אזורית רשמו חברות התעופה של המזרח התיכון את שיעור הצמיחה הגבוה ביותר (18.7%). חברות התעופה האסייתיות רשמו גידול של 10.4% בתנועת הנוסעים שלהן, כאשר סין ממשיכה להיות מנוע הצמיחה של האזור כולו. חברות התעופה האפריקאיות הציגו גידול של כ- 13.1% בתשעת החודשים הראשונים לשנת 2010, כאשר בחודש יוני 2010 בלבד רשמו גידול של כ- 21.3% בתנועת הנוסעים שלהן וזאת כתוצאה ממשחקי המונדיאל שנערכו בדרום אפריקה בחודש זה. חברות התעופה הדרום אמריקאיות הגדילו את התנועה שלהן ב- 10.5%, חברות התעופה בצפון אמריקה רשמו גידול של 6.7% בתנועת הנוסעים שלהן ומאידך שמרו על יציבות בהיצע המושבים שלהן ורשמו את שיעור התפוסה הגבוה ביותר (82.8%) שתרם לשיפור התוצאות הכספיות שלהן. חברות התעופה באירופה רשמו את קצב הגידול הנמוך ביותר (4.4%) וזאת על רקע התמודדותן עם משבר היורו, השפעות התפרצות ענן האפר הוולקני ושביתות.

בחודש ספטמבר 2010 עדכנה יאט"א שוב את תחזית הרווח הצפוי לשנת 2010 מ- 2.5 מיליארד דולר (תחזית יאט"א מיוני 2010) ל- 8.9 מיליארד דולר. השיפור בתחזית לשנת 2010 נובע כתוצאה משילוב של גורמים, כגון הגידול בביקושים לצד צעדי ההתייעלות שנקטו חברות התעופה וכן המדיניות הזהירה של ניהול קיבולת המושבים על ידי חברות התעופה, הובילו לשיפור ניכר בתשואה לנוסע ובהכנסות. מאידך, העלויות נשארו יציבות.

הסיבות העיקריות לשיפור בתחזית הן:

**ביקוש והיצע (קיבולת):** שיפור ניכר ומהיר בביקושים העלה את התנועה בכ- 4%-3% מעל לרמות אשר היו לפני פרוץ המשבר הכלכלי, בתחילת 2008. הביקוש (נוסעים ומטען גם יחד) בשנת 2010 צפוי לגדול ב- 11%, בעוד שהקיבולת צפויה לגדול בכ- 7% בלבד.

**תשואות:** המניע העיקרי לשיפור התחזית הוא, כאמור, התשואות. בנוסף לקיצוץ בקיבולת שביצעו חברות התעופה בשנת 2009 הגידול בהיצע המושבים ב- 2010 אינו מדביק את קצב הגידול בביקושים. התוצאה היא: שיעורי תפוסה גבוהים המשפרים את כוח התמחור של חברות התעופה. בנוסף על כך, הגידול בתנועה העסקית במחלקות הפרימיום תורם אף הוא לשיפור התשואה הממוצעת. לפיכך, צפויה התשואה הממוצעת לנוסע לגדול בשיעור של כ- 7.3% והתשואה הממוצעת לטון מטען צפויה

לגדול ב- 7.9% (שיפור ניכר לעומת תחזית יוני 2010 שצפתה גידול של כ- 4.5% בתשואה הממוצעת הן לנוסעים והן למטען).

**הכנסות:** על פי התחזית החדשה, הכנסות חברות התעופה צפויות לעמוד על כ- 560 מיליארד דולר (15 מיליארד דולר יותר מאשר בתחזית שפורסמה בחודש יוני 2010).  
**דלק:** יאט"א צופה כי המחיר הממוצע לחבית נפט יעמוד על כ- 79 דולר לחבית ב- 2010, ללא שינוי לעומת התחזית הקודמת. הוצאות הדלק ממשיכות להוות כ- 25% מעלויות תעשיית התעופה.

יאט"א אף פרסמה תחזית ל- 2011 בה היא צופה האטה טבעית בצמיחה וסך רווחים של 5.3 מיליארד דולר. ההאטה תפסח על שווקים מסוימים כמו המזה"ת, אסיה ודרום אמריקה. שיעור הרווחים הצפויים ב-2011 יסתכם ב- 0.9% ממחזור ההכנסות.

## **לסעיף 6.2 – התנועה בענף התעופה בישראל ו- 7.1.3(ב) - שינויים בהיקף הפעילות בתחום וברווחיותו – התפתחויות בשוק הישראלי**

על פי נתוני הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, ברבעון השלישי לשנת 2010 נרשמו כ- 1.39 מיליון יציאות של ישראלים בדרך האוויר, עליה של כ- 7% לעומת הרבעון המקביל אשתקד. יצוין כי כל חגי תשרי בשנת 2010 חלו בחודש ספטמבר ואילו בשנה שעברה חג הסוכות חל באוקטובר (רבעון רביעי) ובעקבות זאת מספר יציאות הישראלים בחודש ספטמבר 2010 היה גבוה יחסית. כמו כן, ברבעון השלישי לשנת 2010 נרשמו כ- 604 אלף כניסות של תיירים בדרך האוויר (נתב"ג ואילת), עליה של כ- 5% לעומת התקופה המקבילה אשתקד. על-פי נתוני רשות שדות התעופה, גדלה סה"כ תנועת הנוסעים הבינלאומית בנתב"ג ברבעון השלישי לשנת 2010 ב- 6% לעומת הרבעון השלישי לשנת 2009. שיעור התפוסה הממוצע בטיסות נוסעים עמד על כ- 84.6% לעומת 85.5% ברבעון השני של 2009.

## **לסעיף 6.3 – תנודות במחירי הדלק הסילוני, ולסעיף 9.5.1 – חומרי גלם וספקים - דלק**

ברבעון שנסתיים ביום 30 בספטמבר 2010 חלה עליה של כ- 16% במחירי השוק של הדלק הסילוני באגן הים התיכון ביחס לרבעון המקביל אשתקד. המחיר האפקטיבי הממוצע של הדס"ל לחברה עלה, לאחר פעילות הגידור, בכ- 13% ביחס לרבעון המקביל אשתקד. בתקופת הרבעון מהוות הוצאות הדלק כ- 28.5% מהמחזור (ברבעון השלישי לשנת 2009 היוו הוצאות הדלק כ- 27.4% מהמחזור). הנתונים להלן מתייחסים למחירי הדס"ל באגן הים התיכון, כמצוטט על ידי חברת Platts<sup>[1]</sup>. לפרטים נוספים, ראו סעיף ב1(3) לדוח הדירקטוריון על מצב ענייני התאגיד. נכון ליום 30 בספטמבר 2010 החזיקה החברה במלאי דס"ל, שנרכש מספקים בארץ ובחו"ל בסך של כ- 6.8 מיליון דולר.

## **לסעיף 6.4 – תנודות בשערי מטבע זר**

נכון ליום 30 בספטמבר 2010, חל תיסוף של כ- 2.5% בשער החליפין של השקל לעומת דולר ארה"ב, ביחס ליום 30 בספטמבר 2009 ותיסוף של כ- 2.9% ביחס ליום 31 בדצמבר 2009. נכון ליום 30 בספטמבר 2010, חל תיסוף של כ- 7.7% בשער החליפין של דולר ארה"ב לעומת האירו, ביחס ליום 30 בספטמבר 2009, ותיסוף של כ- 5.9% ביחס ליום 31 בדצמבר 2009. לפרטים נוספים, ראו סעיף ב1(5) לדוח הדירקטוריון על מצב ענייני התאגיד.

[1] למיטב ידיעת החברה, חברת Platts הינה חברה מקבוצת McGraw-Hill אשר מספקת מידע ביחס לענף האנרגיה זה יותר מ- 75 שנה. Platts מספקת מידע וניתוחים עדכניים, בין היתר, בנוגע למחירים ואירועים בין לאומיים בשוקי הנפט, הפטרוכימיים, הגזים הטבעיים והכוח החשמלי והגרעיני.

## לסעיף 6.5 – תנודות בשיעורי הריבית

ברבעון שנסתיים ביום 30 בספטמבר 2010 חלה ירידה של 7.3% בשיעור הממוצע של ריבית הליבור ל- 3 חודשים ביחס לרבעון המקביל אשתקד. ביחס לשנת 2009, חלה ירידה של 45% בשיעור הממוצע של ריבית הליבור ל-3 חודשים. לפרטים נוספים ראו סעיף ב1 לדוח הדייקטוריון על מצב ענייני התאגיד.

## 1. תחום פעילות מטוסי הנוסעים

### לסעיף 7.1.4 – התפתחויות בשווקים של תחום הפעילות, או שינויים במאפייני הלקוחות שלו, סעיף 7.1.10 – מבנה התחרות בתחום הפעילות ושינויים החלים בו מדיניות "השמיים הפתוחים" – יישום מדיניות "השמיים הפתוחים", סעיף 7.2 - השירותים בתחום הפעילות

להלן תיאור השינויים העיקריים הנובעים ממדיניות "השמיים הפתוחים" של משרד התחבורה:

**ירדן** – ישראל וירדן חתמו על הסכם תעופה חדש המאפשר לחברות התעופה של שתי המדינות להגדיל את קיבולת המושבים שבקו תל אביב – עמאן ב- 50% עד ל- 1,500 מושבים, במקום 1,000 מושבים כיום. בנוסף, בוטלה לחלוטין מגבלת התדירויות בין חברות התעופה של ישראל וירדן שעמדה על 14 טיסות שבועיות לכל צד וסוכם כי לא תהיה כל מגבלה על מספר הטיסות השבועיות בין שתי המדינות. בהסכם נקבעה לראשונה, אפשרות להפעיל טיסות סדירות מעקבה ואילת ללא מגבלה של תדירויות, קיבולת או חברות תעופה.

**גיאורגיה** – במהלך חודש אוקטובר 2010 סיכמו ישראל וגיאורגיה על הגדלת תדירויות הטיסה המאושרות לכל אחת מהמדינות מ-6 טיסות כיום ל- 10 טיסות שבועיות לכל צד. עוד סוכם כי כל מדינה תוכל למנות שלוש חברות תעופה סדירות להפעלת טיסות הנוסעים במקום חברת תעופה אחת כיום לכל צד. בעקבות כך צפויות רשויות התעופה של שתי המדינות לחתום בקרוב על הסכם תעופה חדש, שיאפשר את הגדלת מספר התדירויות והמובילים הנקובים של שתי המדינות. במקביל הוחלט לבטל את הצורך באשרות כניסה בין שתי המדינות.

**רוסיה** - חברת ישראייר החלה להפעיל בחודש אוקטובר 2010 שתי טיסות שבועיות סדירות בקו מוסקבה - אילת, אשר תופעלנה עד לסוף עונת תיירות החורף במאי 2011. ישראייר תפעיל את הטיסות הללו בשיתוף עם סיטונאי תיירות רוסי. טיסות אלה מתווספות ל-4 טיסות שבועיות של ישראייר מנתב"ג למוסקבה.

ברבעון השלישי של שנת 2010 הגדילו חלק מחברות התעופה הפועלות בקווים לישראל את קיבולת המושבים שלהן. בין החברות הבולטות אשר הגדילו את הקיבולת שלהן ניתן למנות את: חברת אייר קנדה (Air Canada) שהגדילה את היצע המושבים שלה ב- 43% על ידי הוספת 2 טיסות שבועיות בקו לטורונטו ובסה"כ הפעילה 7 טיסות שבועיות במקום 5 בתקופה המקבילה אשתקד וחברת דלתא (Delta) אשר הגדילה קיבולת בקו לניו יורק (+83%) על ידי הפעלת מטוס גדול יותר בקו לניו יורק החל מחודש יוני 2010. כמו כן, חברת אוסטריאן איירליינס שהגדילה את הקיבולת שלה ב- 13%, חברת אייר בלטיק (Air Baltic) הוסיפה תדירויות והגדילה את הקיבולת שלה ב- 28%, חברת סייפרוס איירווייס (Cyprus Airways) הקפריסאית שהוסיפה 2 תדירויות שבועיות (סה"כ 9 לעומת 7 אשתקד) וחברת איגיאן (Aegean Airlines) היוונית שהפעילה 21 טיסות שבועיות מהן 7 טיסות סדירות לאתונה והיתר לאיי יוון לעומת 5 טיסות שכר שבועיות שהפעילה בתקופה המקבילה אשתקד. גם חברת בולגריה אייר (Bulgaria Air) המפעילה טיסות סדירות לסופיה וטיסות שכר לבורגאס ווארנה הגדילה מאוד את פעילותה ביעדים אלה (+24%), זאת על רקע השינוי במפת היעדים של הישראלים שנטשו את טורקיה לטובת יעדי הנופש שביוון ובבולגריה.

בסה"כ גדלה קיבולת החברות הסדירות הזרות ברבעון השלישי לשנת 2010 בכ- 7% ומספר הנוסעים שלהן גדל ב- 6% בהשוואה לרבעון השלישי לשנת 2009.

הקבוצה הגדילה את קיבולת המושבים שלה ברבעון השלישי לשנת 2010 בכ- 4% ותנועת הנוסעים שלה גדלה אף היא ב- 4% ביחס לרבעון השלישי של 2009. התחרות בקווים אל ומישראל צפויה להמשיך ולהחריף, עם כניסתן של חברות תעופה נוספות כדוגמת חברת CIMBER הדנית אשר צפויה להפעיל, החל מחודש נובמבר 2010 שלוש טיסות ישירות וסדירות מקופנהגן לתל אביב, כמו גם הרחבת פעילות והגדלת קיבולת מצד חברות תעופה קיימות. הדוגמאות הבולטות לכך הן: חברת ה-Low Cost הבריטית Easy Jet אשר החלה לפעול בקו לונדון - תל אביב בחודש נובמבר 2009 והחלה בסוף חודש אוגוסט 2010 להפעיל גם 4 טיסות שבועיות בקו ז'נבה - תל אביב. כמו כן, הודיעה חברת Easy Jet על כוונתה להפעיל 3 טיסות שבועיות מתל אביב לבאזל החל מחודש דצמבר 2010, ובנוסף הודיעה כי החל מנובמבר 2010 תתווסף טיסה נוספת בקו לונדון - תל אביב (שביעית במספר). חברת לופטהנזה (Lufthansa) הוסיפה בחודש אפריל 2010 טיסה חמישית למינכן והודיעה על כוונתה להכפיל את קיבולת המושבים שלה בקו זה במהלך עונת החורף 2010/11 בנוסף לכוונתה להגדיל את קיבולת המושבים בקו לפרנקפורט. חברת איבריה (Iberia) צפויה להוסיף 4 טיסות בקו תל אביב - מדריד החל מחודש דצמבר 2010. הוספת הטיסות בקו מישראל ואליה מהווה חלק ממהלך שיתוף הפעולה החדש בין איבריה, אמריקן איירליינס ובריטיש איירווייס.

### **פעילות פנים ארצית**

בחודש אוגוסט 2010 החלה החברה להפעיל 3 טיסות יומיות בקו נתב"ג - אילת. בחודשיים הראשונים לפעילותה בקו, הטיסה החברה כ- 37,000 קטעי נוסע וחלקה בתנועה הפנים ארצית לאילת עמד על כ- 16%.

### **טיסות Low Cost**

חברת ארקיע החלה להפעיל בחודש נובמבר 2010 טיסות מוזלות ליעדים באירופה, במתכונת של חברות Low Cost. בשלב הראשון נמכרות טיסות לפריז ואמסטרדם.

### **בהמשך לאמור בסעיף 7.2 לדוח התקופתי - השירותים בתחום הפעילות, להלן**

נתונים בדבר התפתחות תנועת הנוסעים על פי קבוצות יעדים מרכזיות: בסה"כ גדלה תנועת הנוסעים בנתב"ג בכ- 6% לעומת הרבעון השלישי לשנת 2009. תנועת הנוסעים ברבעון השלישי לשנת 2010 נחלקה בין חברות התעופה כך: אל על וסאן דור - 34.0% חברות סדירות אחרות - 46.5%, חברות שכר - 19.5%.

### **הקווים למערב אירופה**

ברבעון השלישי לשנת 2010 נרשמה בקווים למערב אירופה עלייה של כ- 8% בסך כל תנועת הנוסעים, לעומת התקופה המקבילה אשתקד. החברות הסדירות הזרות הגדילו את היצע המושבים שלהן ברשת נתיבים זו ב- 4% ורשמו עליה בשיעור דומה בתנועת הנוסעים שלהן. שיעור התפוסה שלהן עמד על כ- 85.3% לעומת 84.9% ברבעון השלישי לשנת 2009.

חברות השכר הזר הגדילו באופן משמעותי (גידול של 46% בקיבולת המושבים ובנוסעים) את פעילותן ברבעון השלישי לשנת 2010 לעומת הרבעון השלישי לשנת 2009.

הקבוצה הגדילה את היצע המושבים שלה ברבעון השלישי לשנת 2010 בכ- 6% ורשמה גידול של כ- 5% בתנועת הנוסעים שלה.

יצוין כי חברת סאן דור הגדילה באופן משמעותי את פעילותה (+31%) ברשת נתיבים זו ביחס לרבעון המקביל אשתקד ובאופן מיוחד בקווים לגרמניה, איטליה והולנד. שיעור התפוסה הממוצע של הקבוצה ברבעון השלישי לשנת 2010 עמד על כ- 88% וחלקה בסך תנועת הנוסעים ברשת נתיבים זו היה: 37.1%.

### **הקווים למרכז ומזרח אירופה**

בסה"כ גדלה תנועת הנוסעים ברשת הנתיבים למרכז ומזרח אירופה ברבעון השלישי לשנת 2010 ב- 17% לעומת הרבעון המקביל אשתקד.

חברות השכר הזר הגדילו ברבעון השלישי לשנת 2010 את היצע המושבים שלהן בכ- 45% ותנועת הנוסעים שלהן גדלה בשיעור זהה.

בהשוואה לרבעון השלישי לשנת 2009 הגדילו החברות הסדירות הזרות את היצע המושבים שלהן בכ- 4% ומספר הנוסעים שלהן גדל ב- 3%. גם הקבוצה הגדילה את היצע המושבים שלה ברשת נתיבים זו ב- 4% ורשמה עליה מתונה בשיעור של 3% בהיקף תנועת הנוסעים שלה ברשת נתיבים זו. עיקר הגידולים בתנועה נרשמו בקווים לבולגריה (+43%), קרואטיה (+59%) ורומניה (+19%).

חלק השוק של הקבוצה ברשת נתיבים זו ברבעון השלישי של 2010 הגיע ל- 26.4%.

#### **הקווים למדינות חבר העמים**

ברבעון השלישי לשנת 2010 גדלה תנועת הנוסעים בקווים למדינות חבר העמים ב- 21% לעומת הרבעון המקביל אשתקד.

גידולים מרשימים בתנועה נרשמו בקווים לרוסיה (+14%), אוקראינה (+32%), אוזבקיסטן (+31%) וגיורגיה (+27%).

חברות התעופה הסדירות הזרות הפועלות בנתיבים למדינות חבר העמים הגדילו את היצע המושבים שלהן ב- 18% ביחס לרבעון השלישי לשנת 2009, ורשמו גידול של 14% בתנועת הנוסעים שלהן ושיעור התפוסה שלהן הגיע ל- 73% לעומת 75.4% ברבעון השלישי לשנת 2009.

התחרות בקו לרוסיה החריפה עם התחלת פעילותה של חברת איירופלוט (Aeroflot) בקו תל אביב - מוסקבה בחודש אוגוסט 2010. חברת איירופלוט הפעילה 5 טיסות שבועיות בקו זה במתכונת של טיסות שכר. איירופלוט הגדילה, לנוכח הביקוש הגובר בקו תל אביב - מוסקבה, את כמות המושבים שלה בטיסות לישראל החל מסוף חודש אוקטובר 2010, זאת באמצעות מטוס רחב גוף אשר שולב בטיסות החברה לישראל. גם התחרות בקווים לאוקראינה החריפה עם תחילת פעילותה של החברה האוקראינית אוקראין אינטרנשיונל איירליינס (Ukraine International Airlines) אשר הפעילה במהלך הרבעון השלישי של 2010 6 טיסות שבועיות בקו לקייב, זאת לצד גידול בפעילותה של חברת אירוסוויט (Aerosvit).

בתקופה זו הגדילה הקבוצה (אל על וסאן דור) את היצע המושבים שלה ברשת נתיבים זו בכ- 14% ומספר הנוסעים של הקבוצה גדל בכ- 7% בהשוואה לתקופה המקבילה אשתקד. הקבוצה הגדילה את פעילותה באופן משמעותי בעיקר בקווים תל אביב ומוסקבה ובקו תל אביב - סנט פטרסבורג. בקו למוסקבה הפעילה החברה 16 טיסות שבועיות לעומת 13 ברבעון השלישי לשנת 2009 ובקו תל אביב - סנט פטרסבורג הפעילה החברה 4 טיסות שבועיות לעומת 3 תדירויות שבועיות בקו זה ברבעון השלישי לשנת 2009.

חלק הקבוצה בתנועת הנוסעים בקווים אלה ברבעון השלישי של 2010 עמד על כ- 28.6%.

#### **הקווים לצפון אמריקה**

ברבעון השלישי לשנת 2010 נרשמה עלייה של כ- 10% בסה"כ תנועת הנוסעים בקווים לצפון אמריקה בהשוואה לרבעון השלישי של שנת 2009.

ברבעון זה הגדילו חברות התעופה הזרות הפועלות בקווים לצפון אמריקה את היצע המושבים שלהן ב- 15% ורשמו גידול בשיעור דומה של כ- 16% בתנועת הנוסעים שלהן.

עיקר הגידול בקיבולת נובע מהגדלת קיבולת של חברת דלתא (Delta) בקו לניו יורק בו נרשם גידול של כ- 83% בקיבולת המושבים של החברה אשר בסה"כ בקווים לארה"ב (ניו יורק ואטלנטה) רשמה גידול של כ- 31% בהיצע המושבים שלה וגידול דומה (30%) בתנועת הנוסעים שלה.

חברת אייר קנדה (Air Canada) הגדילה אף היא את היצע המושבים ותנועת הנוסעים שלה בשיעור ניכר (43%-ו-33% בהתאמה) באמצעות תוספת תדירויות. לעומת זאת, החברה הגדילה את היצע המושבים שלה בקווים אלה ב- 4% בלבד ורשמה גידול בשיעור של כ- 3% בתנועת הנוסעים שלה.

#### **הקווים למזרח הרחוק**

ברבעון השלישי לשנת 2010 נרשמה עלייה של כ- 6% בתנועת הנוסעים בקווים למזרח הרחוק ועלייה של כ- 2% בקיבולת המושבים ברשת נתיבים זו. הגידול בתנועת הנוסעים נובע בעיקר מגידול בתנועת הנוסעים בקו לסיאול (+20%) בו פועלת החברה

הקוריאנית (Korean Air) לבדה ובקו למומביי (+21%), שם הגדילה החברה את פעילותה באמצעות תוספת תדירות שבועית ובסה"כ טסה החברה למומביי 4 פעמים בשבוע לעומת 3 פעמים בלבד ברבעון המקביל אשתקד. בסה"כ החברה הגדילה את היצע המושבים שלה ב- 4% ביחס לרבעון השלישי לשנת 2009 ותנועת הנוסעים שלה גדלה באותו שיעור. החברה הודיעה על כוונתה להגדיל את פעילותה למזרח הרחוק בעונת החורף 2010/11 באמצעות תוספת תדירויות להונג קונג, בייג'ין ומומביי והגדלת קיבולת בקו לבנגקוק על ידי שימוש במטוס בואינג 747-400.

#### **רשת אזורית**

ברשת הנתיבים האזורית נרשמה ירידה של כ- 17% בתנועת הנוסעים וירידה של כ- 14% בהיקף המושבים המוצעים לעומת הרבעון השלישי לשנת 2009, זאת על רקע הירידה החדה (-65%) בתנועת הנוסעים שבין ישראל וטורקיה עקב אירועי המשט בחודש מאי 2010 והידרדרות היחסים בין המדינות. מנגד, נרשמה עלייה משמעותית של כ- 86% בתנועת הנוסעים בקווים ליוון ואיי יוון.

בשלב זה נמשכות הטיסות הסדירות שמפעילה חברת טורקיש איירליינס בקו לאיסטנבול, אם כי בהיקף מצומצם יותר. כמו כן, נמשכות טיסות שכר המופעלות על ידי חברות טורקיות.

ברשת נתיבים זו מפעילה הקבוצה טיסות בקווים לקהיר, יוון ואיי יוון (באמצעות חברת סאן דור). חלק הקבוצה ברשת נתיבים זו: 12.8% בלבד.

בסה"כ קטן היצע המושבים של הקבוצה (אל על וסאן דור) ברשת הנתיבים האזורית ב- 11% לעומת הרבעון השלישי לשנת 2009 ומספר הנוסעים שלה קטן בכ- 3%.

#### **לסעיף 7.1.5 – שינויים טכנולוגיים שיש בהם כדי להשפיע מהותית על תחום**

##### **הפעילות**

חברת סאן דור השיקה אתר אינטרנט חדש הכולל עיצוב ומיתוג חדשים וכן מערכת ניהול תוכן חדשה המאפשרת, בין היתר, מכירת מושבים גם במחלקת עסקים. כמו כן, בחודש יולי 2010 שופרה ופותחה מערכת "סאן דור ספונטני" לחנות המבצעים של סאן דור, באמצעותה ניתן להזמין טיסות זולות למגוון יעדי סאן דור במחירי הרגע האחרון.

בהמשך לאמור בדו"ח התקופתי לשנת 2009 בדבר ביטול ההסכם לביצוע פרויקט ה-ERP, החלה החברה בהליך קבלת הצעות חדשות מגופים שונים (RFP) לביצוע פרויקט ERP בשלבים עבור יחידות ארגוניות נבחרות של החברה בארץ ובעולם.

#### **לסעיף 7.4 – שירותים חדשים**

החברה חתמה על הסכם לשיתוף פעולה (על בסיס אינטרליין) עם חברת התעופה האמריקאית ג'ט בלו (Jet Blue), המפעילה טיסות פנים ארציות רבות בארה"ב היוצאות מנמל התעופה קנדי בניו יורק החל מחודש נובמבר 2010 אשר יאפשר לחברה להציע מגוון יעדי המשך חדשים ברחבי ארה"ב, אמריקה הלטינית והקאריביים.

כמו כן, חתמה החברה לאחרונה על הסכמי "קוד משותף" (Code Share) עם חברת התעופה הרוסית Siberia Airlines (להלן: "S7"), בקו תל אביב - נובוסיבירסק. מטרת ההסכם הינן הרחבת יעדי החברה ברוסיה ופריצת דרך להרחבת שיתוף הפעולה ליעדים נוספים ברוסיה. ההסכם הינו במתכונת של FREE SALE דו צדדי והוא יחול על טיסות LY למוסקבה (S7 מוכרת על טיסות החברה) ועל טיסות S7 לנובוסבירסק המתחברות לטיסות אלה (החברה מוכרת על טיסות S7), בשני הכוונים. המכירה תבצע ישירות ממלאי המושבים של כל אחת מהחברות, תוך הגדרה של מחלקות רישום מתאימות ורמות מחיר לכל מחלקה ולכל קטע טיסה.

#### **לסעיף 7.10 – כושר ייצור**

ברבעון השלישי של שנת 2010 הגדילה החברה את היצע המושבים שלה (ASK) ב- 3.4% ומספר הנוסעים בתשלום כפול המרחק המוטס (RPK) של החברה עלה בכ- 1.8% לעומת הרבעון המקביל אשתקד. לפיכך, נרשמה ירידה של כ- 1.5% בשיעור

התפוסה המשוקלל, והוא עמד על כ- 83.8% לעומת כ- 85.1% ברבעון המקביל אשתקד.

### **לסעיף 7.11 – צי מטוסים בתחום פעילות מטוסי נוסעים**

בחודש אוקטובר 2010 חתמה החברה על הסכם לחכירת מטוס מסוג 737-800 עם חברת Wilmington Trust Sp Services (Dublin) Limited המחזיקה במטוס בנאמנות עבור חברת CIT Aviation Finance Limited עמה נחתם מזכר הבנות בחודש יולי 2010 לגבי המטוס הנדון. ההסכם כולל חכירת המטוס לתקופה של 68 חודשים ואופציה להארכת התקופה ל-24 חודשים נוספים. המטוס משנת ייצור 2006 ויועבר לתצורת אל על עם קבלתו המתוכננת בחודש מרץ 2011.

בחודש אוקטובר 2010 חתמה החברה על הארכה ותיקון של הסכם לחכירת מטוס 767-300ER, משנת ייצור 1991, מחברת CIT Aerospace International, לתקופה של 42 חודשים נוספים עם אופציה לקיצור תקופת החכירה הנוספת ל-18 חודשים. בחודש אוגוסט 2010 חתמה החברה על הארכה ותיקון להסכם לחכירת מטוס 737-800, משנת ייצור 2001, מחברת International Lease Finance Corporation ("ILFC") עמה נחתם מזכר הבנות בחודש מאי 2010 לגבי המטוס הנדון. חכירת המטוס הינה לתקופה של 45 חודשים נוספים.

בחודש אוקטובר 2010 חתמה החברה על הארכה ותיקון להסכם לחכירת מטוס 737-800, משנת ייצור 2003, מחברת RAIN VI LLC באמצעות חברת Aviation Capital Group Corp ("ACG") עמה נחתם מזכר הבנות בחודש מאי 2010 לגבי המטוס הנדון. חכירת המטוס, לתקופה של 5 שנים נוספות עם אופציה לקיצור תקופת החכירה הנוספת ל-3 שנים.

כחלק מתכנית ההצטיידות של החברה, בוחנת החברה אפשרות לרכישת שמונה מטוסים חדשים מדגם בואינג 737-900ER הניתנים להסבה לדגמי 737-800, מיצרנית המטוסים "בואינג". לשם שמירת זכויות קבלת המטוסים הפקידה החברה פיקדון ראשוני אצל בואינג.

## **2. תחום פעילות מטוסי המטען**

### **לסעיף 8.1.1 – מבנה תחום הפעילות ושינויים החלים בו**

בהמשך למפורט בסעיף 8.1.1 לדוח התקופתי, להערכת החברה, חלקה של הקבוצה בהובלת מטענים בחודשים יולי - ספטמבר 2010 מכלל המטענים המובלים באוויר לישראל וממנה (לרבות מטענים שהובלו בגחון מטוסי נוסעים כולל פעילות הדואר אך לא כולל חופש שישי) עמד על כ- 34.2% וזאת בהשוואה לכ- 31.9% בתקופה המקבילה אשתקד.

### **לסעיף 8.1.3 (א) – היקף ההובלה העולמית של מטענים**

על פי דיווחי יאט"א, בחודשים ינואר - ספטמבר 2010 חל גידול של כ- 25.1% בהיקף ההובלה העולמית של מטענים במטוסים (לרבות בגחון מטוסי נוסעים) בהשוואה לתקופה המקבילה אשתקד, גידול פעילות בקצב גבוה מהקצב השנתי הצפוי על-פי הערכות יאט"א (3.9%).

### **לסעיף 8.1.3 (ב) – היקף הובלת מטענים במטוסים מישראל ואליה**

על-פי נתוני רשות שדות התעופה, בחודשים ינואר - ספטמבר 2010 חל גידול בהיקף תנועת המטענים בנתב"ג של כ- 15.4% בהשוואה לתקופה המקבילה אשתקד.

### **לסעיף 8.2 – השירותים בתחום הפעילות**

החברה החלה להפעיל בחודש אוקטובר 2010 טיסה שבועית להונג קונג במטוס המטען 747-400F.

### לסעיף 8.4 – הסכמים מהותיים

בחודש נובמבר 2010, הודיעה החברה לממן – מסופי מטען וניטול בע"מ על הארכת הסכם המסגרת בין החברות, אשר נחתם בחודש פברואר 2010, לתקופה נוספת של שנה אחת. לפרטים אודות ההסכם והזכויות על פיו ראו גם עדכון לסעיף 9.11.2 (ט) להלן.

### 3. פרטים לגבי שני תחומי הפעילות

#### לסעיף 9.4.2 – העובדים המועסקים

בהמשך לאמור בסעיף 9.4.2 לדוח התקופתי, להלן טבלה מעודכנת של מצבת העובדים בחברה ליום 30 בספטמבר 2010:

31 בדצמבר 2009	30 בספטמבר 2010	
3,733	3,823	עובדים קבועים
2,074	2,020	עובדים זמניים
<b>5,807</b>	<b>5,843</b>	<b>סה"כ עובדים</b>

#### לסעיף 9.4.7 – הסכמים קיבוציים מיוחדים

בחודש ספטמבר 2010 חתמה החברה על הסכם קיבוצי עם הסתדרות העובדים הכללית החדשה, האגף לאיגוד מקצועי – איגוד עובדי התחבורה, איגוד הטייסים באמצעות נציגי סקטור טייסי אל על, העוסק בהסכמות שונות בקשר לאנשי צוות האוויר בחברה.

#### לסעיף 9.4.16 – נושאי משרה ועובדי ההנהלה הבכירה

ביום 18 באוקטובר 2010, הודיע סמנכ"ל למסחר וקשרים תעופתיים, מר אלי כהן על התפטרותו. מר כהן חדל לכהן כנושא משרה בכירה בחברה ביום 15 בנובמבר 2010. בהמשך לאמור בדוח התקופתי של החברה לשנת 2009 בנוגע לפניית בעל מניות מיום 1 בפברואר 2010, אשר נשלחה ליו"ר דירקטוריון החברה לפיו נדרשה החברה להגיש תביעה נגד חברי הדירקטוריון אשר כיהנו בדירקטוריון החברה במועד אישור הסכם ההתקשרות של החברה עם מנכ"ל החברה לשעבר, מר חיים רומנו (להלן: "הדירקטורים") ובהמשך לתשובת החברה מיום 24 במרץ 2010, לפיה דירקטוריון החברה מצא כי אין כל טעם, עילה או הצדק להגשת התביעה וניהולה וכי הגשתה של תביעה שכזו וניהולה, אינם לטובת החברה, מתכבדת החברה לעדכן כי ביום 16 בספטמבר 2010, נתקבלה פנייה נוספת מטעם בעל המניות לפיה מתבקשת החברה לשוב ולשקול את עמדתה בסוגיה זו לאור עילת התביעה הראויה הקיימת, לטענתו, נגד הדירקטורים. ביום 26 באוקטובר 2010, נערך דיון נוסף בנושא בדירקטוריון החברה והוחלט כי אין מקום לשנות את החלטת החברה כאמור. ביום 1 בנובמבר 2010, נשלחה תשובת יו"ר דירקטוריון החברה לבעל המניות, לפיה לאחר ששקל הדירקטוריון שנית את הבקשה, הוחלט כי אין מקום לשנות את החלטתו מיום 24.3.2010.

#### לסעיף 9.8.3 – מסגרות אשראי

מסגרות האשראי של החברה הסתכמו נכון ליום 30 בספטמבר 2010 בכ- 35 מליון דולר, מתוכן מסגרות מובטחות בהיקף של 24 מליון דולר.

#### **לסעיף 9.8.4 - ערבויות כנגד בטחונות**

עם ירידת מחירי הדלק הסילוני מתחת לרמות המחיר שהוגדרו באמצעות עסקאות גידור עם מוסדות בינ"ל, נדרשה החברה להעמיד בטחונות להבטחת עמידתה בהחזרי הגידור להם התחייבה בהתאם להסכמים עם המוסדות המגדרים. נכון ליום 30 בספטמבר 2010 לא הייתה דרישה לפיקדונות אלה. המוסדות המגדרים העניקו לחברה מסגרות לא מובטחות בסך של כ- 29 מיליון דולר.

#### **לסעיף 9.8.5 – הלוואות לשימוש ייחודי**

ליום 30 בספטמבר 2010, יתרת ההלוואות מתאגידים בנקאיים ומוסדות אחרים, לרבות אשראי לזמן קצר, עמדה על כ- 745.7 מיליון דולר.

#### **לסעיף 9.10.2 – מגבלות על המראות בלילה בנתב"ג**

בשנת 1998 הוחלט על ידי משרד התחבורה לצמצם את פעילות נתב"ג בשעות הלילה. בשל העובדה שאל על אינה מפעילה טיסות בשבתות וחגי ישראל, קיבלה אל על אישורים להמראות בלילות שבין ימי חמישי לימי שישי וכן בלילות שקודמים לערבי חג והפעילה טיסות בלילות אלה לאורך השנים.

בחודש מאי 2010 הגישה עיריית חולון – ראש פורום הרשויות עוטפות נתב"ג - עתירה לבית המשפט העליון, בין היתר נגד שר התחבורה, רשות התעופה האזרחית ורשות שדות התעופה. אל על לא ננקבה כמשיבה בעתירה.

העותרת עתרה, בין היתר, לביטול החלטת שר התחבורה מיום 8.4.10 לאשר לרשות שדות התעופה את פתיחת נתב"ג להמראות מטוסים בין השעות 1:40 ועד 5:50 ("שעות ההגבלה"), על בסיס הטענה, כי טיסות אלה יפריעו לתושבי הרשויות באזור נתב"ג.

ביום 22.6.10 ניתן על ידי בית משפט צו ביניים האוסר על המשיבים להתיר המראות מטוסים בשעות ההגבלה כשהדבר נובע אך ורק "מצרכים תפעוליים של חברות התעופה ולא מחמת עומס על שדה התעופה". בעקבות צו הביניים הנ"ל לא נעשה כל שינוי בלוח טיסותיה של אל על או באישורי ההמראה שניתנו לה.

ביום 8.11.10 ניתנה על ידי בית המשפט החלטה המבהירה ומתקנת את צו הביניים הנ"ל במסגרתה נקבע הסדר לעונת החורף כדלקמן: כאשר מתקבלת בקשה להמראה מחוץ לשעות ההגבלה ואין אפשרות להיענות לה מחמת עומס על נתב"ג – יוצע לחברת התעופה מועד פנוי להמראה מחוץ לשעות ההגבלה. אם חברת התעופה מסרבת לקיים ההמראה במועד שהוצע לה, יוצע לה לקיים ההמראה בשעות ההגבלה סמוך ככל שניתן לתחילתן או לסופן; ניתן יהיה לאשר במקרים חריגים המראות בין השעות 02:00 ו-05:00 וזאת בהחלטה מפורטת ומנומקת של מנהל רשות התעופה האזרחית שהעתק הימנה יומצא לבית המשפט ולעותרת.

בעקבות ההחלטה האמורה הודיעה רשות שדות התעופה, כי לא תאפשר עוד טיסותיה של אל על בלילות שבין חמישי ושישי ולפני ערבי חג. לאור זאת, הגישה אל על, ביום 10.11.10, בקשה להצטרף לעתירה כמשיבה ולהבהיר או לתקן את צווי הביניים באופן שלא יחולו על המראות בלילות שבין יום חמישי לשישי ובלילות שלפני ערבי חגי ישראל. ביום 16 בנובמבר 2010, קיבל בית המשפט את בקשת אל על ונקבע כי צו הביניים ביחס לטיסות בשעות ההגבלה לא יחול על ההיתר המיוחד שניתן לאל על להמראות ספציפיות בלילות שבין יום חמישי ליום שישי ובלילות בטרם ערבי חג.

#### **לסעיף 9.10.7 - מגבלות על רמת זיהום אויר ממנועים (EMISSION)**

בהמשך לאמור בדוח התקופתי של החברה לשנת 2009, החברה נערכת למתן דווח שוטף לרשויות התעופה באירופה בדבר זיהום האוויר הנגרם על ידה (איכות וכמות הדלק) כפי שנדרשות חברות התעופה לבצע, החל מחודש ינואר 2010. שנת 2010 מהווה שנה משמעותית ביישום חובת הדיווח ותהווה את הבסיס ל"מכסת הזיהום" שתקבע לחברה החל משנת 2012.

במהלך הרבעון האחרון גיבשה החברה תכנית עבודה, הכוללת לימוד של המצב הקיים ובניית תכנית פעולה מפורטת אשר תענה על דרישת התקנות בנושא.

### **לסעיף 9.11.2 (א) – מגבלות ופיקוח על עסקי התאגיד – חוק הטיס, 1927**

נכון למועד הדוח מתקיימים בוועדת הכלכלה של הכנסת וברשות תעופה אזרחית דיונים על נוסח הצעת חוק הטיס, התש"ע-2010. כמו כן, רשות תעופה אזרחית העבירה לעיון הציבור את הצעת תיקון לתקנות הטיס (הפעלת כלי טיס וכללי טיסה), התש"ע-2010 וכן את הצעת תיקון תקנות הטיס (רישיונות לעובדי טיס), התש"ע-2010. החברה העבירה התייחסותה לתקנות המוצעות.

### **לסעיף 9.11.2 (ט) – מגבלות ופיקוח על עסקי התאגיד – הסדרים רגולטוריים –**

#### **חוק ההגבלים העסקיים, התשמ"ח – 1988**

בהמשך לדוחות המיידים שפרסמה החברה בעניין התקשרות בהסכם מסגרת ("הסכם המסגרת") עם ממן – מסופי מטען וניטול בע"מ ("ממן") ובעניין הודעותיה של רשות ההגבלים העסקיים ("רשות ההגבלים") בדבר עמדתה בקשר עם הסכם המסגרת, דיווחה החברה כי ביום 13.9.2010 התקבל בחברה מכתב מאת רשות ההגבלים, לפיו מאשרת רשות ההגבלים כי נוסחו של סעיף (כמפורט להלן) שנכלל בטיטת תוספת להסכם המסגרת אשר העבירו החברה וממן לרשות ההגבלים, מקובל על הרשות וכי עם חתימת הצדדים על תוספת להסכם המסגרת אשר תכלול את הסעיף האמור, לא תהיה לרשות ההגבלים התנגדות לביצוע הסכם המסגרת.

הסעיף בטיטת התוספת אליו מתייחסת רשות ההגבלים במכתבה קובע מגבלות מסוימות, לפי דרישת רשות ההגבלים, על מעורבותה של החברה בענייניה של חברה בת אחת של ממן (לאופר תעופה גהי בע"מ) ועל העברה לחברה של מידע הנוגע לחברת הבת האמורה.

ביום 19.9.2010 חתמו החברה וממן על תוספת להסכם המסגרת, אשר חתימתה היוותה תנאי להסרת התנגדותה של רשות ההגבלים העסקיים לביצוע הסכם המסגרת.

ביום 3 בנובמבר 2010 אישרה האסיפה הכללית המיוחדת של ממן הצעה פרטית מהותית, במסגרתה יוקצו ניירות ערך של ממן לחברה כדלקמן: עד 7,000,000 מניות רגילות בנות 1 ש"ח. כל אחת שיהוו עד 15% מהון המניות המונפק והנפרע של ממן וכן כתבי אופציה הניתנים למימוש למניות רגילות בשיעור הקרוב ל-10% מהון המניות המונפק והנפרע של ממן. בעקבות זאת, הוקצו לחברה 2,837,837 מניות רגילות של ממן המהוות 7.5% מהון המניות המונפק והנפרע של ממן. כמו כן, אישרה האסיפה את מינויו של מר עמיקם כהן, יו"ר דירקטוריון החברה, כדירקטור בממן, החל מיום 7 בנובמבר 2010 ואת מינויו של מר יהודה (יודי) לוי, סגן יו"ר דירקטוריון החברה, כדירקטור בממן, אשר צפוי להיכנס לתוקף במועד השלמת הקצאת המנה השלישית, בכפוף לכך שבמועד האמור תחזיק החברה מעל ל-10% מהון המניות המונפק של ממן. לפרטים נוספים בדבר השפעת עסקת ממן על תוצאותיה הכספיות של החברה, ראו באור 6.א לדוחות הכספיים.

### **לסעיף 9.11.2 (י) – מגבלות ופיקוח על עסקי התאגיד – חוק הגנת הצרכן,**

#### **התשמ"א – 1981**

ביום 14.9.2010 פורסמו תקנות הגנת הצרכן (ביטול עסקה), התשע"א-2010, אשר ייכנסו לתוקף ביום 14.12.2010, והמקנות לצרכן זכות לבטל עסקאות מסוימות ולקבל את כספו בחזרה, בהתקיים התנאים המפורטים בתקנות. בשלב זה, ולמשך תקופה של חצי שנה ממועד פרסום התקנות, דהיינו יום 14.3.2011, הוחרגו מתחולת התקנות שירותי תיירות וטיסה מחוץ לישראל, ונקבע כי עד למועד הנ"ל על משרד התעשייה, המסחר והתעסוקה, המרכז את הטיפול בתקנות, לגבש, בשיתוף עם משרד התיירות והגורמים השונים הפעילים בענף, הסדר ממצה לנושא הביטולים של שירותי התיירות והתעופה. ביחס לשירותי טיסה בתוך ישראל, ובכלל זה הטיסות בקו לאילת, ייכנסו התקנות לתוקף ביום 14.12.2010, ולפיהן ניתן יהיה לבטל כרטיסי טיסה בתוך 14 יום ממועד ביצוע העסקה ובלבד שהביטול ייעשה 7 ימים לפחות, שאינם ימי מנוחה, קודם למועד הטיסה.

### **לסעיף 9.11.10 – תקינה**

לאחרונה התקיימה ביקורת תקני IOSA (IATA Operational Safety Audit) בחברה. החברה עמדה בכל הדרישות לקבלת הארכה לתו התקן אשר ניתן לה בינואר 2009 ובחודש אוקטובר 2010 קיבלה החברה את הסמכת IOSA מיאט"א לתקופה של שנתיים. תקן זה הוא תקן בינלאומי בתחומי התפעול, בטיחות ואיכות בחברות תעופה. כמו כן, החל משנת 2008 מהווה התקן תנאי לחברות ביאט"א. קבלת תו התקן כאמור מעמידה את החברה בשורה הראשונה של חברות התעופה בעולם בנושא בטיחות תעופתית.

### **לסעיף 9.12 – הסכמים מהותיים**

בחודש נובמבר 2010 חתמה החברה על הסכם מסגרת עם מדינת ישראל לרכישת כרטיסי טיסה עבור נסיעות בתפקיד של עובדי מדינה ונציגים רשמיים אחרים שלה, הממומנות על ידי יחידות הממשלה ומשרדיה. ההסכם הינו בתוקף לשנתיים, עם אופציית הארכה בהסכמת הצדדים עד למקסימום של שנתיים נוספות וזכות ביטול בכל עת. בהתאם להסכם, תינתן למדינה הנחת בסיס מראש, בעת הכרטוס והתשלום, בשיעורים התלויים בסוג המחלקה וכן הטבות נוספות, כפי שנקבע בהסכם.

### **לסעיף 9.14 – הליכים משפטיים**

בהמשך לאמור בדוח התקופתי לשנת 2009 בדבר התביעה אשר הוגשה בחודש יוני 2006 לבית הדין האזורי לעבודה בתל אביב כנגד החברה וכנגד מדינת ישראל- משרד האוצר על ידי 94 תובעים שהועסקו בחברה ויצאו לפרישה מוקדמת בין השנים 2001 עד 2003 ועתרו לתיקון הסכמי הפרישה באופן שיצוין בהם כי הפורש יקבל את משכורת הפנסיה המוקדמת לרבות תנאים נלווים עד גיל הפרישה החוקי במקום עד גיל 65. לחילופין, עתרו התובעים לביטול הסכמי הפרישה. ביום 14.10.2010 ניתן פסק דין חלקי הקובע, כי יש לפרש את הסכמי הפרישה המוקדמת, כך שבמקום גיל 65 יראו אותם כתקפים עד גיל 67. עוד נקבע בפסק הדין החלקי, כי תוך 60 יום ממועד קבלת פסק הדין, יוגשו עקרונות חישוב מוסכמים בסיסיים לחישוב הסכומים. ביום 26.10.2010 הגישה החברה לבית הדין הארצי לעבודה בקשת רשות ערעור על פסק הדין החלקי. בדוחות הכספיים ביצעה החברה הפרשה בגין תביעה זו, על סמך חוות דעת יועציה המשפטיים.

בחודש אוקטובר 2010 הוגשה תביעה לבית משפט השלום בראשון לציון על ידי רשות שדות התעופה בישראל כנגד החברה על סך של כ- 1.8 מיליון ₪, בתביעה נטען על ידי רש"ת כי במסגרת פרויקט לבניית מתקן טיהור שפכים חדש בנתב"ג התחייבה החברה לבנות מתקני קדם ולבצע טיפולים עד מועד מסוים, על מנת שניתן יהיה לחבר את מתקני החברה למתקן החדש. נטען כי החברה הפרה התחייבויותיה וכתוצאה מכך נאלצה רש"ת להמשיך להפעיל בריכות חמצן ישנות, תוך שהדבר מסב לה עלויות ונזקים. החברה בוחנת את התביעה ונערכת להגשת כתב הגנה.

## אל על נתיבי אויר לישראל בעירבון מוגבל דוח הדירקטוריון על מצב ענייני התאגיד לתקופה שנסתיימה ביום 30 בספטמבר 2010

הננו מתכבדים להגיש את דוח הדירקטוריון על מצב ענייני התאגיד לתקופה שנסתיימה ביום 30 בספטמבר 2010.

הרבעון השלישי של שנת 2010 התאפיין בגידול בביקושים הן בתנועת הנוסעים והן בהולכת מטענים.

סך תנועת הנוסעים בנתב"ג ברבעון השלישי של שנת 2010 הסתכמה לכ-3.8 מליון נוסעים ביחס לכ-3.6 מליון נוסעים ברבעון השלישי של שנת 2009, גידול של כ-5.7% ואילו המטען המוטס גדל בכ-10.4% לכ-70.3 אלפי טון ביחס לכ-63.7 אלפי טון ברבעון המקביל אשתקד.

הקבוצה הטיסה ברבעון זה כ-1,284 אלפי קטעי נוסע וכ-23.2 אלפי טון מטען, גידול של כ-5.7% וכ-16.5% בהתאמה ביחס לרבעון המקביל אשתקד.

חלק השוק של הקבוצה בטיסות סדירות בינלאומיות ובטיסות שכר, הסתכם לכ-34.0% ביחס ל-34.7% ברבעון המקביל אשתקד ושיעור התפוסה הממוצע ברבעון עמד על כ-83.8% לעומת כ-85.1% ברבעון המקביל אשתקד.

הגורמים האקסוגניים העיקריים שהשפיעו על תוצאות הפעילות של החברה ברבעון המדווח ביחס לרבעון המקביל אשתקד היו: עליה במחיר הממוצע של הדלק הסילוני (דס"ל) בשוק אגן הים התיכון בשיעור של כ-16%, קיטון בשיעור הממוצע של ריבית הליבור בשיעור של כ-7.3% וייסוף של שער השקל הממוצע ביחס לדולר בשיעור של כ-0.9%.

פעילות החברה ברבעון השלישי התפתחה במספר תחומים. בחודש אוגוסט 2010 החלה החברה להפעיל 3 טיסות יומיות בקו נתב"ג - אילת. בחודשיים הראשונים לפעילותה בקו, הטיסה החברה כ-37 אלפי קטעי נוסע וחלקה בתנועה הפנים ארצית לאילת עמד על כ-16%.

בחודש אוגוסט חתמה החברה על הסכם לשיתוף פעולה עם חברת התעופה האמריקאית ג'ט בלו, להתחיל אשר החל ביישומו בחודש נובמבר 2010 ומאפשר לחברה להציע מגוון יעדי המשך חדשים ברחבי ארה"ב, אמריקה הלטינית והקריביים.

בחודש ספטמבר 2010 התקבל אישור רשות הגבלים עסקיים לביצוע הסכם המסגרת עם חברת ממן (ראה באור 6.א לדוחות הכספיים).

ברבעון השלישי של שנת 2010 נבע לחברה רווח תפעולי של כ-55.6 מליון דולר ביחס לרווח תפעולי של כ-23.8 מליון דולר ברבעון המקביל אשתקד. הרווח הנקי לרבעון המדווח הסתכם לסך של כ-42.5 מליון דולר ביחס לרווח של כ-12.3 מליון דולר ברבעון השלישי של שנת 2009. הרווח הנקי לתשעת החודשים הראשונים של שנת 2010, הסתכם לסך של כ-40.8 מליון דולר לעומת הפסד של 47.3 מליון דולר בתקופה המקבילה אשתקד.

ברבעון השלישי של שנת 2010 נבע לקבוצה תזרים מזומנים מפעילות שוטפת של כ-46.6 מליון דולר (תזרים שלילי של כ-18.8 מליון דולר ברבעון השלישי של שנת 2009).

יתרות המזומנים, שווי מזומנים ופיקדונות לזמן קצר של הקבוצה ליום 30 בספטמבר 2010 הסתכמו לסך של כ-197.7 מליון דולר, גידול של כ-83.1 מליון דולר ביחס ליתרות ביום 31 בדצמבר 2009 ואילו ההון העצמי ליום 30 בספטמבר 2010 עמד על סך של כ-210.9 מליון דולר ביחס לכ-123.8 מליון דולר ביום 31 בדצמבר 2009.

## 1.1 שינויים בתקינה הבינלאומית (IFRS)

החל מהרבעון הראשון של שנת 2009 החברה מיישמת בדוחותיה הכספיים, שינויים במדיניות החשבונאית שנבעו מיישום של תקנים ופרשנויות חדשים של תקני החשבונאות הבינלאומיים (IFRS), אשר נכנסו לתוקף בשנת 2009, ובהם תקן חשבונאות בינלאומי IFRS-8 - "מגזרי פעילות", IAS-1 (מתוקן) - "הצגת דוחות כספיים", IFRIC-13 - "תכניות נאמנות לקוחות" ותיקון ל-IAS-19 - "הטבות עובדים", במסגרת השיפורים לתקני דיווח כספי בינלאומיים 2008. לפרטים נוספים בדבר התקנים והשפעת יישומם על הדוחות הכספיים של הקבוצה, ראה באור 4, לדוחות הכספיים ליום 31 בדצמבר 2009. לגבי אימוץ מוקדם של תקן חשבונאות בינלאומי IFRS 9, ראה באור 3א. לדוחות הכספיים ליום 30 בספטמבר 2010.

## 1.2 החברה וסביבתה העסקית

החברה משמשת כמוביל האווירי הנקוב של מדינת ישראל במרבית הקווים הבינלאומיים הפועלים מישראל ואליה.

עיקר פעולתה של החברה וחברות בנות שלה בהובלת נוסעים ומטען, באמצעות טיסות סדירות, ולגבי הובלת נוסעים גם בטיסות שכר, בין ישראל למדינות חוץ והחל מחודש אוגוסט 2010, גם בטיסות פנים ארציות. החברה עוסקת גם במתן שירותי אבטחה ושירותי תחזוקה שוטפת ותחזוקה כוללת למטוסים של חברות אחרות בנמל התעופה בן גוריון, במכירת מוצרים פטורים ממכס, בהחכרת מטוסים ובאמצעות חברות מוחזקות - בפעילויות נלוות שהעיקריות שבהן הן ייצור ואספקת מזון לטיסותיה וניהול מספר סוכנויות נסיעות בחו"ל.

הסביבה העסקית, במסגרתה פועלת החברה, הינה ענף התעופה האזרחית, הבינלאומית והפנים ארצית, והתיירות לישראל וממנה, המאופיינת בעונתיות וברמת תחרות גבוהה, המחריפה בתקופות של עודף קיבולת וכמו כן ברגישות גבוהה ביחס למצב הכלכלי, המדיני והביטחוני בארץ ובעולם.

לקבוצה שני תחומי פעילות המדווחים כמגזרי פעילות בדוחות הכספיים המאוחדים של החברה:

(א) פעילות מטוסי הנוסעים - בתחום זה הקבוצה מובילה נוסעים, וכן מטען בגחון המטוסים להובלת נוסעים, וכן נותנת שירותים נלווים, כגון: החכרת מטוסים ומכירת מוצרים פטורים ממכס. בתחום הובלת הנוסעים מתחרה הקבוצה בטיסות לישראל וממנה, ב-2 חברות ישראליות (ארקיע וישראייר), במעל 50 חברות תעופה זרות המפעילות טיסות סדירות, ובכ-50 חברות שכר זרות, מתוכם כ-30 המפעילות טיסות באופן קבוע. הכנסות תחום הפעילות היוו כ-88.9% מכלל הכנסות הקבוצה ברבעון השלישי של שנת 2010.

(ב) פעילות מטוסי המטען - בתחום זה הקבוצה מובילה מטען במטוסים להובלת מטען. בתחום הובלת המטען מתחרה החברה עם 5 חברות תעופה המפעילות מטוסי מטען באופן רציף, ועם רוב חברות התעופה הסדירות המפעילות מטוסי נוסעים ומובילות מטען בגחונם. הכנסות תחום הפעילות היוו כ-3.3% מכלל הכנסות הקבוצה ברבעון השלישי של שנת 2010.

לקבוצה הכנסות נוספות, שאינן משויכות לתחומי הפעילות העיקריים, המהוות ברבעון השלישי של שנת 2010, כ-7.8% מכלל הכנסותיה.

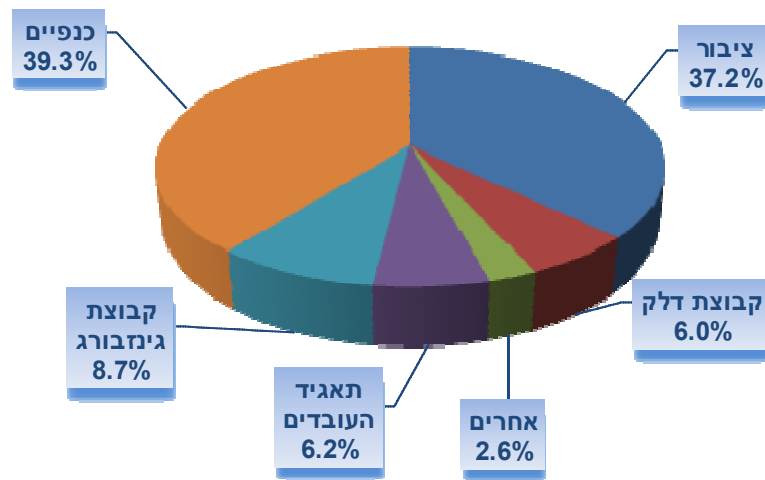
לפרטים נוספים באשר לתחומי הפעילות של החברה, ראה סעיף 5א לדוח הדירקטוריון להלן ובאור 37 לדוחות הכספיים ליום 31 בדצמבר 2009.

### 1.3 אחזקות בעלי המניות בחברה

נכון ליום 30 בספטמבר 2010 האחזקות בחברה הן:

כנפיים אחזקות בע"מ (כנפיים) - 39.3%, קבוצת גינזבורג - 8.7%, תאגיד עובדי החברה בשם "אחזקות בנאמנות של עובדי אל על בע"מ" (תאגיד העובדים) - 6.2%, קבוצת דלק - 6.0%, אחרים - 2.6%, ציבור - 37.2%.

#### אחזקות במניות החברה ליום 30 בספטמבר 2010 (ללא דילול):



א. הסברי הדירקטוריון למצב עסקי התאגיד:

א.1. המצב הכספי (דוחות מאוחדים)

	שינוי אלפי דולר	31.12.2009 אלפי דולר	30.09.2010 אלפי דולר	
<b>נכסים שוטפים</b>				
מזומנים ושווי מזומנים	52,796	106,687	159,483	49%
פיקדונות לזמן קצר	30,321	7,933	38,254	382%
פיקדונות משועבדים	(5,503)	7,003	1,500	(79%)
לקוחות	38,193	112,086	150,279	34%
חייבים ויתרות חובה	1,445	16,155	17,600	9%
מכשירים פיננסיים נגזרים	5,340	11,206	16,546	48%
הוצאות מראש	3,372	24,873	28,245	14%
מלאי	(6,521)	21,947	15,426	(30%)
<b>נכסים לא שוטפים</b>				
פיקדונות בבנקים לזמן ארוך	(55)	1,839	1,784	(3%)
השקעה בחברות כלולות	-	648	648	0%
השקעה בחברות אחרות	2,677	1,357	4,034	197%
מכשירים פיננסיים נגזרים	3,368	2,255	5,623	149%
רכוש קבוע, נטו	(66,473)	1,312,930	1,246,457	(5%)
נכסים בלתי מוחשיים, נטו	419	7,504	7,923	6%
נכסים בגין הטבות לעובדים	606	34,501	35,107	2%
הוצאות מראש	(73)	2,578	2,505	(3%)
<b>סה"כ נכסים</b>	<b>4%</b>	<b>1,671,502</b>	<b>1,731,414</b>	<b>59,912</b>
<b>התחייבויות שוטפות</b>				
אשראי לזמן קצר וחלויות שוטפות	48,516	106,016	154,532	46%
ספקים ונותני שרותים	33,265	128,970	162,235	26%
זכאים ויתרות זכות הפרשות	(1,696)	54,444	52,748	(3%)
מכשירים פיננסיים נגזרים	4,317	57,217	61,534	8%
התחייבויות בגין הטבות לעובדים	(49,385)	55,643	6,258	(89%)
הכנסות מראש	16,050	81,379	97,429	20%
הכנסות מראש	30,735	204,444	235,179	15%
<b>התחייבויות לא שוטפות</b>				
הלוואות מתאגידים בנקאיים	(122,897)	704,194	581,297	(17%)
התחייבויות בגין הטבות לעובדים	(3,161)	65,835	62,674	(5%)
זכאים ויתרות זכות מכשירים פיננסיים נגזרים	(2,675)	13,318	10,643	(20%)
מיסים נדחים	103	20,135	20,238	1%
הכנסות מראש	18,856	5,313	24,169	355%
הכנסות מראש	785	50,813	51,598	2%
<b>סה"כ הון עצמי</b>	<b>70%</b>	<b>123,781</b>	<b>210,880</b>	<b>87,099</b>
<b>סה"כ התחייבויות והון עצמי</b>	<b>4%</b>	<b>1,671,502</b>	<b>1,731,414</b>	<b>59,912</b>

השינויים העיקריים בסעיפי הנכסים, ההתחייבויות וההון העצמי ליום 30 בספטמבר 2010  
בהשוואה ליום 31 בדצמבר 2009 הינם:

**נכסים שוטפים**

- העלייה ביתרות המזומנים ושווי המזומנים והפיקדונות לזמן קצר נובעת בעיקר מתזרים מזומנים חיובי מפעילות שוטפת, בקיזוז השקעות ברכוש קבוע ופירעון שוטף של הלוואות. לפרטים נוספים, ראה סעיף א7 להלן.
- ירידה בפיקדונות משועבדים, בעיקר כתוצאה מפירעון עסקאות גידור דס"ל בתקופה המדווחת.
- הגידול ביתרת הלקוחות, נובע בעיקר כתוצאה מגידול עונתי במכירות נוסעים.
- במכשירים הפיננסיים הנגזרים של החברה (המוצגים בדוחות הכספיים בסעיפי נכסים שוטפים ולא שוטפים והתחייבויות שוטפות ולא שוטפות) חלו השינויים הבאים:  
סה"כ השינוי נטו של השווי ההוגן של גידורי הדס"ל, הריבית והמט"ח מסתכם בעליה של כ-58.0 מליון דולר לעומת השווי ההוגן בתום שנת 2009, כתוצאה מעסקאות שהגיעו לפירעון, מעסקאות נוספות שנעשו בתקופה המדווחת ומשינויים בשווי ההוגן של עסקאות שעדיין נותרו פתוחות ליום הדוח. העלייה בשווי ההוגן של המכשירים הפיננסיים הנגזרים, קיבלה ביטוי בגידול של כ-45.7 מליון דולר (נטו לאחר מס) בקרן ההון בגין גידור תזרים מזומנים בסעיף ההון העצמי, בגידול בהתחייבות למיסים נדחים של כ-15.0 מליון דולר ובקיזוז הגידול נטו בסך של כ-2.7 מליון דולר בסעיפי הוצאות הדלק והמימון בדוח רווח והפסד. לפרטים נוספים בדבר עסקאות הגידור שביצעה החברה ראה סעיפים ב1(3), ב1(4) ו ב1(5) להלן.
- הגידול ביתרת הוצאות מראש, נובע בעיקר מהגידול בעמלות מראש לכרטיסי טיסה והוצאות מראש לחכירת מטוסים.
- הירידה במלאי נובעת בעיקרה מקיטון במלאי הדלק הסילוני.

**נכסים לא שוטפים**

- השקעה בחברות אחרות גדלה כתוצאה מקבלת המנה הראשונה מהון המניות של ממך. לפרטים נוספים ראה באור 6.א לדוחות הכספיים.
- ברכוש הקבוע חל קיטון בעיקר בשל הוצאות הפחת ותצרוכת חלפים ואביזרים בתקופה המדווחת, בקיזוז ההשקעות שבוצעו בתקופה.

**התחייבויות שוטפות**

- יתרות האשראי לזמן קצר עלו בעיקר כתוצאה מגידול בחלויות שוטפות של הלוואות ממוסדות בנקאיים (ראה באור 6.ח לדוחות הכספיים) בקיזוז פירעון אשראים בנקאיים קצרי מועד.
- יתרת הספקים עלתה בעיקר בשל גידול עונתי בפעילות.
- יתרת הפרשות גדלה בעיקר בשל עדכון שוטף והתאמה לשינויי מטבע.
- התחייבויות בגין הטבות לעובדים גדלו בעיקר בשל הקדמת תשלום שכר חודש דצמבר 2009 ל-31 לדצמבר במקום ב-1 בינואר כפי שמשולם במהלך העסקים הרגיל. הקדמת התשלום נעשתה בשל סמיכות סוף השבוע למועד סגירת הבנקים בסוף השנה.
- הכנסות מראש גדלו בעיקר כתוצאה מגידול עונתי במכירות לנוסעים.

## התחייבויות לא שוטפות

- יתרת ההלוואות ממוסדות בנקאיים ירדה כתוצאה ממיון הלוואות לסעיף חלויות שוטפות לרבות הלוואת "בלון" ממוסד בנקאי בסך 63.8 מליון דולר שמועד פירעונה יחול בחודש אוגוסט 2011 (ראה באור n.6 לדוחות הכספיים) ומפירעונות שוטפים של הלוואות.
- התחייבות לא שוטפות בגין הטבות לעובדים ירדו בעיקר כתוצאה מתשלומים שבוצעו עבור תוכניות פרישה מוקדמת ומאידך חל גידול בהתחייבויות אלה, כתוצאה מתיסוף השקל ביחס לדולר שהגדיל את ההתחייבות במונחי דולר.
- הירידה בזכאים ויתרות הזכות נבעה בעיקר בשל תשלום בקשר לתביעת המטען בארה"ב.
- הגידול בסעיף מיסים נדחים נובע בעיקר בעקבות עליה בשווי ההוגן של עסקאות גידור המוכרות כהגנה, וכמו כן בגין הוצאות מיסים נדחים שנרשמו כתוצאה מהרווח בתשעת החודשים הראשונים של שנת 2010.

## הון עצמי

- הגידול בהון העצמי נובע בעיקר מהגידול ברווח הנקי לתקופה ובקרב ההון בגין גידור תזרימי מזומנים, כתוצאה מגידול בשווי ההוגן של עסקאות הגידור המוכרות כעסקאות הגנה, עקב תשלום עסקאות גידור שהגיעו לסיומן וכן שווי הוגן חיובי של עסקאות גידור חדשות שנעשו במהלך התקופה.
- נכון ליום 30 בספטמבר 2010 לקבוצה גרעון בהון החוזר בסך כ-342.6 מליון דולר לעומת כ-380.2 מליון דולר ליום 31 בדצמבר 2009. היחס השוטף של החברה ליום 30 בספטמבר 2010 הסתכם ל-55.5% לעומת 44.7% ליום 31 בדצמבר 2009. בין הגורמים העיקריים לקיטון בגרעון בהון החוזר, ניתן לציין את הגידול במזומנים ופיקדונות לזמן קצר וכן גידול ביתרות הלקוחות וקיטון בהתחייבויות בגין מכשירים פיננסיים נגזרים. מאידך גדלו החלויות השוטפות של הלוואות ממוסדות בנקאיים, הספקים, ההתחייבויות בגין הטבות לעובדים וההכנסות מראש. הגרעון בהון החוזר, נובע מההתחייבויות השוטפות של החברה אשר כוללות שלושה מרכיבים מהותיים: הכנסות מראש ממכירת כרטיסי טיסה לרבות מיסי נמל, הכנסות מראש ממועדון הנוסעים, וכן מהתחייבויות לעובדים בגין חופשה. מרכיבים אלה אשר מאופיינים במחזוריות עסקית שוטפת כלולים כאמור בהתחייבויות השוטפות ומסבירים למעשה חלק ניכר מהגרעון בהון החוזר.

א.2 נתוני השוק

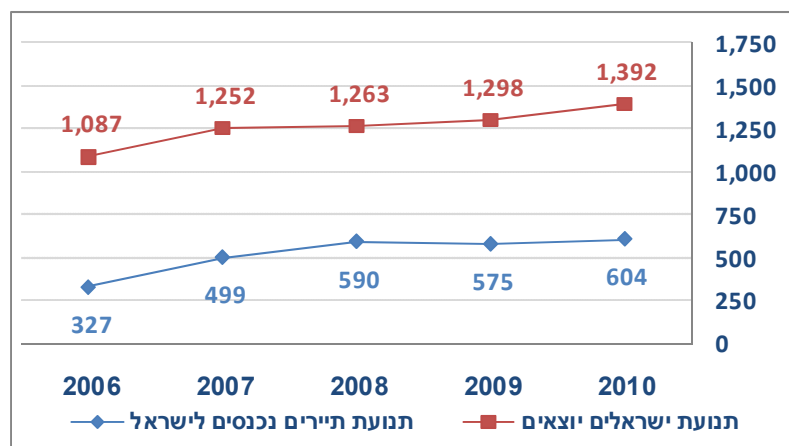
תנועת הנוסעים והמטען בנתב"ג	יולי-ספטמבר 2009		יולי-ספטמבר 2010	
	אלפים	שינוי %	אלפים	שינוי %
תיירות נכנסת *	575	29	604	5%
ישראלים יוצאים *	1,298	94	1,392	7%
יבוא מטען - טון **	31	3	34	10%
יצוא מטען - טון **	33	4	37	11%

תנועת הנוסעים והמטען בנתב"ג	ינואר-ספטמבר 2009		ינואר-ספטמבר 2010	
	אלפים	שינוי %	אלפים	שינוי %
תיירות נכנסת *	1,492	245	1,737	16%
ישראלים יוצאים *	2,676	204	2,880	8%
יבוא מטען - טון **	86	15	101	16%
יצוא מטען - טון **	109	16	125	15%

\* המקור: הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה.

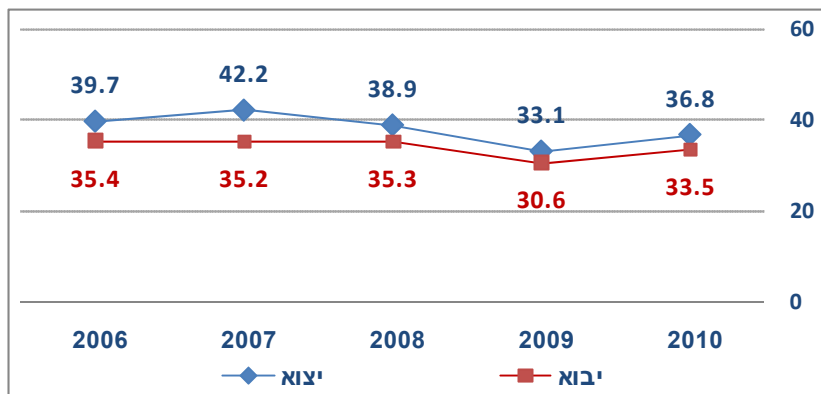
\*\* לא כולל מטענים במעבר.

תנועת התיירות הנכנסת לישראל והתושבים היוצאים, ברבעון השלישי לשנים (באלפים):



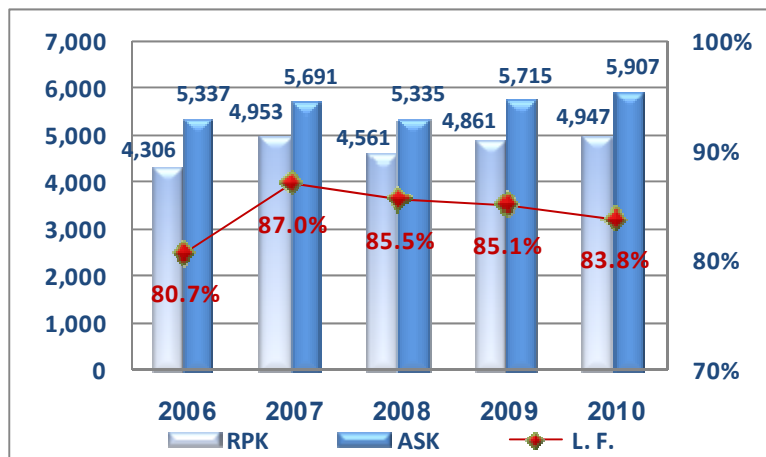
\* המקור: לשכה מרכזית לסטטיסטיקה

**היבוא והיצוא של מטענים דרך האוויר לישראל וממנה, ברבעון השלישי לשנים (באלפי טונות):**



\* המקור: רשות תעופה אזרחית

**מדדים תפעוליים, ברבעון השלישי לשנים (במיליונים):**



2.2 נתונים תפעוליים של החברה \*

שינוי	יולי-ספטמבר 2009	יולי-ספטמבר 2010	
6%	1,215	1,284	קטעי נוסע סדיר ושכר (נוסעים משלמים) - באלפים
2%	4,861	4,947	נוסע - ק"מ מוטס (RPK) (סדיר) - במיליונים
3%	5,715	5,907	מושב - ק"מ זמין (ASK) (סדיר) - במיליונים
(2%)	85.1%	83.8%	תפוסת נוסעים (LOAD FACTOR) (סדיר) - באחוזים
(2%)	34.7%	34.0%	חלק שוק כולל (סדיר ושכר) - באחוזים
17%	19.9	23.2	טון מטען מוטס - באלפים
19%	104.2	124.5	טון - ק"מ מטען מוטס (RTK) - במיליונים
5%	43.9	45.9	שעות טיסה משוקללות (כולל ציוד חכור) - באלפים *
			<u>עובדים - שנות אדם ממוצעות (חברה בלבד)</u>
1%	3,774	3,827	קבועים
0%	2,278	2,285	זמניים
1%	6,052	6,112	סה"כ

שינוי	ינואר-ספטמבר 2009	ינואר-ספטמבר 2010	
7%	2,915	3,117	קטעי נוסע סדיר ושכר (נוסעים משלמים) - באלפים
5%	12,440	13,120	נוסע - ק"מ מוטס (RPK) (סדיר) - במיליונים
4%	15,407	16,044	מושב - ק"מ זמין (ASK) (סדיר) - במיליונים
1%	80.7%	81.8%	תפוסת נוסעים (LOAD FACTOR) (סדיר) - באחוזים
(2%)	37.6%	36.7%	חלק שוק כולל (סדיר ושכר) - באחוזים
17%	63.6	74.1	טון מטען מוטס - באלפים
24%	315.3	391.9	טון - ק"מ מטען מוטס (RTK) - במיליונים
4%	118.9	123.8	שעות טיסה משוקללות (כולל ציוד חכור) - באלפים *
			<u>עובדים - שנות אדם ממוצעות (חברה בלבד)</u>
1%	3,782	3,821	קבועים
(1%)	2,081	2,063	זמניים
0%	5,863	5,884	סה"כ
1	38	39	מספר מטוסים בהפעלה בתום התקופה - ביחידות
0.4	12.8	13.2	גיל ממוצע של צי המטוסים בבעלות בתום התקופה - בשנים

\* הנתונים התפעוליים מתייחסים לפעילות הבינלאומית והפנים ארצית.

**מקרא:**

קטע נוסע - שובר טיסה לכיוון אחד.

Revenue Passenger Kilometer - RPK - מספר הנוסעים בתשלום כפול המרחק המוטס.

Available Seat Kilometer - ASK - מספר המושבים שהוצעו למכירה כפול המרחק המוטס.

Revenue Ton Kilometer - RTK - המשקל בטונות של מטען מוטס בתשלום כפול המרחק המוטס.

Passenger Load Factor (תפוסת נוסעים) - נוסע-ק"מ מוטס מבוטא כאחוז ממושב-ק"מ זמין.

\*שעות טיסה משוקללות במונחי בואינג 767/757.

ערכי השקלול של המטוסים: בואינג 767/757 = 1.0; בואינג 747 = 2.0; בואינג 777 = 1.6; בואינג 737 = 0.6.

ערכי שקלול אלה נקבעו על סמך אומדן סך כל ההוצאות של כל סוג מטוס ומשמשים באופן עקבי לחישוב שעות

הטיסה המשוקללות כאינדיקטור של היקף הפעילות התעופתית.

הגורמים העיקריים שהשפיעו על התוצאה העסקית בתקופה של שלושה חודשים שנסתיימה ביום 30 בספטמבר 2010 לעומת התקופה המקבילה אשתקד הינם:

שינוי	יולי-ספטמבר 2009		יולי-ספטמבר 2010				
	אלפי דולר	% מהמחזור	אלפי דולר	% מהמחזור			
	13%	65,144	100%	496,059	100%	561,203	הכנסות מהפעלה
	6%	(25,528)	(80.8%)	(400,654)	(75.9%)	(426,182)	הוצאות הפעלה
	42%	39,616	19.2%	95,405	24.1%	135,021	<b>רווח גולמי</b>
	11%	(5,253)	(9.9%)	(49,343)	(9.7%)	(54,596)	הוצאות מכירה
	10%	(2,052)	(4.3%)	(21,137)	(4.1%)	(23,189)	הוצאות הנהלה וכלליות
	39%	(452)	(0.2%)	(1,147)	(0.3%)	(1,599)	הוצאות תפעול אחרות, נטו
	134%	31,859	4.8%	23,778	9.9%	55,637	<b>רווח מפעולות רגילות</b>
	(14%)	2,063	(2.9%)	(14,249)	(2.2%)	(12,186)	הוצאות מימון
	210%	2,446	0.2%	1,167	0.6%	3,613	הכנסות מימון
	(45)	0.0%	45	0.0%	-	-	חלק החברה ברווחי חברות כלולות, נטו
	338%	36,323	2.2%	10,741	8.4%	47,064	<b>רווח לפני מסים על ההכנסה</b>
	(6,165)	0.3%	1,563	(0.8%)	(4,602)	(4,602)	הטבת מס (מסים על ההכנסה)
	245%	30,158	2.5%	<b>12,304</b>	7.6%	<b>42,462</b>	<b>רווח לתקופה</b>

מנתוני הפעילות של החברה, כמופיע בסעיף א 2.2 לעיל, עולה כי חל גידול בפעילות החברה בתשעת החודשים הראשונים וברבעון השלישי של שנת 2010 ביחס לתקופות המקבילות אשתקד במספרי הנוסעים, בכמויות המטען ובשעות הטיסה המשוקללות.

בשיעור התפוסה במטוסי הנוסעים ובמספר שנות עובד ממוצעות לא חלו שינויים מהותיים. נתונים אלה, להם נוספו גם עליות בתשואה לנוסק"מ ולטון מטען, גרמו לשיפור בתוצאות העסקיות של החברה על אף העלייה במחירי הדס"ל והייסוף בשער הממוצע של השקל ביחס לדולר שהגדילו את הוצאות החברה.

**הכנסות מהפעלה** - ההכנסות מהפעלה גדלו בכ-13.1% ביחס לרבעון המקביל אשתקד. ההכנסות מנוסעים גדלו הן כתוצאה מהגידול במספרי הנוסעים והן מגידול בתשואה לנוסק"מ קילומטר. ההכנסות מהובלת מטענים גדלו, בעיקר כתוצאה מהגידול בכמות המטען וכן מגידול בתשואה לטון ק"מ.

**הוצאות הפעלה** - ברבעון השלישי של שנת 2010 חל גידול של כ-6.4% בהוצאות הפעלה של החברה ביחס לתקופה המקבילה אשתקד, בעיקר מגידול בהוצאות הדס"ל, ובהוצאות השכר כמפורט להלן, מגידול בהוצאות בגין חכירת מטוסים וכן עקב הגידול בפעילות בתקופת הדוח. יחד עם זאת שיעור הוצאות הפעלה מהמחזור ירד מכ-80.8% ברבעון השלישי של שנת 2009 לכ-75.9% ברבעון המדווח. יצוין כי ברבעון המדווח רשמה החברה תקבול בסך של כ-3.6 מיליון דולר בגין הנחות שהתקבלו במסגרת עסקת ממון, וסכום נוסף של כ-2.8 מיליון דולר בגין הקצאת 3.75% ממניות ממון לחברה ללא תמורה. סכומים אלו הקטינו את סעיף "אגרות ושירותים בנמלי התעופה" במסגרת הוצאות הפעלה בדוח רווח והפסד של החברה. (ראה באור 6.א לדוחות הכספיים).

שיעור הרווח הגולמי עלה מכ-19.2% מהמחזור ברבעון השלישי של שנת 2009 לכ-24.1% ברבעון המדווח.

- הוצאות השכר ברבעון השלישי של שנת 2010 גדלו ביחס לתקופה המקבילה אשתקד, בעיקר כתוצאה מהגידול בפעילות. לעניין השפעת השינויים בשערי החליפין של השקל מול הדולר על התחייבויות החברה בגין הטבות לעובדים, ראה סעיף א.4 להלן.

- הוצאות החברה עבור דלק סילוני גדלו, בעיקר כתוצאה מעלית מחירי הדס"ל ברבעון המדווח ביחס לרבעון המקביל אשתקד. מחירי השוק של הדס"ל באגן הים התיכון גדלו בממוצע בכ-16% ביחס לרבעון המקביל אשתקד, ואילו המחיר האפקטיבי לחברה לאחר פעולות הגידור גדל בכ-13.5%. ברבעון המדווח ביצעה החברה תשלומים בגין גידור הדס"ל בסך של כ-17.3 מיליון דולר אשר נזקפו לדוח רווח והפסד. השינוי בשווי ההוגן של העסקאות אשר נזקף לרווח והפסד הקטין את הוצאות הדס"ל בכ-0.3 מיליון דולר (ברבעון השלישי של שנת 2009 גדלו הוצאות הדס"ל בגין

תשלומי הגידור בכ-21.9 מיליון דולר וקטנו כתוצאה משינויים בשווי ההוגן אשר נזקפו לרווח והפסד בסך של כ-3.3 מיליון דולר). כמו כן, גדלו הוצאות הדס"ל בשל הגידול בפעילות.

לפרטים נוספים באשר לגידור מחירי הדלק הסילוני, ראה סעיף ב.1. (3) להלן.

**הוצאות מכירה** - בהוצאות המכירה חל גידול ביחס לרבעון המקביל אשתקד, בעיקר מגידול בהוצאות ההפצה כתוצאה מגידול הפעילות. סך שיעור הוצאות המכר מהמחזור הסתכם לכ-9.7% ביחס לשיעור של כ-9.9% מהמחזור, ברבעון המקביל אשתקד.

**הוצאות הנהלה וכלליות** - בהוצאות הנהלה וכלליות חל גידול ביחס לרבעון המקביל אשתקד, בעיקר מרישום חד פעמי של הסדר עם חברת הבת סייבר, שהקטין את ההוצאות ברבעון השלישי של שנת 2009, יחד עם זאת שיעורן מהמחזור הגיע לכ-4.1% לעומת כ-4.3% ברבעון השלישי של שנת 2009.

**הכנסות והוצאות אחרות** - ברבעון המדווח רשמה החברה הוצאות אחרות נטו בסך של כ-1.6 מיליון דולר, בעיקר כתוצאה משינוי בערך הדולרי של ההתחייבות בגין תוכניות לפרישה מוקדמת. ברבעון השלישי של שנת 2009 רשמה החברה הוצאות אחרות בסך כ-1.1 מיליון דולר מאותה הסיבה.

**הרווח התפעולי** ברבעון המדווח הסתכם לכ-55.6 מיליון דולר, 9.9% מהמחזור, לעומת רווח תפעולי ברבעון המקביל אשתקד בסך 23.8 מיליון דולר, (4.8%) מהמחזור.

**הוצאות מימון** - הקיטון בהוצאות המימון ברבעון השלישי של שנת 2010 ביחס לרבעון המקביל אשתקד נובע בעיקר מהירידה בשיעור ריבית הליבור ומירידה במצבת ההלוואות של החברה, שהקטינו את תשלומי הריבית על הלוואות החברה וכן מירידה בעמלות בנקאיות ובהפרשי שער. באשר לגידור שערי ריבית ושערי מטבע, ראה סעיפים ב.1(4) ו-ב.1(5) להלן.

**הכנסות מימון** - בהכנסות המימון של החברה חל גידול שנבע בעיקר מהכנסות מגידורי שע"ח.

**הרווח לפני מס** ברבעון השלישי של שנת 2010 הסתכם לכ-47.1 מיליון דולר לעומת רווח לפני מס של 10.7 מיליון דולר ברבעון המקביל אשתקד.

**הרווח הנקי** הסתכם לכ-42.5 מיליון דולר, 7.6% מהמחזור, ביחס לרווח של כ-12.3 מיליון דולר, 2.5% מהמחזור ברבעון השלישי של שנת 2009.

**הגורמים העיקריים שהשפיעו על התוצאה העסקית בתקופה של תשעה חודשים שנתיימה ביום 30 בספטמבר 2010 לעומת התקופה המקבילה אשתקד הינם:**

	ינואר-ספטמבר 2009		ינואר-ספטמבר 2010		
	אלפי דולר	% מהמחזור	אלפי דולר	% מהמחזור	
הכנסות מהפעלה	238,065	100%	1,242,158	100%	1,480,223
הוצאות הפעלה	(109,015)	(87.1%)	(1,081,695)	(80.4%)	(1,190,710)
<b>רווח גולמי</b>	129,050	12.9%	160,463	19.6%	289,513
הוצאות מכירה	(11,180)	(11.1%)	(138,377)	(10.1%)	(149,557)
הוצאות הנהלה וכלליות	(5,542)	(5.2%)	(64,268)	(4.7%)	(69,810)
הוצאות תפעול אחרות, נטו	(3,235)	(0.1%)	(986)	(0.3%)	(4,221)
<b>רווח (הפסד) מפעולות רגילות</b>	109,093	(3.5%)	(43,168)	4.5%	65,925
הוצאות מימון	(2,971)	(2.0%)	(24,868)	(1.9%)	(27,839)
הכנסות מימון	5,001	0.2%	1,885	0.5%	6,886
חלק החברה ברווחי חברות כלולות, נטו	(81)	0.0%	81	0.0%	-
<b>רווח (הפסד) לפני מסים על ההכנסה</b>	111,042	(5.3%)	(66,070)	3.0%	44,972
הטבת מס (מיסים על ההכנסה)	(22,990)	1.5%	18,790	(0.3%)	(4,200)
<b>רווח (הפסד) לתקופה</b>	88,052	(3.8%)	<b>(47,280)</b>	2.8%	<b>40,772</b>

**הכנסות מהפעלה** - ההכנסות מהפעלה בתשעת החודשים הראשונים של שנת 2010 גדלו בכ-19.2% ביחס לתקופה המקבילה אשתקד. ההכנסות מנוסעים גדלו הן כתוצאה מהגידול בתנועת הנוסעים והן מגידול בתשואה לנוסע קילומטר. ההכנסות מהובלת מטענים גדלו, בעיקר כתוצאה מהגידול בתנועת המטען וכן מגידול בתשואה לטון ק"מ. ההכנסות האחרות של הקבוצה גדלו אף הן, בעיקר ממתן שרותי תחזוקה לגורמי חוץ.

**הוצאות הפעלה** - בתשעת החודשים הראשונים של שנת 2010 חל גידול של כ-10.1% בהוצאות הפעלה של החברה ביחס לתקופה המקבילה אשתקד, בעיקר מגידול בהוצאות הדס"ל, ובהוצאות השכר כמפורט להלן, יחד עם זאת שיעור הוצאות הפעלה מהמחזור ירד מכ-87.1% בתשעת החודשים הראשונים של שנת 2009 לכ-80.4% בתקופה המדווחת וזאת כתוצאה מהגידול בהכנסות כמוסבר לעיל. יצוין כי בתקופת הדוח רשמה החברה תקבול בסך של כ-3.6 מיליון דולר בגין הנחות שהתקבלו במסגרת עסקת ממון, וסכום נוסף של כ-2.8 מיליון דולר בגין הקצאת 3.75% ממניות ממון לחברה ללא תמורה. סכומים אלו הקטינו את סעיף "אגרות ושרותים בנמלי התעופה" במסגרת הוצאות הפעלה בדוח רווח והפסד של החברה. (ראה באור 6.א לדוחות הכספיים).

שיעור הרווח הגולמי עלה מכ-12.9% מהמחזור בתשעת החודשים הראשונים של שנת 2009 לכ-19.6% בתקופה המדווחת.

- הוצאות השכר בתשעת החודשים הראשונים של שנת 2010 גדלו ביחס לתקופה המקבילה אשתקד. מרבית הגידול נובע מתיסוף השקל ביחס לדולר בכ-5.5% בממוצע, שהגדיל את הוצאות השכר במונחים דולריים ומהגידול בפעילות. במספר העובדים הממוצע לתקופה כמעט ולא חל שינוי. לעניין השפעת השינויים בשערי החליפין של השקל מול הדולר על התחייבויות החברה בגין הטבות לעובדים, ראה סעיף א.4 להלן.

- הוצאות החברה עבור דלק סילוני גדלו, בעיקר כתוצאה מעלית מחירי הדס"ל בתקופה המדווחת ביחס לתקופה המקבילה אשתקד. מחירי השוק של הדס"ל באגן הים התיכון גדלו בממוצע בכ-31.8% ביחס לתשעת החודשים הראשון של שנת 2009, ואילו המחיר האפקטיבי לחברה-לאחר פעולות הגידור גדל בכ-19.1%. בתקופה המדווחת ביצעה החברה תשלומים בגין גידור הדס"ל בסך של כ-55.7 מיליון דולר אשר נזקפו לדוח רווח והפסד. בנוסף, השינוי בשווי ההוגן של העסקאות אשר נזקפו לרווח והפסד והקטין את הוצאות הדס"ל הסתכם בכ-0.7 מיליון דולר (בתשעת החודשים הראשונים של שנת 2009 גדלו הוצאות הדס"ל בגין תשלומי הגידור בכ-91.8 מיליון דולר וקטנו כתוצאה משינויים בשווי ההוגן אשר נזקפו לרווח והפסד בסך של כ-19.9 מיליון דולר). כמו כן גדלו הוצאות הדס"ל בשל הגידול בפעילות.

לפרטים נוספים באשר לגידור מחירי הדלק הסילוני, ראה סעיף ב.1 (3) להלן.

**הוצאות מכירה** - בהוצאות המכירה חל גידול ביחס לתקופה המקבילה אשתקד, בעיקר מעליה בהוצאות ההפצה כתוצאה מגידול הפעילות ומגידול בתשלומים למערכות הפצה גלובליות (GDS). יחד עם זאת חל קיטון בשיעור הוצאות ההפצה מהמחזור. סך שיעור הוצאות המכר מהמחזור הסתכם לכ-10.1% ביחס לשיעור של כ-11.1% מהמחזור, בתקופה המקבילה אשתקד.

**הוצאות הנהלה וכלליות** - בהוצאות הנהלה וכלליות חל גידול ביחס לתשעת החודשים הראשונים של שנת 2009, בעיקר כתוצאה מעליה בהוצאות השכר, יחד עם זאת שיעורן מהמחזור הגיע לכ-4.7% לעומת כ-5.2% בתשעת החודשים הראשונים של שנת 2009.

**הכנסות והוצאות אחרות** - בתקופה המדווחת רשמה החברה הוצאות אחרות, נטו בסך של כ-4.2 מיליון דולר, בעיקר בגין מחיקת השקעה במודול תוכנה שלא הגיע לכלל מימוש, (ראה באור ד.6 לדוחות הכספיים) וכתוצאה של השפעת שערי החליפין על התחייבויות החברה לתוכניות לפרישה מוקדמת. בתשעת החודשים הראשונים של שנת 2009 רשמה החברה הוצאות אחרות נטו בסך כ-1.0 מיליון דולר.

**הרווח התפעולי** לתקופה ינואר-ספטמבר 2010 הסתכם לכ-65.9 מיליון דולר, כ-4.5% מהמחזור, לעומת הפסד תפעולי בתקופה המקבילה אשתקד בסך 43.2 מיליון דולר, (-3.5%) מהמחזור.

**הוצאות מימון** - העלייה בהוצאות המימון בתשעת החודשים הראשונים של שנת 2010 ביחס לתקופה המקבילה אשתקד נובעת בעיקר מגידול בהוצאות לגידור ריבית, שקוזזו עקב ירידת הריבית על הלוואות החברה כתוצאה מירידת ריבית הליבור ומקיטון במצבת הלוואות של החברה.

**הכנסות מימון** - בהכנסות המימון של החברה חל גידול, בעיקר כתוצאה מהכנסות מגידור שערי חליפין. באשר לגידור שערי ריבית ושערי מטבע, ראה סעיפים ב.1(4) ו-ב.1(5) להלן.

**הרווח לפני מס** לתקופה ינואר-ספטמבר 2010 הסתכם לכ-45.0 מיליון דולר לעומת הפסד לפני מס של כ-66.1 מיליון דולר בתקופה המקבילה אשתקד.

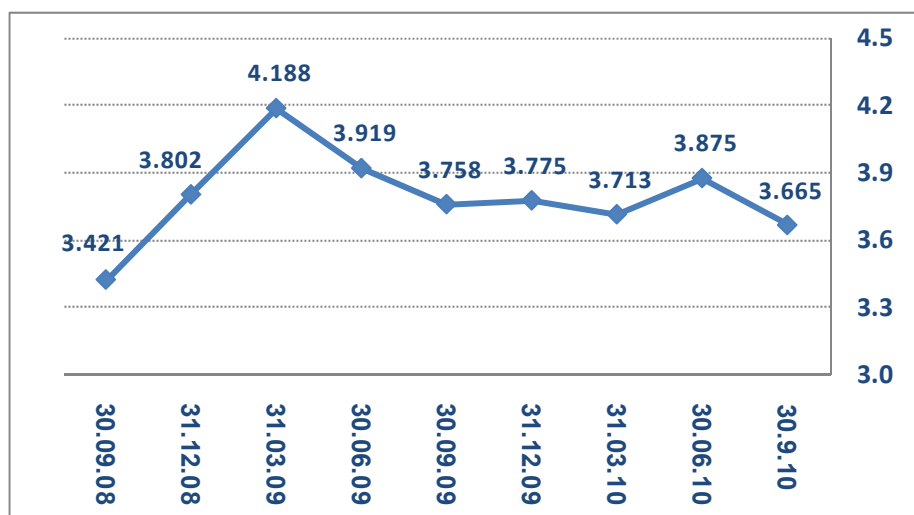
**הרווח הנקי לתקופה** הסתכם לכ-40.8 מיליון דולר, 2.8% מהמחזור, לעומת הפסד של כ-47.3 מיליון דולר, (-3.8%) מהמחזור בתקופה המקבילה אשתקד.

#### 4 א השפעת השינויים בשער החליפין על התחייבויות החברה בגין הטבות לעובדים

בתקופה של שלושה חודשים שנסתיימה ביום 30 בספטמבר 2010 חל תיסוף בשער החליפין של השקל מול הדולר בשיעור של כ- 5.4% לעומת תיסוף בשער החליפין של השקל מול הדולר בשיעור של כ-4.1% שחל ברבעון המקביל אשתקד.

בתקופה של תשעה חודשים שנסתיימה ביום 30 בספטמבר 2010 חל תיסוף בשער החליפין של השקל מול הדולר בשיעור של כ- 2.9%, ביחס לתיסוף בשער החליפין של השקל מול הדולר בשיעור של כ-1.2% שחל בתקופה המקבילה אשתקד.

שער חליפין דולר - שקל ליום:



לחברה התחייבויות נטו בגין הטבות לעובדים בעיקר לפיצויים, תכניות פרישה, פדיון ימי מחלה וחופשה ליום 30 בספטמבר 2010 בסך של כ-77 מיליון דולר. מאחר ומרבית התחייבויות אלו הינן שקליות בעוד שהמטבע הפונקציונאלי של החברה הוא הדולר, הרי שיש לתרגם התחייבויות אלו לדולר, דבר הגורם להפרשים הנובעים משינויים בשער החליפין של השקל לעומת הדולר. שינויים בשער החליפין אינם חד כיווניים, וגורמים לדוחות החברה הכנסות או הוצאות בהתאם. להכנסות או הוצאות אלו אין השפעה על תזרים המזומנים או על עלויות התפעול של החברה בטווח הקצר. על מנת לאפשר השוואה של התוצאות העסקיות של החברה לאורך זמן, יש לנטרל הכנסות או הוצאות אלו.

ברבעון שנסתיים ביום 30 בספטמבר 2010 נרשמו הוצאות בגין מרכיב זה בסך של כ- 4.2 מיליון דולר, לעומת התקופה המקבילה אשתקד, בה נרשמו הוצאות בגין מרכיב זה בסך של כ- 2.9 מיליון דולר.

בתשעת החודשים הראשונים של שנת 2010 נרשמו הוצאות בגין מרכיב זה בסך של כ- 2.5 מיליון דולר, בתקופה המקבילה אשתקד נרשמו הוצאות בגין מרכיב זה בסך של כ-16 אלפי דולר

להלן פירוט התוצאות העסקיות כשהן מנוטרלות מההשפעה של שער החליפין על מרכיב ההתחייבויות בגין הטבות לעובדים כמוסבר לעיל:

אחרי נטרול השפעת השינויים בשער החליפין על ההתחייבויות		לפני נטרול השפעת השינויים בשער החליפין על ההתחייבויות		לתקופה של שלושה חודשים שנסתיימה ביום 30 בספטמבר :
2009	2010	2009	2010	
אלפי דולר				
398,910	423,645	400,654	426,182	הוצאות הפעלה
97,149	137,558	95,405	135,021	רווח גולמי
19.6%	24.5%	19.2%	24.1%	שיעור הרווח הגולמי
70,251	77,442	70,480	77,785	הוצאות מכירה, הנהלה וכלליות
(222)	(262)	(1,147)	(1,599)	הוצאות תפעול אחרות, נטו
26,676	59,854	23,778	55,637	רווח מפעולות רגילות לפני מימון
5.4%	10.7%	4.8%	9.9%	שיעור הרווח מפעולות רגילות לפני מימון
15,202	46,679	12,304	42,462	רווח לתקופה
3.1%	8.3%	2.5%	7.6%	שיעור הרווח לתקופה

אחרי נטרול השפעת השינויים בשער החליפין על ההתחייבויות		לפני נטרול השפעת השינויים בשער החליפין על ההתחייבויות		לתקופה של תשעה חודשים שנסתיימה ביום 30 בספטמבר :
2009	2010	2009	2010	
אלפי דולר				
1,081,470	1,189,341	1,081,695	1,190,710	הוצאות הפעלה
160,688	290,882	160,463	289,513	רווח גולמי
12.9%	19.7%	12.9%	19.6%	שיעור הרווח הגולמי
202,711	219,183	202,645	219,367	הוצאות מכירה, הנהלה וכלליות
(1,161)	(3,241)	(986)	(4,221)	הוצאות תפעול אחרות, נטו
(43,184)	68,458	(43,168)	65,925	רווח (הפסד) מפעולות רגילות לפני מימון
(3.5%)	4.6%	(3.5%)	4.5%	שיעור הרווח (ההפסד) מפעולות רגילות לפני מימון
(47,296)	43,305	(47,280)	40,772	רווח (הפסד) לתקופה
(3.8%)	2.9%	(3.8%)	2.8%	שיעור הרווח (הפסד) לתקופה

## 5 א דיווח מגזרי

להלן נתונים לפי מגזרים תפעוליים על בסיס מאוחד:

### א. כללי:

הקבוצה מיישמת את IFRS 8, "מגזרי פעילות" (להלן "IFRS 8"), החל מיום 1 בינואר 2009.

בהתאם להוראות IFRS 8, מגזרים תפעוליים מזהים על בסיס הדיווחים הפנימיים אודות מרכיבי הקבוצה, אשר נסקרים באופן סדיר על ידי מקבל החלטות התפעוליות הראשי של הקבוצה לצורך הקצאת משאבים והערכת ביצועי המגזרים התפעוליים.

מערכת הדיווחים המועברת למקבל החלטות התפעוליים הראשי של הקבוצה, לצורך הקצאת משאבים והערכת ביצועי המגזרים התפעוליים, מתבססת על ההבחנה בין הכנסות ממטוסי נוסעים, מטוסי מטען, טיסות שכר (באמצעות חברת הבת סאן דור) והכנסות אחרות. לאור זאת, להלן מפורטים מגזרי הפעילות המדווחים של החברה בהתאם ל-IFRS 8:

מגזר א' - פעילות מטוסי הנוסעים.

מגזר ב' - פעילות מטוסי המטען.

בשנת הדוח החליטה הנהלת החברה כי בקביעת תוצאות מגזרי הפעילות המדווחים, יש להקצות גם מספר רכיבים שאינם חלק מההוצאות הישירות הכרוכות בהפעלת הטיסות ואשר נכללו במסגרת ה"הוצאות לא מיוחסות", כגון פחת בגין ציוד טיסה, הוצאות תחזוקה קבועות והוצאות קבועות בניציגויות.

תוצאות מגזרי הפעילות לתשעת החודשים הראשונים וברבעון השלישי של שנת 2010 וכן מספרי השוואה בדוח זה, הותאמו למפרע בהתאם למתכונת שנקבעה כאמור וכפי שמוצג למקבל ההחלטות התפעולי הראשי של החברה.

## ב. ניתוח הכנסות ותוצאות לפי מגזרי הפעילות:

לתקופה של שלושה חודשים שנתיים ביום:					
מטוסי נוסעים	מטוסי מטען	אחרים	התאמות	סך-הכל מאוחד	30.09.2010
באלפי \$					
498,724	18,251	11,054	33,174	561,203	הכנסות הכנסות מלקוחות חיצוניים
-	-	30,962	(30,962)	-	הכנסות בין מגזריות
<b>498,724</b>	<b>18,251</b>	<b>42,016</b>	<b>2,212</b>	<b>561,203</b>	סה"כ הכנסות מגזר
95,158	(1,153)	10,356		104,361 (48,724)	תוצאות המגזר הוצאות לא מיוחסות
				55,637 (12,186)	רווח תפעולי
				3,613	הוצאות מימון
				-	הכנסות מימון
				-	חלק החברה ברווחי חברות כלולות, נטו
				47,064 (4,602)	רווח לפני מסים על ההכנסה
				42,462	מיסים על ההכנסה
					רווח לתקופה

לתקופה של שלושה חודשים שנתיים ביום:					
מטוסי נוסעים	מטוסי מטען	אחרים	התאמות	סך-הכל מאוחד	30.09.2009
באלפי \$					
443,172	12,042	11,514	29,331	496,059	הכנסות הכנסות מלקוחות חיצוניים
-	-	27,823	(27,823)	-	הכנסות בין מגזריות
<b>443,172</b>	<b>12,042</b>	<b>39,337</b>	<b>1,508</b>	<b>496,059</b>	סה"כ הכנסות מגזר
64,854	(6,857)	9,466		67,463 (43,685)	תוצאות המגזר הוצאות לא מיוחסות
				23,778 (14,249)	רווח תפעולי
				1,167	הוצאות מימון
				45	הכנסות מימון
				45	חלק החברה ברווחי חברות כלולות, נטו
				10,741 1,563	רווח לפני מסים על ההכנסה
				12,304	הטבת מס
					רווח לתקופה

לתקופה של תשעה חודשים שנתיימה ביום:					
סך-הכל מאוחד	התאמות	אחרים	מטוסי מטען	מטוסי נוסעים	30.09.2010
באלפי \$					
1,480,223	66,039	31,548	57,750	1,324,886	<b>הכנסות</b>
-	(64,192)	64,192	-	-	הכנסות מלקוחות חיצוניים
<b>1,480,223</b>	<b>1,847</b>	<b>95,740</b>	<b>57,750</b>	<b>1,324,886</b>	הכנסות בין מגזריות
					<b>סה"כ הכנסות מגזר</b>
212,022		24,869	(2,021)	189,174	<b>תוצאות המגזר</b>
(146,097)					הוצאות לא מיוחסות
<b>65,925</b>					<b>רווח תפעולי</b>
(27,839)					הוצאות מימון
6,886					הכנסות מימון
-					חלק החברה ברווחי חברות כלולות, נטו
<b>44,972</b>					<b>רווח לפני מסים על ההכנסה</b>
(4,200)					מסים על ההכנסה
<b>40,772</b>					<b>רווח לתקופה</b>

לתקופה של תשעה חודשים שנתיימה ביום:					
סך-הכל מאוחד	התאמות	אחרים	מטוסי מטען	מטוסי נוסעים	30.09.2009
באלפי \$					
1,242,158	56,655	30,098	43,178	1,112,227	<b>הכנסות</b>
-	(53,662)	53,662	-	-	הכנסות מלקוחות חיצוניים
<b>1,242,158</b>	<b>2,993</b>	<b>83,760</b>	<b>43,178</b>	<b>1,112,227</b>	הכנסות בין מגזריות
					<b>סה"כ הכנסות מגזר</b>
72,578		22,855	(21,500)	71,223	<b>תוצאות המגזר</b>
(115,746)					הוצאות לא מיוחסות
<b>(43,168)</b>					<b>הפסד תפעולי</b>
(24,868)					הוצאות מימון
1,885					הכנסות מימון
81					חלק החברה ברווחי חברות כלולות, נטו
<b>(66,070)</b>					<b>הפסד לפני מסים על ההכנסה</b>
18,790					הטבת מס
<b>(47,280)</b>					<b>הפסד לתקופה</b>

לשנה שנתיימה ביום:					
סך-הכל מאוחד	התאמות	אחרים	מטוסי מטען	מטוסי נוסעים	לשנה שנתיימה ביום: 31.12.2009
באלפי \$					
1,655,833	70,146	37,874	58,317	1,489,496	<b>הכנסות</b>
-	(68,051)	68,051	-	-	הכנסות מלקוחות חיצוניים
<b>1,655,833</b>	<b>2,095</b>	<b>105,925</b>	<b>58,317</b>	<b>1,489,496</b>	הכנסות בין מגזריות
					<b>סה"כ הכנסות מגזר</b>
112,453		27,457	(27,457)	112,453	<b>תוצאות המגזר</b>
(187,421)					הוצאות לא מיוחסות
<b>(74,968)</b>					<b>הפסד תפעולי</b>
(30,297)					הוצאות מימון
3,999					הכנסות מימון
442					חלק החברה ברווחי חברות כלולות, נטו
<b>(100,824)</b>					<b>הפסד לפני מסים על ההכנסה</b>
24,524					הטבת מס
<b>(76,300)</b>					<b>הפסד לשנה</b>

ההכנסות בתקופות של תשעה ושלושה חודשים שהסתיימו ביום 30 בספטמבר 2010, גדלו בכל מגזרי הפעילות וכמו כן חל שיפור בתוצאות כל המגזרים, וזאת במקביל לשיפור שחל ברווחיות החברה כמוסבר בפרק א.3 לדוח זה.

#### 6 א עונתיות

פעילות הקבוצה הינה עונתית ומתמקדת בתקופות שיא. תנועה גדולה של תושבי ישראל לחו"ל בעיקר בעונות הקיץ ובמועדי החגים, ותנועה גדולה של תיירים לישראל בעיקר בעונות הקיץ ולקראת חגים יהודיים או נוצריים או חופשות במדינות המקור.

#### 7 א נזילות ומקורות מימון

התנועות בתזרימי המזומנים בתקופה של שלושה חודשים שנתיימה ביום 30 בספטמבר 2010 לעומת התקופה המקבילה אשתקד הינם:

שינוי	יולי-ספטמבר 2009	יולי-ספטמבר 2010	
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	
65,367	(18,792)	46,575	תזרימי מזומנים מ(ל)פעילות שוטפת
(23,461)	(17,819)	(41,280)	תזרימי מזומנים לפעילות השקעה
(1,689)	(19,890)	(21,579)	תזרימי מזומנים לפעילות מימון
40,217	(56,501)	(16,284)	ירידה במזומנים ושווי מזומנים

#### פעילות שוטפת

ברבעון שהסתיים ביום 30 בספטמבר 2010 נבע לקבוצה תזרים מזומנים מפעילות שוטפת, בסך של כ-46.6 מליון דולר לעומת תזרים ששימש לפעילות שוטפת בסך של כ-18.8 מליון דולר ברבעון המקביל אשתקד. השינוי נובע בעיקר מהגידול ברווח לפני מס ברבעון המדווח לעומת הרבעון המקביל אשתקד, בהתחייבות להטבות עובדים ומשינויים בסעיפי רכוש והתחייבויות.

## פעילות השקעה

ברבעון השלישי של שנת 2010 השקיעה החברה סכום נטו בסך של כ-41.3 מיליון דולר. ההשקעה בפיקדונות לזמן קצר נטו, הסתכמה לכ-30.5 מיליון דולר וברכוש קבוע ורכוש לא מוחשי הסתכמה לסך של כ-11.0 מיליון דולר.

ברבעון השלישי של שנת 2009 השקיעה החברה כ-17.8 מיליון דולר בפעילות השקעה, בעיקר ברכישת רכוש קבוע ולא מוחשי בסך של כ-15.5 מיליון דולר ומעליה בפיקדונות לזמן קצר, נטו בסך כ-12.3 מיליון דולר, בקיזוז תמורה שהתקבלה ממימוש פיקדונות משועבדים בסך של כ-9.8 מיליון דולר.

## פעילות מימון

ברבעון השלישי של שנת 2010 השתמשה החברה בכ-21.6 מיליון דולר לפעילות מימון, לפירעון הלוואות לזמן ארוך ואשראים לזמן קצר מתאגידים בנקאיים.

ברבעון השלישי של שנת 2009 השתמשה החברה בכ-19.9 מיליון דולר לפעילות מימון, בעיקר כתוצאה מפירעון הלוואות לזמן ארוך.

**התנועות בתזרימי המזומנים בתקופה של תשעה חודשים שנסתיימה ביום 30 בספטמבר 2010 לעומת התקופה המקבילה אשתקד הינם:**

שינוי	ינואר-ספטמבר 2009	ינואר-ספטמבר 2010	
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	
177,175	6,126	183,301	תזרימי מזומנים מפעילות שוטפת
(22,070)	(32,382)	(54,452)	תזרימי מזומנים לפעילות השקעה
(150,379)	74,326	(76,053)	תזרימי מזומנים (ל) מפעילות מימון
4,726	48,070	52,796	עליה במזומנים ושווי מזומנים

## פעילות שוטפת

בתשעת החודשים שהסתיימו ביום 30 בספטמבר 2010 נבע לקבוצה תזרים מזומנים מפעילות שוטפת, בסך של כ-183.3 מיליון דולר לעומת תזרים מפעילות שוטפת בסך של כ-6.1 מיליון דולר בתקופה המקבילה אשתקד. השינוי נובע בעיקר מהרווח לפני מס בתשעת החודשים הראשונים של שנת 2010 ביחס להפסד לפני מס בתקופה המקבילה אשתקד, משינויים לא תזרימיים בשווי ההוגן של נגזרים פיננסיים דרך רו"ה ומשינויים בסעיפי רכוש והתחייבויות.

## פעילות השקעה

בתשעת החודשים הראשונים של שנת 2010 השקיעה החברה סכום נטו בסך של כ-54.5 מיליון דולר. ההשקעה ברכוש קבוע ורכוש לא מוחשי הסתכמה לסך של כ-32.3 מיליון דולר והעלייה בפיקדונות לזמן קצר הסתכמה לסך של כ-30.3 מיליון דולר. מאידך, נבעו לחברה כ-5.5 מיליון דולר ממימוש פיקדונות משועבדים וכ-2.5 מיליון דולר ממימוש רכוש קבוע.

בתקופה ינואר-ספטמבר 2009 השתמשה החברה בכ-32.4 מיליון דולר לפעילות השקעה, בעיקר לרכישת רכוש קבוע ולא מוחשי בסך של כ-167.6 מיליון דולר, בעיקר לרכישת 3 מטוסי 737-800, ועליה בפיקדונות לזמן קצר בסך כ-12.2 מיליון דולר, בקיזוז תמורה שהתקבלה ממימוש פיקדונות משועבדים בסך של כ-124.5 מיליון דולר ותמורה ממימוש רכוש קבוע בסך של כ-22.6 מיליון דולר.

## פעילות מימון

בתשעת החודשים הראשונים של שנת 2010 השתמשה החברה בכ-76.1 מיליון דולר לפעילות מימון, בעיקר לפירעון הלוואות לזמן ארוך בסך כ-51.9 מיליון דולר ופירעון אשראי לזמן קצר מתאגידים בנקאיים בסך כ-26.6 מיליון דולר. מאידך, קיבלה החברה בתקופה זאת הלוואות בסך כ-2.5 מיליון דולר.

בתשעת החודשים הראשונים של שנת 2009 נבעו לחברה כ-74.3 מיליון דולר מפעילות מימון, בעיקר כתוצאה מקבלת הלוואות בסך כ-113.3 מיליון דולר לרכישת מטוסי 737-800 ומקבלת אשראי בנקאי לזמן קצר, נטו בסך כ-14.7 מיליון דולר, בקיזוז פירעון הלוואות לזמן ארוך בסך של כ-46.5 מיליון דולר ותשלום הוצאות גיוס הלוואות בסך של כ-7.2 מיליון דולר.

סה"כ גדלו יתרות המזומנים ושווי המזומנים ליום 30 בספטמבר 2010 בכ-52.8 מיליון דולר והסתכמו לסך של כ-159.5 מיליון דולר, ביחס לכ-106.7 מיליון דולר ליום 31 בדצמבר 2009.

## ב. חשיפה לסיכוני שוק ודרכי ניהולם:

### ב.1. דיווח איכותי בדבר חשיפה לסיכוני השוק ודרכי ניהולם

#### ב.1. (1) כללי - תיאור סיכוני השוק אליהם חשופה החברה

להלן פירוט תמציתי לסיכוני השוק אליהם חשופה החברה:

שינויים במחירי הדלק הסילוני (דס"ל) המהווה מרכיב מרכזי בהוצאות התפעול של החברה, משפיעים מהותית על רווחיות החברה. להערכת החברה, ברמת הפעילות הנוכחית, כל שינוי של 1 סנט אמריקאי במחירו של גלון דס"ל במשך שנה שלמה משפיע על הוצאות החברה לדלק בכ-2.3 מיליון דולר וכמו כן משפיע שינוי זה על היקף הביטחונות שהחברה נדרשת להפקיד בידי מגדרי הדס"ל. החברה נקטה בצעדי הגנה להקטנת החשיפה, כמפורט בסעיף ב.1.3) לדוח הדירקטוריון להלן.

חשיפה לשינויים בשערי הריבית - מרבית הלוואות החברה לזמן ארוך הן בריבית משתנה. לפיכך, עלייה בשיעור ריבית הליבור עלולה להשפיע על רווחיות החברה.

ברמת הפעילות הנוכחית, כל עלייה של 1% בריבית הליבור במשך שנה שלמה, מגדילה את הוצאות המימון של החברה בכ-6.4 מיליון דולר.

החברה נקטה בצעדי הגנה להקטנת החשיפה, כמפורט בסעיף ב.1.4) לדוח הדירקטוריון להלן.

חשיפה מטבעית - עיקר הכנסותיה והוצאותיה של החברה הן במטבע חוץ (בעיקר דולר של ארה"ב) למעט הוצאות שקליות שעיקרן הוצאות השכר ותשלומים לספקים מקומיים בארץ. בהתאם לכך, שינוי בשער השקל ביחס לדולר משפיע על ההוצאות השקליות של החברה במונחי דולר. להערכת החברה, ברמת הפעילות הנוכחית, תיסוף בשער החליפין של השקל לדולר של כל 1% במשך שנה שלמה, מגדיל את ההוצאות השנתיות של החברה בכ-3.5 מיליון דולר. כמו כן, קיים עודף תקבולים על תשלומים באירו, אולם בהיקף לא משמעותי.

החברה נקטה בצעדי הגנה להקטנת החשיפה, כמפורט בסעיף ב.1.5) לדוח הדירקטוריון להלן.

חשיפה במסגרות הלוואות לזמן ארוך - בהתאם להוראות הסכמי הלוואות, נדרשת החברה לעמידה ביחס בטחונות מינימאלי בין שווי השוק של המטוסים ובין יתרת הלוואות אשר מימנו את רכישת המטוסים. כמו כן, החברה נדרשת לקיים מספר תנאים אשר בהעדרם החברה עלולה להידרש לפירעון מידי של הלוואות. חשיפת

החברה לסיכונים שוק בנושא זה נובעת מהשינויים אשר מתרחשים בשווי השוק של מטוסים בעולם, בשל אירועים ביטחוניים חריגים, ובשל עודף היצע מושבים של חברות תעופה בעולם. לפרטים נוספים, ראה באור 2.16. ובאור 2.22. לדוחות הכספיים ליום 31 בדצמבר 2009.

## ב.1 (2) מדיניות אל על בניהול סיכונים השוק, האחראים לניהולם, אמצעי פיקוח ומימוש המדיניות

בחברה קיימת ועדת דירקטוריון לניהול סיכונים שוק, בראשות יו"ר ועדת הכספים תקציב ומאזן, מר נדב פלטי, אשר באחריותה לקבוע את מדיניות הכיסוי לחשיפות הקיימות. באחריות סמנכ"ל הכספים לבצע את המדיניות ולדווח לוועדה לניהול סיכונים שוק.

הוועדה לניהול סיכונים שוק בוחנת מעת לעת את מצב החברה בתחום החשיפות בתחומי הדס"ל, הריבית ושער החליפין, את הצורך בהשקעה במכשירים פיננסיים נגזרים (Derivatives) להקטנת החשיפות בהתאם למדיניות ואת המכשירים הפיננסיים שישמשו לביצוע ההגנות הדרושות.

מדיניות החברה בנושא גידור הדס"ל הינה: גידור כמויות דס"ל לתקופה של עד 24 חודש קדימה כך שלכל תקופה יקבע שיעור מינימאלי ומקסימאלי לגידור מכלל הצריכה הצפויה, באופן מדורג ויורד. בהתאם לכך שיעור הגידור המקסימאלי לתחילת התקופה הינו 80% ושיעור הגידור המינימאלי לסוף התקופה הינו 20%.

החברה נמצאת בהליך בחינה של מדיניות גידור הדס"ל. נכון לתאריך פרסום הדוחות הכספיים, החברה נמצאת בגידור חסר מסוים ביחס למדיניות הקיימת.

מדיניות החברה בנושא גידור ריבית הינה: גידור כמחצית מתיק האשראי, כך שמחציתו תהיה בריבית משתנה ומחציתו בריבית קבועה לטווח של עד 5 שנים. נכון למועד הדוח, החברה מגודרת על פי המדיניות הקיימת לשנים 2010 עד 2011, לשנת 2012 החברה נמצאת בגידור חסר והחל משנת 2013 ואילך החברה אינה מגודרת.

מדיניות החברה בנושא גידור שער החליפין הינה: הגנה של עד כמחצית מהחשיפה השקלית, לטווח של עד שנה קדימה.

הוועדה לניהול סיכונים שוק של הדירקטוריון מנחה מפעם לפעם את הנהלת החברה לחרוג לתקופות קצובות מהשיעורים הנ"ל שנקבעו לנושאי הדס"ל, הריבית ושערי החליפין, בהתאם להתפתחויות בשוק.

לפרטים בדבר המדיניות שיושמה בפועל, ראה סעיפים ב.1.3, ב.1.4, ו-ב.1.5) לדוח הדירקטוריון להלן.

לפרטים בדבר השפעות השינויים בסביבה הכלכלית, השלכות המשבר בשוקי ההון וסיכונים שוק לאחר תאריך הדוח, ראה סעיף ה' לדוח הדירקטוריון להלן.

## ב.1 (3) גידור מחירי הדלק הסילוני

החברה מבצעת עסקאות פיננסיות להגנה מפני שינויים במחירי הדס"ל, בהתאם למדיניותה כמוסבר בסעיף ב.1(2) לעיל.

נכון ליום 30 בספטמבר 2010, ביצעה החברה מספר התקשרויות, לצורך גידור מחירי הדס"ל, בהיקף הנאמד בכ- 53% מהתצרוכת הצפויה בחודשים אוקטובר-דצמבר 2010, בכ-35% מהתצרוכת הצפויה בשנת 2011 ובכ-20%

מהתצרוכת הצפויה ברבעון הראשון של שנת 2012. עסקאות אלה מוכרות חשבונאית כעסקאות הגנה. השווי ההוגן של סך מכשירי גידור הדס"ל ליום 30 בספטמבר 2010 הינו כ-12.1 מיליון דולר, המוצג בדוחות הכספיים במסגרת הנכסים השוטפים והלא שוטפים ובמסגרת ההתחייבויות השוטפות, בסעיף "מכשירים פיננסיים נגזרים". ברבעון המדווח שילמה החברה בגין עסקאות גידור אלה סך של כ-17.3 מיליון דולר. לפרטים נוספים, ראה באור 31. לדוחות הכספיים ליום 31 בדצמבר 2009.

לפרטים בדבר השינויים שחלו במחירי הדס"ל לאחר תאריך המאזן, ראה סעיף ה(ב) לדוח הדירקטוריון להלן.

#### ב1.4) גידור ריבית על הלוואות

החברה מבצעת עסקאות להגנה על החשיפה הקיימת בתיק האשראי ארוך הטווח של החברה עקב שינויים בשיעורי הריבית, בהתאם למדיניותה כמוסבר בסעיף ב1.2) לעיל.

חלק מהמכשירים הפיננסיים הנ"ל מוכרים חשבונאית כעסקאות הגנה וחלקם אינם מוכרים. השווי ההוגן של סך מכשירי גידור הריבית ליום 30 בספטמבר 2010 הינו סכום שלילי של כ-24.8 מיליון דולר, המוצג בדוחות הכספיים במסגרת ההתחייבויות השוטפות וההתחייבויות הלא שוטפות בסעיף "מכשירים פיננסיים נגזרים".

לאחר ביצוע הגידורים הנ"ל, נכון ליום 30 בספטמבר 2010, כ-44% מיתרת הלוואות החברה הינה בריבית קבועה וזאת לאופק של כשנתיים. בנוסף, קיימות לחברה, ליום 30 בספטמבר 2010 יתרות הלוואות בסך של כ-101.5 מיליון דולר בריבית קבועה לתקופה של כ-11 שנים המהוות כ-14% מכלל הלוואות החברה.

ברבעון המדווח שילמה החברה החזרים בגין עסקאות גידור אלה בסך כ-4.3 מיליון דולר.

לפרטים נוספים בדבר עסקאות אלו, ראה באור 31. לדוחות הכספיים ליום 31 בדצמבר 2009.

לפרטים בדבר השינויים בשערי הריבית שחלו לאחר תאריך המאזן, ראה סעיף ה(ג) לדוח הדירקטוריון להלן.

#### ב1.5) גידור שערי חליפין

החברה מבצעת עסקאות להגנה על החשיפה המטבעית הקיימת עקב השינויים בשער השקל ביחס לדולר, בהתאם למדיניותה כמוסבר בסעיף ב1.2) לעיל

בחודש אוגוסט 2010, התקשרה החברה במספר עסקאות פיננסיות, אשר נועדו להגן על החברה מפני ירידה בשערי החליפין של הדולר מול השקל לתקופה של 13 חודשים נוספים שתסתיים בחודש דצמבר 2011. עסקאות אלו מוכרות חשבונאית כעסקאות הגנה.

השווי ההוגן של מכשירים אלו ליום 30 בספטמבר 2010 הינו כ-8.3 מיליון דולר, המוצג בדוחות הכספיים במסגרת הנכסים השוטפים והלא שוטפים בסעיף "מכשירים פיננסיים נגזרים". ברבעון המדווח קיבלה החברה החזרים בגין עסקאות הגידור סך של כ-2.1 מיליון דולר.

לפרטים נוספים בדבר עסקאות אלו, ראה באור 31. לדוחות הכספיים ליום 31 בדצמבר 2009.

לפרטים בדבר השינויים שחלו בשערי החליפין שקל-דולר לאחר תאריך הדוח. ראה סעיף ה(ד). להלן.

ב.1.6) דווח בדבר ניתוח רגישות

להלן ניתוח רגישות השווי ההוגן של המכשירים הפיננסיים הרגישים לשינויים שיתכנו בגורמי הסיכון אליהם הם חשופים. הניתוחים ביחס לשוויים ההוגן של המכשירים הפיננסיים ליום 30 בספטמבר 2010.

להלן טבלאות מבחני רגישות למכשירים רגישים לשינויים בגורמי השוק:

(א) רגישות לשינויים בשער החליפין ש"ח/דולר - באלפי דולר:

רווח (הפסד) מהשינויים		שווי הוגן ש"ח/\$	רווח (הפסד) מהשינויים		
ירידה ב-10% 3.299 ש"ח/\$	ירידה ב-5% 3.482 ש"ח/\$		עלייה ב-5% 3.848 ש"ח/\$	עלייה ב-10% 4.032 ש"ח/\$	
2,330	1,104	20,974	(999)	(1,907)	מזומנים ושווי מזומנים
911	432	8,200	(390)	(745)	פיקדונות לזמן קצר
143	68	1,287	(61)	(117)	לקוחות
819	388	7,373	(351)	(670)	חייבים ויתרות חובה
814	386	7,325	(349)	(666)	מכשירים פיננסיים נגזרים שוטפים
198	94	1,784	(85)	(162)	פיקדונות בבנקים לזמן ארוך
113	53	1,014	(48)	(92)	מכשירים פיננסיים נגזרים לא שוטפים
5,329	2,524	47,957	(2,284)	(4,360)	סה"כ נכסים פיננסיים
(143)	(68)	(1,289)	61	117	אשראי לזמן קצר וחלויות שוטפות
(2,731)	(1,294)	(24,580)	1,170	2,235	ספקים ונותני שרותים
(336)	(159)	(3,026)	144	275	זכאים ויתרות זכות - שוטפות
(493)	(234)	(4,437)	211	403	זכאים ויתרות זכות - לא שוטפות
(3,704)	(1,754)	(33,332)	1,587	3,030	סה"כ התחייבויות פיננסיות
1,625	770	14,625	(696)	(1,330)	חשיפה במאזן הצמדה עקב עודף נכסים פיננסיים על התחייבויות פיננסיות

**(ב) רגישות לשינויים בשער החליפין יורו/דולר - באלפי דולר:**

רווח (הפסד) מהשינויים		שווי הוגן	רווח (הפסד) מהשינויים		
ירידה ב-10%	ירידה ב-5%		עלייה ב-5%	עלייה ב-10%	
0.661	0.698	0.735	0.772	0.808	
\$/יורו	\$/יורו	\$/יורו	\$/יורו	\$/יורו	
735	348	6,619	(315)	(602)	מזומנים ושווי מזומנים
1,604	760	14,437	(687)	(1,312)	לקוחות
137	65	1,233	(59)	(112)	חייבים ויתרות חובה
2,477	1,173	22,289	(1,061)	(2,026)	סה"כ נכסים פיננסיים
(3)	(1)	(25)	1	2	אשראי לזמן קצר וחלויות שוטפות
(2,742)	(1,299)	(24,676)	1,175	2,243	ספקים ונותני שרותים
(454)	(215)	(4,086)	195	371	זכאים ויתרות זכות
(3,199)	(1,515)	(28,787)	1,371	2,617	סה"כ התחייבויות פיננסיות
(722)	(342)	(6,498)	309	591	חשיפה במאזן הצמדה עקב עודף התחייבויות פיננסיות על נכסים פיננסיים

**(ג) רגישות לשינויים במחירי הדס"ל על המלאי (דולר/גלון) - באלפי דולר**

הפסד מהשינויים		שווי הוגן	רווח מהשינויים		סוג המכשיר
ירידה ב-10%	ירידה ב-5%		עלייה ב-5%	עלייה ב-10%	
2.081	2.196	* 2.312	2.428	2.543	
גלון/\$	גלון/\$	גלון/\$	גלון/\$	גלון/\$	
(680)	(340)	6,803	340	680	מלאי דלק סילוני

\* מחיר דס"ל לפי ממוצע משוקלל נע לתקופה שנתיימה ביום 30 בספטמבר 2010.

**(ד) רגישות גידור הדס"ל לשינויים במחירי הדס"ל - באלפי דולר:**

על פי עקרונות המודל, בוצעה הקבצה של מכשירי גידור הדס"ל המגיבים באופן דומה לגורמי השוק, הואיל ולא נגרם אבדן מידע מהותי, הדרוש לצורך הבנת החשיפה של החברה לסיכוני השוק, כתוצאה מההקבצה. ביום 5 בינואר 2009 חל שינוי של כ-14% במחירי הדס"ל, לפיכך ניתוח הרגישות להלן כולל גם שינוי של 15% במחירי הדס"ל.

הפסד מהשינויים			שווי הוגן	רווח מהשינויים			סוג המכשיר
ירידה ב-15%	ירידה ב-10%	ירידה ב-5%		עלייה ב-5%	עלייה ב-10%	עלייה ב-15%	
1.859 , 1.896	1.968 , 2.007	2.078 , 2.119	* 2.187 , 2.230	2.296 , 2.342	2.406 , 2.453	2.515 , 2.565	
גלון/\$	גלון/\$	גלון/\$	גלון/\$	גלון/\$	גלון/\$	גלון/\$	
(42,688)	(28,459)	(14,229)	12,099	14,229	28,459	42,688	עסקאות SWAP - מוכרות כהגנה

\* מחירי הדס"ל באגן הים התיכון (2.187 \$/גלון) ובצפון מערב אירופה (2.230 \$/גלון) ליום 30 בספטמבר 2010, לפיהם מחושב השווי ההוגן של עסקאות גידור הדס"ל של החברה.

**ה) רגישות גידור הריבית לשינויים בשערי הריבית בשוק - באלפי דולר:**

על פי עקרונות המודל, בוצעה הקבצה של מכשירי גידור הריבית המגיבים באופן דומה לגורמי השוק (עסקאות IRS שיועדו להגנה, עסקאות IRS שלא יועדו להגנה), הואיל ולא נגרם אבדן מידע מהותי, הדרוש לצורך הבנת החשיפה של החברה לסיכוני השוק, כתוצאה מההקבצה. ביום 16 בדצמבר 2008 חל שינוי של כ-75% בריבית המוניטארית הדולרית, לפיכך ניתוח הרגישות להלן כולל גם שינוי של 75% בשערי הריבית.

סוג המכשיר	רווח מהשינויים			שווי הוגן *	הפסד מהשינויים		
	עלייה ב-75% בשיעור הריבית	עלייה ב-10% בשיעור הריבית	עלייה ב-5% בשיעור הריבית		ירידה ב-75% בשיעור הריבית	ירידה ב-10% בשיעור הריבית	ירידה ב-5% בשיעור הריבית
עסקאות IRS - יועדו להגנה	29	4	2	(922)	(4)	(2)	(28)
עסקאות IRS - לא יועדו להגנה	2,057	259	119	(20,238)	(254)	(155)	(2,080)
עסקת צילינדר - לא יועדה להגנה	114	13	8	(3,605)	(14)	(10)	(116)
סה"כ	2,200	276	129	(24,765)	(272)	(167)	(2,224)

\* שווי הוגן חושב לפי ריבית ליבור בשוק ליום הדוח לפי שיעורים כדלקמן: ליבור ל-3 חודשים - 0.29%, ליבור ל-6 חודשים - 0.46% וליבור ל-12 חודשים - 0.78%, הכל לפי העניין ולפי העסקה הרלוונטית.

**ו) רגישות גידור שער החליפין ש"ח/דולר לשינויים בשערי החליפין בשוק - באלפי דולר:**

סוג המכשיר	הפסד מהשינויים		שווי הוגן * ש"ח/\$	רווח מהשינויים	
	עלייה ב-10% בשער החליפין	עלייה ב-5% בשער החליפין		ירידה ב-10% בשער החליפין	ירידה ב-5% בשער החליפין
עסקאות FORWARD - יועדו להגנה	(21,184)	(10,589)	8,339	3.299	3.482
	21,184	10,595	3.665		

\* ניתוח הרגישות נעשה במונחים שקליים, והרווח או ההפסד במקרה של ירידה או עלייה ב-5% וב-10%, מתורגם לפי שער החליפין 3.665 ש"ח-דולר ליום 30 בספטמבר 2010.

**ב.2 דוח בסיסי הצמדה**

להלן דוח בסיסי הצמדה על בסיס מאוחד ליום 30 בספטמבר 2010:

סך הכל	פריטים לא כספיים	במטבע חוץ אחר או בהצמדה אליו	אירו או בהצמדה אליו	במטבע ישראלי ₪	בדולר ארה"ב או בהצמדה אליו	
<b>אלפי דולר</b>						
<b>נכסים</b>						
159,483	-	11,259	6,619	20,974	120,631	מזומנים ושווי מזומנים
38,254	-	-	-	8,200	30,054	פקדונות לזמן קצר
1,500	-	-	-	-	1,500	פיקדונות משועבדים
150,279	-	12,236	14,437	1,287	122,319	לקוחות
17,600	-	930	1,233	7,373	8,064	חייבים ויתרות חובה
16,546	-	-	-	7,325	9,221	מכשירים פיננסיים נגזרים שוטפים
28,245	28,245	-	-	-	-	הוצאות מראש
15,426	15,426	-	-	-	-	מלאי
1,784	-	-	-	1,784	-	פקדונות בבנקים לזמן ארוך
648	648	-	-	-	-	השקעה בחברות כלולות
4,034	-	-	-	-	4,034	השקעה בחברה אחרת
5,623	-	-	-	1,014	4,609	מכשירים פיננסיים נגזרים לא שוטפים
1,246,457	1,246,457	-	-	-	-	רכוש קבוע, נטו
7,923	7,923	-	-	-	-	נכסים בלתי מוחשיים, נטו
35,107	-	-	-	34,983	124	נכסים בגין הטבות עובדים
2,505	2,505	-	-	-	-	הוצאות מראש לא שוטפות
<b>1,731,414</b>	<b>1,301,204</b>	<b>24,425</b>	<b>22,289</b>	<b>82,940</b>	<b>300,556</b>	
<b>התחייבויות והון עצמי</b>						
(154,532)	-	(1,158)	(25)	(1,289)	(152,060)	אשראי לזמן קצר וחלויות שוטפות
(162,235)	-	(12,877)	(24,676)	(24,580)	(100,102)	ספקים ונותני שירותים
(52,748)	-	(3,636)	(4,086)	(3,026)	(42,000)	זכאים ויתרות זכות שוטפות
(61,534)	-	-	-	(56,127)	(5,407)	הפרשות שוטפות
(6,258)	-	-	-	-	(6,258)	מכשירים פיננסיים נגזרים שוטפים
(97,429)	-	(304)	(425)	(94,271)	(2,429)	התחייבויות שוטפות בגין הטבות לעובדים
(235,179)	(235,179)	-	-	-	-	הכנסות מראש שוטפות
(581,297)	-	-	-	-	(581,297)	הלוואות לא שוטפות מתאגידים בנקאיים
(62,674)	-	(5,287)	(723)	(48,833)	(7,831)	התחייבויות לא שוטפות בגין הטבות לעובדים
(10,643)	-	-	-	(4,437)	(6,206)	זכאים ויתרות זכות לא שוטפות
(20,238)	-	-	-	-	(20,238)	מכשירים פיננסיים נגזרים לא שוטפים
(24,169)	(24,169)	-	-	-	-	מיסים נדחים
(51,598)	(51,598)	-	-	-	-	הכנסות מראש לא שוטפות
(210,880)	(210,880)	-	-	-	-	הון עצמי
<b>(1,731,414)</b>	<b>(521,826)</b>	<b>(23,262)</b>	<b>(29,935)</b>	<b>(232,563)</b>	<b>(923,828)</b>	
	<b>779,378</b>	<b>1,163</b>	<b>(7,646)</b>	<b>(149,623)</b>	<b>(623,272)</b>	עודף נכסים על התחייבויות (עודף התחייבויות על נכסים)

להלן דוח בסיסי הצמדה על בסיס מאוחד ליום 30 בספטמבר 2009:

סך הכל	פריטים לא כספיים	במטבע חוץ אחר או בהצמדה אליו	אירו או בהצמדה אליו	במטבע ישראלי ₪	בדולר ארה"ב או בהצמדה אליו	
<b>אלפי דולר</b>						
<b>נכסים</b>						
98,670	-	7,431	2,616	881	87,742	מזומנים ושווי מזומנים
19,954	-	-	-	7,954	12,000	פיקדונות לזמן קצר
28,468	-	-	-	-	28,468	פיקדונות משועבדים
128,906	-	11,004	13,553	1,251	103,098	לקוחות
26,969	-	789	1,164	6,321	18,695	חייבים ויתרות חובה
7,977	-	-	-	6,249	1,728	מכשירים פיננסיים נגזרים שוטפים
26,948	26,948	-	-	-	-	הוצאות מראש
13,549	13,549	-	-	-	-	מלאי
2,372	1,143	-	-	-	1,229	השקעה בחברה כלולה מוחזקת למכירה
1,940	-	-	-	1,940	-	פיקדונות בבנקים לזמן ארוך
445	445	-	-	-	-	השקעה בחברות כלולות
1,570	-	-	-	-	1,570	השקעה בחברה אחרת
2,667	-	-	-	1,186	1,481	מכשירים פיננסיים נגזרים לא שוטפים
1,348,175	1,348,175	-	-	-	-	רכוש קבוע, נטו
8,992	8,992	-	-	-	-	נכסים בלתי מוחשיים, נטו
34,343	-	-	-	34,195	148	נכסים בגין הטבות עובדים
2,596	2,596	-	-	-	-	הוצאות מראש לא שוטפות
<b>1,754,541</b>	<b>1,401,848</b>	<b>19,224</b>	<b>17,333</b>	<b>59,977</b>	<b>256,159</b>	
<b>התחייבויות והון עצמי</b>						
(110,109)	-	(7)	(1,471)	-	(108,631)	אשראי לזמן קצר וחלויות שוטפות
(143,337)	-	(13,382)	(22,866)	(22,263)	(84,826)	ספקים ונותני שירותים
(46,832)	-	(3,416)	(3,453)	(2,477)	(37,486)	זכאים ויתרות זכות שוטפות
(54,875)	-	-	-	(50,439)	(4,436)	הפרשות שוטפות
(79,519)	-	-	-	-	(79,519)	מכשירים פיננסיים נגזרים שוטפים
(93,274)	-	(292)	(501)	(90,025)	(2,456)	התחייבויות שוטפות בגין הטבות לעובדים
(211,892)	(211,892)	-	-	-	-	הכנסות מראש שוטפות
(730,528)	-	-	-	-	(730,528)	הלוואות לא שוטפות מתאגידים בנקאיים
(65,632)	-	(5,302)	(960)	(51,766)	(7,604)	התחייבויות לא שוטפות בגין הטבות לעובדים
(27,310)	-	-	-	-	(27,310)	מכשירים פיננסיים נגזרים לא שוטפים
(13,003)	-	-	-	-	(13,003)	זכאים ויתרות זכות לא שוטפות
(2,949)	(2,949)	-	-	-	-	מיסים נדחים
(46,091)	(46,091)	-	-	-	-	הכנסות מראש לא שוטפות
(129,190)	(129,190)	-	-	-	-	הון עצמי
<b>(1,754,541)</b>	<b>(390,122)</b>	<b>(22,399)</b>	<b>(29,251)</b>	<b>(216,970)</b>	<b>(1,095,799)</b>	
	<b>-</b>	<b>1,011,726</b>	<b>(3,175)</b>	<b>(11,918)</b>	<b>(839,640)</b>	עודף נכסים על התחייבויות (עודף התחייבויות על נכסים)

להלן דוח בסיסי הצמדה על בסיס מאוחד ליום 31 בדצמבר 2009:

סך הכל	פריטים לא כספיים	במטבע חוץ אחר או בהצמדה אליו	אירו או בהצמדה אליו	במטבע ישראלי ₪	בדולר ארה"ב או בהצמדה אליו	
<b>אלפי דולר</b>						
						<b>נכסים</b>
106,687		10,355	7,496	8,494	80,342	מזומנים ושוי מזומנים
7,933				7,933		פקדונות לזמן קצר
7,003					7,003	פקדונות משועבדים
112,086		9,004	9,301	788	92,993	לקוחות
16,155		1,377	1,744	5,915	7,119	חייבים ויתרות חובה
11,206				4,737	6,469	מכשירים פיננסיים נגזרים שוטפים
24,873	24,873					הוצאות מראש
21,947	21,947					מלאי
1,839				1,839		פקדונות בבנקים לזמן ארוך
648	648					השקעה בחברות כלולות
1,357					1,357	השקעה בחברה אחרת
2,255					2,255	מכשירים פיננסיים נגזרים לא שוטפים
1,312,930	1,312,930					רכוש קבוע, נטו
7,504	7,504					נכסים בלתי מוחשיים, נטו
34,501				34,383	118	נכסים בגין הטבות עובדים
2,578	2,578					הוצאות מראש לא שוטפות
<b>1,671,502</b>	<b>1,370,480</b>	<b>20,736</b>	<b>18,541</b>	<b>64,089</b>	<b>197,656</b>	
						<b>התחייבויות והון עצמי</b>
(106,016)		(58)	(521)		(105,437)	אשראי לזמן קצר וחלויות שוטפות
(128,970)		(11,543)	(23,298)	(25,099)	(69,030)	ספקים ונותני שירותים
(54,444)		(3,384)	(3,231)	(1,819)	(46,010)	זכאים ויתרות זכות שוטפות
(57,217)				(51,306)	(5,911)	הפרשות שוטפות
(55,643)					(55,643)	מכשירים פיננסיים נגזרים שוטפים
(81,379)		(379)	(510)	(77,671)	(2,819)	התחייבויות שוטפות בגין הטבות לעובדים
(204,444)	(204,444)					הכנסות מראש שוטפות
(704,194)					(704,194)	הלוואות לא שוטפות מתאגידים בנקאיים
(65,835)		(5,113)	(893)	(52,035)	(7,794)	התחייבויות לא שוטפות בגין הטבות לעובדים
(13,318)					(13,318)	זכאים ויתרות זכות לא שוטפות
(20,135)					(20,135)	מכשירים פיננסיים נגזרים לא שוטפים
(5,313)	(5,313)					מיסים נדחים
(50,813)	(50,813)					הכנסות מראש לא שוטפות
(123,781)	(123,781)					הון עצמי
<b>(1,671,502)</b>	<b>(384,351)</b>	<b>(20,477)</b>	<b>(28,453)</b>	<b>(207,930)</b>	<b>(1,030,291)</b>	
	<b>986,129</b>	<b>259</b>	<b>(9,912)</b>	<b>(143,841)</b>	<b>(832,635)</b>	עודף נכסים על התחייבויות (עודף התחייבויות על נכסים)

## ג. היבטי ממשל תאגידי :

### גילוי בדוח הדירקטוריון בדבר הליך אישור הדוחות הכספיים

הגוף המופקד על בקרת העל בחברה הוא דירקטוריון החברה.

במסגרת דירקטוריון החברה פועלות מספר ועדות ובהן ועדת ביקורת, ועדה לניהול סיכונים שוק, ועדת משאבי אנוש ומינוריים, ועדת ביטחון, ועדה לענייני קשרי ממשל ורגולציה וכן ועדת כספים תקציב ומאזן המונה ארבעה חברים, בהם דירקטור חיצוני. נכון למועד אישור הדוחות הכספיים, שלושה מתוך ארבעת חברי הוועדה הינם בעלי מיומנות חשובות ופיננסיות כמשמעותו בחוק החברות, התשנ"ט-1999 ולתקנות שהותקנו מכוחו.

טיוטת הדוחות הכספיים נשלחת מראש לעיון חברי הדירקטוריון.

ועדת הכספים, תקציב ומאזן מתכנסת לדיון נרחב ומעמיק בטיוטת הדוחות הכספיים בנוכחות רואה החשבון המבקר. המנכ"ל והסמנכ"ל לכספים מציגים בפני חברי הוועדה בפירוט רב את הדוחות הכספיים לרבות ניתוחים כלכליים מפורטים אודות ביצועי החברה בתקופת הדיווח.

הועדה בוחנת את הסוגיות המהותיות בדיווח הכספי לרבות עסקאות מהותיות שאינן במהלך עסקים רגילי- במידה והיו, את ההערכות המהותיות והאומדנים הקריטיים שישמו בדוחות הכספיים, את סבירות הנתונים, את המדיניות החשבונאית שישמה ושינויים שחלו בה אם היו כאלה, את יישום עקרון הגילוי הנאות בדוחות הכספיים וכן היבטים שונים של בקרה וניהול סיכונים.

כאשר עומדות על הפרק סוגיות מורכבות או מהותיות, מתקיימים דיונים מיוחדים של ועדת כספים, תקציב ומאזן לנושא שעל הפרק בהשתתפות רואה החשבון המבקר.

הועדה מקיימת דיון אודות הדוחות הכספיים המוצגים בפניה לרבות הפניית שאלות לחברי ההנהלה הנוכחים ולרואה החשבון המבקר. כמו כן מתבקש רואה החשבון המבקר להציג בפני חברי הועדה, את הערותיו - במידה וקיימות, לרבות המדיניות החשבונאית שישמה ואירועים מיוחדים שעלו במהלך סקירת הדוחות הכספיים.

הועדה מקבלת החלטה להמליץ לדירקטוריון החברה לאשר את הדוחות הכספיים, כפוף להכנסת תיקונים, שינויים והשלמות - במידה והתבקשו על ידי חברי הועדה.

הדוחות הכספיים מוצגים לחברי הדירקטוריון בישיבה נפרדת, שגם בה נוטלים חלק המנכ"ל, הסמנכ"ל לכספים ונושאי משרה נוספים בחברה וכן נוכח רואה החשבון המבקר.

גם בפורום זה מתנהל דיון בדוחות לרבות הפניית שאלות לחברי הנהלת החברה ולרואה החשבון המבקר וכן מוצגות הסוגיות הייחודיות לתקופת הדיווח. בתום הדיון מתקבלת החלטת הדירקטוריון לגבי אישור הדוחות הכספיים.

## **ד. הוראות גילוי בקשר עם הדיווח הפיננסי של התאגיד :**

### **1.1. אירועים לאחר תום תקופת הדיווח**

לענין אירועים לאחר תום תקופת הדיווח, ראה באור 13 לדוחות הכספיים ביניים ליום 30 בספטמבר 2010.

### **2.2. אומדנים חשבונאיים קריטיים**

יישום כללי החשבונאות על ידי ההנהלה בעת עריכת הדוחות הכספיים כרוך לעיתים בהנחות, בהערכות ובאומדנים שונים המשפיעים על סכומי הרכוש וההתחייבויות ועל התוצאות העסקיות המדווחות במסגרת הדוחות הכספיים. חלק מן ההנחות, ההערכות והאומדנים הינם קריטיים למצב הכספי או לתוצאות הפעולות המשתקפים בדוחות הכספיים של הקבוצה, וזאת עקב מהותיות הנושא, מורכבות החישובים או מידת ההיתכנות של התממשות נושאים הנמצאים בחוסר ודאות.

לפרוט אומדנים חשבונאיים מהותיים בהם עושה החברה שימוש, ראה באור 4 לדוחות הכספיים ליום 31 בדצמבר 2009.

### **3.3. הסבר לגבי הנושא שאליו מפנים רואי החשבון של החברה את תשומת הלב במכתב הסקירה על הדוחות הכספיים ביניים**

רואי החשבון של החברה מפנים את תשומת הלב, במכתב הסקירה שלהם על הדוחות הכספיים ביניים, לאמור בביאור 8 לדוחות הכספיים ביניים - בדבר הליכים משפטיים העומדים כנגד החברה.

הנושא אליו מפנים רואי החשבון את תשומת הלב, אינו משפיע על שינוי מהנוסח האחיד של רואי החשבון, הפניית תשומת הלב נדרשת בשל השפעתו המהותית האפשרית על החברה.

**גילוי בדבר שינויים בסביבה הכלכלית, השלכות המשבר בשוקי ההון וסיכוני שוק ואירועים מיוחדים**

(א) שוק התעופה הבינלאומי מושפע מהמצב הביטחוני, הפוליטי, מאירועים מיוחדים, כגון התפרצות מגפות ואסונות טבע בעולם בכלל ובאזורים ספציפיים בפרט, וכן מן המצב הכלכלי בארץ ובעולם.

להלן השינויים שחלו במחירי הדס"ל, שערי הריבית ושער החליפין של השקל מתום הרבעון השלישי ועד למועד הסמוך לפרסום הדו"ח הכספי ליום 30 בספטמבר 2010.

(ב) נכון לתאריך המאזן (30 בספטמבר 2010), מחיר הדס"ל בשוק אגן הים התיכון היה כ-218.7 סנט לגלון ואילו נכון למועד הסמוך לאישור הדוח לרבעון השלישי של שנת 2010 מחיר זה הינו כ-232.93 סנט לגלון, גידול של כ-7%.

המחיר האפקטיבי הממוצע אותו צפויה החברה לשלם בגין צריכת הדס"ל (לאחר גידור) בחודשים אוקטובר ונובמבר 2010, נמוך בכ-7% מהמחיר האפקטיבי הממוצע אותו שילמה במהלך הרבעון המדווח, זאת כתוצאה מהסכמי הגידור של החברה. במקביל, ערך השווי ההוגן של מכשירי גידור הדס"ל יקבע בהתאם לשינויי המחירים שהתרחשו מאז תום הרבעון וכן מסיום ההתחשבות בגין חלק מהעסקאות. בחודשים פברואר ומאי 2010 ביצעה החברה עסקות גידור נוספות עבור חלק מצריכת הדלק הצפויה במהלך 24 החודשים הקרובים.

בעקבות הירידה במחירי הדלק הסיילוני שהחלה במחצית השנייה של שנת 2008, העמידה החברה, כמתחייב ממנה על פי ההסכמים עם המוסדות המגדרים בטחונות, המורכבים בחלקם הגדול ממתבי אשראי שהוצאו על ידי בנקים ישראלים כנגד שעבוד נכסים ומזומנים, ובחלקם מפיקדונות נושאי ריבית שהופקדו ישירות בידי הבנקים המגדרים. נכון למועד פרסום הדוחות הכספיים, לא קיימת דרישה לפיקדונות.

(ג) לאחר תאריך המאזן, חלה ירידה קלה של ריבית הליבור לשלושה חודשים משיעור של כ-0.29% ביום 30 בספטמבר 2010 לכ-0.28% למועד הסמוך לאישור הדוח לרבעון השלישי של שנת 2010.

השפעת השינוי בשיעור ריבית הליבור על תשלומי הריבית על הלוואות, תבוא לידי ביטוי בתקופת הפירעון הבאה של כל הלוואה. פירעונות הריבית על הלוואות החברה לרבעון הרביעי של שנת 2010, ייעשו על פי שיעורי הריבית כפי שהיו ברבעונים הקודמים. לחברה קיימות עסקאות הגנה על שער הליבור (ראה סעיף ב.1.4) לדוח הדירקטוריון לעיל), אשר השווי ההוגן שלהן עשוי להשתנות בהתאם לשינויים בשיעור ריבית הליבור.

(ד) שער השקל תוסף במהלך חודש אוקטובר ותחילת חודש נובמבר ביחס לדולר, יחד עם זאת במועד הסמוך לפרסום הדוחות הכספיים, חלה עליה בשער השקל מעבר לשערו ביום 30 בספטמבר 2010, כך שהשפעת השינויים משינוי שער השקל הצפויה לחודשים אוקטובר ונובמבר 2010 על תוצאות החברה איננה מהותית.

בנוסף לאמור לעיל, משפיע השינוי בשער השקל ביחס לדולר על התחייבויותיה השקליות של החברה במונחי דולר (ראה סעיף ב.1.1) לדוח הדירקטוריון לעיל), ובכך מגדיל או מקטין את הוצאות השכר והמימון של החברה. השפעת השינוי הנ"ל, נכון למועד הסמוך למועד הדוח הינה תוספת הכנסה של כ-0.5 מליון דולר. לחברה קיימות עסקאות הגנה על שער החליפין שקל-דולר (ראה סעיף ב.1.5) לדוח הדירקטוריון לעיל), אשר השווי ההוגן שלהן עשוי להשתנות בהתאם לשינויים בשערי החליפין. יש לציין כי ההשפעה של שערי החליפין על התוצאות העסקיות של הרבעון הבא תיקבע בהתאם לשערי החליפין שיהיו בפועל במהלך הרבעון בכללותו ובסופו (31 בדצמבר 2010).

אליעזר שקדי  
מנכ"ל

יהודה (יודי) לוי  
סגן יו"ר הדירקטוריון

16 בנובמבר, 2010

**נספח לדוח הדירקטוריון על מצב ענייני התאגיד לתקופה שנסתיימה  
ביום 30 בספטמבר 2010**

**גילוי מינימאלי הנדרש בהערכות שווי וביחס אליהן וכללים בדבר צירופן  
לדיווחים על פי הנחיית רשות ניירות ערך בהתאם לסעיף 8ב' לתקנות ניירות  
ערך (דוחות תקופתיים ומיידיים), התש"ל-1970**

**הערכת השווי הכולל של ציי המטוסים 777-200 ו-747-400**

**א. מבוא**

תקן חשבונאות בינלאומי 36 קובע את הכללים לגבי הטיפול החשבונאי, ההצגה והגילוי הנדרשים במקרה של ירידת ערך נכסים.

מטרת התקן לקבוע נהלים שעל התאגיד ליישם, על מנת להבטיח שהנכסים שלו לא יוצגו בסכומים הגבוהים מסכומים ברי השבה. נכס מוצג בדוחות הכספיים בסכום הגבוה מסכום בר השבה שלו, כאשר ערכו בספרים עולה על הסכום שיתקבל מהשימוש בנכס או ממימושו. במקרה בו חלה ירידה בערך הנכס, תקן בינלאומי 36 דורש מהתאגיד להכיר בהפסד מירידת ערך.

המסמך שלהלן מציג את עיקרי הערכת השווי שביצעה הנהלת אל על נתיבי אוויר לישראל בע"מ (להלן "אל-על" או "החברה") על מנת לקבוע האם יש להכיר בירידת ערך נכסי ציי המטוסים 777-200 ו-747-400 (להלן "ציי מטוסים") על פי כללי תקן בינלאומי 36, בהתאם להנחיות הרשות לניירות ערך.

המסמך נערך בהתאם להנחיה של רשות ניירות ערך לפי סעיף 8ב' לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומיידיים), התש"ל-1970- בדבר גילוי מינימאלי הנדרש בהערכות שווי וביחס אליהן וכללים בדבר צירופן לדיווחים.

**ב. פירוט וזיהוי קבוצת הנכסים**

קבוצת הנכסים לגביה בוצעה הבדיקה כוללת את ציי מטוסי 777-200 הכולל 6 מטוסים בבעלות החברה ולגבי ציי 747-400 הכולל 5 מטוסים בבעלות החברה.

**ג. תאריך התוקף של חוות הדעת**

ספטמבר 2010. הערכת השווי מתבססת על נתונים כספיים חזויים לשנת 2010 ואילך.

**ד. מעריך השווי**

הערכת השווי בוצעה על ידי הנהלת אל על.

**ה. הנסיבות בגינן בוצעה הערכת השווי על פי תקן בינלאומי 36**

שוויים בספרים של ציי המטוסים הינו גבוה משוויים בשוק כפי שמופיע במחירוניהם אותן מפרסמות חברת AVAC - The Aircraft Value Analysis Company וחברת AIRCLAIMS - ASCEND World wide.

יצוין כי השימוש בשווי השוק של המטוסים על בסיס מחירוני חברת AVAC AIRCLAIMS הינו נפוץ ומקובל בקרב חברות התעופה בעולם וגם על תאגידים בנקאיים מממנים ומשמש גם את אל על בהתקשרויות שונות עם בנקים.

תקן בינלאומי 36 קובע, כאמור כי יש לבצע הפרשה לירידת ערך כאשר שווי הנכס בספרים עולה על סכום בר ההשבה שלו (Recoverable amount). סכום בר השבה מחושב כגבוה מבין מחיר המכירה נטו (Net Selling Price) או שווי השימוש (Value in use).

מחיר מכירה נטו הינו הסכום אותו ניתן לקבל ממכירת הנכס בעסקה בתום לב בין קונה מרצון ומוכר מרצון. שווי השימוש של הנכס הינו הערך הנוכחי של אומדן תזרימי המזומנים העתידיים הצפויים לנבוע משימוש מתמשך בנכס וממימושו בתום תקופת השימוש. החברה רואה בשווי השוק של הנכסים כפי שמתפרסמים על ידי חברת AVAC ו-AIRCLAIMS כמייצגים את מחיר המכירה נטו של הנכסים. נכון למועד הערכת שווי זו, החברה בחנה את שווי השימוש של אותם מטוסים אשר בשימושה ובבעלותה שיתרת העלות המופחתת שלהם בדוחות הכספיים של החברה ליום 30 בספטמבר 2010 עולה על מחיר המכירה שלהם.

נכון למועד הערכת שווי זו, מחיר המכירה של צי מטוסי 200-777, מסתכם לסך של כ-464 מליון דולר בהשוואה ליתרת העלות המופחתת בספרים של אותם מטוסים ליום 30 בספטמבר 2010 אשר מסתכמת לסך של כ-524 מליון דולר.

מחיר המכירה של צי מטוסי 400-747, מסתכם לסך של כ-158 מליון דולר בהשוואה ליתרת העלות המופחתת בספרים של אותם מטוסים ליום 30 בספטמבר 2010 אשר מסתכמת לסך של כ-243 מליון דולר.

## ו. שיטת הערכה

הערכת השווי בוצעה על בסיס שיטת היוון תזרימי מזומנים. על פי גישה זו הווננו אומדני תזרימי המזומנים הצפויים לחברה משימוש בציי המטוסים. להלן עיקרי ההנחות אשר שימשו בתחשיב השווי:

- אורך חיים שימושיים (Useful Life): עבור צי 777-200 - 13 שנות פעילות בממוצע (ומימוש המטוסים במחיר מכירה נטו בתום תקופה של 13 שנים), עבור צי 747-400 - 6 שנות פעילות בממוצע (ומימוש המטוסים במחיר מכירה נטו בתום תקופה של 6 שנים).
- תזרים המזומנים הצפוי מפעילות: ההנהלה חישה ומצאה כי תחזית התזרים מפעילות צי מטוסי 777-200 בשנת 2010 צפויה להסתכם בכ-96 מיליון דולר, ועבור צי מטוסי 747-400 תחזית התזרים צפויה להסתכם בכ-111 מיליון דולר. תזרים זה חושב על בסיס תחזית ההכנסות מציי המטוסים בניכוי עמלות והוצאות משתנות שניתן לשייכן לציי המטוסים הנ"ל ובניכוי הוצאות תזרימיות קבועות כגון הוצאות ביטחון ותחזוקה אשר ניתן להקצותן באופן יחסי לעלות הפעלת המטוסים הנ"ל.
- ערך גרט בתום תקופת אורך החיים השימושיים (לאמור בתום 13 שנים עבור צי 777-200 ו-6 שנים עבור צי 747-400): חושב בהתבסס על תחזיות חברת AVAC וחברת AIRCLAIMS ומסתכם בכ-188 מיליון דולר עבור צי 777-200, וכ-86 מיליון דולר עבור צי 747-400 (ערכים לא מהוונים).
- שיעורי צמיחה: לא נלקחה בחשבון צמיחה עתידית ריאלית בפעילות החברה מציי המטוסים הנ"ל והיא מבוססת על התחזית לשנת 2010.
- שיעור היוון (ניכיון): הונח שיעור היוון של כ-8%. להערכת הנהלת החברה, שיעור היוון זה משקף באופן נאות את מרכיב מחיר ההון לחברה.
- שיעור התפוסה (Load Factor) בשנים הבאות במטוסים אלו הונח כשיעור קבוע על פי התחזית לשנת 2010.
- שיעור המס השוטף הצפוי לחברה בתקופה של 6-13 השנים הבאות הוא אפס.
- החברה מניחה כי בתקופה של 6-13 השנים הבאות, המטוסים הנ"ל ישמשו כמטוסי נוסעים.
- החברה לא הניחה צורך בביצוע השקעות בלתי צפויות באותם מטוסים על מנת לאפשר המשך שימוש בהם.

ז. השווי שנקבע על פי שיטת היוון תזרימי מזומנים לצי 200-777 (במיליוני דולר):

סה"כ	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	*
788		37	40	43	46	50	54	58	63	68	73	79	85	92	סה"כ תזרים מהוון
69	69														סה"כ שווי ערך גרט מהוון (בתום 13 השנים)

סה"כ שווי השימוש של צי המטוסים הנ"ל על בסיס גישת היוון תזרימי מזומנים: 857 מיליון דולר

\* מתייחס לתקופות מ-1 לאוקטובר ועד 30 בספטמבר לשנה העוקבת.

להלן ניתוח רגישות לשווי השימוש של צי המטוסים הנ"ל עבור שינוי של מחיר ההיוון, שינוי מחיר הדלק הסילוני ועבור שינוי של תרומת המזומנים אשר מהווים לדעת החברה גורמי מפתח העלולים לשנות את התחזיות של שווי השימוש:

שיעור היוון תרומה שנתית	6.0%	6.5%	7.0%	7.5%	8.0%	8.5%	9.0%	9.5%
<b>במיליוני דולר</b>								
80	817	793	770	747	726	706	687	668
85	863	837	813	790	767	746	726	706
90	908	882	856	832	808	786	765	744
96	962	934	907	881	<b>857</b>	833	811	789
100	1,000	970	942	916	890	866	843	821
105	1,045	1,015	986	958	932	906	882	859

ניתוחי רגישות מחיר דלק, ניצול הנכס על פני 13 שנים:

מחיר דלק (סנט לגאלון)	תרומה שנתית	NPV	שווי מופחת	הפרש NPV מול שווי מופחת
<b>במיליוני דולר</b>				
222	99	885	524	361
235	98	871	524	347
247	96	<b>857</b>	524	332
259	94	842	524	318
272	92	828	524	304

ח. השווי שנקבע על פי שיטת היוון תזרימי מזומנים לצי 400-747 (במיליוני דולר):

סה"כ	<u>2016</u>	<u>2015</u>	<u>2014</u>	<u>2013</u>	<u>2012</u>	<u>2011</u>	<u>2010</u>	*
533		72	78	85	92	99	107	סה"כ תזרים מהוון
54	54							סה"כ שווי ערך גרט מהוון (בתום 6 השנים)

סה"כ שווי השימוש של צי המטוסים הנ"ל על בסיס גישת היוון תזרימי מזומנים: 587 מיליון דולר

\* מתייחס לתקופות מ-1 לאוקטובר ועד 30 בספטמבר לשנה העוקבת.

להלן ניתוח רגישות לשווי השימוש של צי המטוסים הנ"ל עבור שינוי של מחיר ההיוון, שינוי מחיר הדלק הסילוני ועבור שינוי של תרומת המזומנים אשר מהווים לדעת החברה גורמי מפתח העלולים לשנות את התחזיות של שווי השימוש:

9.5%	9.0%	8.5%	8.0%	7.5%	7.0%	6.5%	6.0%	שיעור היוון תרומה שנתית
<b>במיליוני דולר</b>								
489	496	503	510	518	525	533	541	95
96	98	100	102	104	106	109	111	100
535	543	551	558	566	575	583	592	105
563	571	579	<b>587</b>	595	604	613	622	111
582	590	598	606	615	624	633	643	115
605	613	622	630	639	649	658	668	120

ניתוחי רגישות מחיר דלק, ניצול הנכס על פני 6 שנים:

מחיר דלק (סנט לגאלון)	תרומה שנתית	NPV	שווי מופחת	הפרש NPV מול שווי מופחת
<b>במיליוני דולר</b>				
220	114	603	243	361
232	113	595	243	353
244	111	<b>587</b>	243	345
256	109	579	243	336
268	108	571	243	328

הטבלה שלהלן מציגה את סיכום תחשיב הערכת השווי נכון ליום 30 בספטמבר 2010 לצי  
:777-200

**תחשיב סכום בר השבה**

מחיר המכירה נטו (Net Selling Price)	שווי השימוש (Value in use) לחברת אל על	סכום בר השבה - הגבוה מבין השניים לחברת אל על
במיליוני דולר		
464	857	857

**האם יש לבצע ירידת ערך בספרים?**

יתרת העלות המופחתת של המטוסים ליום 30 בספטמבר 2010	סכום בר השבה של אותם מטוסים לחברת אל על, ליום 30 בספטמבר 2010	האם יש לבצע ירידת ערך בספרים?
במיליוני דולר		
524	857	לא

הטבלה שלהלן מציגה את סיכום תחשיב הערכת השווי נכון ליום 30 בספטמבר 2010 לצי  
:747-400

**תחשיב סכום בר השבה**

מחיר המכירה נטו (Net Selling Price)	שווי השימוש (Value in use) לחברת אל על	סכום בר השבה - הגבוה מבין השניים לחברת אל על
במיליוני דולר		
158	587	587

האם יש לבצע ירידת ערך בספרים?

האם יש לבצע ירידת ערך בספרים?	סכום בר השבה של אותם מטוסים לחברת אל על, ליום 30 בספטמבר 2010	יתרת העלות המופחתת של המטוסים ליום 30 בספטמבר 2010
במיליוני דולר		
לא	587	243

הערכת שווי זו, נכונה למועד עריכתה ומתבססת על תחזית הנתונים הכספיים לשנת 2010 ועל אומדני הכנסות והוצאות צפויות ל- 6-13 שנים הבאות. שינוי בהנחות הצפויות המפורטות לעיל עלול לשנות את הערכת השווי ובעקבותיה החברה עלולה להידרש לבצע הפחתה בשל ירידת ערך.

**אל על נתיבי אויר לישראל בערבון מוגבל**

**דוחות כספיים תמציתיים מאוחדים ביניים  
ליום 30 בספטמבר 2010**

**(בלתי מבוקרים)**

## אל על נתיבי אויר לישראל בערבון מוגבל

דוחות כספיים תמציתיים מאוחדים ביניים (בלתי מבוקרים)  
ליום 30 בספטמבר 2010

### תוכן העניינים

#### ע מ ו ד

ג - 2	<u>דו"ח סקירה של רואי החשבון</u>
	דוחות כספיים תמציתיים מאוחדים ביניים (בלתי מבוקרים):
ג - 3 - ג - 4	דוחות תמציתיים מאוחדים על המצב הכספי
ג - 5	דוחות תמציתיים מאוחדים על הרווח והפסד
ג - 6	דוחות תמציתיים מאוחדים על הרווח הכולל
ג - 7 - ג - 9	דוחות תמציתיים מאוחדים על השינויים בהון העצמי
ג - 10 - ג - 11	דוחות תמציתיים מאוחדים על תזרימי המזומנים
ג - 12 - ג - 26	באורים לדוחות הכספיים התמציתיים המאוחדים

**דו"ח סקירה של רואה החשבון המבקר לבעלי המניות של  
אל על נתיבי אויר לישראל בערבון מוגבל**

**מבוא**

סקרנו את המידע הכספי המוצג של אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ החברה וחברות בנות (להלן - "הקבוצה"), הכולל את הדו"ח התמציתי המאוחד על המצב הכספי ליום 30 בספטמבר 2010 ואת הדוחות התמציתיים המאוחדים על הרווח והפסד, הרווח הכולל, השינויים בהון העצמי ותזרימי המזומנים לתקופות של תשעה ושלושה חודשים שנסתיימו 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 ומידיים), התש"ל-1970. אחריותנו היא להביע מסקנה על מידע כספי לתקופות ביניים אלה בהתבסס על סקירתנו.

לא סקרנו את המידע הכספי לתקופות הביניים התמציתיות של חברות שאוחדו אשר נכסיהן הכלולים באיחוד מהווים כ-2.05% מכלל הנכסים המאוחדים ליום 30 בספטמבר 2010, והכנסותיהן הכלולות באיחוד מהוות כ-1.2% וכ-1.3%, בהתאמה, מכלל ההכנסות המאוחדות לתקופות של תשעה ושלושה חודשים שנסתיימו באותו תאריך. המידע הכספי לתקופות הביניים התמציתיות של אותן חברות נסקר על ידי רואי חשבון אחרים שדוחות הסקירה שלהם הומצאו לנו ומסקנתנו, ככל שהיא מתייחסת למידע הכספי בגין אותן חברות, מבוססת על דוחות הסקירה של רואי החשבון האחרים.

**היקף הסקירה**

ערכנו את סקירתנו בהתאם לתקן סקירה 1 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 מבידור, בעיקר עם אנשים האחראים לעניינים הכספיים והחשבונאיים, ומיישום נהלי סקירה אנליטיים ואחרים. סקירה הינה מצומצמת בהיקפה במידה ניכרת מאשר ביקורת הנערכת בהתאם לתקני ביקורת מקובלים בישראל ולפיכך אינה מאפשרת לנו להשיג ביטחון שניודע לכל העניינים המשמעותיים שהיו יכולים להיות מזוהים בביקורת. בהתאם לכך, אין אנו מחוויים חוות דעת של ביקורת.

**מסקנה**

בהתבסס על סקירתנו, ועל דוחות הסקירה של רואי חשבון אחרים, 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 ועל דוחות הסקירה של רואי חשבון אחרים, 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 ומידיים), התש"ל-1970.

מבלי לסייג את מסקנתנו הנ"ל, אנו מפנים את תשומת הלב לאמור בבאור 8 לדוחות כספיים אלה בדבר הליכים משפטיים העומדים כנגד החברה.

**בריטמן אלמגור זהר ושות'  
רואי חשבון**

**תל אביב, 16 בנובמבר, 2010.**

<b>משרד ראשי - תל אביב</b> מרכז עזריאלי 1 תל אביב, 67021 ת.ד. 16593 תל אביב, 61164 טלפון: 03-6085555 פקס: 03-6094022 info@deloitte.co.il	<b>משרד רמת-גן</b> הרקון 6 רמת-גן, 52521 טלפון: 03-7551500 פקס: 03-5759955 info-ramatgan@deloitte.co.il	<b>משרד ירושלים</b> שרי ישראל 12 ירושלים, 94390 טלפון: 02-5018888 פקס: 02-5374173 info-jer@deloitte.co.il	<b>משרד חיפה</b> מעלה השחרור 5 ת.ד. 5648 חיפה, 31055 טלפון: 04-8607333 פקס: 04-8672528 info-haifa@deloitte.co.il	<b>משרד נאר שבע</b> פארק חנשיית עומר, בניין 10, ת.ד. 1369 עומר, 84965 טלפון: 08-6909500 פקס: 08-6909600 info-beersheva@deloitte.co.il	<b>משרד אילת</b> המרכז העירוני ת.ד. 583 אילת, 88104 טלפון: 08-6375676 פקס: 08-6371628 info-eilat@deloitte.co.il
---	--	--	--	---	---

Deloitte refers to one or more of Deloitte Touche Tohmatsu, a Swiss Verein, and its network of member firms, each of which is a legally separate and independent entity. Please see [www.deloitte.com/about](http://www.deloitte.com/about) for a detailed description of the legal structure of Deloitte Touche Tohmatsu and its member firms.

Brightman Almagor Zohar & Co. is a member firm of Deloitte Touche Tohmatsu

## אל על נתיבי אויר לישראל בערבון מוגבל

דוחות תמציתיים מאוחדים על המצב הכספי

ליום 31 בדצמבר	ליום 30 בספטמבר	
2009	2009	2010
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
	(בלתי מבוקר)	

106,687	98,670	159,483
7,933	19,954	38,254
7,003	28,468	1,500
112,086	128,906	150,279
16,155	26,969	17,600
11,206	7,977	16,546
24,873	* 26,948	28,245
21,947	13,549	15,426
-	2,372	-
307,890	353,813	427,333

1,839	1,940	1,784
648	445	648
1,357	1,570	4,034
2,255	2,667	5,623
1,312,930	1,348,175	1,246,457
7,504	8,992	7,923
34,501	34,343	35,107
2,578	* 2,596	2,505
1,363,612	1,400,728	1,304,081
1,671,502	1,754,541	1,731,414

### נכסים

#### נכסים שוטפים

מזומנים ושווי מזומנים
פיקדונות לזמן קצר
פיקדונות משועבדים
לקוחות
חייבים ויתרות חובה
מכשירים פיננסיים נגזרים
הוצאות מראש
מלאי
השקעה בחברה כלולה מוחזקת למכירה
<b>סה"כ נכסים שוטפים</b>

#### נכסים לא שוטפים

פיקדונות בבנקים לזמן ארוך
השקעה בחברות כלולות
השקעה בחברות אחרות
מכשירים פיננסיים נגזרים
רכוש קבוע, נטו
נכסים בלתי מוחשיים, נטו
נכסים בגין הטבות עובדים
הוצאות מראש
<b>סה"כ נכסים לא שוטפים</b>

### סה"כ נכסים

(\*) סווג מחדש - ראה ביאור 5.

הביאורים לדוחות הכספיים התמציתיים המאוחדים מהווים חלק בלתי נפרד מהם.

## אל על נתיבי אויר לישראל בערבון מוגבל

דוחות תמציתיים מאוחדים על המצב הכספי

ליום 31 בדצמבר	ליום 30 בספטמבר	
2009	2009	2010
אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
	(בלתי מבוקר)	

### התחייבויות והון עצמי

#### התחייבויות שוטפות

אשראי לזמן קצר וחלויות שוטפות  
ספקים ונותני שירותים  
זכאים ויתרות זכות  
הפרשות  
מכשירים פיננסיים נגזרים  
התחייבויות בגין הטבות לעובדים  
הכנסות מראש

#### סה"כ התחייבויות שוטפות

106,016	110,109	154,532
128,970	* 143,337	162,235
54,444	* 46,832	52,748
57,217	* 54,875	61,534
55,643	79,519	6,258
81,379	93,274	97,429
204,444	211,892	235,179
688,113	739,838	769,915

#### התחייבויות לא שוטפות

הלוואות מתאגידים בנקאיים  
התחייבויות בגין הטבות לעובדים  
זכאים ויתרות זכות  
מכשירים פיננסיים נגזרים  
מיסים נדחים  
הכנסות מראש

#### סה"כ התחייבויות לא שוטפות

704,194	730,528	581,297
65,835	65,632	62,674
13,318	* 13,003	10,643
20,135	27,310	20,238
5,313	2,949	24,169
50,813	46,091	51,598
859,608	885,513	750,619

#### סה"כ התחייבויות

1,547,721	1,625,351	1,520,534
-----------	-----------	-----------

#### הון עצמי

הון מניות  
פרמיה על מניות  
קרן הון מעסקאות עם בעלת שליטה לשעבר  
קרן הון בגין תשלום מבוסס מניות  
קרן הון בגין גידור תזרימי מזומנים  
יתרת הפסד

#### סה"כ הון עצמי

#### סה"כ התחייבויות והון עצמי

155,012	155,012	155,012
28,007	28,007	28,007
237,122	237,122	237,122
6,414	6,147	7,054
(30,822)	(54,166)	14,865
(271,952)	(242,932)	(231,180)
123,781	129,190	210,880
1,671,502	1,754,541	1,731,414

(\*) סווג מחדש - ראה ביאור 5.

ניסים מלכי  
סמנכ"ל כספים

אליעזר שקדי  
מנהל כללי

יהודה (יודי) לוי  
סגן יו"ר הדירקטוריון

תאריך אישור הדוחות הכספיים: נתב"ג, 16 בנובמבר, 2010.

הביאורים לדוחות הכספיים התמציתיים המאוחדים מהווים חלק בלתי נפרד מהם.

## אל על נתיבי אויר לישראל בערבון מוגבל

### דוחות תמציתיים מאוחדים על הרווח והפסד

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר	לתקופה של שלושה חודשים שנסתיימה ביום 30 בספטמבר		לתקופה של תשעה חודשים שנסתיימה ביום 30 בספטמבר		
	2009	2010	2009	2010	
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	
	(בלתי מבוקר)		(בלתי מבוקר)		
1,655,833 (1,444,250)	496,059 (400,654)	561,203 (426,182)	1,242,158 (1,081,695)	1,480,223 (1,190,710)	הכנסות מהפעלה הוצאות הפעלה
211,583	95,405	135,021	160,463	289,513	רווח גולמי
(182,962) (88,562) (15,027)	(49,343) (21,137) (1,147)	(54,596) (23,189) (1,599)	(138,377) (64,268) (986)	(149,557) (69,810) (4,221)	הוצאות מכירה הוצאות הנהלה וכלליות הוצאות תפעול אחרות, נטו
(286,551)	(71,627)	(79,384)	(203,631)	(223,588)	
(74,968)	23,778	55,637	(43,168)	65,925	רווח (הפסד) מפעולות רגילות לפני מימון
(30,297) 3,999 (26,298)	(14,249) 1,167 (13,082)	(12,186) 3,613 (8,573)	(24,868) 1,885 (22,983)	(27,839) 6,886 (20,953)	הוצאות מימון הכנסות מימון הוצאות מימון, נטו
442	45	-	81	-	חלק החברה ברווחי חברות כלולות, נטו
(100,824)	10,741	47,064	(66,070)	44,972	רווח (הפסד) לפני מיסים על ההכנסה
24,524	1,563	(4,602)	18,790	(4,200)	הטבת מס (מיסים על הכנסה)
(76,300)	12,304	42,462	(47,280)	40,772	רווח (הפסד) לתקופה
(0.15)	0.02	0.09	(0.09)	0.08	רווח (הפסד) בדולר - למניה רגילה אחת בת 1 ש"ח ע.נ.
(0.15)	0.02	0.09	(0.09)	0.08	רווח (הפסד) למניה בסיסי
					רווח (הפסד) למניה מדולל
495,719	495,719	495,719	495,719	495,719	הממוצע המשוקלל של הון המניות ששימש בחישוב רווח (הפסד) למניה
495,719	495,719	495,954	495,719	495,958	בסיסי מדולל

הביאורים לדוחות הכספיים התמציתיים המאוחדים מהווים חלק בלתי נפרד מהם.

**אל על נתיבי אויר לישראל בערבון מוגבל**  
**דוחות תמציתיים מאוחדים על הרווח הכולל**

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר	לתקופה של שלושה חודשים שנסתיימה ביום 30 בספטמבר		לתקופה של תשעה חודשים שנסתיימה ביום 30 בספטמבר		
	2009	2010	2009	2010	
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	
	(בלתי מבוקר)		(בלתי מבוקר)		
(76,300)	12,304	42,462	(47,280)	40,772	רווח (הפסד) לתקופה
					רווח כולל אחר
80,783	8,511	29,171	57,439	45,687	רווח בגין גידור תזרימי מזומנים, נטו ממס
80,783	8,511	29,171	57,439	45,687	רווח כולל אחר לתקופה, נטו ממס
4,483	20,815	71,633	10,159	86,459	סה"כ רווח כולל לתקופה

הביאורים לדוחות הכספיים התמציתיים המאוחדים מהווים חלק בלתי נפרד מהם.

**אל על נתיבי אויר לישראל בערבון מוגבל**  
**דוחות תמציתיים מאוחדים על השינויים בהון העצמי**

**לתקופה של תשעה חודשים שנסתיימה ביום 30 בספטמבר 2010**

הון מניות	פרמיה על מניות	קרן הון מעסקאות עם בעלת שליטה לשעבר	קרן הון בגין עסקאות תשלום מבוסס מניות אלפי דולר (בלתי מבוקר)	קרן הון בגין גידור תזרימי מזומנים	יתרת הפסד	סה"כ	
155,012	28,007	237,122	6,414	(30,822)	(271,952)	123,781	<b>יתרה ליום 1 בינואר 2010</b>
-	-	-	-	-	40,772	40,772	רווח לתקופה
-	-	-	-	45,687	-	45,687	רווח כולל אחר לתקופה
-	-	-	-	45,687	40,772	86,459	<b>סה"כ רווח כולל לתקופה</b>
-	-	-	640	-	-	640	תשלום מבוסס מניות סה"כ עסקאות עם בעלי מניות החברה האם במסגרת תפקידם כבעלי מניות
-	-	-	640	-	-	640	
155,012	28,007	237,122	7,054	14,865	(231,180)	210,880	<b>סה"כ הון עצמי ליום 30 בספטמבר 2010</b>

**לתקופה של תשעה חודשים שנסתיימה ביום 30 בספטמבר 2009**

הון מניות	פרמיה על מניות	קרן הון מעסקאות עם בעלת שליטה לשעבר	קרן הון בגין עסקאות תשלום מבוסס מניות אלפי דולר (בלתי מבוקר)	קרן הון בגין גידור תזרימי מזומנים	יתרת הפסד	סה"כ	
155,012	28,007	237,122	5,780	(111,605)	(195,652)	118,664	<b>יתרה ליום 1 בינואר 2009</b>
-	-	-	-	-	(47,280)	(47,280)	רווח לתקופה
-	-	-	-	57,439	-	57,439	רווח כולל אחר לתקופה
-	-	-	-	57,439	(47,280)	10,159	<b>סה"כ רווח כולל לתקופה</b>
-	-	-	367	-	-	367	תשלום מבוסס מניות סה"כ עסקאות עם בעלי מניות החברה האם במסגרת תפקידם כבעלי מניות
-	-	-	367	-	-	367	
155,012	28,007	237,122	6,147	(54,166)	(242,932)	129,190	<b>סה"כ הון עצמי ליום 30 בספטמבר 2009</b>

הביאורים לדוחות הכספיים התמציתיים המאוחדים מהווים חלק בלתי נפרד מהם.

**אל על נתיבי אויר לישראל בערבון מוגבל**  
**דוחות תמציתיים מאוחדים על השינויים בהון העצמי**

**לתקופה של שלושה חודשים שנסתיימה ביום 30 בספטמבר 2010**

הון מניות	פרמיה על מניות	קרן הון עם בעלת שליטה לשעבר	קרן הון מעסקאות עם בעלת שליטה לשעבר	קרן הון בגין עסקאות תשלום מבוסס מניות אלפי דולר (בלתי מבוקר)	קרן הון בגין גידור תזרימי מזומנים	יתרת הפסד	סה"כ	
155,012	28,007	237,122	6,858	(14,306)	(273,642)	139,051	<b>יתרה ליום 1 ביולי 2010</b>	
-	-	-	-	-	-	42,462	רווח לתקופה	
-	-	-	-	-	29,171	29,171	רווח כולל אחר לתקופה	
-	-	-	-	-	29,171	71,633	<b>סה"כ רווח כולל לתקופה</b>	
-	-	-	196	-	-	196	תשלום מבוסס מניות סה"כ עסקאות עם בעלי מניות החברה האם במסגרת תפקידם כבעלי מניות	
-	-	-	196	-	-	196		
155,012	28,007	237,122	7,054	14,865	(231,180)	210,880	<b>סה"כ הון עצמי ליום 30 בספטמבר 2010</b>	

**לתקופה של שלושה חודשים שנסתיימה ביום 30 בספטמבר 2009**

הון מניות	פרמיה על מניות	קרן הון עם בעלת שליטה לשעבר	קרן הון מעסקאות עם בעלת שליטה לשעבר	קרן הון בגין עסקאות תשלום מבוסס מניות אלפי דולר (בלתי מבוקר)	קרן הון בגין גידור תזרימי מזומנים	יתרת הפסד	סה"כ	
155,012	28,007	237,122	5,999	(62,677)	(255,236)	108,227	<b>יתרה ליום 1 ביולי 2009</b>	
-	-	-	-	-	-	12,304	רווח לתקופה	
-	-	-	-	-	8,511	8,511	רווח כולל אחר לתקופה	
-	-	-	-	-	8,511	20,815	<b>סה"כ רווח כולל לתקופה</b>	
-	-	-	148	-	-	148	תשלום מבוסס מניות סה"כ עסקאות עם בעלי מניות החברה האם במסגרת תפקידם כבעלי מניות	
-	-	-	148	-	-	148		
155,012	28,007	237,122	6,147	(54,166)	(242,932)	129,190	<b>סה"כ הון עצמי ליום 30 בספטמבר 2009</b>	

הביאורים לדוחות הכספיים התמציתיים המאוחדים מהווים חלק בלתי נפרד מהם.

**אל על נתיבי אויר לישראל בערבון מוגבל**  
**דוחות תמציתיים מאוחדים על השינויים בהון העצמי**

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2009

סה"כ	יתרת הפסד	קרן הון בגין גידור תזרימי מזומנים	קרן הון בגין עסקאות תשלום מבוסס מניות אלפי דולר	קרן הון מעסקאות עם בעלת שליטה לשעבר	פרמיה על מניות	הון מניות	
118,664	(195,652)	(111,605)	5,780	237,122	28,007	155,012	<b>יתרה ליום 1 בינואר 2009</b>
(76,300)	(76,300)	-	-	-	-	-	הפסד לשנה
80,783	-	80,783	-	-	-	-	רווח כולל אחר לשנה
4,483	(76,300)	80,783	-	-	-	-	<b>סה"כ רווח כולל לשנה</b>
634	-	-	634	-	-	-	תשלום מבוסס מניות סה"כ עסקאות עם בעלי מניות החברה האם במסגרת תפקידם כבעלי מניות
634	-	-	634	-	-	-	
123,781	(271,952)	(30,822)	6,414	237,122	28,007	155,012	<b>סה"כ הון עצמי ליום 31 בדצמבר 2009</b>

הביאורים לדוחות הכספיים התמציתיים המאוחדים מהווים חלק בלתי נפרד מהם.

## אל על נתיבי אויר לישראל בערבון מוגבל

### דוחות תמציתיים מאוחדים על תזרימי המזומנים

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר	לתקופה של שלושה חודשים שנסתיימה ביום 30 בספטמבר		לתקופה של תשעה חודשים שנסתיימה ביום 30 בספטמבר	
	2009	2010	2009	2010
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
	(בלתי מבוקר)		(בלתי מבוקר)	
(76,300)	12,304	42,462	(47,280)	40,772
98,699	(31,096)	4,113	53,406	142,529
22,399	(18,792)	46,575	6,126	183,301
<hr style="border-top: 1px dashed black;"/>				
(178,679)	(14,887)	(9,325)	(166,321)	(29,669)
22,803	107	87	22,624	2,488
(1,955)	(571)	(1,699)	(1,297)	(2,671)
145,966	9,823	-	124,501	5,503
(112)	(12,337)	(30,478)	(12,133)	(30,321)
(176)	(53)	-	(103)	(73)
727	99	135	347	291
1,229	-	-	-	-
571	-	-	-	-
(9,626)	(17,819)	(41,280)	(32,382)	(54,452)
<hr style="border-top: 1px dashed black;"/>				
113,259	-	-	113,259	-
(74,615)	(20,010)	(20,427)	(46,244)	(50,871)
-	-	-	-	2,452
(254)	(36)	(469)	(220)	(1,055)
(7,159)	-	-	(7,159)	-
12,083	156	(683)	14,690	(26,579)
43,314	(19,890)	(21,579)	74,326	(76,053)
<hr style="border-top: 1px dashed black;"/>				
56,087	(56,501)	(16,284)	48,070	52,796
50,600	155,171	175,767	50,600	106,687
106,687	98,670	159,483	98,670	159,483

#### תזרימי מזומנים מפעילות שוטפת

רווח (הפסד) לתקופה  
התאמות הדרושות כדי להציג את תזרימי  
המזומנים מפעילות שוטפת - נספח א'  
**מזומנים שנבעו מפעילות שוטפת, נטו**

#### תזרימי מזומנים לפעילות השקעה

רכישות רכוש קבוע (כולל שיפוצי מנוע כלליים  
ותשלומים על חשבון מטוסים)  
תמורה ממימוש רכוש קבוע  
השקעה ברכוש לא מוחשי  
מימוש פיקדונות משועבדים  
עלייה בפיקדונות לזמן קצר, נטו  
השקעה בפיקדונות לנותני שירותים ולזמן ארוך  
מימוש פיקדונות לנותני שירותים ולזמן ארוך  
קיטון בהשקעות ובהלוואות לחברות מוחזקות, נטו  
תמורה ממכירת חברה כלולה  
**מזומנים ששימשו לפעילות השקעה, נטו**

#### תזרימי מזומנים מ(ל)פעילות מימון

קבלת הלוואות לזמן ארוך מתאגידים בנקאיים  
פירעון הלוואות לזמן ארוך מתאגידים בנקאיים  
קבלת הלוואות לזמן ארוך מאחרים  
פירעון הלוואות אחרות לזמן ארוך  
תשלום בגין הוצאות גיוס הלוואות  
עליה (ירידה) באשראי לזמן קצר, נטו  
**מזומנים שנבעו מפעילות (ששימשו לפעילות)  
מימון, נטו**

עליה (ירידה) במזומנים ושווי מזומנים

**יתרת מזומנים ושווי מזומנים לתחילת התקופה**

**יתרת מזומנים ושווי מזומנים לסוף התקופה**

הביאורים לדוחות הכספיים התמציתיים המאוחדים מהווים חלק בלתי נפרד מהם.

## אל על נתיבי אויר לישראל בערבון מוגבל

### דוחות תמציתיים מאוחדים על תזרימי המזומנים

לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר	לתקופה של שלושה חודשים שנסתיימה ביום 30 בספטמבר		לתקופה של תשעה חודשים שנסתיימה ביום 30 בספטמבר	
	2009	2010	2009	2010
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר
	(בלתי מבוקר)		(בלתי מבוקר)	
160,987	35,656	31,269	110,833	97,969
7	(72)	(97)	-	(52)
(284)	(45)	-	(81)	-
(24,604)	(1,691)	4,442	(19,103)	3,848
(18,754)	* 13,077	3,640	* (9,033)	16,275
(582)	(89)	(58)	(583)	(391)
-	-	(2,788)	-	(2,788)
634	148	196	367	640
(23,542)	(827)	81	(20,883)	2,705
(6,040)	10,402	30,071	(22,860)	(38,193)
4,110	(197)	(862)	(7,276)	(1,445)
2,001	7,553	5,838	(92)	(3,299)
(10,475)	3,372	(2,322)	(2,077)	6,521
(1,923)	* (3,554)	9,388	* 12,444	33,265
12,252	* (28,709)	(13,419)	* 4,112	(4,046)
4,912	(66,120)	(61,266)	7,638	31,520
<u>98,699</u>	<u>(31,096)</u>	<u>4,113</u>	<u>53,406</u>	<u>142,529</u>

#### נספח א' -

#### הכנסות והוצאות שאינן כרוכות בתזרימי מזומנים:

פחת והפחתות (כולל גרועות אביזרים, רכיבים  
שיצאו משימוש, תצרוכת ציוד מתכלה וירידת ערך  
רכוש קבוע ובלתי מוחשי)  
התאמת ערך פיקדונות לנותני שירותים ולזמן ארוך  
חלק ברווחי חברות כלולות, בניכוי דיבידנד  
שהתקבל, נטו  
מיסים נדחים, נטו  
עליה (ירידה) בהתחייבויות בשל הטבות לעובדים  
ובהפרשות  
רווחי הון ממימוש רכוש קבוע, נטו  
רווח ממניות שהתקבלו ללא תמורה  
שווי הטבה של תוכנית אופציות לעובדים  
הפסד (רווח) מהתאמת שווי הוגן של נגזרים דרך  
רווח והפסד

#### שינויים בסעיפי רכוש והתחייבויות:

ירידה (עליה) בלקוחות  
ירידה (עליה) בחייבים ויתרות חובה  
ירידה (עליה) בהוצאות מראש  
ירידה (עליה) במלאי  
עליה (ירידה) בספקים ונותני שירותים  
עליה (ירידה) בזכאים אחרים ויתרות זכות  
עליה (ירידה) בהכנסות מראש

(\*) סווג מחדש - ראה ביאור 5.

#### נספח ב' - עסקאות שלא במזומן

תמורה שטרם נתקבלה בגין מימוש חברה כלולה

<u>572</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>-</u>
------------	----------	----------	----------	----------

#### נספח ג' - תשלומי (תקבולי) ריבית, מיסים

#### ודיבידנד, המסווגים בתזרימי מזומנים מפעילות שוטפת

<u>28,283</u>	<u>12,038</u>	<u>10,760</u>	<u>22,479</u>	<u>19,087</u>	תשלומי ריבית
<u>(1,072)</u>	<u>(196)</u>	<u>(1,458)</u>	<u>(959)</u>	<u>(1,777)</u>	תקבולי ריבית
<u>203</u>	<u>19</u>	<u>25</u>	<u>52</u>	<u>75</u>	תשלומי מס- מקדמות בגין הוצאות עודפות
<u>(159)</u>	<u>-</u>	<u>20</u>	<u>-</u>	<u>20</u>	תקבולי דיבידנד

הביאורים לדוחות הכספיים התמציתיים המאוחדים מהווים חלק בלתי נפרד מהם.

**אל על נתיבי אויר לישראל בערבון מוגבל**  
**באורים לדוחות הכספיים התמציתיים המאוחדים**

**באור 1 - כללי**

- א. חברת אל על נתיבי אויר לישראל בע"מ עוסקת באמצעות חברות מאוחדות (להלן - "הקבוצה") בהובלת נוסעים ומטען, בטיסות סדירות וטיסות שכר בין ישראל למדינות חוץ והחל מחודש אוגוסט 2010 גם בטיסות פנים ארציות. מידע נוסף על מגזרי הפעילות של הקבוצה מוצג בבאור 11 להלן.
- ב. תנועת הנוסעים בנתב"ג מתאפיינת בעונתיות חזקה. עיקר הפעילות הינה בחודשי הקיץ, כאשר השיא הינו בחודשים יולי-ספטמבר. חודשי החורף (ינואר-מרץ) מתאפיינים בפעילות נמוכה בתנועת נוסעים.
- ג. יש לעיין בדוחות תמציתיים אלו בהקשר לדוחות הכספיים השנתיים של החברה ליום 31 בדצמבר 2009 ולשנה שנסתיימה באותו תאריך, ולביאורים אשר נלוו אליהם.
- ד. **אי הכללת מידע כספי נפרד:**
- בהתאם לתקנה 4 לתקנות דוחות תקופתיים ומידיים, החברה לא צרפה לדוח הכספי לתקופה שנסתיימה ביום 30 בספטמבר 2010, מידע כספי נפרד לפי תקנה 38.ד. לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומידיים), התש"ל - 1970.
- הסיבה שבעטייה לא כללה החברה מידע כספי נפרד, הינו לאור ההשפעה הזניחה שיש לדוחות הכספיים של החברות המוחזקות על הדוחות הכספיים המאוחדים.
- הפרמטרים ששימשו את החברה על מנת לקבוע את ההשפעה האמורה הם: נכסים, הכנסות, רווח ותזרים מזומנים מפעילות שוטפת של עד כ- 5% מסך הנכסים, ההכנסות, הרווח ותזרימי המזומנים מפעילות שוטפת בדוחות המאוחדים - בהתאמה, בהתעלם מהשפעות אירועים חריגים שאינם שכיחים.
- לפרטים אודות עסקאות והתקשרויות בין החברה לחברות המאוחדות שלה, ראה באור 10 להלן.
- ה. בישיבת הדירקטוריון לאישור הדוחות הכספיים, שהתקיימה ביום 16 בנובמבר 2010, הוחלט להסמיך את מר יהודה (יודי) לוי, סגן יו"ר הדירקטוריון, לחתום במקום מר עמיקם כהן, יו"ר הדירקטוריון, לאור שהותו של יו"ר הדירקטוריון מחוץ לישראל במועד אישור הדוחות הכספיים.

**באור 2 - עיקרי המדיניות החשבונאית**

- א. **בסיס לעריכת הדוחות הכספיים:**
- הדוחות הכספיים התמציתיים המאוחדים (להלן-"דוחות כספיים ביניים") של הקבוצה נערכו בהתאם לתקן חשבונאות בינלאומי IAS 34, "דיווח כספי לתקופות ביניים" (להלן-"IAS 34").
- בעריכת דוחות כספיים ביניים אלה, יישמה הקבוצה מדיניות חשבונאית, כללי הצגה ושיטות חישוב הזהים לאילו שיושמו בעריכת דוחותיה הכספיים ליום 31 בדצמבר, 2009, ולשנה שנסתיימה באותו תאריך.
- לגבי בחינה תקופתית של אומדני הפחת והגרט והשפעותיה על הדוחות הכספיים מכאן ולהבא, ראה באור 7.ג. להלן.
- ב. הדוחות הכספיים התמציתיים המאוחדים ערוכים בהתאם להוראות פרק ד' לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומידיים), התש"ל-1970.
- ג. **שערי חליפין ובסיס ההצמדה**
- (1) יתרות במטבע חוץ, או הצמודות אליו, נכללות בדוחות הכספיים לפי שערי החליפין היציגים שפורסמו על ידי בנק ישראל והיו תקפים לתום תקופת הדיווח.
- (2) יתרות הצמודות למדד המחירים לצרכן מוצגות בהתאם למדד הידוע האחרון בתום תקופת הדיווח (מדד החודש שקדם לחודש של מועד הדוח הכספי).

**אל על נתיבי אויר לישראל בערבון מוגבל**  
**באורים לדוחות הכספיים התמציתיים המאוחדים**

(3) להלן נתונים על שער החליפין של הדולר ועל מדד המחירים לצרכן בישראל:

ליום 31 בדצמבר 2009	ליום 30 בספטמבר 2009	ליום 30 בספטמבר 2010	
105.2	104.7	107.2	מדד המחירים לצרכן - בנקודות
3.775	3.758	3.665	שער הדולר - בשקל חדש
0.694	0.682	0.735	שער הדולר - באירו אירופאי
0.618	0.621	0.632	שער הדולר - בלירה שטרלינג

שעור השינוי ב- %:

לשנה שנתיימה ביום 31 בדצמבר 2009	לתקופה של תשעה חודשים שנתיימה ביום 30 בספטמבר 2009	לתקופה של תשעה חודשים שנתיימה ביום 30 בספטמבר 2010	
3.9%	3.4%	1.9%	מדד המחירים לצרכן
(0.7)%	(1.2)%	(2.9)%	שער הדולר - מול השקל החדש
(3.3)%	(4.9)%	5.9%	שער הדולר - מול האירו האירופאי
(9.9)%	(9.3)%	2.3%	שער הדולר - מול הלירה שטרלינג

לתקופה של שלושה חודשים שנתיימה ביום 30 בספטמבר 2009	לתקופה של שלושה חודשים שנתיימה ביום 30 בספטמבר 2010	
1.3%	1.2%	מדד המחירים לצרכן
(4.1)%	(5.4)%	שער הדולר - מול השקל החדש
(3.7)%	(9.8)%	שער הדולר - מול האירו האירופאי
3.2%	(5.0)%	שער הדולר - מול הלירה שטרלינג

**באור 3 - תקני דיווח כספי חדשים ופרשנויות שפורסמו**

א. תקנים ופרשנויות חדשים, אשר בתוקף, אשר אין להם השפעה מהותית על התקופה הנוכחית ו/או על תקופות דיווח קודמות:

התקנים, הפרשנויות והתיקונים החדשים הבאים, אשר נכנסו לתוקף בשנה הנוכחית, אינם משפיעים באופן מהותי על התקופה הנוכחית ו/או על תקופות קודמות, אך לכניסתם לתוקף עשויה להיות השפעה על תקופות עתידיות.

▪ **תיקון IAS 17 "חכירות"**

במסגרת פרויקט השיפורים השנתיים לשנת 2009, תוקן IAS 17 "חכירות".

תיקון IAS 17 "חכירות" קובע כי חכירות קרקע יסווגו כחכירה מימונית או כחכירה תפעולית תוך שימוש בעקרונות הכלליים בתקן, תוך התחשבות בהיות קרקע נכס בעל אורך חיים כלכליים אינסופי. במסגרת התיקון בוטלה ההוראה לסיווג חכירת קרקע כחכירה תפעולית כאשר הקרקע אינה עוברת לחוכר בתום תקופת החכירה.

התיקון מיושם לגבי תקופות דיווח שנתיות המתחילות ביום 1 בינואר 2010. התיקון מיושם למפרע לגבי חכירות קיימות כאשר המידע הנדרש זמין במועד תחילת החכירה. כאשר המידע הנדרש אינו זמין, חכירות קרקע ייבחנו מחדש למועד אימוץ התיקון. להוראות התיקון לא הייתה השפעה על הדוחות הכספיים של החברה.

## אל על נתיבי אויר לישראל בערבון מוגבל באורים לדוחות הכספיים התמציתיים המאוחדים

### IFRS 3 (מתוקן) "צירופי עסקים"

התקן החדש קובע כללים לטיפול החשבונאי בצירופי עסקים. התקן מיושם לגבי צירופי עסקים שהתרחשו מיום 1 בינואר 2010, או לאחריו.

### IAS 27 (מתוקן) "דוחות כספיים מאוחדים ונפרדים"

התקן החדש קובע את כללי הטיפול החשבונאי בדוחות כספיים מאוחדים ונפרדים. הוראות התקן חלות לתקופות דיווח שנתיות המתחילות ביום 1 בינואר 2010, או לאחריו. התקן מיושם למפרע, פרט למספר חריגים, לגביהם מיושמות הוראות התקן בדרך של "מכאן ולהבא".

### תיקון IAS 28 "השקעות בחברות כלולות" (בדבר איבוד השפעה מהותית בחברה כלולה)

במסגרת אימוץ IAS 27 המתוקן כאמור לעיל, תוקנו הוראות מסוימות ב- IAS 28 "השקעות בחברות כלולות". התיקון קובע את הטיפול החשבונאי לעניין איבוד השפעה מהותית בחברה כלולה, כאשר הישות ממשיכה להחזיק שיעור מסוים בחברה המושקעת. התיקון מיושם בדרך של "מכאן ולהבא" לגבי תקופות דיווח שנתיות המתחילות ביום 1 בינואר 2010, או לאחריו.

### תיקון IAS 39 "מכשירים פיננסיים: הכרה ומדידה" (בדבר ייעוד החשיפה לסיכונים אינפלציוניים כפריטים מגדרים)

התיקון קובע, בין היתר, כי ניתן לייעד שינויים בתזרימי המזומנים הנובעים מחשיפה לסיכונים אינפלציוניים כפריטים מגודרים. בנוסף קובע התיקון כי הערך הפנימי, בשונה מערך הזמן של אופציות שנרכשו, כשיר לשמש כמכשיר מגדר של סיכון צד אחד הנובע מעסקה חזויה. התיקון מיושם למפרע לגבי תקופות דיווח שנתיות המתחילות ביום 1 בינואר 2010, או לאחריו.

### IFRS 9 "מכשירים פיננסיים"

התקן החדש מפרט את הוראות הסיווג והמדידה של נכסים פיננסיים. התקן דורש שכל הנכסים הפיננסיים יטופלו כלהלן:

- מכשירי חוב יסווגו ויימדדו לאחר ההכרה לראשונה לפי העלות המופחתת או לפי שווי הוגן דרך רווח והפסד. קביעת מודל המדידה תהיה בהתחשב במודל העסקי של הישות בנוגע לניהול נכסים פיננסיים ובהתאם למאפיינים של תזרימי המזומנים החוזיים הנובעים מאותם נכסים פיננסיים.
  - ניתן לייעד מכשירי חוב אשר על פי המבחנים נמדד בעלות מופחתת לשווי הוגן דרך רווח והפסד אך ורק אם הייעוד מבטל חוסר עקביות בהכרה ובמדידה שהיה נוצר אילו הנכס היה נמדד בעלות מופחתת. מכשירי הון ימדדו בשווי הוגן דרך רווח והפסד.
  - ניתן לייעד במועד ההכרה לראשונה מכשירי הון לשווי הוגן כאשר רווחים או הפסדים נזקפים לרווח כולל אחר. מכשירים שיועדו כאמור, לא יהיו כפופים יותר לבחינה לירידת ערך ורווח או הפסד בגינם לא יועבר לרווח והפסד, לרבות בעת במימוש.
  - נגזרים משובצים לא יופרדו מחוזה מארח הנמצא בתחולת התקן. במקום זאת, חוזים מעורבים ימדדו בכללותם בעלות מופחתת או בשווי הוגן, בהתאם למבחני המודל העסקי ותזרימי המזומנים החוזיים.
  - מכשירי חוב יסווגו מחדש מעלות מופחתת לשווי הוגן ולהיפך רק כאשר הישות משנה את המודל העסקי שלה לניהול נכסים פיננסיים.
  - השקעות במכשירי הון שאין להם מחיר מצוטט בשוק פעיל לרבות נגזרים על מכשירים אלו ימדדו תמיד לפי השווי ההוגן. חלופת המדידה לפי עלות בנסיבות מסוימות בוטלה. יחד עם זאת התקן מציין שבנסיבות ספציפיות עלות עשויה להיות אומדן נאות לשווי הוגן.
- הוראות התקן חלות בדרך של יישום למפרע, למעט חריגים כמפורט בתקן, לגבי תקופות דיווח שנתיות המתחילות ביום 1 בינואר 2013 או לאחר מכן. יישום מוקדם אפשרי. ישויות המיישמות את התקן ביישום מוקדם לפני 1 בינואר 2012 רשאיות שלא ליישם בדרך של יישום למפרע.
- החברה החליטה לאמץ באימוץ מוקדם את הוראות תקן זה החל משנת 2010, כאשר מועד התחילה הינו 1 בינואר 2010. כמו כן, החברה בחרה שלא להתאים למפרע את נתוני ההשוואה.
- לגבי יישום התקן בהקשר לעסקת ממן, ראה ביאור א6.

## אל על נתיבי אויר לישראל בערבון מוגבל באורים לדוחות הכספיים התמציתיים המאוחדים

ב. תקנים ופרשנויות חדשים שפורסמו ואינם בתוקף, ולא אומצו באימוץ מוקדם בידי הקבוצה, אשר צפויה או עשויה להיות להם השפעה על תקופות עתידיות:

### ▪ **IFRIC 19, "סילוק התחייבויות פיננסיות על-ידי מכשירים הוניים"**

הפרשנות קובעת את הטיפול החשבונאי לגבי סילוק של התחייבויות פיננסיות על ידי הנפקת מכשירים הוניים. במסגרת הפרשנות נקבע כי בקרות אירוע מעין זה, תיגרע ההתחייבות, כאשר ההפרש בין ערכה בספרים במועד הסילוק, ובין השווי ההוגן של התמורה ששולמה, הנמדדת בגובה השווי ההוגן של המכשירים הוניים שהונפקו, ייזקף לרווח והפסד. הפרשנות תיושם למפרע לגבי תקופות דיווח שנתיות המתחילות ביום 1 בינואר 2011, או לאחריו. יישום מוקדם אפשרי. בשלב זה אין ביכולתה של הנהלת החברה לאמוד את השפעת יישום הפרשנות על מצבה הכספי ותוצאות פעולותיה.

### ▪ **תיקון IFRIC 14, "מקדמות על חשבון דרישות הפקדה מינימליות"**

במסגרת התיקון נקבע כי במדידת נכסי תוכנית לגבי תוכניות להטבה מוגדרת, מקדמות ע"ח דרישות הפקדה מינימליות יכללו במסגרת ההטבות הכלכליות הזמינות בצורה של החזרים מהתוכניות או הקטנה בהפקדות עתידיות לתוכנית. הפרשנות תיושם למפרע לגבי תקופות דיווח שנתיות המתחילות ביום 1 בינואר 2011, או לאחריו. בשלב זה אין ביכולתה של הנהלת החברה לאמוד את השפעת יישום התיקון על מצבה הכספי ותוצאות פעולותיה.

### ▪ **תיקון IFRS 7 - "מכשירים פיננסיים: גילויים" - הבהרות לגילויים**

במסגרת תיקון זה נוספה דרישת גילוי אודות מידת ההשפעה של ביטחונות וחיזוקי אשראי אחרים שנתקבלו על הסכום שמייצג באופן הטוב ביותר את החשיפה המרבית לסיכון אשראי במועד הדיווח.

כמו-כן, הושמטו מספר דרישות גילוי כמפורט להלן:

- כאשר הערך בספרים של נכס פיננסי מייצג באופן הטוב ביותר את החשיפה המרבית לסיכון האשראי במועד הדיווח, לא נדרש גילוי אודות סכום החשיפה המרבית לסיכון האשראי בהתעלם מבטוחות מוחזקות וחיזוקי אשראי אחרים שנתקבלו.
- גילוי אודות הערך בספרים של נכסים פיננסיים, שתנאיהם נקבעו מחדש, שאחרת היו בפיגור או שערכם היה נפגם אינו נדרש עוד.
- כאשר ישות מקבלת חזקה על בטוחה שמוחזקת כבטחון, או מחלטת ערבות שנתקבלה כחיזוק אשראי, לא נדרש עוד גילוי אודות מהותם וערכם בספרים של הנכסים שהתקבלו ולמדיניות המימוש של נכסים אלה, במידה ונכסים אלה אינם מוחזקים עוד בתאריך הדיווח.

התיקון ייושם למפרע לגבי תקופות שנתיות המתחילות ביום 1 בינואר, 2011 או לאחריו.

### ▪ **תיקון IAS 1 - "הצגת דוחות כספיים" - הבהרות לגבי הדוח על השינויים בהון העצמי**

התיקון קובע כי פריטי הרווח הכולל האחר יוצגו על פני הדוח על השינויים בהון העצמי או במסגרת הביאורים, בהתאם למדיניות החשבונאית של החברה. בהתאם לכך, חברות יוכלו לבחור האם להציג בדוח על השינויים בהון העצמי או בביאורים את הפירוט של פריטי הרווח הכולל האחר שנזקפו ישירות להון העצמי במהלך תקופות הדיווח המוצגות. התיקון ייושם למפרע לגבי תקופות שנתיות המתחילות ביום 1 בינואר, 2011 או לאחריו.

### ▪ **תיקון IAS 34 - "דיווח כספי לתקופות ביניים" - אירועים ועסקאות משמעותיים**

התיקון מדגיש את העקרונות המפורטים ב-IAS 34, כי מטרת המידע המוצג בדבר אירועים ועסקאות שהם משמעותיים להבנת השינויים במצב הכספי ובביצועי הישות מאז מועד הדיווח השנתי האחרון, היא לעדכן את המידע המתייחס אליהם בדוח הכספי השנתי האחרון. בנוסף לכך, הובהר אופן יישום עיקרון זה בדבר מכשירים פיננסיים, לרבות הוספת דרישות הגילוי הבאות:

- שינויים בנסיבות העסקיות או הכלכליות אשר משפיעים על שוויים ההוגן של נכסים והתחייבויות פיננסיים, ללא תלות באופן מדידתם בשווי הוגן או בעלות מופחתת.

## אל על נתיבי אויר לישראל בערבון מוגבל באורים לדוחות הכספיים התמציתיים המאוחדים

- העברות של מכשירים פיננסיים הנמדדים בשווי הוגן בין הרמות המפורטות במידרג השווי הוגן ב-IFRS 7 "מכשירים פיננסיים: גילויים", הינן אירועים משמעותיים אשר יש לתת לגביהם גילוי במסגרת דוחות הביניים.
- שינוי בסיווג נכסים פיננסיים הנובע כתוצאה משינוי במטרות החזקתם או השינוי בהם.

### **תיקון IFRIC 13 - "תוכניות נאמנות לקוחות" - שווי הוגן של זיכוי מענק**

במסגרת התיקון, הובהר כי אומדן השווי הוגן של זיכויי המענק ייקח בחשבון סכומי הנחות ותמריצים אשר מוצעים ללקוחות אשר לא צברו זיכויי מענק, ושיעורי חילוט חזויים של זיכויי מענק. בשלב זה אין ביכולתה של הנהלת החברה לאמוד את השפעת יישום התיקון על מצבה הכספי ותוצאות פעולותיה.

### **באור 4 - שיקולי דעת חשבונאיים קריטיים ומקורות מפתח לאומדני אי וודאות**

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

האומדנים וההנחות שבבסיסם, נבחנו בידי הנהלה באופן שוטף. שינויים לאומדנים החשבונאיים מוכרים רק בתקופה בה בוצע שינוי באומדן במידה והשינוי משפיע רק על אותה תקופה או מוכרים בתקופה האמורה ובתקופות עתידיות במקרים בהם השינוי משפיע הן על התקופה הנוכחית והן על התקופות העתידיות. לפרטים נוספים אודות האומדנים החשבונאיים הקריטיים בהם עושה החברה שימוש, ראה באור 4 לדוחות הכספיים ליום 31 בדצמבר 2009.

### **באור 5 - סיווג מחדש של יתרות מאזניות**

להלן הסעיפים במאזן שיתרותיהם ליום 30 בספטמבר 2009 סווגו מחדש:

1. הוצאות מראש בגין נקודות מועדון הנוסע המתמיד בסך 2,596 אלפי דולר סווגו מסעיף הוצאות מראש שוטפות לסעיף הוצאות מראש לא שוטפות.
2. תמריצי חכירת מקרקעין בסך 3,995 אלפי דולר סווגו מסעיף ספקים לסעיף זכאים לא שוטפים.
3. א) התחייבויות שוטפות בגין הסכם בקשר לתביעת מטען בסך 3,044 אלפי דולר סווגו מסעיף הפרשות שוטפות לסעיף זכאים שוטפים.  
ב) התחייבויות בלתי שוטפות בגין הסכם בקשר לתביעת מטען בסך 9,008 אלפי דולר סווגו מסעיף הפרשות לא שוטפות לסעיף זכאים לא שוטפים.

### **באור 6 - עסקאות ואירועים מהותיים בתקופת הדיווח**

#### **א. הסכם מסגרת עם מסופי מטען וניטול בע"מ ("ממן")**

בהמשך לבאור 4א. לדוחות השנתיים ליום 31 בדצמבר 2009, הודיעה החברה ביום 12 באפריל 2010 כי חתמה על מסמך הסכמות ("מסמך ההסכמות") עם ממן, לפיו, בכפוף לאישור האסיפה הכללית של ממן ואישור הבורסה, יוקצו על ידי ממן לנאמן כתבי אופציה ("כתבי האופציה לנאמן") הניתנים למימוש למניות ממן, וזאת חלף הקצאתן לחברה של מניות המנה הראשונה והמנה השנייה, כהגדרתן בהסכם המסגרת. כמו כן, הוסכם כי, בכפוף לקבלת האישורים כאמור, יועברו לנאמן כתבי האופציה שהתחייבה ממן להעניק לחברה לפי הסכם המסגרת ("כתבי האופציה שבהסכם").

במסמך ההסכמות נקבע כי כתבי האופציה לנאמן ימומשו ויומרו למניות המנה הראשונה והמנה השנייה וכי הנאמן יעביר לחברה את כתבי האופציה שבהסכם, וזאת במועד המוקדם מבין: (א) יום 31 באוגוסט 2010, ובלבד שעד אותו מועד לא תתקבל קביעה מאת רשות ההגבלים העסקיים, על-פיה הקצאת מניות המנה הראשונה ו/או מניות המנה השנייה מהווה הסדר כובל או ניצול מעמדו של בעל מונופולין לרעה; או (ב) המועד בו יתקבל אישור מאת רשות ההגבלים העסקיים, על-פיו לא קיימת לדעתה מניעה מכח דיני הגבלים עסקיים להקצאת המניות וכתבי האופציה האמורים לחברה או כי אינה מתכוונת לנקוט הליך כלשהו בקשר עם הקצאת המניות וכתבי האופציה כאמור, או כי היא מפסיקה את הבדיקה שהיא עורכת בקשר עם הסכם המסגרת. טרם חלוף המועד האמור לא יעשה כל מימוש של כתבי האופציה לנאמן ושל כתבי האופציה שבהסכם ולא יוקצו מניות בגינם.

מנגנון הנאמנות האמור אומץ על ידי הצדדים לאחר הודעתה של רשות ההגבלים העסקיים לממן ולחברה, בה ציינה שההסדרים שנכללו בהסכם המסגרת בדבר הקצאת מניות ומתן הנחות עלולים להוות לכאורה הסדר כובל וניצול מעמד

## אל על נתיבי אויר לישראל בערבון מוגבל באורים לדוחות הכספיים התמציתיים המאוחדים

לרעה על ידי בעל מונופולין, בהתאם לחוק ההגבלים העסקיים, התשמ"ח – 1988, ולאור זאת הציעה כי הצדדים ימנעו מלפעול על פי הסכם המסגרת. מנגנון הנאמנות האמור אומץ כדי לאפשר לרשות ההגבלים העסקיים שהות נוספת לשם בדיקת הסכם המסגרת וגיבוש מסקנותיה בעניינו.

ביום 14 באפריל 2010 התקבלה בחברה הודעת רשות ההגבלים העסקיים, לפיה קביעת נאמנות, העברת כתבי האופציה לנאמן וקביעת מועד למימושם בהתאם למסמך ההסכמות, אינם עולים בקנה אחד עם עמדתה של רשות ההגבלים העסקיים וכי פעולה כאמור עלולה להוות הפרה של הוראות חוק ההגבלים העסקיים, התשמ"ח - 1988 על ידי הצדדים, מנהליהם והנאמן שימונה בהתאם למסמך ההסכמות וחושף אותם לאמצעי אכיפה מכוחו של החוק האמור. בעקבות פניות רשות ההגבלים העסקיים כמתואר לעיל, לא בוצעו באותה עת הקצאות ניירות הערך על פי הסכם המסגרת.

ביום 13 בספטמבר 2010 התקבל בחברה מכתב מאת רשות ההגבלים, לפיו מאשרת רשות ההגבלים כי נוסחו של סעיף (כמפורט להלן) שנכלל בטיטות תוספת להסכם המסגרת אשר העבירו החברה וממן לרשות ההגבלים, מקובל על הרשות וכי עם חתימת הצדדים על תוספת להסכם המסגרת אשר תכלול את הסעיף האמור, לא תהיה לרשות ההגבלים התנגדות לביצוע הסכם המסגרת.

הסעיף בטיטות התוספת אליו מתייחסת רשות ההגבלים במכתבה קובע מגבלות מסוימות, לפי דרישת רשות ההגבלים, על מעורבותה של החברה בענייניה של חברה בת אחת של ממן (לאופר תעופה גיה בע"מ) ועל העברה לחברה של מידע הנוגע לחברת הבת האמורה.

ביום 19 בספטמבר 2010 חתמו החברה וממן על תוספת להסכם המסגרת, אשר חתימתה היוותה תנאי להסרת התנגדותה של רשות ההגבלים העסקיים לביצוע הסכם המסגרת

ביום 3 בנובמבר 2010 אישרה האסיפה הכללית המיוחדת של ממן הצעה פרטית מהותית, במסגרתה יוקצו ניירות ערך של ממן לחברה כדלקמן: עד 7,000,000 מניות רגילות בנות 1 ש"ח. כל אחת שיהוו עד 15% מהון המניות המונפק והנפרע של ממן וכן כתבי אופציה הניתנים למימוש למניות רגילות בשיעור הקרוב ל 10% מהון המניות המונפק והנפרע של ממן. בעקבות זאת, הוקצו לחברה 2,837,837 מניות רגילות של ממן, המהוות 7.5% מהון המניות המונפק והנפרע של ממן.

כמו כן, אישרה האסיפה את מינויו של מר עמיקם כהן, יו"ר דירקטוריון החברה, כדירקטור בממן, החל ממועד השלמת הקצאת המנה השנייה ואת מינויו של מר יהודה (יודי) לוי, סגן יו"ר דירקטוריון החברה, כדירקטור בממן, החל ממועד השלמת הקצאת המנה השלישית, בכפוף לכך שבמועד האמור תחזיק החברה מעל ל- 10% מהון המניות המונפק של ממן.

ביום 1 בנובמבר 2010, הודיעה החברה לממן על הארכת הסכם המסגרת בין החברות, אשר נחתם בחודש פברואר 2010, לתקופה נוספת של שנה אחת.

כתוצאה מהשלמת העסקה רשמה החברה ברבעון השלישי של שנת 2010, תקבול בסך של כ- 3.6 מיליון דולר בגין הנחות שהתקבלו במסגרת עסקת ממן, וסכום נוסף של כ-2.8 מיליון דולר בגין הקצאת 3.75% ממניות ממן לחברה ללא תמורה. סכומים אלו הקטינו את סעיף "אגרות ושירותים בנמלי התעופה" במסגרת הוצאות ההפעלה בדוח רווח והפסד של החברה.

בשלב הבאים של העסקה ימשך מתן הנחות מתעריפי שרותי המסוף. ברבעון הרביעי של שנת 2010 יוקצו 3.75% נוספים מהון המניות של ממן לידי החברה ללא תמורה. אומדן השווי למניות הנ"ל הינו כ-3.2 מיליון דולר והוא עתיד להיזקף בדוח רווח והפסד ברבעון הרביעי לשנת 2010 כהקטנת הוצאות הפעלה. שינויים בשווי ההוגן של המניות ייזקפו לרווח והפסד עד למועד שבו תהיה לחברה השפעה מהותית בממן.

כמו כן, יוקצו ברבעון הרביעי של שנת 2010 אופציות לרכישת מניות ממן בשיעור המהווה כ-10% מהון המניות של ממן. אומדן השווי של האופציות הינו כ-4.8 מיליון דולר ואף הוא יזקף בדוח רווח והפסד לרבעון הרביעי לשנת 2010 כהקטנת הוצאות הפעלה. האופציות יטופלו כנגזר, כאשר השינויים בשווי ההוגן יזקפו לרווח והפסד.

בכל אחת מהשנים 2011 ו-2012 צפויות לעבור לידי החברה 3.75% נוספים ממניות ממן, בכפוף להתממשות תנאי העסקה.

### **ב. החלטת שר התחבורה לאשר לחברה לבצע לראשונה טיסות סדירות לאילת**

בהמשך לביאורים 1.17 ו-41.1. לדוחות השנתיים ליום 31 בדצמבר 2009, ביום 27 ביוני 2010 התקבלה החלטת בג"ץ, לפיה נדחו העתירות שהוגשו על ידי ארקיע וישראיר כנגד ההחלטה וכן נדחתה העתירה שהוגשה על ידי החברה ביחס לתנאים שנקבעו בהחלטה, תוך חיוב העותרות בהוצאות.

החברה החלה בביצוע טיסות לאילת, בהתאם לתנאים שנקבעו בהחלטה, החל מיום 1 באוגוסט 2010.

## אל על נתיבי אויר לישראל בערבון מוגבל באורים לדוחות הכספיים התמציתיים המאוחדים

### ג. חכירת מטוס מטען

בהמשך לביאור 41.ג. לדוחות השנתיים ליום 31 בדצמבר 2009, ביום 28 לחודש מרץ 2010 חתמה החברה על הסכם לחכירת מטוס מטען מדגם בואינג 747-400, שנת ייצור 1994 ("ההסכם" ו-"המטוס" בהתאמה), עם חברה אירית להחכרת מטוסים. על פי ההסכם, תקופת החכירה הינה ממועד קבלת המטוס ועד ליום 30 ביוני 2012 עם אופציה (להחברה) להארכת התקופה של עד 36 חודשים נוספים. יצוין כי במהלך התקופה שבין אפריל 2010 ועד סוף יוני 2010 שולמו דמי חכירה באופן יחסי לתפעול המטוס, בהתאם להבנות המסחריות אשר הושגו בין הצדדים. כמו כן, במסגרת ההסכם הוענקו לחברה זכות סירוב ראשונה ואופציות לרכישת המטוס, בהתאם להסכמות בין הצדדים. המטוס התקבל ביום 24 באפריל 2010. בהתאם לתנאים שנקבעו בהסכם, החכירה סווגה כחכירה תפעולית.

### ד. פרויקט ERP

בהמשך לאמור בדוח התקופתי לשנת 2009, בדבר ביטול ההסכם לביצוע פרויקט ה-ERP, חתמה החברה בחודש יוני 2010, הסכם פשרה עם חברת IBM המהווה פתרון למחלוקת הכספית בין הצדדים על רקע ביטול ההסכם וכולל, בין השאר, תשלום על ידי החברה בגין רכישת הזכויות לתוצרי הביניים שבוצעו עד הפסקת הפרויקט, ביטול תביעות הדדיות והסדרת השיפוי בין החברה לבין IBM. החברה מנהלת מגעים עם רמקו בנוגע להסכם פשרה וסילוק תביעות הדדי בין הצדדים.

בדוחות הכספיים ליום 30 בספטמבר 2010, רשמה החברה הוצאה בסך כ-1.3 מיליון דולר בגין מחיקת רכיבי השקעה שלא הגיעו לכלל מימוש וסכום נוסף של כ-0.3 מיליון דולר עבור תשלום סופי בגין הסכם הפרויקט.

### ה. מינוי מנהל כללי

ביום 6 בינואר 2010 אישרו וועדת הביקורת והדירקטוריון של החברה את תנאי העסקתו של המנהל הכללי הנכנס של החברה, מר אליעזר שקדי. לפרטים אודות תנאי ההתקשרות והקצאת אופציות למנהל הכללי, ראו באור 7.30ט. ובאור 38.יב. לדוחות השנתיים ליום 31 בדצמבר 2009.

### ו. התפרצות הר הגעש באיסלנד

בעקבות התפרצות הר הגעש באיסלנד והתפרצות חלקיקי אבק וולקני בשמי אירופה, נסגרו באופן הדרגתי החל מיום 15 באפריל 2010, מרבית שדות התעופה באירופה לתעבורה אווירית, זאת בהתאם להוראות רשויות התעופה באירופה. המרחב האווירי של אירופה נסגר כמעט כליל למשך 6 ימים ואלפי טיסות בוטלו בכל יום. כמו כן, הוטלו מגבלות על המראות, נחיתות ותעבורה אווירית באירופה ובסביבתה. אירועים אלה הסבו נזקים כספיים לכלכלה העולמית ולענף התעופה בפרט. האירועים כאמור השפיעו גם על פעילותה של החברה לאירופה והביאו לביטולן של עשרות טיסות ליעדים שונים באירופה. החברה המשיכה בפעילות סדירה ליעדיה באמריקה, אסיה ודרום אפריקה וכן תגברה טיסותיה לשדות תעופה באירופה בהם ניתן היה לקיים טיסות.

על רקע התקופה הקצרה של הימשכות האירוע, לא הייתה לאירוע השפעה משמעותית על תוצאותיה העסקיות של החברה.

### ז. יתרת פירעון של הלואה ממוסד בנקאי

בחודש אוגוסט 2011 יחול מועד פירעון של הלואה ממוסד בנקאי בסך 63,750 אלפי דולר. סכום זה מוצג בדוחות הכספיים ליום 30 בספטמבר 2010 במסגרת ההתחייבויות השוטפות בסעיף אשראי לזמן קצר וחלויות שוטפות. החברה נמצאת במגעים מתקדמים עם הבנקים המממנים לפריסה מחודשת של היתרה הבלתי מסולקת של הלואה לתקופה ארוכה.

## באור 7 - רכוש קבוע

### א. רכישת פריטי רכוש קבוע

בהמשך לאמור בביאור 16.ה1 לדוחות הכספיים השנתיים, בשל שינויים מהותיים שחלו בעולם התעופה מאז חתימת ההסכם עם יצרנית המטוסים בואינג לרכישת 4 מטוסים מדגם 777-200ER בחודש מרץ 2008 (להלן: "ההסכם"), לרבות המשבר הגלובלי שפקד את שוקי העולם, ובשל השפעתם של שינויים אלה על הסביבה הכלכלית, העסקית והפיננסית בה פועלת החברה, ולאחר בחינה מחודשת של צי המטוסים הקיים של החברה וההתאמות הנדרשות בו, פנתה החברה לבואינג ובואינג נעתרה לבקשת החברה וביום 29 באפריל 2010 חתמו הצדדים על כתב הסכמה לביטול ההסכם, וכן סיכמו את התנאים לפיהם תהיה החברה זכאית לעשות שימוש בסכום השווה למקדמות ששולמו על ידה במסגרת ההסכם, וזאת בגין עסקאות חדשות לרכישת מטוסים בשנים הבאות.

לביטול ההסכם כאמור, אין השפעה על הדוחות הכספיים של החברה.

בין החברה לבין בואינג קיימת מערכת יחסים טובה וארוכת שנים וביטול ההסכם נעשה תוך הבנות הדדיות ולאור היחסים הטובים בין הצדדים.

## אל על נתיבי אויר לישראל בערבון מוגבל באורים לדוחות הכספיים התמציתיים המאוחדים

החברה ממשיכה בבחינת האסטרטגיה העסקית וצרכי ההצטיידות שלה לטווח הקצר והארוך, תוך התאמה למגמות הכלליות בשוק ובהתאם לפעילות החברה.

### **ב. ירידת ערך רכוש קבוע**

בתקופת הדוח בחנה החברה את השווי בר השבה של ציי המטוסים בהם זוהו סימנים לירידת ערך, הכוללים, בין השאר, מחירוני מטוסים המתפרסמים מעת לעת. מבחינת השווי בר השבה של ציי המטוסים כאמור, בהם זוהו סימנים לירידת ערך, נמצא כי הסכום בר השבה של כל ציי מטוסים עולה על עלותו המופחתת לאותו מועד. בהתאם לכך, בדוחות כספיים אלה לא נערכה כל הפרשה לירידת ערך של המטוסים.

### **ג. מדיניות פחת**

בהתאם לתחזיות עדכניות של החברה לגבי מועדי יציאה משרות של שלושת מטוסי ה-757 וארבעת מטוסי ה-767 שבבעלות החברה, עודכנו סכומי השייר של מטוסים אלו והוצאות הפחת בגינם. בנוסף, לנוכח מועדי היציאה משרות הקרובים יחסית של ציים אלה והצעות מחיר קונקרטיות שהתקבלו בחברה לגבי המטוסים, הוחלט כי ערכי השייר של ציים אלו יקבעו על פי מחירוני המטוסים בערכי "MARKET VALUE" המשקפים ערך נמוך יותר, ולא בערכי "MID", כפי שהיה נהוג לגבי ציים אלו (ולגבי כלל ציי המטוסים).

בעקבות שינוי האומדן כאמור, הכירה החברה בתקופות של תשעה ושלושה חודשים שנסתיימו ביום 30 בספטמבר 2010 בהוצאות פחת נוספות של כ-1.8 ו-0.6 מיליון דולר, בהתאמה. תוספת הוצאות הפחת לכל שנת 2010 בעקבות שינוי האומדן, צפויה להסתכם לכ-2.4 מיליון דולר.

### **ד. יחס יתרת הלוואות לביטחונות**

לתאריך הדוח עומדת החברה ביחס ביטחונות הלוואות כנדרש ממנה בהתאם להסכמים עם הבנקים המלווים.

### **ה. נכסים לא משועבדים**

סך הרכוש הקבוע של הקבוצה ליום 30 בספטמבר, 2010 הינו כ-1,247 מיליוני דולר. הנכסים העיקריים של הקבוצה הינם מטוסים ומנועים חליפיים אשר עלותם המופחתת ליום 30 בספטמבר, 2010 הינה כ-1,110 מיליוני דולר. העלות המופחתת של הנכסים העיקריים של הקבוצה כאמור, אשר אינם משועבדים לצד ג', הינה בסך של כ-25 מיליון דולר. בנוסף, לתאריך המאזן לקבוצה חלפים ורכוש קבוע אחר בסך של כ-137 מיליון דולר אשר הינם חופשיים מכל שיעבוד.

### **ו. פעילות מטוסי המטען**

(1) בחודש יולי 2009, פנתה החברה אל רשות החברות הממשלתיות בבקשה לקבל הסכמת מחזיק מניית המדינה המיוחדת, כנדרש על פי תקנון החברה, להוצאת שני מטוסי המטען מדגם 747-200 משירות החברה. כמו כן, פנתה החברה לקבלת הסכמת מחזיק מניית המדינה המיוחדת למטוס המטען החכור שברשות החברה. המדינה פנתה אל החברה בבקשה להשיב לה על מספר שאלות לצורך גיבוש הסכמת המדינה והחברה מסרה את כל המידע המבוקש. להחלטת המדינה בנדון, אין השפעה על הדוחות הכספיים של החברה.

(2) בחודש ינואר 2010 ביצע מטוס המטען שסימונו AXK טיסה אחרונה ובשלב זה אינו פעיל.

(3) בנוגע לחכירת מטוס מדגם 747-400, ראה סעיף 6ג. לעיל.

### **ז. חכירות מטוסים**

(1) בחודש מאי 2010 חתמה החברה עם חברת International Lease Finance Corporation על חוזה לחכירת מטוס מסוג 767-300 (EAK) לתקופת חכירה של 65 חודשים. המטוס משנת ייצור 1997 ובשירות אל על יכלול 237 מושבים. המטוס התקבל על ידי החברה ב-21 ביוני 2010 ונכנס לשירות ב-10 ביולי 2010. החכירה סווגה בדוחות הכספיים כחכירה תפעולית.

(2) בחודש יולי 2010 החליטה החברה על מימוש אופציה להארכת חכירה של מטוס מדגם 757-200 (EBM) מחברת M.K. AVIATION, S.A. החל מחודש דצמבר 2010 לתקופת חכירה נוספת של 12 חודשים. החכירה סווגה בדוחות הכספיים כחכירה תפעולית.

(3) בחודש אוגוסט 2010 חתמה החברה על הארכה ותיקון להסכם לחכירת מטוס 737-800 (EKP), משנת ייצור 2001, מחברת International Lease Finance Corporation ("ILFC") עמה נחתם מזכר הבנות בחודש מאי 2010 לגבי המטוס הנדון. חכירת המטוס היא לתקופה של 45 חודשים נוספים. החכירה סווגה בדוחות הכספיים כחכירה תפעולית.

## אל על נתיבי אויר לישראל בערבון מוגבל באורים לדוחות הכספיים התמציתיים המאוחדים

### ח. שינוי במיכלי הדלק של מטוסי החברה

רשויות התעופה בארה"ב דורשות ביצוע שינוי במיכלי הדלק של מטוסים. עלות השינוי לחברה הינה כ- 9.3 מיליון דולר. השינוי נדרש במחצית מן המטוסים עד לסוף שנת 2014, כאשר סיום הפרויקט בכל המטוסים נקבע לסוף שנת 2017. במהלך שנת 2010 עתידה החברה לרכוש 3 קיטים בעלות של כ-1.1 מיליון דולר לצורך ביצוע השינוי על 3 מטוסים.

### באור 8 - הליכים משפטיים

א. נכון ליום 30 בספטמבר 2010, הוגשו כנגד החברה תביעות משפטיות בסך כולל של כ-145 מיליון דולר, ששיקרום בקשה להכיר בתביעה ייצוגית המוערכת בסך של כ-132 מיליון דולר. בגין התביעות המשפטיות האמורות, רשמה החברה הפרשה בדוחות הכספיים בסך כולל של כ-4.2 מיליון דולר, וזאת בהסתמך על חוות דעת של יועציה המשפטיים של החברה.

כנגד החברה הוגשו גם תביעות משפטיות בלתי מכומתות בסכומים כספיים. סכום ההפרשה הנ"ל בדוחות הכספיים כולל גם הפרשות בגין תביעות אלו, על פי אומדן הנהלת החברה. לדעת הנהלת החברה, המתבססת על חוות דעת של יועציה המשפטיים, לא צפוי כי לחברה תהיה חשיפה להפסד נוסף בגין התביעות הנ"ל מעבר לסכומי ההפרשות שנכללו בדוחות הכספיים.

ב. בחודש מרץ 2010 הוגשה לבית משפט המחוזי בירושלים תביעה כספית על ידי עיתון משפחה בע"מ ומגזין משפחה (2005) בע"מ, כנגד סוכן מטענים וכנגד החברה על סך של כ-6.5 מיליון ש"ח (מתוכו סכום הנטען גם כנגד החברה של כ-1 מיליון דולר), הכוללת טענות בנוגע לשטרי מטען שהוצאו בקשר למשלוחי מטענים. בדוחות הכספיים ביצעה החברה הפרשה בגין תביעה זו, על סמך חוות דעת יועציה המשפטיים.

ג. בחודש מרץ 2010 הוגשה תביעה כנגד החברה במסגרת הליך בוררות בארה"ב על סך של כ-0.7 מיליון דולר על ידי בית מלון אשר סיפק שירותי הלנה לצוותי האוויר של החברה, הכוללת טענות ביחס להתחשבות בין הצדדים. הצדדים סיכמו על הליך גישור ביניהם מתוך כוונה לפתור את המחלוקת. בדוחות הכספיים ביצעה החברה הפרשה בגין תביעה זו, על סמך חוות דעת יועציה המשפטיים.

ד. בהמשך לאמור בדוח התקופתי של החברה ליום 31 בדצמבר 2009, בנוגע לפניית בעל מניות מיום 1 בפברואר 2010, אשר נשלחה ליו"ר דירקטוריון החברה לפיו נדרשת החברה להגיש תביעה נגד חברי דירקטוריון החברה, אשר כיהנו בדירקטוריון החברה במועד אישור הסכם ההתקשרות של החברה עם מנכ"ל החברה לשעבר, מר חיים רומנו (להלן: "הדירקטורים") ובהמשך לתשובת החברה מיום 24 במרץ 2010, לפיה דירקטוריון החברה מצא כי אין כל טעם, עילה או הצדק להגשת התביעה וניהולה וכי הגשתה של תביעה שכזו וניהולה, אינם לטובת החברה, מתכבדת החברה לעדכן כי ביום 16 בספטמבר 2010, נתקבלה פנייה נוספת מטעם בעל המניות לפיה מתבקשת החברה לשוב ולשקול את עמדתה בסוגיה זו לאור עילת התביעה הראויה הקיימת, לטענתו, נגד הדירקטורים. ביום 26 באוקטובר 2010 נערך דיון נוסף בנושא בדירקטוריון החברה והוחלט כי אין מקום לשנות את החלטת החברה כאמור. ביום 1 בנובמבר 2010, נשלחה תשובת יו"ר דירקטוריון החברה לבעל המניות, לפיה לאחר ששקל הדירקטוריון שנית את הבקשה, הוחלט כי אין מקום לשנות את החלטתו מיום 24 למרץ 2010.

ה. בנוסף לאמור לעיל, הוגשו כנגד החברה במהלך התקופה של תשעה חודשים שנסתיימה ביום 30 בספטמבר 2010 תביעות משפטיות נוספות בסך כולל של כ-1.3 מיליון דולר, מתוכן תביעות בסכום כולל של כ-0.9 מיליון דולר שלדעת הנהלת החברה, בהסתמך על חוות דעת יועציה המשפטיים, הן ברמת סיכון מעל 50%. בגין תביעות אלה רשמה החברה הפרשות בדוחות הכספיים על סמך חוות דעת יועציה המשפטיים.

ו. במהלך התקופה של תשעה חודשים שנסתיימה ביום 30 בספטמבר 2010 הסתיימו ההליכים המשפטיים בארבעה עשר תביעות שערך הכולל הסתכם לסך של כ-1.8 מיליון דולר. בגין תביעות אלה חויבה החברה בתשלום בסך של כ-1.5 מיליון דולר.

ז. לגבי הליכים משפטיים מהותיים אחרים המתנהלים נגד החברה, ראה באור ד.27. לדוחות הכספיים ליום 31 בדצמבר 2009.

### באור 9 - מסים על הכנסה

אי החלת תקני דיווח כספי בינלאומיים (IFRS) לצרכי מס: ביום 4 בפברואר 2010 פורסם ברשומות חוק לתיקון פקודת מס הכנסה מספר 174 - הוראת שעה לשנות המס 2007, 2008 ו-2009 (להלן: "התיקון לפקודה"). בהתאם לתיקון לפקודה, תקן חשבונאות ישראלי מספר 29 בדבר אימוץ תקני דיווח כספי בינלאומיים (IFRS), לא יחול לצורך קביעת ההכנסה החייבת בשנים האמורות אף אם יושם לצורך עריכת הדוחות הכספיים.

**אל על נתיבי אויר לישראל בערבון מוגבל**  
**באורים לדוחות הכספיים התמציתיים המאוחדים**

**באור 10 - עסקאות והתקשרויות עם החברות המוחזקות**

(1) כאמור בבאור 1ד. החברה לא כללה בדוח הכספי לתקופה שנתיימה ביום 30 בספטמבר 2010. מידע כספי נפרד בהתאם להוראות תקנה 9ג. לתקנות, בשל זניחות תוספת המידע.

החברה מחזיקה בבעלות מלאה במספר חברות אשר פעילותן משלימה את הפעילות העיקרית המנוהלת במסגרת החברה. חברות אלה אינן בעלות פעילות עצמאית בלתי תלויה, אלא למעשה רכיבים מסוימים מתוך מערך פעילות החברה אשר אוגדו במסגרת חברות וזאת מטעמי רגולציה ושיקולים ניהוליים אחרים (הסכמי שכר וכד'). חברות אלו אינן מהותיות ביחס לחברה היות והיקף הנכסים, ההתחייבויות וההכנסות המנוהלים במסגרת החברות הבנות הינם זניחים ביחס להיקף הנכסים, ההתחייבויות וההכנסות המנוהלים במסגרת החברה. לפיכך, פרסום דוחות כספיים נפרדים לא יהווה תוספת מידע מהותי למשקיע הסביר.

(2) לחברה קיימות התקשרויות עם החברות המוחזקות שלה כמפורט להלן:

**א. פעילות בין חברת האם לחברות הבנות:**

חברה	סוג הפעילות	לתקופה של תשעה חודשים שנתיימה ביום 30 בספטמבר		לתקופה של שלושה חודשים שנתיימה ביום 30 בספטמבר		לתקופה של שנה שנתיימה ביום 31 בדצמבר 2009
		אלפי דולר		אלפי דולר		אלפי דולר
		2010	2009	2010	2009	2009
סאנדור	החכרת מטוסים ושירותים נלווים עמלות מהחברה האם	63,626	53,658	30,398	27,398	68,051
		729	603	199	183	648
תמ"מ	קניית מזון לטיסות החברה בנתב"ג	16,087	14,862	6,150	6,086	19,608
בורנשטיין	קניית מזון לטיסות החברה מניו-יורק דמי ניהול לחברה האם תשלום דיבידנד לחברה האם	5,104	5,218	1,889	1,828	6,352
		77	105	21	35	188
		20	-	20	-	-
סופרסטאר	מכירת כרטיסי טיסה	7,775	6,818	2,489	2,644	8,578
כתית	רכישת מזון לעובדים ושירותי מזון בטרקלין המלך דוד בטרמינל 3	2,153	2,073	724	778	2,767

חברה	סוג הפעילות	חשבון השקעה ליום 30 בספטמבר		חשבון השקעה ליום 31 בדצמבר		חשבון חו"ז ליום 31 בדצמבר 2009
		אלפי דולר		אלפי דולר		אלפי דולר
		2010	2009	2010	2009	2009
סאנדור	החכרת מטוסים ושירותים נלווים	3	3	3	3	6,543
תמ"מ	קניית מזון לטיסות החברה בנתב"ג	1,322	1,897	1,617	1,617	4,310
בורנשטיין	קניית מזון לטיסות החברה מניו-יורק הלוואה לחברה האם (1)	4,873	4,640	4,367	4,367	191
		2,600	2,600	2,600	2,600	
סופרסטאר	מכירת כרטיסי טיסה הלוואה מהחברה האם (2)	(41)	(7)	(32)	(32)	189
		(324)	(330)	(332)	(332)	
כתית	רכישת מזון לעובדים ושירותי מזון בטרקלין המלך דוד בטרמינל 3	-	-	-	-	946

(1) בחודש דצמבר 2008, קבלה החברה מבורנשטיין הלוואה ע"ס 2,600 אלפי דולר לתקופה של שלוש שנים, בריבית שנתית של 2.3% המשולמת מדי ה-15 לדצמבר בכל שנה.

(2) בחודש ספטמבר 2007 העמידה החברה לסופרסטאר הלוואה ע"ס 205 אלפי לירה שטרלינג. הלוואה ללא מועד פירעון ואינה נושאת ריבית.

**אל על נתיבי אויר לישראל בערבון מוגבל**  
**באורים לדוחות הכספיים התמציתיים המאוחדים**

**ב. ערבויות:**

חברת סאן דור ערבה להבטחת התחייבות של החברה לשלטונות המכס, עד לסך של 100 אלפי דולר. החברה העניקה לסאן דור מכתב שיפוי בו היא מתחייבת לשפות את סאן דור על כל סכום אותו תיתבע סאן דור לשלם בגין הערבויות.

חברת תמ"מ העמידה ערבות בנקאית לטובת רשות שדות התעופה בגין דמי הרשאה, בסך של כ-0.7 מליון דולר. החברה העניקה לתמ"מ ערבות נגדית בגין הסכום הנ"ל.

**ג. פעילות הדדית בין חברות הבת:**

ל <b>תקופה של שנה</b> שנסיימה ביום 31 בדצמבר 2009 אלפי דולר	ל <b>תקופה של שלושה</b> חודשים שנסיימה ביום 30 בספטמבר 2009 2010 אלפי דולר		ל <b>תקופה של תשעה</b> חודשים שנסיימה ביום 30 בספטמבר 2009 2010 אלפי דולר		סוג הפעילות	חברות
	2009	2010	2009	2010		
	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר	אלפי דולר		
58	13	4	45	26	רכישת מזון	תמ"מ - כתית
2,095	810	1,239	1,763	3,084	רכישת כרטיסי טיסה	סופרסטאר - סאן דור

חשבון חו"ז ליום 31 בדצמבר 2009 אלפי דולר	חשבון חו"ז ליום 30 בספטמבר 2009 2010 אלפי דולר		חברות
	2009	2010	
	אלפי דולר	אלפי דולר	
20	23	8	תמ"מ - כתית
788	1,063	984	סופרסטאר - סאן דור

**באור 11 - דיווח מגזרי**

**א. כללי**

הקבוצה מיישמת את IFRS 8, "מגזרי פעילות" (להלן "IFRS 8"), החל מיום 1 בינואר 2009. בהתאם להוראות IFRS 8, מגזרים תפעוליים מזהים על בסיס הדיווחים הפנימיים אודות מרכיבי הקבוצה, אשר נסקרים באופן סדיר על-ידי מקבל החלטות התפעוליות הראשי של הקבוצה לצורך הקצאת משאבים והערכת ביצועי המגזרים התפעוליים.

לאור זאת, להלן מפורטים מגזרי הפעילות המדווחים של החברה בהתאם ל-IFRS 8:

**מגזר א' - פעילות מטוסי הנוסעים.**

**מגזר ב' - פעילות מטוסי המטען.**

בשנת הדוח החליטה הנהלת החברה כי בקביעת תוצאות מגזרי הפעילות המדווחים, יש להקצות גם מספר רכיבים שאינם חלק מההוצאות הישירות הכרוכות בהפעלת הטיסות ואשר נכללו עד כה במסגרת ה"הוצאות לא מיוחסות", כגון פחת בגין ציוד טיסה, הוצאות תחזוקה קבועות והוצאות קבועות בנציגויות.

תוצאות מגזרי הפעילות בתקופות של תשעה ושלושה חודשים שנסיימו ביום 30 בספטמבר 2010 וכן מספרי ההשוואה בדוח זה, הותאמו למפרע בהתאם למתכונת שנקבעה כאמור וכפי שמוצג למקבל החלטות התפעוליות הראשי של החברה.

**אל על נתיבי אויר לישראל בערבון מוגבל**  
**באורים לדוחות הכספיים התמציתיים המאוחדים**

ב. פירוט הכנסות ותוצאות לפי מגזרי פעילות:

<b>לתקופה של תשעה חודשים שנסתיימה ביום 30 בספטמבר 2010</b>					
<b>סה"כ</b>	<b>התאמות</b>	<b>אחרים</b>	<b>מטוסי מטען</b>	<b>מטוסי נוסעים</b>	
<b>אלפי דולר</b>	<b>אלפי דולר</b>	<b>אלפי דולר</b>	<b>אלפי דולר</b>	<b>אלפי דולר</b>	
		<b>(בלתי מבוקר)</b>			
1,480,223	66,039	31,548	57,750	1,324,886	<b>הכנסות</b>
-	(64,192)	64,192	-	-	הכנסות מלקוחות חיצוניים
1,480,223	1,847	95,740	57,750	1,324,886	הכנסות בין מגזריות
					סה"כ הכנסות מגזר
212,022	-	24,869	(2,021)	189,174	<b>תוצאות המגזר</b>
(146,097)					הוצאות לא מיוחסות
65,925					<b>רווח תפעולי</b>
(27,839)					הוצאות מימון
6,886					הכנסות מימון
-					חלק החברה ברווחי חברות כלולות, נטו
44,972					<b>רווח לפני מסים על הכנסה</b>
(4,200)					מיסים על ההכנסה
40,772					<b>רווח לתקופה</b>

**אל על נתיבי אויר לישראל בערבון מוגבל**  
**באורים לדוחות הכספיים התמציתיים המאוחדים**

**לתקופה של תשעה חודשים שנסתיימה ביום 30 בספטמבר 2009**

סה"כ אלפי דולר	התאמות אלפי דולר	אחרים אלפי דולר (בלתי מבוקר)	מטוסי מטען אלפי דולר	מטוסי נוסעים אלפי דולר
1,242,158	56,655	30,098	43,178	1,112,227
-	(53,662)	53,662	-	-
<u>1,242,158</u>	<u>2,993</u>	<u>83,760</u>	<u>43,178</u>	<u>1,112,227</u>
72,578	-	22,855	(21,500)	71,223
(115,746)				
(43,168)				
(24,868)				
1,885				
81				
(66,070)				
18,790				
<u>(47,280)</u>				

**הכנסות**  
הכנסות מלקוחות חיצוניים  
הכנסות בין מגזריות  
סה"כ הכנסות מגזר

**תוצאות המגזר**

הוצאות לא מיוחסות

**הפסד תפעולי**

הוצאות מימון  
הכנסות מימון  
חלק החברה ברווחי חברות כלולות, נטו

**הפסד לפני מסים על הכנסה**

הטבת מס

**הפסד לתקופה**

**לתקופה של שלושה חודשים שנסתיימה ביום 30 בספטמבר 2010**

סה"כ אלפי דולר	התאמות אלפי דולר	אחרים אלפי דולר (בלתי מבוקר)	מטוסי מטען אלפי דולר	מטוסי נוסעים אלפי דולר
561,203	33,174	11,054	18,251	498,724
-	(30,962)	30,962	-	-
<u>561,203</u>	<u>2,212</u>	<u>42,016</u>	<u>18,251</u>	<u>498,724</u>
104,361	-	10,356	(1,153)	95,158
(48,724)				
55,637				
(12,186)				
3,613				
-				
47,064				
(4,602)				
<u>42,462</u>				

**הכנסות**

הכנסות מלקוחות חיצוניים  
הכנסות בין מגזריות  
סה"כ הכנסות מגזר

**תוצאות המגזר**

הוצאות לא מיוחסות

**רווח תפעולי**

הוצאות מימון  
הכנסות מימון  
חלק החברה ברווחי חברות כלולות, נטו

**רווח לפני מסים על הכנסה**

מיסים על הכנסה

**רווח לתקופה**

**אל על נתיבי אויר לישראל בערבון מוגבל**  
**באורים לדוחות הכספיים התמציתיים המאוחדים**

**לתקופה של שלושה חודשים שנתיימה ביום 30 בספטמבר 2009**

סה"כ אלפי דולר	התאמות אלפי דולר	אחרים אלפי דולר (בלתי מבוקר)	מטוסי מטען אלפי דולר	מטוסי נוסעים אלפי דולר
496,059	29,331	11,514	12,042	443,172
-	(27,823)	27,823	-	-
496,059	1,508	39,337	12,042	443,172
67,463	-	9,466	(6,857)	64,854
(43,685)				
23,778				
(14,249)				
1,167				
45				
10,741				
1,563				
12,304				

**הכנסות**  
הכנסות מלקוחות חיצוניים  
הכנסות בין מגזריות  
סה"כ הכנסות מגזר

**תוצאות המגזר**

הוצאות לא מיוחסות

**רווח תפעולי**

הוצאות מימון  
הכנסות מימון  
חלק החברה ברווחי חברות כלולות, נטו

**רווח לפני מסים על הכנסה**

הטבת מס

**הפסד לתקופה**

**לשנה שנתיימה ביום 31 בדצמבר 2009**

סה"כ אלפי דולר	התאמות אלפי דולר	אחרים אלפי דולר (מבוקר)	מטוסי מטען אלפי דולר	מטוסי נוסעים אלפי דולר
1,655,833	70,146	37,874	58,317	1,489,496
-	(68,051)	68,051	-	-
1,655,833	2,095	105,925	58,317	1,489,496
112,453	-	27,457	(27,457)	112,453
(187,421)				
(74,968)				
(30,297)				
3,999				
442				
(100,824)				
24,524				
(76,300)				

**הכנסות**

הכנסות מלקוחות חיצוניים  
הכנסות בין מגזריות  
סה"כ הכנסות מגזר

**תוצאות המגזר**

הוצאות לא מיוחסות

**הפסד תפעולי**

הוצאות מימון  
הכנסות מימון  
חלק החברה ברווחי חברות כלולות, נטו

**הפסד לפני מסים על הכנסה**

הטבת מס

**הפסד לשנה**

## אל על נתיבי אויר לישראל בערבון מוגבל באורים לדוחות הכספיים התמציתיים המאוחדים

### באור 12 - מענק למנכ"ל היוצא

בהמשך לאמור בביאור 38.א. לדוחות הכספיים לשנת 2009, לעניין סיום כהונת מנכ"ל החברה, מר חיים רומנו, יצוין כי בהתאם לזכאותו של המנכ"ל הפורש לתשלום מענק תלוי תוצאות בגין תקופה של ששה חודשים מתוך תקופת ההודעה המוקדמת על פי הסכם ההעסקה עימו, החליט דירקטוריון החברה כי תשלום המענק יחושב על בסיס החודשים ינואר עד יוני 2010. בהתאם לתוצאות הכספיות של החברה לתקופה ינואר עד יוני 2010, הסתכם המענק כאמור בסך של כ-647 אלפי דולר, אשר שולם ברבעון השלישי של שנת 2010.

### באור 13 - אירועים לאחר תום תקופת הדיווח

א. בחודש אוקטובר 2010 חתמה החברה על הסכם לחכירת מטוס מסוג 737-800 (EKT) עם חברת Wilmington Trust Sp Services (Dublin) Limited המחזיקה במטוס בנאמנות עבור חברת CIT Aviation Finance Limited עמה נחתם מזכר הבנות בחודש יולי 2010 לגבי המטוס הנדון. חכירת המטוס, לתקופה של 68 חודשים ואופציה להארכת התקופה ל-24 חודשים נוספים. המטוס משנת ייצור 2006 ויועבר לתצורת אל על עם קבלתו המתוכננת בחודש מרץ 2011. החכירה תסווג בדוחות הכספיים כחכירה תפעולית.

ב. בחודש אוקטובר 2010 חתמה החברה על הארכת ותיקון הסכם לחכירת מטוס 767-300ER (EAP), משנת ייצור 1991, מחברת CIT Aerospace International, לתקופה של 42 חודשים נוספים עם אופציה לקיצור תקופת החכירה הנוספת ל-18 חודשים. החכירה תסווג בדוחות הכספיים כחכירה תפעולית.

ג. בחודש אוקטובר 2010 חתמה החברה על הארכה ותיקון להסכם לחכירת מטוס 737-800 (EKO), משנת ייצור 2003, מחברת RAIN VI LLC באמצעות חברת Aviation Capital Group Corp ("ACG") עמה נחתם מזכר הבנות בחודש מאי 2010 לגבי המטוס הנדון. חכירת המטוס, לתקופה של 5 שנים נוספות עם אופציה לקיצור תקופת החכירה הנוספת ל-3 שנים. החכירה תסווג בדוחות הכספיים כחכירה תפעולית.

ד. בהמשך לאמור בדוח התקופתי לשנת 2009 בדבר התביעה אשר הוגשה בחודש יוני 2006 לבית הדין האזורי לעבודה בתל אביב כנגד החברה וכנגד מדינת ישראל- משרד האוצר על ידי 94 תובעים שהועסקו בחברה ויצאו לפרישה מוקדמת בין השנים 2001 עד 2003 ועתרו לתיקון הסכמי הפרישה באופן שיצוין בהם כי הפורש יקבל את משכורת הפנסיה המוקדמת לרבות תנאים נלווים עד גיל הפרישה החוקי במקום עד גיל 65. לחילופין, עתרו התובעים לביטול הסכמי הפרישה. ביום 14 באוקטובר 2010 ניתן פסק דין חלקי הקובע, כי יש לפרש את הסכמי הפרישה המוקדמת, כך שבמקום גיל 65 יראו אותם כתקפים עד גיל 67. עוד נקבע בפסק הדין החלקי, כי תוך 60 יום ממועד קבלת פסק הדין, יוגשו עקרונות חישוב מוסכמים בסיסיים לחישוב הסכומים. ביום 26 באוקטובר 2010 הגישה החברה לבית הדין הארצי לעבודה בקשת רשות ערעור על פסק הדין החלקי. בדוחות הכספיים ביצעה החברה הפרשה בגין תביעה זו, על סמך חוות דעת יועציה המשפטיים.

ה. בחודש אוקטובר 2010 הוגשה תביעה לבית משפט השלום בראשון לציון על ידי רשות שדות התעופה בישראל כנגד החברה על סך של כ-1.8 מיליון ש"ח, בתביעה נטען על ידי רש"ת כי במסגרת פרויקט לבניית מתקן טיהור שפכים חדש בנתב"ג התחייבה החברה לבנות מתקני קדם ולבצע טיפולים עד מועד מסוים, על מנת שניתן יהיה לחבר את מתקני החברה למתקן החדש. נטען כי החברה הפרה התחייבויותיה וכתוצאה מכך נאלצה רש"ת להמשיך להפעיל בריכות חמצן ישנות, תוך שהדבר מסב לה עלויות ונזקים. החברה בוחנת את התביעה ונערכת להגשת כתב הגנה.

ו. כחלק מתוכנית ההצטיידות בוחנת החברה, אפשרות לרכישת שמונה מטוסים חדשים מדגם בואינג 737-900 ER הניתנים להסבה לדגמי 737-800, מיצרנית המטוסים "בואינג". לשם שמירת זכויות קבלת המטוסים, הפקידה החברה בחודש נובמבר 2010 פיקדון ראשוני אצל בואינג בסכום לא מהותי.