



רכבת ישראל בע"מ

# דוח תקופתי לשנת 2018

# תוכן עניינים

- פרק א' - תיאור עסקי התאגיד
- פרק ב' - דוח הדירקטוריון על מצב ענייני התאגיד
- פרק ג' - דוחות כספיים מאוחדים ליום 31 בדצמבר, 2018
- פרק ד' - פרטים נוספים על התאגיד
- פרק ה' - דוח שנתי בדבר אפקטיביות הבקרה הפנימית

## פרק א' - תיאור עסקי התאגיד

### תוכן עניינים

2	מבוא	1
3	פעילות התאגיד ותיאור התפתחות עסקיו	2
9	מידע כספי לגבי תחומי הפעילות של התאגיד	3
10	סביבה כללית והשפעת גורמים חיצוניים על פעילות החברה	4
13	תחום הסעת נוסעים	5
20	תחום הובלת מטענים	6
25	תחום הסחר	7
27	תחום הפיתוח	8
50	מרכז שליטה ופיקוד ארצי	9
50	כושר ייצור	10
51	רכוש קבוע, נייד ומיתקנים	11
53	ביטוח	12
54	בטיחות	13
56	ביקורת פנימית בחברה	14
56	הון אנושי	15
67	חומרי גלם וספקים	16
70	הון חוזר	17
71	השקעות	18
71	מימון	19
73	מיסוי	20
73	סיכונים סביבתיים ודרכי ניהולם	21
79	מגבלות ופיקוח על פעילות התאגיד	22
87	הסכמים מהותיים	23
88	הליכים משפטיים	24
88	יעדים ואסטרטגיה עסקית	25
90	דיון בגורמי סיכון	26

**פרק א' - תיאור ההתפתחות הכללית של עסקי התאגיד**

1.

**מבוא**

דירקטוריון רכבת ישראל בע"מ מתכבד להגיש בזאת את תיאור עסקי התאגיד ליום 31 בדצמבר 2018, הסוקר את תיאור התאגיד והתפתחות עסקיו, כפי שחלו בשנת 2018 ("תקופת הדוח"). הדוח נערך בהתאם לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומידיים), התש"ל-1970.

את פרק א' זה של הדוח התקופתי יש לקרוא יחד עם הפרקים האחרים שלו, לרבות הבאורים לדוחות הכספיים.

1.1.

**מקרא**

למען הנוחות, בדוח תקופתי זה תהיינה לקיצורים הבאים המשמעות הרשומה לצידם:

אירו של האיחוד המוניטרי האירופאי;	"אירו" -
הבורסה לניירות ערך בתל-אביב בע"מ;	"בורסה" -
הדוחות הכספיים של החברה ליום 31 בדצמבר 2018;	"הדוחות הכספיים" -
דולר ארה"ב;	"דולר" -
המנהל שהוסמך על ידי שר התחבורה לעניין מסילת ברזל ארצית לפי סעיף 2א לפקודת מסילות הברזל;	"המנהל" -
רכבת ישראל בע"מ;	"החברה" או "הרכבת" -
חברת פיתוח מתחמי רכבת ישראל בע"מ וחברת רכבת מטענים בע"מ;	"חברות בנות" -
חוק החברות, התשנ"ט-1999;	"חוק החברות" -
חוק החברות הממשלתיות, התשל"ה-1975;	"חוק החברות הממשלתיות" -
חוק ניירות ערך, התשכ"ח-1968;	"חוק ניירות ערך" -
חברת נמלי ישראל פיתוח ונכסים בע"מ;	"חנ"י" -
מניות רגילות של החברה בנות 100 ש"ח ערך נקוב כל אחת;	"מניות החברה" -
31 בדצמבר 2018;	"מועד הדוח" -
25 במרס 2019;	"מועד פרסום הדוח" -
ממשלת ישראל;	"הממשלה" -
יוספטל 1, ת.ד. 757, לוד, מיקוד 7136801;	"משרדה הרשום של החברה" -
משרד התחבורה והבטיחות בדרכים;	"משרד התחבורה" -
פקודת מס הכנסה (נוסח חדש), התשכ"א-1961;	"פקודת מס הכנסה" -
פקודת מסילות הברזל [נוסח חדש], התשל"ב-1972;	"פקודת מסילות הברזל" -
החברה וחברות הבת שלה (כהגדרתן לעיל);	"הקבוצה" -
רשות הנמלים והרכבות;	"רנ"ר" -
שקל חדש;	"ש"ח" -
שר התחבורה והבטיחות בדרכים;	"שר התחבורה" -

1.2. מהותיות המידע הכלול בדוח זה, ובכלל זאת תיאור חברות הבת ותיאור עסקיהן, נבחנה מנקודת מבטה של החברה, כאשר בחלק מן המקרים הורחב התיאור כדי לתת תמונה מקיפה של הנושא המתואר.

2. **פעילות התאגיד ותיאור התפתחות עסקיו**

2.1. **פעילות התאגיד ותיאור התפתחות עסקיו**

עיקר עיסוקה של החברה הינו הסעת נוסעים, הובלת מטענים, השכרה של מתחמי מסחר, וכן פיתוח, ניהול ותחזוקה של תשתית מסילות הרכבת בישראל ושל מערכות וציוד נייד נלווים. פעילותה השוטפת של החברה וכן פעילות הפיתוח שלה מסובסדות על ידי המדינה. על פי הסכם מסגרת לפיתוח והפעלת רכבת ישראל בין ממשלת ישראל (בשם מדינת ישראל) לבין החברה, מיום 17 ביוני 2014 (אשר חלק מסעיפיו תוקנו ביום 25 בפברואר 2015), המתואר בסעיף 23.1 להלן (להלן: "הסכם ההפעלה והפיתוח"), המדינה מעבירה מימון לפעילות החברה על ידי מתן סובסידיה שוטפת בגין הסעת נוסעים, סובסידיה עבור הובלת מטענים, וכן סובסידיה למימון פעילות הפיתוח של החברה. נוסף על כך, זכאית החברה לסובסידיה תמריצית בגין גידול במספר הנוסעים כאשר מנגד מנוכים סכומי פיצויים בגין אי עמידה במדדי שירות ובמדדי תפעול. לפרטים נוספים ראו ביאור 20 (ג)(1)(3)(ט) לדוחות הכספיים.

2.1.1. הרכבת החלה את פעילותה כיחידת סמך במשרד התחבורה. עפ"י תיקון מס' 5 לחוק רשות הנמלים, התשכ"א-1961 (להלן: "חוק רשות הנמלים") צורפה הרכבת בשנת 1988 לרשות הנמלים ושמה שונה ל"רשות הנמלים והרכבות". בחודש דצמבר 1996 אישרה הממשלה<sup>1</sup> שינוי במבנה פעילות רכבת ישראל, אשר במסגרתו הוחלט לפעול להעברת פעילות הרכבת מרני"ר<sup>2</sup> לחברה ממשלתית שתוקם בכפוף להוראות חוק החברות הממשלתיות, וכל זאת בכפוף לקביעת סמכויות רישוי ופיקוח בידי משרדי הממשלה וקביעת מנגנוני פיקוח על תעריפי נסיעה ברכבות.

בחודש ינואר 1998, התקבלה החלטת ממשלה<sup>3</sup> אשר מטילה על השר לתשתיות לאומיות לפעול להקמת החברה כאמור בהחלטת הממשלה. בחודש ינואר 1998 החברה התאגדה ונרשמה בישראל כחברה בבעלות מלאה של מדינת ישראל, על אף שטרם החלה לפעול.

בחודש יולי 2003, עם כניסתו לתוקף של חוק רשות הנמלים והרכבות (תיקון מספר 11), התשס"ג-2002 וחתימת הסכם קיבוצי מיוחד (כמפורט בסעיף 15.10.2 להלן), הופרדה פעילותה של הרכבת מרני"ר והחברה החלה לפעול החל מחודש יולי 2003.

בחודש מרץ 2015 השלימה החברה הנפקת אגרות חוב (סדרה א' וסדרה ב') לציבור בתמורה לסך של כמיליארד ש"ח. במסגרת ההנפקה לציבור, הונפקו 588 מיליון ש"ח ערך נקוב אגרות חוב סדרה א' ו-400 מיליון ש"ח ערך נקוב אגרות חוב סדרה ב' בהתאם לתשקיף שפורסם לציבור ביום 26 בפברואר 2015, אשר תוקן ביום 10 במרץ 2015 וההודעה המשלימה מכוחו מיום 15 במרץ 2015.

1 ראו החלטת ממשלה מס' 867 מיום 6 בדצמבר 1996: "שינוי במבנה פעילות רכבת ישראל" (אשר תוקנה במסגרת החלטת ממשלה מס' 1010 מיום 24 בדצמבר 1996: "שינוי במבנה פעילות רכבת ישראל - תיקון החלטה").

2 יצוין כי על פי חוק רשות הספנות והנמלים, התשס"ד-2004 מיום 22 ביולי 2004, (שנכנס לתוקף ביום 17 לפברואר 2005) חדלה רשות הנמלים להתקיים ובמקומה קמו ארבע חברות: חברת נמל חיפה, חברת נמל אשדוד, חברת נמל אילת וחברת הנכסים של הנמלים.

3 ראו החלטת ממשלה מס' 3120 מיום 4 בינואר 1998: "הקמת חברת רכבת ישראל בע"מ".

2.1.2. **מטרות החברה ויעדיה כפי שנקבעו בהחלטת הממשלה מחודש ינואר 1998<sup>4</sup> ובתזכיר החברה הינם כדלקמן:**

- (א) בהתאם לרישיונות שיינתנו לחברה לפי כל דין:  
להפעיל רכבות להסעת נוסעים ולהובלת מטענים.  
להקים, לפתח, לנהל, להחזיק ולהפעיל את רשת מסילות הברזל בישראל, וכן תחנות הקשורות אליה.
- (ב) להכין תכניות אב לתעבורה מסילתית עבור הממשלה ולפי בקשתה.
- (ג) לפעול לעידוד השימוש בתעבורה מסילתית והפיכת הרכבת לכלי תחבורה זמין ויעיל.
- (ד) לפעול לפיתוח עסקי-מסחרי של המקרקעין ומתחמי תחנות הרכבת בישראל, באמצעות חברת הבת "חברת פיתוח מתחמי רכבת ישראל בע"מ" ולהתקשר לצורך כך, ככל הנדרש מתוקף הזכויות המוקנות לחברה במקרקעין, בהסכמים בקשר לפיתוח עסקי-מסחרי כאמור. מטרה זו נוספה בהתאם להחלטה רגילה ללא התכנסות באסיפה הכללית של החברה מיום 24 בפברואר 2015 והחלטת הממשלה מיום 15 בפברואר 2015 (החלטה מס' 2445).

2.1.3. **מטרות החברה ויעדיה כפי שנקבעו בהסכם ההפעלה והפיתוח הינם כדלקמן:**

- (א) הגברת השימוש בתחבורה ציבורית במקום השימוש ברכב פרטי.
- (ב) שיפור רמת השירות לנוסעים ברכבת.
- (ג) הגברת רמת הבטיחות בנסיעות הרכבת.
- (ד) פיתוח תשתיות הרכבת ואימוץ טכנולוגיות חדשות.
- (ה) הגברת השימוש ברכבת לצורך הובלת מטענים.

2.1.4. לחברה ארבעה תחומי פעילות עיקריים: הסעת נוסעים, הובלת מטענים, סחר ופיתוח, לפרטים ראו סעיף 2.3 להלן.

2.1.5. בחודש אוקטובר 2014<sup>5</sup> אישרה הממשלה תכנית רב-שנתית לביצוע הנפקות מיעוט של חברות ממשלתיות וקידום יצירת תשתית חוקית הולמת לביצוע הנפקות מיעוט בחברות ממשלתיות לצורך יישום התוכנית כאמור. במסגרת ההחלטה כאמור, אושרה הקמת צוות בין-משרדי בהשתתפות נציגי הממשלה הנוגעים בדבר אשר יבחן את מבנה ענף התחבורה והיתכנות ביצוע ההנפקה של הרכבת. המלצות הצוות יוגשו לממשלה והצעת החלטה, ככל שתידרש, תוגש לוועדת השרים לענייני הפרטה. נכון למועד פרסום הדוח, אין בידי החברה מידע בקשר לאופן בו תיערך, ככל שתיערך, הנפקת מניות החברה.

2.1.6. בהתאם להחלטת ממשלה מחודש אוקטובר 2014<sup>6</sup>, בה אושר גיוס אג"ח בסך 1 מיליארד ש"ח בשנת 2015 ו-1 מיליארד ש"ח בשנת 2016, גייסה החברה איגרות-חוב מהציבור, בהיקף של כ-1 מיליארד ש"ח בחודש מרץ 2015. החברה נערכה לגיוס אג"ח נוסף בסך 1 מיליארד ש"ח בשנת 2017 אשר טרם בוצע ואישרה לשם כך תשקיף מדף ביום 27 בפברואר 2017.

2.1.7. במסגרת החלטת ממשלה מחודש אוגוסט 2016<sup>7</sup> נקבע, בין היתר, כי יוקם צוות ממשלתי לקידום וביצוע כל הפעולות הנדרשות לגיוס אג"ח מהציבור על ידי החברה בהיקף של כ-1 מיליארד ש"ח בשנת 2018, ובכלל כך התאמות בהיקפי הגיוס ולוחות הזמנים לביצועו, ולרבות קביעת התנאים לגיוס כ-1 מיליארד ש"ח בהתאם להחלטת ממשלה מחודש אוקטובר 2014 כאמור לעיל. בתוך כך הנחתה הממשלה את החשבת הכללית והממונה על אגף התקציבים במשרד האוצר ומנכ"לית משרד התחבורה והבטיחות בדרכים לתקן את הסכם ההפעלה והפיתוח עם החברה מיום 17 ביוני 2014, כך שיאפשר את גיוסי החוב בהתאם להחלטת הממשלה, והחזרי החוב בגינם יתאפשרו גם לאחר שנת 2020. כמו כן קבעה החלטת הממשלה כי יופחת 1 מיליארד ש"ח מתקציב הפיתוח של משרד התחבורה והבטיחות בדרכים לשנת 2017 וכן 1 מיליארד ש"ח נוספים מתקציב הפיתוח לשנת 2018.

4 ראו לעיל ה"ש 3.

5 ראו החלטה מס' חכ/42 שהינה החלטת ועדת שרים לענייני חברה וכלכלה (קבינט חברתי-כלכלי) מיום 5 באוקטובר 2014 אשר אושרה בהחלטת ממשלה מס' 2093 מיום 7 באוקטובר 2014: "תכנית רב שנתית לביצוע הנפקות מיעוט של חברות ממשלתיות".

6 ראו החלטת ממשלה מס' 2051 מיום 7 באוקטובר 2014: "גיוס איגרות-חוב על ידי חברת רכבת ישראל בע"מ".

7 ראו החלטת ממשלה מס' 1865 מיום 11 באוגוסט 2016.

2.1.8 ביום 27 בפברואר 2017 אישרה החברה תשקיף מדף. ההיתר לתשקיף המדף צפוי לפקוע ב-26.2.19. החברה הגישה בקשה להארכת תשקיף המדף.

2.2 החלטות בדבר הקמת חברות בנות ואפשרות הפרטתן

במסגרת החלטות ממשלה מחודש אפריל 2012<sup>8</sup> (להלן: "החלטות הממשלה בדבר הקמת חברות הבת"), אשר תוקנה בחודש דצמבר 2012<sup>9</sup>, (להלן: "תיקון החלטות הממשלה") ובהמשך להחלטת דירקטוריון החברה מיום 21 במרץ 2012, אישרה הממשלה, בהתאם להוראות סעיף 11(א)(9) לחוק החברות הממשלתיות, הקמת שתי חברות בנות, אשר תהיינה במועד הקמתן בבעלות מלאה של החברה:

2.2.1 **חברת פיתוח מתחמי רכבת ישראל בע"מ (להלן: "חברת הפיתוח")**

בהתאם להחלטות הממשלה בדבר הקמת חברות הבת, מטרתה של חברת הפיתוח היא לפעול לפיתוח עסקי-מסחרי של המקרקעין ומתחמי תחנות הרכבת. בכוונת החברה כי חברת הפיתוח תפעל לשיווק שטחי המסחר המוקצים לחברה במסגרת ההסכם עם רשות מקרקעי ישראל (כמפורט בביאור 20 (ג) (2.2)(2)(ג) בדוחות הכספיים) לפעילות מסחרית לזימים, וזאת במטרה לפתח פעילויות מסחר משלימות ונלוות לפעילות הרכבת, וכן על מנת לפתח שימושי קרקע אינטנסיביים לתעסוקה ומסחר על בסיס תחנות הרכבת. להערכת החברה, פיתוח כאמור עשוי להוביל להגברה משמעותית של השימוש ברשת הרכבות כאמצעי תחבורתי המקשר ישירות למרכזי התעסוקה והמסחר במתחמי הרכבת, ולספק פתרון תחבורתי תשתיתי של הסעת המונים למתחמים שיוקמו בסמוך לתחנות הרכבת. בנוסף, בתיקון החלטות הממשלה נקבע, כי במהלך 10 שנים ממועד תיקון החלטות הממשלה כאמור לא יפחת שיעור החזקות החברה בחברת הפיתוח מ-100%.

בהתאם לתיקון הסכם המקרקעין מיום 18 בפברואר 2014, נקבע כי החברה תהא רשאית לממש את תיקון הסכם המקרקעין באמצעות חברת הפיתוח, לרבות פיתוח שטחי מסחר ושירותים נלווים כמפורט בביאור 20(ג)(2.2)(2)(ג) בדוחות הכספיים. הסמכת חברת הפיתוח, ומימוש ההסכם באמצעותה יהיו בהתאם להסכם מסגרת שיחתם בין החברה לבין חברת הפיתוח באישור המדינה, כאמור בהסכם ההפעלה והפיתוח. בנוסף, נקבע בתיקון להסכם המקרקעין כי לא תתאפשר כל העברת זכות במקרקעין מהחברה לחברת הפיתוח, אלא בכפוף לעמידה בכללים הקבועים בחוק המקרקעין בכל הנוגע למקרקעי ייעוד.

חברת הפיתוח התאגדה ברשם החברות ביום 15 ביולי 2014 סמוך למועד השלמת מינוי הדירקטורים בחברת הבת. ביום 15 בספטמבר 2016 מונה מר ניר רוז למנכ"ל חברת הפיתוח.

לפרטים אודות ההסכם בין החברה לבין חברת המטענים, ראו ביאור 20 (ג)(1.3)(1)(יד) לדוחות הכספיים.

החברה החלה לפעול ביום 1 בינואר 2017.

2.2.2 **חברת רכבת מטענים בע"מ (להלן: "חברת המטענים")**

בהתאם להחלטות הממשלה, מטרתה של חברת המטענים היא להוביל מטענים באמצעות קרונות שבבעלותה או בבעלות תאגידי אחרים, ולבצע לצורך כך השקעות ופיתוח תשתיות (לרבות תחבורתיות) ייעודיות להובלת מטענים. בהתאם להחלטות הממשלה, מימון פעילות חברת המטענים יעשה ממקורותיה העצמיים, מגיוס הון והלוואות שיועמדו לחברת המטענים על ידי צדדים שלישיים וממקורות שתעמיד החברה. במסגרת החלטות הממשלה בדבר הקמת חברות הבת, נקבע כי ההחלטה שעניינה הפרטת 51% מהחזקות החברה בחברת המטענים תובא לאישור ועדת השרים לענייני הפרטה לא יאוחר מיום 1 ביוני 2013. נכון למועד פרסום הדוח, טרם הובאה החלטה בדבר ההפרטה כאמור לאישור ועדת השרים. בנוסף, בתיקון החלטות הממשלה<sup>10</sup> הוחלט, כי במהלך 10 שנים ממועד תיקון החלטות הממשלה כאמור, שיעור החזקות החברה בחברת המטענים לא יפחת מ-49%. יובהר, כי אף לאחר תחילת פעילותה של חברת המטענים, הפעלת רכבות המטענים תישאר באחריות ובביצוע החברה, ובתוך כך ימשיכו עובדי חטיבת המטענים של החברה להיות מועסקים כעובדי החברה. בנוסף, חברת המטענים לא תתחרה בחברה.

המטרה שעמדה ביסוד הקמת חברת המטענים הינה הגדלת הערך הכלכלי של פעילות הרכבת בתחום הובלת המטענים תוך מתן דגש על צרכי הלקוח, ייעול המערכת הקיימת והרחבת סל השירותים הלוגיסטיים המשלימים לפעילות

8 ראו החלטה מס' חכ/268 שהינה החלטות ועדת השרים לענייני חברה וכלכלה (קבינט חברתי-כלכלי) מיום 2 באפריל 2012 אשר צורפה לפרוטוקול החלטות הממשלה וקיבלה תוקף של החלטות ממשלה ביום 12 באפריל 2012 ומספרה הינו 4545 (חכ/268) בשם: "שינוי מבני בחברת רכבת ישראל בע"מ - הקמת שתי חברות בנות ממשלתיות".

9 ראו החלטה מס' חכ/327 שהינה החלטות ועדת השרים לענייני חברה וכלכלה (קבינט חברתי-כלכלי) מיום 18 בדצמבר 2012 אשר צורפה לפרוטוקול החלטות הממשלה וקיבלה תוקף של החלטות ממשלה ביום 26 בדצמבר 2012 ומספרה הינו 5307 (חכ/327) בשם: "שינוי מבני בחברת רכבת ישראל בע"מ - תיקון החלטות ממשלה".

10 ראו ה"ש 8 לעיל.

הרכבת. כך למעשה חברת המטענים תפעל ותעבוד מול הלקוחות ותספק להם סל שירותים רחב, הכולל הובלה מדלת לדלת, כולל הובלה רכבתית והובלה משלימה אל ומהמפעלים, ובנוסף סל שירותים לוגיסטיים משלימים ונלווים. חברת הרכבת, באמצעות חטיבת המטענים שלה, תספק לחברת המטענים שירותי הובלה ברכבת אשר יהוו חלק ממכלול השירותים שחברת המטענים תספק ללקוחותיה. הבסיס לפיתוח עסקי של ההובלה ברכבת והשירותים הלוגיסטיים המשלימים ייסמך על רשת מסופי המטענים הקיימים של הרכבת ושל גורמים פרטיים. לאור זאת, יש כוונה להשמיש את המסופים הקיימים בהתאם ולהמשיך ולפתח את רשת המסופים הארצית מעבר למסופים הקיימים. בהמשך לפיתוח מערך המסופים המתוכננים תוכל חברת המטענים להגיע לפריסת מסופים ארצית. רשת המסופים הארצית הרחבה תייצר את האפשרות להגיע לשינוע תנועת מטענים בהיקף גדול באופן משמעותי, בהובלה ברכבת. המשימות העיקריות העומדות בפני חברת המטענים הינן: (א) הגדלת יכולת ונפח ההובלה מחוויים קיימים על ידי שחרור צווארי בקבוק במערך תפעול הרכבת וקידום תעדוף פעילות מטענים; (ב) אינטגרציה אנכית לפיתוח שירותים לוגיסטיים משלימים תוך מתן טווח שירותים מקיף ורחב יותר ללקוח בתחומי ההובלה המשלימה, הפעלת מסופים, אחסנה ועוד; (ג) עבודה ישירות מול לקוחות קצה, ניתוח ומיפוי לקוחות חדשים; (ד) יצירת עדיפות ממשלתית להובלה רכבתית של אשפה חול ואגרטים. יודגש, כי לא צפויה העברת נכסים, ציוד, עובדים, ורכבות מהחברה לחברת המטענים. עוד יובהר, כי התפעול של רכבות המטענים ימשיך להיות מנוהל על ידי החברה.

חברת המטענים התאגדה ברשם החברות ביום 15 ביולי 2014 סמוך למועד השלמת מינוי הדירקטורים בחברת הבת. ביום 28 ביולי 2015 מונה מר כתריאל מוריה למנכ"ל חברת המטענים.

לפרטים אודות ההסכם בין החברה לבין חברת המטענים, ראו ביאור 20 (ג)(1.3)(1) (יד) לדוחות הכספיים.

החברה החלה לפעול ביום 1 באוקטובר 2016.

בהתאם להסכם כאמור לעיל, החל מיום 1 בינואר 2017 הוסבו כל הסכמי הלקוחות של הרכבת בנושא הובלת מטענים לחברת הבת וחברת הבת הפכה ללקוח היחיד של הרכבת בתחום הובלת מטענים.

כמו כן, נחתם הסכם להעמדת מסגרת אשראי של עד 1 מיליון ש"ח מהרכבת לחברת הבת.

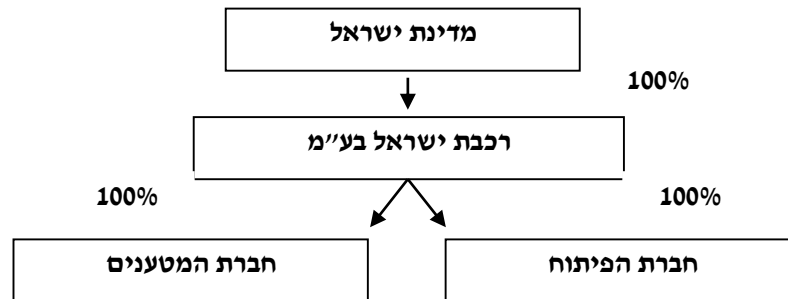
ביום 14 בפברואר, 2019, החליט דירקטוריון החברה להמליץ לרשות החברות הממשלתיות לפעול מול ממשלת ישראל לסיום פעילות חברת הבת למטענים ולפירוקה כך שכלל פעילות המטענים תרוכז ותנוהל בידי החברה. בהמשך להחלטה האמורה, העריך דירקטוריון החברה, בהחלטתו מיום 27 בפברואר 2019 כי ההסתברות להפרטת חברת הבת למטענים הינו נמוכה מ-50%.

ביום 29 בנובמבר, 2018 אישר דירקטוריון החברה כי החברה לא תדרוש את פירעון החוב של החברת הבת למטענים כלפיה, לתקופה של 12 חודשים החל מיום 30 בנובמבר, 2018 וזאת כל עוד דרישת פירעון החוב כאמור עלולה להביא את חברת הבת למטענים לכדי חדלות פירעון. ביום 11 במרס 2019 אישר דירקטוריון החברה להאריך את התחייבותו האמורה בשלושה חודשים נוספים, כך שתחול לתקופה של 12 חודשים החל מיום 11 במרס 2019, וזאת כל עוד דרישת פירעון החוב כאמור עלולה להביא את חברת הבת לכדי חדלות פירעון. כמו כן, במסגרת הדוח התקופתי לשנת 2018 של חברת הבת למטענים, אשר אושר ביום 11.3.19, נכלל ביאור לפיו קיימים ספקות משמעותיים בדבר המשך קיומה של חברת הבת למטענים כ'עסק חיי' וכן נכללה הפניית תשומת הלב לאמור בחוות הדעת של רואה החשבון המבקר של חברת הבת למטענים.



2.2.3. תרשים החזקות של הקבוצה

נכון למועד פרסום הדוח, החברה הינה חברה ממשלתית בבעלות מלאה של מדינת ישראל. על פי החלטת הממשלה בדבר הקמת חברות הבת כמפורט בסעיף 2.2 לעיל, מחזיקה החברה בשתי חברות בנות בבעלותה המלאה, כמפורט להלן:



2.2.4. להלן פרטים אודות חברות בנות וחברות קשורות של החברה בהן מחזיקה החברה נכון למועד פרסום הדוח:

שם החברה	חברה מאוחדת/ חברה בשליטה/ משותפת/ חברה כלולה	מועד התאגדות	מדינת התאגדות	סוג מניות	ע"נ	מספר מניות בהון הרשום	הון מניות מונפק ונפרע	עלות השקעה (אלפי ש"ח) נכון ליום 31 בדצמבר 2018	יתרת הלוואות שניתנו (שהתקבלו) (אלפי ש"ח) נכון ליום 31 בדצמבר 2018	שיעור ההחזקה	עיסוק החברה
פיתוח מתחמי רכבת ישראל בע"מ	מאוחדת	15/07/2014	ישראל	רגילות	1 ש"ח	1,000	1,000	90	-	100%	פיתוח עסקי- מסחרי של המקרקעין ומתחמי תחנות הרכבת
רכבת ישראל מטענים בע"מ	מאוחדת	15/07/2014	ישראל	רגילות	1 ש"ח	1,000	1,000	(32,649)	-	100%	הובלת מטענים, השקעות ופיתוח תשתיות ייעודיות להובלה

2.3. תחומי פעילות

לחברה ארבעה תחומי פעילות המדווחים גם כמגזרי פעילות בדוחותיה הכספיים:

2.3.1. הסעת נוסעים

החברה מנהלת, מתחזקת ומפעילה את רשת מסילות הברזל בישראל ומספקת שירותי תחבורה ציבורית ברכבת באמצעות רשת מסילות ברזל ארצית. פעילות זו הינה הפעילות העיקרית של החברה. החברה הינה המפעילה היחידה בישראל של רכבות נוסעים בינעירוניות. נכון למועד פרסום הדוח, החברה מפעילה קווי רכבת יומיים, בין נהריה ובית שאן שבצפון ועד באר שבע ודימונה שבדרום. בשנת 2018 הופעלו באופן יומי כ- 565 רכבות וכמות הנסיעות הסתכמה לכ- 67.7 מיליון נסיעות.

לפרטים נוספים אודות תחום פעילות זה ראו סעיף 5 להלן.

2.3.2. הובלת מטענים

החברה מספקת שירותי הובלת מטענים לגורמים שונים הפועלים במדינת ישראל באמצעות רשת מסילות הברזל הארצית. בשנת 2018 הופעלו בממוצע באופן יומי כ- 68 רכבות משא, כאשר החברה שינעה כ- 8.5 מיליון טון.

עיקר הפעילות בתחום המטענים מתרכז בהובלה של מחצבים מאזור הדרום - נחל צין ואזור צפע - לנמל אשדוד ובהובלה של מכולות מנמל חיפה ונמל אשדוד אליהם וביניהם (כאשר ההובלה בין הנמלים עצמם היא העיקרית) (להלן: "הנמלים"). מסופי המטען ממוקמים באזורים אסטרטגיים בסמוך למוקדי פעילות כגון: צפע, נאות חובב (רמת חובב), נמל אשדוד, בני ברק, חדרה, מישור רותם, צין, אורון, נמל חיפה ובית שאן.

סוגי המטענים העיקריים המובלים על ידי החברה הינם מחצבים, מכלות, גרעינים, חול, אשפה ופלדה (החל משנת 2017).

לפרטים נוספים אודות תחום הובלת המטענים בחברה ראו סעיף 6 להלן.

### 2.3.3 סחר

תחנות הרכבת של החברה כוללות דוכני קפה ומזון וכן מכוונות אוטומטיות, שטחי פרסום והפצת חינוכיים (עיתונים המחולקים בחינם). בהתאם לתיקון הסכם המקרקעין מיום 18 בפברואר 2014, החברה הינה בעלת זכויות חכירה במקרקעין המהווים מעטפת שירותים לנוסע, וזאת בהתאם לגודל תחנת הנוסעים. מקרקעין אלו ישווקו כנסכים להשכרה ללקוחות רלוונטיים בתחום הסחר והחברה תעביר תשלום לרשות מקרקעי ישראל. לפרטים נוספים בדבר תיקון הסכם המקרקעין האמור ראו סעיף 23.3 להלן.

לפרטים נוספים אודות תחום הסחר ראו סעיף 7 להלן.

### 2.3.4 פיתוח

החברה מתכננת, מפתחת ומממשת פרויקטים בתחום פעילותה בהתאם לתכניות הפיתוח המפורטות שלה, ובכלל זאת תשתיות, הקמת קווי נוסעים חדשים, שדרוג ו/או הכפלת קווי שירות קיימים, קידום תכנית החשמול, הטמעת טכנולוגיות איתות מתקדמות, הקמת והרחבת מסופי מטענים והקמת מתחמי תחזוקה ותחנות נוסעים חדשות הן במסגרת קווי נוסעים קיימים והן במסגרת קווי נוסעים חדשים.

רכבת ישראל מתכננת ומקימה מסילות חדשות במסגרת תכניות הפיתוח המאושרות שלה. יצוין, כי בהתאם להחלטת ממשלה מחודש פברואר 2010, הממשלה הטילה על חברות תשתית אחרות פרויקטים לתכנון ו/או הקמת מסילות רכבת חדשות. המשך פיתוח רשת המסילות, מעבר למאושר בתכנית החומש של הרכבת או שנכלל בהחלטת הממשלה, יוטל על חברות ממשלתיות אחרות העוסקות בהקמת תשתיות על פי החלטת שר התחבורה. לפיכך, חלק מפעילות הפיתוח של החברה מבוצעת גם על ידי גופי תשתיות נוספים, כגון: החברה הלאומית לתשתיות תחבורה בע"מ (להלן: "חברת נתיבי ישראל" או "נתיבי ישראל") וחברת כביש חוצה ישראל בע"מ.

לפרטים בדבר גופי התשתית הנוספים ראו סעיפים 8.4.5(ג), 8.4.5(ד), בהתאמה להלן.

### 2.4 השקעות בהון התאגיד ועסקאות במניות

בשנתיים האחרונות לא בוצעו השקעות בהון החברה או עסקאות מהותיות אחרות במניות החברה.

### 2.5 חלוקת דיבידנדים

#### 2.5.1 החברה לא חילקה דיבידנד ממועד היווסדה.

2.5.2 עפ"י מדיניות רשות החברות הממשלתיות לגבי הליך יעוד רווחים (חוזר חשבונאות וכספים יעוד רווחים מס' 1/1997 מיום 9 בפברואר 1997), יש לחלק את הרווחים מהם ישולמו הדיבידנדים (בכפוף למגבלות מיוחדות אם קיימות על פי כל דין) כמפורט מטה:

דיבידנד מרווחים שוטפים אשר ישולם בחברות שירותים ציבוריים, אשר החברה נמנית עליהן, יחושב לפי 60% מהרווח הנקי השוטף התקופתי, לפני תשלום בונוס מתוך הרווחים לעובדים. עבור חברות אחרות, יחושב לפי 50% מהרווח הנ"ל.

דיבידנד מרווחים צבורים ייקבע לגבי כל חברה באופן ספציפי, תוך התחשבות בהוראות מסמכי היסוד של החברה, הוראות כל דין, ונתונים נוספים כגון: צרכי השקעה, אמצעים נזילים, צבר ותזרים מזומנים, מנוף פיננסי קיים/רצוי, הון חוזר דרוש ואפשרות הפרטת החברה.

בהתאם לסעיף 33(ג) לחוק החברות הממשלתיות, החלטת דירקטוריון בדבר יעוד הרווחים של החברה או בדבר חלוקה כהגדרתה בחוק החברות טעונה אישור רשות החברות הממשלתיות (להלן: "הרשות"). במקרה בו חולקת הרשות על החלטת הדירקטוריון, תפעל החברה על פי החלטת הרשות כפי שאישרה אותה הממשלה.

יובהר, כי האמור בסעיף זה הינו בנוסף למגבלות נוספות החלות על החברה מכוח הסכם ההפעלה והפיתוח. לפרטים בדבר הוראות הסכם ההפעלה והפיתוח לעניין שימוש ברווח השנתי ראו ביאור 20(ג)1(1.3)(ח) לדוחות הכספיים.

על פי תקנון החברה, בכפוף להוראות חוק החברות הממשלתיות, הדירקטוריון יהיה רשאי בכל שנה, לפני שהמליץ על חלוקת דיבידנד, להפריש מתוך רווחי החברה הניתנים לחלוקה, סכום או סכומים כפי שימצאו לנכון, בתור קרן בלתי מיועדת או קרנות אחרות. קרנות אלו ישמשו, לפי שיקול דעתם של המנהלים, לצרכים יוצאים מן הכלל או לשם השוואת דיבידנדים, או לכל מטרה אחרת שמותר להוציא למענה את רווחי החברה, ועד שישתמשו בהם כאמור, ישקיעו את הכספים בעסקי החברה או בהשקעות אחרות, כפי שהדירקטוריון ימצא לראוי, מדי פעם בפעם.

**פרק ב' - מידע אחר**

**3. מידע כספי לגבי תחומי הפעילות של התאגיד**

להלן יובאו נתונים כספיים לגבי תחומי הפעילות של החברה בשנים, 2016, 2017 ו-2018 (באלפי ש"ח):

**3.1. בגין השנה שהסתיימה ביום 31 לדצמבר 2018:**

פיתוח	תחום פעילות סחר	תחום פעילות הובלת מטענים	תחום פעילות הסעת נוסעים	
<b>1. הכנסות</b>				
-	47,081	176,801	752,846	א. הכנסות מחיצוניים
-	-	143,960	1,303,024	ב. הכנסות מדמי הפעלה שוטפים
-	47,081	320,761	2,055,870	ג. סך הכל
<b>2. עלויות</b>				
-	15,874	394,534	2,066,211	א. סך הכל
-	12,827	191,562	1,105,718	ב. עלויות קבועות
-	1,987	202,972	960,493	ג. עלויות משתנות
-	31,207	(73,773)	(10,341)	3. רווח מפעולות רגילות
-	31,207	(73,773)	(10,341)	+ רווח מפעולות רגילות המיוחס לבעלים של החברה
6,189,469	6,850	43,247	60,912	4. סך הנכסים

**3.2. בגין השנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2017:**

פיתוח	תחום פעילות סחר	תחום פעילות הובלת מטענים	תחום פעילות הסעת נוסעים	
<b>1. הכנסות</b>				
-	43,340	190,327	747,680	א. הכנסות מחיצוניים
-	-	171,681	1,274,804	ב. הכנסות מדמי הפעלה שוטפים
-	43,340	362,008	2,022,484	ג. סך הכל
<b>2. עלויות</b>				
-	13,091	385,542	1,967,744	א. סך הכל
-	11,104	220,511	973,716	ב. עלויות קבועות
-	1,987	165,031	994,028	ג. עלויות משתנות
-	30,249	(23,534)	54,740	3. רווח מפעולות רגילות
-	30,249	(23,534)	54,740	+ רווח מפעולות רגילות המיוחס לבעלים של החברה
10,216,402	8,070	45,119	77,159	4. סך הנכסים

פיתוח	תחום פעילות סחר	תחום פעילות הובלת מטענים	תחום פעילות הסעת נוסעים	
1. הכנסות				
-	37,890	186,691	707,555	א. הכנסות מחיצוניים
-	-	188,721	1,178,298	ב. הכנסות מדמי הפעלה שוטפים
-	37,890	375,412	1,885,853	ג. סך הכל
2. עלויות				
-	19,675	338,010	1,823,191	א. סך הכל
-	10,175	194,312	935,936	ב. עלויות קבועות
-	9,500	143,698	887,255	ג. עלויות משתנות
-	18,215	37,402	62,662	3. רווח מפעולות רגילות
-	18,215	37,402	62,662	רווח מפעולות רגילות המיוחס לבעלים של החברה
8,569,551	4,927	25,620	55,056	4. סך הנכסים

יצוין, כי כמפורט בביאור 24 לדוחות הכספיים לחברה פעילות נוספת של מתן שירותים לגורמי חוץ (החברה מבצעת תשתית ותחזוקה לטובת צדדים שלישיים וגובה תשלום בגין עבודות אלו) אשר אינה מדווחת כמגזר פעילות מכיוון שאינה עומדת בקריטריונים הכמותיים.

יצוין, כי מרבית ההכנסות של החברה נובעות מדמי הפעלה שוטפים, לפיכך חישוב העלויות הקבועות והמשתנות מבוסס על העקרונות של הסכם ההפעלה והפיתוח<sup>11</sup>. הוצאות התפעול של החברה חולקו לשתיים: (1) עלויות קבועות: עלויות שאינן תלויות בהיקף הפעילות של החברה; ו-(2) עלויות משתנות: עלויות שסכומן משתנה כפונקציה של גידול בהיקף הפעילות. הנחת החברה הינה, כי העלויות הקבועות גדלות על פני זמן עקב פתיחת תחנות חדשות ותוספת מסילות חדשות.

**4. סביבה כללית והשפעת גורמים חיצוניים על פעילות החברה**

להלן פירוט המגמות, האירועים וההתפתחויות העיקריים שיש להם או צפויה להיות להם השפעה מהותית על פעילותה ועסקיה של החברה. הכתוב בסעיף זה מבוסס על מידע הקיים בחברה נכון למועד פרסום הדוח, וכולל הערכות או כוונות של החברה הנכונות למועד פרסום הדוח.

הערכות אלו הינן מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך, המבוססות על הערכות ותחזיות החברה, נכון למועד פרסום הדוח, ביחס להשפעת הגורמים המתוארים בסעיף זה. הערכות אלו עשויות שלא להתממש, כולן או חלקן, או להתממש באופן שונה מהותית מכפי שנצפה. הגורמים העיקריים שעשויים להשפיע על כך הינם אופן ומידת היישום של החלטות הממשלה (או יישום חלקי שלהן או שינוי במתווה), שינויים בתנאי השוק, שינויים רגולטוריים ו/או התממשות איזה מגורמי הסיכון המפורטים בסעיף 26 להלן.

11 יצוין, כי החלוקה בין עלויות קבועות למשתנות בכל תחומי הפעילות של החברה בוצעה על בסיס העקרונות הבאים: סוגי ההוצאות העיקריות הקיימות לחברה הינן: שכר עבודה, דלק, הוצאות החזקה והוצאות שמירה ואבטחה. העלויות המשתנות העיקריות של החברה הינן: דלקים, החזקה, עלויות שכר עבודה של נהגים, פקחים, מאבטחים ועובדי תחזוקת נייד. ההוצאות הקבועות בחברה כוללות בעיקר את שכר העבודה של מטה החברה. לגבי ההוצאות המשותפות לתחומי הפעילות, החברה מחלקת את ההוצאות התפעוליות בין מגזר נוסעים, למגזר מטענים ולמגזר סחר. חלוקת ההוצאות מתבצעת על פי פרמטרים שנקבעו לכל סוג הוצאה ו/או יחידה ארגונית, כגון: הוצאות השכר של חטיבת הנייד, אשר מתחזקת את הרכבות, חולקו לפי היחס של הוצאות אחזקה ישירות (תשומות ישירות לקרונות ולקטרים) בין רכבות הנוסעים לרכבות המטענים. הוצאות אחזקת המסילה חולקו לפי היחס בין הנוסעה (קילומטראז') של רכבות נוסעים לרכבות המטענים, היות ואחזקת המסילה מושפעת מכמות הנוסעה. לגבי הסובסידיה- על פי הסכם ההפעלה והפיתוח קיימים מנגנונים שונים לחישוב הסובסידיה, למגזר המטענים ולמגזר הנוסעים. לפרטים ראו ביאור 20 (ג)(1)(1.3)(ט) לדוחות הכספיים. לעניין אופן הקצאת הנכסים לתחומי הפעילות ראו ביאור 25 לדוחות הכספיים.

4.1 רגולציה

פעילותה של החברה כפופה לרגולציה ענפה הכוללת בין היתר, חוקים, תקנות, צווים והוראות מנהל מסילת הברזל הארצית (כהגדרתו בפקודת מסילות הברזל) בתחומים שונים, ומושפעת משינויים ברגולציה זו. הרגולציה מטפלת בהיבטים מהותיים של פעילות החברה, הכוללים, בין היתר, את השירותים לציבור, היקפם ורמתם, תעריפי הנסיעה והובלת המטענים ברכבת, פרויקטים בפיתוח, מינוי נושאי משרה בחברה, בטיחות והגנת הסביבה. שינויים בהוראות הרגולציה החלות על החברה יכולים להשפיע באופן מהותי לחיוב או לשלילה על פעילות החברה ותוצאותיה העסקיות. לפרטים נוספים בדבר מגבלות ופיקוח על הפעילות, ראו סעיף 22 להלן.

4.2 סובסידיה ממשלתית ומימון תכנית הפיתוח

בהתאם להסכם ההפעלה והפיתוח, כמפורט בסעיף 23.1 להלן, מתחייבת החברה לממש את מדיניות הממשלה בתחום התחבורה הרכבתית בתמורה לסובסידיה בגין הפעילות התחבורתית השוטפת של החברה. גובה הסובסידיה למגזר הנוסעים נגזר מההפרש שבין ההוצאה המוכרת של החברה לבין ההכנסה המוכרת של החברה לאותה שנה, בניכוי סכומי פיצויים בגין אי עמידה במדדי שירות ובמדדי תפעול ובתוספת סובסידיה תמריצית בגין גידול במספר הנוסעים. בנוסף זכאית החברה לסובסידיה למגזר המטענים וסובסידיה למימון תכנית הפיתוח. שינויים בתנאי הסכם ההפעלה והפיתוח ואי פרשנות שונות עלולים להשפיע מהותית לחיוב או לשלילה על פעילות החברה ותוצאותיה העסקיות. לפרטים נוספים אודות הסכם ההפעלה והפיתוח ראו ביאור 20 (ג)(1)(3) לדוחות הכספיים.

4.3 תנודות במחיר הדלק

לפרטים בדבר השפעת התנודות במחיר הדלק על פעילות החברה ראו סעיף 26.4.3 להלן.

4.4 זכויות שימוש במקרקעין

החברה עושה שימוש בהיקף נרחב של שטחי מקרקעין לצורך פעילותה השוטפת וכן לצורך הפרויקטים בפיתוח אותם היא מקדמת.

ביום 18 בפברואר 2014 חתמו החברה, רמ"י ומשרד התחבורה על תיקון הסכם המקרקעין ("תיקון הסכם המקרקעין") שנכנס לתוקפו בסוף שנת 2014, ואשר הסדיר שורה של נושאים, בהם תכנון משותף לצורך פיתוח שטחי מסחר ושירותים נלווים במתחמי התחנה ובשטחים הצמודים אליה, רישום זכויות המקרקעין על שם מדינת ישראל כבעלים בתוך חמש שנים מיום אישור תכנית העבודה כמשמעותה בתיקון הסכם המקרקעין, תשלום דמי חכירה עם חתימת חוזה חכירה, גריעת שטחים שאינם משמשים לשירות הרכבתי והשבתם ועוד. לפרטים בדבר הסכם המקרקעין והתיקון להסכם המקרקעין ראו סעיפים 23.4 ו-23.3, בהתאמה להלן, וכן ביאור 20 (ג)(2)(2) לדוחות הכספיים.

4.5 המצב הפוליטי-מדיני והמצב הביטחוני במדינת ישראל ובמזרח התיכון

המצב הפוליטי-מדיני והמצב הביטחוני בישראל משפיעים באופן ישיר על פעילות החברה. התערורות של פעולות איבה באזור המזרח התיכון נגד ישראל או הרעה ביחסי המסחר הבינלאומי של ישראל כתוצאה מהמצב האזורי, עלולים להשפיע על היקף תנועת הנוסעים והיקף הובלת המטענים וכתוצאה מכך להשפיע על מצבה הכספי של החברה ופעילותה. התדרדרות במצב הביטחוני עלולה אף לכלול פגיעה פיזית בתשתיות החברה, בצידו הנייד והקבוע של החברה ובמתחמי החברה. יצוין, כי השפעת המצב הביטחוני תלויה בנסיבות העניין וכן במיקום הגיאוגרפי בארץ בו חלה ההידרדרות במצב הביטחוני.

יצוין, כי הסכם ההפעלה והפיתוח המתואר בסעיף 23.1 להלן קובע כי במקרה בו הייתה במהלך שנה הגדלה או הפחתה בהוצאות הביטחון של החברה לעומת השנה הקודמת כתוצאה מהנחיה מקצועית (כהגדרתה בהסכם), באותה השנה יתווסף או יפחת לפי העניין להוצאה המוכרת בגין שינוי בהוצאות הביטחון, 50% מתוך סכום ההגדלה או הפחתה.

4.6 הסביבה התחרותית בה פועלת החברה

בתחום הסעת נוסעים, המתחרה העיקרי והמרכזי לפעילותה הוא הרכב הפרטי. בנוסף חשופה החברה גם לתחרות מול שירותי תחבורה ציבורית חלופיים, כגון: אוטובוסים ומוניות שירות. יוער, כי על פי מדיניותו של משרד התחבורה, מנוהלת התחבורה הציבורית כרשת של אמצעים משלמים, ובמסגרת זו מופעלים קווי אוטובוסים רבים בשילוב עם תנועת רכבות הנוסעים ומונפקים כרטיסי נסיעה משולבים, המאפשרים נסיעה ברכבות ובאוטובוסים גם יחד. באשר לתחום הובלת המטענים, חשופה החברה לתחרות בעיקר מול שירותי הובלות ושינוע מטענים מקבילים, כגון משאיות. לפרטים נוספים אודות הסביבה התחרותית בה פועלת החברה ראו סעיפים 5.1.9, 5.6, 6.6 להלן.

חוסר יציבות בתחום יחסי העבודה במשק בכלל, ובחברה בפרט, עשוי להשליך על פעילות החברה מאחר ומרבית עובדי החברה מאוגדים. השבתה ממושכת של פעילות החברה עשויה להשפיע על הכנסות החברה והמוניטין שלה. לפירוט בדבר ההון האנושי של החברה ראו סעיף 15 להלן.

**פרק ג' - תיאור עסקי החברה לפי תחומי פעילות**

להלן יובא תיאור עסקי החברה לגבי כל אחד מתחומי הפעילות בנפרד, מלבד בנושאים הנוגעים לכלל תחומי הפעילות של החברה, המתוארים להלן בפרק ד'.

**5. תחום הסעת נוסעים**

**5.1. מידע כללי על תחום הפעילות**

**5.1.1. מבנה תחום הפעילות ושינויים החלים בו**

הפעילות העיקרית של החברה הינה הסעת נוסעים ברכבת וזאת באמצעות רכבות הנוסעות בקווי שירות סדירים ועוצרות ב 68 תחנות נוסעים. בסוף שנת 2018 הופעלו בממוצע ביום כ- 565 רכבות. כמות הנסיעות בכל שנת 2018 הסתכמה לכ- 67.7 מיליון נסיעות.

במהלך השנים 2016, 2017 ו- 2018 עמד ממוצע מספר הנסיעות היומי על 223,000, 245,000 ו- 256,800 נסיעות בהתאמה, וכן אחוז הדיוק השנתי עבור אותן השנים עמד על 94.3%, 91.9% ו- 91.57% בהתאמה.

ריכוזי אוכלוסין, חיבור הפריפריה והקרבה למערכות תחבורה ציבוריות משלימות הינם שיקולים חשובים בבחירת מיקום תחנת נוסעים. לפיכך, ועל מנת לאפשר לציבור הנוסעים גישה נוחה ומהירה לתחנות הרכבת, מרבית התחנות ממוקמות באזורים בעלי נגישות גבוהה לאמצעי תחבורה נוספים, ובכלל זאת תחבורה ציבורית, דוגמת אוטובוסים ציבוריים, מוניות שירות ומוניות. כמו כן, החברה מציעה לציבור הנוסעים רכבות מאספות העוצרות במספר רב של תחנות וכן רכבות לנסיעה ישירה בין יעדי קצה של מסלולי הרכבת. על מנת להבטיח גישה נאותה לכלל ציבור הנוסעים, מקפידה החברה לאפשר נגישות מקסימאלית גם עבור נוסעים עם מוגבלות.

יצוין, כי תכנון לוחות הזמנים של קווי הרכבת מתבצע, בין היתר, בהתאם לתחזית רב שנתית ונגזרת שנתית של היקף הביקוש לנסיעות של ציבור הנוסעים. על בסיס התחזיות כאמור, מוגשת לאישור משרד התחבורה תכנית תפעולית שנתית ורב שנתית במועדים שנקבעו בהסכם ההפעלה והפיתוח כמפורט בסעיף 23.1 להלן. החברה מנתחת את התחזית כאמור ואף בוחנת אותה באופן תקופתי מול היקף הנוסעים והנסיעות בפועל, על מנת לערוך בתכנית התפעולית שינויים נדרשים. לפרטים בדבר ניהול, תפעול ובקרה של תנועת הרכבות, המתבצעים במרכז שליטה ופיקוד ארצי, ראו סעיף 9 להלן.

לפרטים אודות תכנית החשמול, אשר עשויה להשפיע על תחום הפעילות ראו סעיף 8.4.6 להלן.

**5.1.2. מגבלות, חקיקה, תקינה ואילוצים מיוחדים החלים על תחום הפעילות**

תעריפי הנסיעות ברכבת נקבעים ומפוקחים על ידי הממשלה באופן מלא. בשנת 2008 הוחל צו פיקוח על מחירי מצרכים ושירותים (דמי נסיעה ברכבת), התשס"ח-2008 (להלן בסעיף זה: "צו הפיקוח"), מכוח חוק פיקוח על מחירי מצרכים ושירותים, התשנ"ו-1996, לצד הוראות בתקנות מסילות הברזל (דמי נסיעה), התשס"ה-2004 (להלן "תקנות דמי נסיעה" וביחד עם צו הפיקוח: "הכללים"). לפי הכללים, דמי הנסיעה ישולמו על ידי הנוסעים לפי תחנות מוצא ויעד המפורטות בכללים. עוד נקבע בצו כי דמי הנסיעה ישתנו ב-1 בפברואר של כל שנה לפי שיעור שינוי המדד, וזאת בלבד ששיעור העדכון יעלה על 3%.

הכללים מגדירים את הפרמטרים המרכזיים לקביעת התעריף בהתאם למוצא ויעד הנסיעה, סוגי הכרטיסים האפשריים, סוגי הזכאים להנחות ופטורים וכן, תוספות בגין רכישת כרטיס ברכבת ושירות מקום שמור.

טרם שינוי בתעריפי הנסיעה מתקיים דיון בוועדת מחירים בין משרדית של משרד האוצר ומשרד התחבורה והחלטה כאמור טעונה אישור של שר התחבורה ושר האוצר. טרם קביעת התעריפים, הרשות הארצית לתחבורה ציבורית והמפקח על התעריפים במשרד התחבורה מקיימים התייעצות עם החברה.

**תחנות רכבת :**

החל מיום 1 בינואר 2016 נפתחה תחנת אופקים, זאת לאחר פתיחת תחנות שדרות ונתיבות בשנה שקדמה לה. לתחנות אלו הוגדרו תנאי זכאות לנסיעה חינם והנחות לתקופות שונות כאשר כיום ניתנת הנחה של 50% לזכאים שהוגדרו: לגבי זכאי שדרות ונתיבות עד ה 19.12.17 ולגבי זכאי אופקים עד ה 31.3.2018.

החל מיום 16 לאוקטובר 2016 נפתחו התחנות בקו העמק. ביום 13 באוקטובר 2016 עודכן צו הפיקוח, והחל מיום 16 באוקטובר 2016 נכנס לתוקף. כחלק מהעדכון נקבעו תעריפי הנסיעה לתחנות רכבת קו העמק והן שויכו לאזורי המטרופולין או לאזורים הארציים בהתאם למיקומם הגיאוגרפי. בנוסף נקבע מנגנון למתן הטבות בתעריפי הנסיעה בתקופת ההרצה (4.11.2016-16.10.2016), בתקופה של 3 חודשים ממועד סיום ההרצה (4.2.2017-5.11.2016) וכן בתקופה של שנתיים לאחר מכן (4.2.2019-5.2.2017), והכל בכפוף לעדכון בצו הפיקוח.

תחנות כרמיאל ואחיהוד נפתחו ביום 20 בספטמבר 2017 ובהן הונהג עפ"י התקנות וצו הפיקוח תנאי זכאות לנסיעה חינם והנחות: עד ליום 19 בדצמבר 2017 נסיעה בחינם לעולים בתחנת כרמיאל ומתחנת אחיהוד – זכאות לתושבי אזורים סמוכים לתחנת אחיהוד. החל מיום 20 בדצמבר 2017 ועד ליום 19 בדצמבר 2019 מוגדרת הנחה של 50% לפי קריטריונים אלו המוזכרים מעלה.

תחנות מרכזית המפרץ, רעננה מערב ורעננה דרום נפתחו ביום 3 ביולי 2018. תחנת מרכזית המפרץ נמצאת על פיצול המסילה לכיוון קו העמק והנה חלק ממתחם תחבורתי הכולל תחנת אוטובוסים מרכזית ותחנת רכבת נוספת אשר נמצאת על פיצול המסילה לכיוון נהריה. בין 2 תחנות הרכבת מתאפשר חיבור באמצעות כרטיס הנסיעה.

תחנת ק. מלאכי-יואב נפתחה ביום 18 בספטמבר 2018 ובה הונהג עפ"י התקנות וצו הפיקוח תנאי זכאות לנסיעה חינם והנחות: עד ליום 16 בדצמבר 2018 נסיעה בחינם לנוסעים העולים בתחנה זו. עד ליום 16 בדצמבר 2020, מוגדרת הנחה של 50% לפי קריטריונים אלו.

תחנת ירושלים-יצחק נבון נפתחה ביום 25 בספטמבר 2018, והינה התחנה המורכבת ביותר ברשת המסילות. הכניסה לתחנה נמצאת בין תחנת האוטובוסים המרכזית ובנייני האומה. מתחמי השירות והתפעול ממוקמים מתחת לפני הקרקע. המסילות והרציפים ממוקמים 80 מטר מתחת לפני הקרקע. התנועה בין המפלסים הנה באמצעות מעליות ודרגוניים. הרכבות לתחנה מופעלות באמצעות קטרים חשמליים.

הקו פעל במהלך שנת 2018 במתכונת הרצה, עם הגבלת כמות נוסעים מותרת לרכבת וכן, בנסיעה עד לתחנת נתב"ג, אשר משמשת כתחנת קשר לנסיעות אל יתר תחנות הרשת. בקו הונהגו עפ"י התקנות וצו הפיקוח זכאויות כמפורט להלן: עד לתאריך 24 במרץ, 2019 נסיעה חינם לכל היעדים למי שמנפיק כרטיס בתחנת ירושלים-יצחק נבון. כמו כן, נסיעה חינם מתחנת נתב"ג לתחנת-יצחק נבון לכל מי שמנפיק כרטיס בתחנת נתב"ג. כמו כן, נקבעה זכאות של 50% הנחה לפי הקריטריונים לעיל, עד ליום 24 בספטמבר 2019 או, עד הארכת קו השירות החשמלי לתחנת השלום, לפי המוקדם מבניהם.

רפורמת התעריפים בתחבורה הציבורית - ביום 1 בדצמבר 2015 הושגו סוגי הכרטיסים והזכאים להנחות בין הרכבת והאוטובוסים וביום 1 בינואר 2016 הושלם שינוי מבנה תעריפים כלל ארצי לכלל התחבורה הציבורית (רכבת, אוטובוס, מטרונית ורכבת קלה). במסגרת הרפורמה בוצעה הפחתה משמעותית של התעריפים לנוסעים וכן, התאפשרה טעינת הרב קו בכרטיס נסיעה חופשית בכל אמצעי התחבורה (בנפרד או בשילוב ביניהם) בכרטיסים התקפים בתחומי המטרופולין שנבחר (ת"א/ חיפה/ ירושלים/ באר-שבע). בין היתר יושמו כרטיסים משולבים: כרטיס יומי, כרטיס ל-7 ימים וכרטיס ל-30 יום. שינוי זה הגביר את השילוב בין הרכבת לאוטובוסים, לרבות בתחום מכירה הדדית של כרטיסים משולבים. להערכת החברה, גם בשנת 2018 חלק מהגידול בכמות הנסיעות נבע מרפורמת התעריפים.

בהמשך במספר שלבים הופעלו כרטיסים נוספים: ערך צבור, כרטיס ל-30 יום ומנוי יומי נוספים בינעירוניים וארציים המשולבים עם התחבורה הציבורית. כחלק מהרפורמה נקבע כי חברת התחבורה (אוטובוסים, רכבת וכו') המנפיקה או הטוענת את כרטיס הרב קו, תרשום את מלוא ההכנסה הנובעת מפעולה זו ללא התחשבות בין חברות התחבורה לגבי ביצוע הנסיעות בפועל. (ראה בהמשך מקור הכנסות החברה על פי הסכם ההפעלה)

ביום 20 בינואר 2016 פורסם ברשומות חוק תעריפי התחבורה הציבורית, התשע"ו-2016, על פיו הונחו השרים להפחית את תעריפי התחבורה הציבורית בהתאם להוראות חוק הפיקוח בשיעור של 14.5%. ביום 26 בינואר 2016 פורסם צו הפיקוח ובמסגרתו הופחתו המחירים כאמור.

### 5.1.3 שינויים בהיקף הפעילות בתחום וברווחיותו

השינויים בהיקף הפעילות של החברה בתחום הסעת הנוסעים נובעים בעיקר מהקמת תחנות נוספות, הוספת קווים חדשים והרחבת תדירות השירות בקווים קיימים, כמו גם שיפור איכות השירות ופעילויות שיווקיות ותקשורתיות.

לפרטים בדבר רפורמת התעריפים בתחבורה הציבורית ראה סעיף 5.1.2 לעיל.

כאמור בסעיף 4.2 לעיל, רווחיותה של החברה מושפעת גם מדמי ההפעלה השוטפים אותם מקבלת החברה מהמדינה. על פי הסכם ההפעלה והפיתוח המתואר בסעיף 23.1 להלן, המדינה מעבירה, בין היתר, סובסידיה שוטפת ותמריצית למגזר הנוסעים וסובסידיה למגזר המטענים ומממנת את פעילות הפיתוח של החברה, לפרטים נוספים ראו ביאור 20 (ג)1(1.3) לדוחות הכספיים.

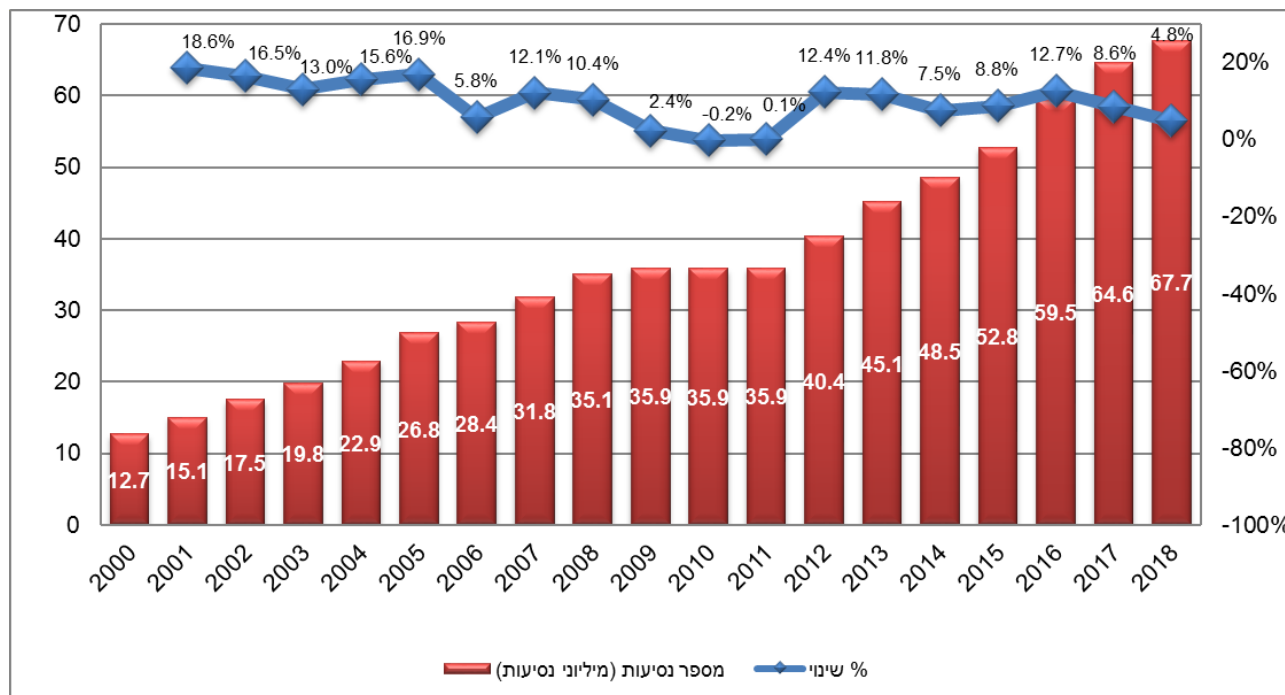
יצוין, כי במסגרת הסכם ההפעלה והפיתוח, נקבעו תהליכים להכנה ודיווח על התכנית התפעולית וכן תמריצים על גידול בכמות הנוסעים וקנסות בהתאם לרמת השירות, הבאים לביטוי, בין היתר, בהתאם לעמידה בלוחות זמנים, רמת הצפיפות ברכבות, תחזוקה, ניקיון, סדר וטיפול בפניות הציבור.



להלן פירוט אודות מספר הנסיעות ברכבות החברה בשנים 2016-2018 :

שנה	מספר נסיעות (מיליוני נסיעות)	% שינוי
2018	67.7	4.8%
2017	64.6	8.6%
2016	59.5	12.7%

להלן גרף המתאר את התפתחות מספר הנסיעות ברכבות החברה בשנים 2000-2018 :



5.1.4 התפתחויות בשווקים של תחום הפעילות, ושינויים במאפייני הלקוחות שלו

תחום הסעת הנוסעים מאופיין בגידול בשיעור הנוסעים לאורך השנים. בעשור האחרון גדלה כמות הנסיעות השנתית בכ- 88%, ומשנת 2000 גדלה כמות הנסיעות השנתית פי 5.25. גידול זה נובע, בין היתר, מהוספת קווים ותחנות, נוחות השימוש, שיפור השירות, הטבות במחיר הנסיעה, יצירת תמריצים חיוביים לנוסע המתמיד להשתמש בשירותי החברה באופן קבוע ושיפור השילוב של הרכבת עם התחבורה הציבורית על סוגיה השונים (הן באמצעות כרטיס משולב והן בשיפור נוחות הגישה לאמצעי תחבורה נוספים בתחנות הנוסעים). בנוסף, מגמת מעבר אוכלוסייה להתגורר מחוץ לגוש דן והגודש בכבישים הביאה לגידול בכמות הנוסעים העושים שימוש ברכבת לנסיעה אל מקום העבודה וממנו.

5.1.5 שינויים טכנולוגיים שיש בהם כדי להשפיע מהותית על תחום הפעילות

(א) תכנית החשמול- החברה פועלת בהתאם לתכנית להחלפת שיטת ההנעה הקיימת היום של רכבות הנוסעים (דיזל) בהנעה חשמלית.

במהלך שנת 2018, עם הפעלת קו הרכבת לתחנת ירושלים-יצחק נבון הופעל לראשונה קו סדיר להסעת נוסעים באמצעות מערכי רכבות חשמליים.

בהתאם להערכות החברה, השלכות התכנית על השירות לנוסע, הינן, בין היתר, קיצור משך זמן הנסיעה, הגדלת תדירות הרכבות, שיפור הדיוק ועמידה בלוחות זמנים והגברת הנוחות בנסיעה ובהמתנה בתחנות. יצוין כי במהלך ביצוע פרויקט החשמול צפויים שיבושים לא מבוטלים בלוח הזמנים של רכבות הנוסעים. בכוונת החברה, ככל הניתן, לרכז את העבודות לשעות הלילה ולסופי שבוע, וזאת על מנת למזער את ההשפעה על זמינות הרשת. לפרטים בדבר פרויקט החשמול, לרבות לוחות זמנים ואבני דרך, ראו סעיף 8.4.6 להלן.

(ב) החברה מנהלת מספר ערוצים דיגיטאליים: אתר אינטרנט, הכולל מענה אנושי מהיר בציאט, פייסבוק ואפליקציה סלולארית, כפלטפורמה ליצירת דיאלוג והעברת מידע במטרה להפוך את המידע לזמין ונוח לציבור. כל אלה

מאפשרים לחברה להנגיש את המידע לציבור בכל האמור בנוגע לזמני יציאה והגעה של רכבות, תכנון מסלול נסיעה, תעריפי נסיעה, שינויים בתנועת הרכבות, שיפורים ושינויים בשירות. בנוסף, מאפשר השימוש בערוצים אלו העברת מסרים שיווקיים, הטבות ותכנים שתורמים לשיפור חווית הנסיעה ותורמים לשיפור התפיסות והעמדות כלפי רכבת ישראל. הפעילות במדיה הדיגיטלית מאפשרת מתן ערך מוסף בכל האמור לבניית הדיאלוג עם הנוסעים ועידוד שיח התורם להצלחת החברה.

(ג) פרויקט ה-ERTMS - מערכת העצירה האוטומטית המופעלת כיום על רשת המסילות הינה מערכת "INDUSI". ההחלפה תבוצע למערכת ETCS Level 2 (European Train Control System) וכן התקנה של מערכת GSMR.<sup>12</sup> יתרון משמעותי שיושג עם החלפת המערכת ל-ERTMS, לצד הגדלת הבטיחות, הינו הגדלת הקיבולת של רשת המסילות, בעיקר בצווארי הבקבוק: לאחר הפעלת המערכת, בפרוזדור איילון יוכלו לפעול עוד 3 רכבות (לכיוון) בשעת שיא על בסיס תשתית המסילה הקיימת של החברה.

(ד) החברה מקיימת מערך כרטוס חכם המאפשר טעינת רב-קו דרך אתר האינטרנט וכן מאפשר לנוסעים מעבר מהיר בעמדות הביקורת ובכך תורם לשיפור תנועת הנוסעים בתחנות.

בשנת 2018 החברה השלימה את המעבר להסעת חיילים באמצעות העברת חוגר חכם בשערי הבקרה וכיום חיילים בסדיר ובקבע לא נדרשים לרכוש כרטיס במכונות הכרטוס.

בנוסף, החברה פועלת להרחבת האמצעים לממכר כרטיסים בתחנות הנוסעים, באינטרנט ובאמצעים עתידיים נוספים. החברה כפופה להוראות הרשות למשפט, טכנולוגיה ומידע במשרד המשפטים ומשרד התחבורה בנושא אבטחת מידע ושמירה על הפרטיות בשימוש הלקוחות בכרטיס הרב קו.

#### 5.1.6 גורמי ההצלחה הקריטיים בתחום הפעילות והשינויים החלים בהם

(א) היצע רחב של קווי הסעה – כאמור, החברה מעמידה לרשות ציבור הנוסעים רשת רכבתית הכוללת 68 תחנות נוסעים בפריסה ארצית, וקווי נסיעה סדירים העוברים דרך מקומות מרכזיים ברחבי הארץ, מנהריה ובית שאן שבצפון, ירושלים במזרח ועד באר שבע ודימונה שבדרום.

בשנת 2018 נפתחו 5 תחנות נוסעים חדשות: מרכזית המפרץ, רעננה מערב, רעננה דרום, ק.מלאכי-יואב, ירושלים-יצחק נבון.

השירות בקווים כולל רכבות מאספות למעבר במספר רב של תחנות וכן רכבות לנסיעה ישירה מתחנה לתחנה ללא עצירות ביניים בהתאם למאפייני השירות הרצויים. התחנות ממוקמות באזורים בעלי נגישות לאמצעי תחבורה נוספים, ובכלל זאת תחבורה ציבורית (אוטובוסים ציבוריים). כן יצוין, כי במסגרת תכנית קו רציף (לשעבר תכנית שילובים), מקדמת החברה אינטגרציה עם מפעילי תחבורה ציבורית נוספים, בהתאם להנחיות משרד התחבורה שמטרתה לאפשר מתן פתרון תחבורתי מדלת לדלת תוך התבססות על מכלול התשתיות הקיימות. לפרטים נוספים ראו סעיף 5.1.8 להלן;

(ב) לוחות זמנים ועמידה בהם - תדירות הרכבות ויכולת החברה לעמוד בלוחות הזמנים של קווי ההסעה מהוות מרכיב חשוב בהצלחת תחום הסעת הנוסעים. זמינות רשת מסילות הברזל לרכבות החברה תורמת אף היא לעמידה ביעדי הזמנים;

(ג) תשתיות - יכולת החברה לספק שירותים זמינים ומתאימים לצרכי הלקוחות, תוך מתן דגש על פתרון "צווארי בקבוק" בתשתיות הקיימות, תלויה בתקינות וזמינות התשתיות העומדות לרשות החברה כמפורט להלן. הקמה ותחזוקה שוטפת של תשתיות כרוכות בהשקעות מהותיות ובפרקי זמן ממושכים, וכן בתהליכי קבלת החלטות המערבים גורמים חיצוניים לחברה, לרבות הממשלה. לתכנית החשמול השלכות על זמינות התשתיות העומדות לרשות החברה. לפרטים בדבר תכנית החשמול כגורם סיכון, ראו סעיף 26.5.10 להלן;

(ד) ציוד נייד - יכולת החברה לספק שירותים זמינים ומתאימים לצרכי הלקוחות תלויה גם בתקינות וזמינות הציוד הנייד של החברה. רכש ותחזוקה שוטפת של הציוד הנייד כרוכים בהשקעות מהותיות ובפרקי זמן ממושכים;

בשנת 2018, עם הפעלת קווי הנסיעה לרעננה וירושלים-יצחק נבון נוצר עומס ביקושים ביחס להיצע הרכבות הקיים. בשלב ראשון הוקצו מערכי רכבות לקווים החדשים ע"י צמצום כמות רכבות בקווים קיימים, ולקראת סוף השנה הוחזרו לקווים הקיימים חלק מהרכבות אשר צומצמו. במהלך רבעון 3 של שנת 2019 צפויים להגיע קרונות ניהוג נוספים אשר יאפשרו הגדלת כמות המערכים בתפעול.

(ה) הון אנושי מיומן - יכולת החברה להכשיר הון אנושי במקצועות רכבתיים שאינם נלמדים במוסדות האקדמיים בארץ הינה מהותית לעמידה ביעדי החברה. כמו כן, החברה נדרשת לבצע ימי הכשרה ולווי מקצועי שוטף לעובדים והסמכות לתפקידים תפעוליים, תוך קיום הפעילות השוטפת של החברה. החברה הקימה שיתופי פעולה

עם גופי הכשרה בחברות רכבות ומוסדות אקדמיים בחו"ל ובארץ לצורך פיתוח תכניות רלוונטיות והתאמתן לצורכי החברה;

(ו) יעילות תפעולית - יעילות התפעולית של החברה תלויה בגורמים רבים ובהם יעילות תהליכי עבודה, כמות ואיכות הצי הנייד, איכות כוח העבודה, פעילות תקינה של העובדים, תפקוד המערכות הטכנולוגיות ברכבות ואופן ניצולן. היעילות מתבטאת, בין היתר, גם בגמישות התפעולית של החברה בהפעלת המערך הרכבתי במקרים של אירועים ציבוריים רבי משתתפים, המצריכים הפעלת רכבות תגבור מיוחדות;

(ז) שדרוג תחנות - שדרוג שיטתי של תחנות הנוסעים לטובת התאמתם לגידול כמויות הנוסעים ולשיפור איכות השירות הניתנת לנוסעים בתחנות אלו. נציין כי בשנת 2018 הסתיים שדרוג משמעותי ב-9 תחנות;

(ח) אבטחת תחנות ורכבות- רכבת ישראל פועלת בהתאם להנחיית משטרת ישראל וגופי הביטחון בהתאם לסמכותם על פי חוק להסדרת הביטחון בגופים ציבוריים. נוכחות ביטחונית זו, מסייעת באבטחת המשתמשים בשירותי הרכבת ובביסוס תחושת ביטחון בקרב הנוסעים;

(ט) מיתוג ומוניטין - מוניטין החברה, בהיבטים תדמיתיים ותפיסתיים, מתבסס על עשייה מתמדת ותקשור עקבי לגבי שיפור השירות ללקוחות. יצירת תדמית חיובית ומיסוד עמדות ותפיסות חיוביות בקרב הציבור כלפי רכבת ישראל מסייעים בביסוסה של הרכבת כחלופה רלוונטית לנסיעה ברכב הפרטי בכל האמור בנסיעות בינעירוניות. בנוסף, פיתוח שירותי ערך מוסף ייעודיים מתוך תפיסת הלקוח במרכז ושיפור חווית הנסיעה מהווים גם הם מנוף להבאת לקוחות חדשים ושמירה על הלקוחות הקיימים;

(י) פעילות מול ספקים- רכישת קרונות רכבת, קטרי רכבת ומערכות איתות מתבצעת ממגוון ספקים הכוללים חברות בינלאומיות המתמחות בייצור של רכבות וציוד ייעודי הנחוץ לפעילות החברה, וכן חברות ישראליות העוסקות בתחומים אלו. שינויים במערך הספקים הפוטנציאלי בתחום הפעילות עשוי להשפיע על החברה. לפרטים אודות הספקים העיקריים של החברה, לרבות הספקים בהם קיימת לחברה תלות, ראו סעיף 16 להלן.

(יא) חווית השירות לנוסע- אופי חווית השירות לנוסע בתחנות, במתחמים ובנסיעה ברכבת, מתבססת על פעילות מתמדת של החברה לשיפור השירות מתוך תפיסת הלקוח במרכז, תוך כדי שדרוגן של תחנות ישנות והתאמתן לצרכים הנוכחיים.

#### 5.1.7 מחסומי הכניסה העיקריים והשינויים החלים בהם

(א) קבלת האישורים הרגולטוריים הדרושים להקמת והפעלת קו רכבת, ועמידה בתנאיהם.

(ב) צורך בהשקעות הוניות גדולות לצורך הקמה ורכישה של תשתיות וציוד, ומשך הקמה ארוך יחסית הנדרש לבניית מסילות ותחנות רכבת חדשות.

(ג) ידע וניסיון בתפעול רכבות, שהינו תחום מורכב וייחודי המצריך מומחיות וניסיון רב הנצבר על פני שנים רבות.

#### 5.1.8 תחליפים למוצרי תחום הפעילות ושינויים החלים בהם

החברה הינה המפעילה היחידה בישראל של שירות רכבת ארצית - בינעירונית ופרברית. החלופה המרכזית לפעילות החברה בתחום זה היא השימוש בכלי רכב פרטיים. חלופות נוספות לנסיעה ברכבת - אמצעי תחבורה ציבורית אחרים - אוטובוסים ומוניות שירות, המספקים שירותי הסעה בין אותם יעדים (או חלקם) או יעדים חלופיים. אמצעי התחבורה הציבורית האחרים, מהווים שותפים בהפעלת מערך תחבורה משלימה, מערך המקודם על ידי משרד התחבורה במסגרת תכנית קו רציף. התכנית נועדה להעניק לנוסעים בתחבורה הציבורית מסלול רציף, קצר ככל הניתן ועם זמני המתנה מינימאליים, באמצעות בניית קווים ומסלולים ייעודיים המאפשרים לעבור מהאוטובוס לרכבת (ולהיפך) בקלות. נכון למועד פרסום הדוח, במסגרת התכנית הופעלו 97 קווי הזנה ייעודיים לתחנות הרכבת ובנוסף קווי שירות רבים של אוטובוסים, אשר משרתים גם את תחנות הרכבת בדרך לאתרים אחרים. בנוסף, חלק ממפעילי מוניות השירות הונחו לעדכן את מסלול נסיעתם כך שיינתן שירות גם לתחנת הרכבת (בכפוף למגבלות החוקיות). בנוסף, בוצעו מספר פרויקטי תשתית אשר משפרים את השימוש בתחבורה הציבורית בחניוני הרכבת וכוללים התקנת סככות המתנה, מתן עדיפות לתחבורה הציבורית והצבת שילוט מידע.

#### 5.1.9 מבנה התחרות בתחום הפעילות ושינויים החלים בו

החברה חשופה לתחרות מול אמצעי התחבורה החלופיים לרכבת- בעיקר מול רכבים פרטיים וכן מול אוטובוסים ומוניות שירות. לפרטים נוספים ראו סעיף 5.6 להלן.

5.2. השירותים בתחום הפעילות

השירות העיקרי שהחברה מספקת בתחום פעילות זה הינו הסעת נוסעים באמצעות רכבות. נכון למועד פרסום הדוח, החברה מפעילה רכבות ל- 68 תחנות.

5.3. פילוח הכנסות ורווחיות מוצרים ושירותים

להלן נתונים אודות הכנסות מחיצוניים בתחום פעילות הסעת נוסעים בשנים 2016-2018 (באלפי ש"ח):

2016		2017		2018		השירות
שיעור מכלל הכנסות החברה	הכנסות	שיעור מכלל הכנסות החברה	הכנסות	שיעור מכלל הכנסות החברה	הכנסות	
31%	707,555	31%	747,680	31%	752,846	הסעת נוסעים

לפרטים בדבר התפלגות הכנסות והרווחיות בתחום פעילות הסעת נוסעים ראו ביאור 25 לדוחות הכספיים.

5.4. לקוחות

במהלך שנת 2018 כמות הנסיעות הסתכמה לכ - 67.7 מיליון נסיעות, גידול של כ- 4.8% לעומת היקף הנסיעות בשנת 2017.

5.4.1. ניתן לחלק את לקוחות תחום הפעילות לסוגים שלהלן:

(א) לקוחות קבועים - לקוחות המשתמשים ברכבת על בסיס קבוע (לפחות פעם בשבוע).

(ב) לקוחות מזדמנים - לקוחות שתדירות נסיעתם נמוכה יותר (פעם בשלושה חודשים ועד פחות מפעם בשבוע) ואיננה על בסיס קבוע.

(ג) לקוחות כוחות הביטחון - החברה מספקת שירותי תחבורה במערך הרכבתי עבור חיילים בשירות סדיר, בקבע, חיילי מילואים, וכן סוהרים ושוטרים. מתוך סך הנסיעות אשר מספקת החברה לנוסעיה, חלקם של לקוחות כוחות הביטחון בשנים 2016, 2017 ו-2018, היה כ-19%, כ-18% וכ-17%, בהתאמה, מכלל הנסיעות.

יצוין, כי מתוך כוחות הביטחון, משרד הביטחון הינו לקוח מהותי של החברה בתחום פעילות זה. הכנסות החברה ממשרד הביטחון עבור השנים 2016, 2017 ו-2018 היוו כ-19% מסך הכנסות תחום פעילות הנוסעים בכל השנים, בהתאמה.

שינוי בהסכם עם משרד הביטחון עלול להשפיע על היקף ההכנסות של החברה מלקוח זה.

לפרטים אודות הסכמי החברה עם משרד הביטחון ראו ביאורים 20 (ג)(1.1) ו-26 (ה)(1) לדוחות הכספיים.

5.5. שיווק והפצה

פעילות השיווק של החברה מופנית לכלל הציבור, לקוחותיה הקבועים, לקוחותיה המזדמנים, והמעגל הרחב יותר של גורמים שונים המתקשרים עם החברה.

מטרת פעילות השיווק הינה לשפר את עמדות ותפיסות הציבור כלפי רכבת ישראל, בדגש על הלקוחות הקיימים והלקוחות הפוטנציאליים, ולהכניס את הרכבת לנוכחות תודעתית גבוהה ולמערך קבלת ההחלטות של הלקוחות לגבי נסיעה בינעירונית ונסיעה פרברית. כמו כן, מטרת פעולות השיווק לייצר נאמנות בקרב הלקוחות הקיימים ולסייע להגדלת ההתנסות והנסיעה ברכבת וכן להגדלת מספר הנוסעים והיקף פעילות החברה. מטרת השיווק כוללת בניית שירותי ערך מוסף, טיפול בשיפור חווית הנסיעה ומיצובה, פעילות תקשורתית ופעילות שיווקית ממוקדת בצורכי הלקוחות וטיפול בחסמי השימוש, וכן פעילות כללית שעניינה מתן דגש להיבטים תדמיתיים שהוגדרו כמנוף לשיפור תפיסת רכבת ישראל בקרב כלל הציבור ובקרב לקוחותיה.

אמצעי השיווק העיקריים להגדלת היקף הלקוחות ולשימור לקוחות קיימים הם שיפור רמת השירות וסל השירותים הנלווים המסופקים ללקוח, מידע עדכני וזמין בזמן אמת, אפליקציה ורכיבים ייעודיים, אתר אינטרנט הכולל מגוון יישומים ללקוח, שדרוג וטיפול בנראות התחנות, בניית מותג אחיד ועקבי ברמת הנראות והטרמינולוגיה בכל הממשקים עם הלקוחות, שיפור חווית הנסיעה החל מתכנון הנסיעה דרך התחנות והנסיעה, שיפור הפעילות התפעולית הכוללת, בין היתר, עמידה בלוחות זמנים, מתן שירות שוטף ופתרון בעיות והדגשת יתרונותיה התחרותיים של הרכבת.

## 5.6 תחרות

### 5.6.1 נתחי שוק ומתחרים משמעותיים

תחום הסעת נוסעים באמצעות רכבות מתאפיין בתחרות בעיקר מול רכבים פרטיים. כמו כן, קיימת תחרות מול ענפי התחבורה הציבורית האחרים (אוטובוסים ומוניות שירות) המספקים שירותי הובלה בין אותם יעדים או יעדים חלופיים.

נכון למועד פרסום הדוח, אין בידי החברה נתונים אודות חלקה של החברה מסך הנסיעות בתחבורה ציבורית עבור שנת 2018.

### 5.6.2 שיטות עיקריות להתמודדות עם התחרות

החברה פועלת במספר מישורים להתמודדות עם התחרות, תוך חתירה לשימור והגדלת נתח השוק שלה:

- (א) התאמת לוח הזמנים, ככל שניתן, לעומסי תנועת הנוסעים.
- (ב) הגברת תדירות הרכבות ליעדים מבוקשים, לרבות הוספת יעדים חדשים והגברת רכבות ישירות ליעדים מבוקשים.
- (ג) הפעלת רכבות לילה.
- (ד) תגבור רכבות בערבי חגים ובאירועים מיוחדים.
- (ה) שיפור התחנות לרבות שיפורים ברכיבי נוחות והשירות כן שיתאימו לצרכי הלקוחות, לרבות לקוחות עם מוגבלות.
- (ו) שינוי תפיסתי תדמיתי של החברה בקרב הציבור.
- (ז) שיפור תשתיות הרכבת והציוד הקיים בה, לרבות, גלישה חנימית באינטרנט, חיבורי חשמל בקרונות, מיטוב של האפשרויות לנשיאת אופניים ברכבת.
- (ח) שיפור האתר והאפליקציה והנגשת המידע לנוסעים, לרבות מתן אינדיקציה בדבר עומס צפוי ברכבות.
- (ט) פעולה באמצעות כל צינורות השיווק הרלוונטיים (לפרטים ראו סעיף 5.5 לעיל).
- (י) קירוב והנגשת תחנות הרכבת באמצעות הפעלת שירותי הסעות ("שאטלים") בין תחנות הנוסעים למוקדי מסחר, תעסוקה ותחבורה.

בין הגורמים החיוביים המשפיעים או עשויים להשפיע על מעמדה התחרותי של החברה ניתן למנות את הגורמים הבאים: מערך רכבות רחב ומגוון בפריסה נרחבת ביעדים מרכזיים, מפעיל בלעדי של רכבת אשר פעילותה אינה מושפעת מעומסי התנועה בכבישים/שעות עומס ו/או חסימת נתיבים בכבישים, רמה גבוהה של בטחון ובטיחות, יציבות לוח זמנים, מרחב ישיבה לנוסעים, מתן אפשרות לנוסעים לעבוד ולקרוא במהלך הנסיעה, שירותים ציבוריים לנוסעים ועוד. כמו כן, זמני הנסיעה ברכבת לרוב קצרים מזמני הנסיעה באמצעי תחבורה אחרים, בין השאר לאור העדר מרכיב של עומסי תנועה המאפיין את הנוסעים בכביש.

בין הגורמים השליליים המשפיעים או עשויים להשפיע על מעמדה התחרותי של החברה ניתן למנות את הגורמים הבאים: היעדר קווים ישירים ליעדים מבוקשים, היעדר נגישות תחבורתית מתחנות מסוימות, העדר פתרון מלא עבור "דלת לדלת" באמצעות תחבורה משלימה, כמות פחותה של תחנות לעומת אמצעי התחבורה הציבורית האחרים, רכש חסר של ציוד נייד.

לפרטים אודות כושר ייצור, רכוש קבוע, חומרי גלם וספקים, מגבלות ופיקוח על פעילות התאגיד וגורמי סיכון, הרלוונטיים גם לתחום הפעילות, ראו סעיפים 10, 11, 16, 22, 26 להלן, בהתאמה.

**6. תחום הובלת מטענים****6.1. מידע כללי על תחום הפעילות****6.1.1. מבנה תחום הפעילות ושינויים החלים בו**

בנוסף להסעת נוסעים עוסקת הרכבת באספקת שירותי הובלה רכבתיים למטענים בתוך גבולות המדינה. פעילות חטיבת המטענים בחברה מתמקדת בהובלת מטענים בהם קיימים יתרונות לשינוע רכבתי הנובעים מקווים ארוכים, מיקום מסופים, כמויות מטען גדולות, נקודות מוצא ונקודות יעד קבועות. המטענים העיקריים המועברים במסגרת פעילות החברה בתחום זה הינם: מחצבים, מכולות, גרעינים, חול, אשפה ופלדה. לפרטים נוספים בדבר סוגי המטענים השונים ראו סעיף 6.2.1 להלן. לפרטים בדבר הקרונות והקטרים המשמשים להובלת המטענים ראו סעיף 11.1 להלן. הובלת המטענים מתבצעת באמצעות קרונות מסוגים שונים: קרון שטוח מודולארי להובלת מכולות של 20 ו-40 רגל ומכלים של 20 רגל, קרון סגור להובלת תפזורת ומחצבים.

נכון למועד פרסום הדוח, החברה מפעילה, נוסף על רכבות הנוסעים, כ-68 רכבות משא (כולל שליחויות), שבאמצעותן היא שינעה בשנת 2018 כ-31,600 טון משא בממוצע בכל יום המהווים כ-8.5 מיליון טון בשנה.

עיקר הפעילות בתחום המטענים הינה הובלה של מחצבים מאזור הדרום ממסופי נחל צין ואזור צפע לנמל אשדוד, והובלה של מכולות מנמל חיפה ונמל אשדוד (להלן: "הנמלים"), אליהם וביניהם (כאשר ההובלה בין הנמלים היא העיקרית ועומדת על כ-50% מהובלת המכולות, ולכן הינה מהותית לפעילות החברה בתחום פעילות זה). מסופי המטען ממוקמים באזורים אסטרטגיים בסמוך למוקדי פעילות כגון: צפע, נאות חובב (רמת חובב), נמל אשדוד, בני ברק, חדרה, צין, נמל חיפה, קריית גת וראש העין.

קווי הובלת המטענים נקבעים על ידי החברה בהתבסס על שני גורמים עיקריים: (1) קיומם של מסופי מטענים בסמוך לפעילות לקוחות הקצה של החברה ולנמלים, מהווה נדבך עיקרי בהנגשת קו הובלת מטענים בין מסוף מטענים כאמור לבין הנמלים; (2) עלייה בביקוש מצד לקוחות קיימים או פוטנציאליים של החברה, וכן דרישה להובלת מטענים בכמות ובהיקף אשר החברה מסוגלת להיענות להם.

מכיוון שחלק נכבד מהובלת המטענים ברכבת הינו הובלת מטענים אל הנמלים ומהנמלים, לממשק בין הרכבת לנמלים השפעה מהותית על יכולת הצמיחה של מגזר הובלת המטענים ברכבת. (א) נמל אשדוד - לצורך שיפור הממשק כאמור נבנה במשותף עם חברת נמלי ישראל (חנ"י) מסוף מטענים חדש שהחל לפעול בחודש נובמבר 2015 (המסוף עובד כמסוף בלבד, ואינו מהווה שער לנמל). (ב) נמל חיפה - ברבעון הרביעי לשנת 2016 הסתיימו העבודות להקמת מסילה שלישית ברציף המכולות המזרחי בנמל, וכן להארכת שתי המסילות הקיימות. (ג) שלוחה לנמל הדרום - מסילה לנמל הדרום. ראה גם סעיף 8.4.4 להלן. (ד) נמל המפרץ - מסילה לנמל המפרץ נמצאת בשלבי תכנון. הפרויקט באחריות חברת "יפה נוף". (ה) מסילת קישון - באוגוסט 2017, הסתיימו העבודות לשדרוג מסילת קישון.

יובהר, כי להערכת החברה, הפעלתם של נמלים חדשים, לא צפויה, כשלעצמה, להשפיע באופן מהותי על היקף תחום פעילות המטענים. אם וככל שתגדל תנועת המכולות הימית בישראל באופן כללי, לרבות כפועל יוצא מהפעלת הנמלים החדשים, החברה מעריכה כי תוכל לפעול ולהתאים את היקף הובלת המכולות באמצעות רכבות מטענים על מנת לתת מענה הולם לביקושים.

הערכות החברה בדבר הפעלתם של נמלים חדשים ואופן השפעתם על תחום פעילות המטענים הינן מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך, המבוססות על הערכות ותחזיות החברה, נכון למועד פרסום הדוח, ביחס להשפעת הגורמים המתוארים בסעיף זה. הערכות אלו עשויות שלא להתממש, כולן או חלקן, או להתממש באופן שונה מהותית מכפי שנצפה. הגורמים העיקריים שעשויים להשפיע על כך הינם תנועת המכולות הימית בישראל, פתיחת הנמלים, שינויים בתנאי השוק, שינויים רגולטוריים ואו התממשות איזה מגורמי הסיכון המפורטים בסעיף 26 להלן.

לפרטים בדבר מסופי המטענים ראו סעיף 11.2 להלן.

חברת המטענים - לפרטים אודות החברה ראו סעיף 2.2.2 לעיל.

**6.1.2. מגבלות, חקיקה, תקינה ואילוצים מיוחדים החלים על תחום הפעילות**

פרט למגבלות הרגולטוריות הכלליות החלות על הרכבת, קיימת גם חקיקה המסדירה באופן פרטני את נושא הובלת המטענים ברכבת, לרבות: (א) חוק שירותי הובלה, התשנ"ז-1997 והתקנות שהותקנו מכוחו, המסדירים את הנושא של הזמנת שירות הובלה, שטר מטען, פיקוח וכן הוראות רלוונטיות נוספות; (ב) תקנות מסילות הברזל (שינוע חומרים מסוכנים), התשנ"ט-1999, המסדירות את הנהלים המחייבים בעת הובלת חומרים מסוכנים; (ג) תקנות מסילות הברזל (תנאי הובלה ואחריות למטען), התשנ"ו-1996 ותקנות מסילות הברזל (תעריפי הובלה ותשלומים שונים), התשנ"ה-1995 (להלן יחד: "תקנות מסילות הברזל"), הקובעות הוראות, בין היתר, בנוגע לתעריפי מטענים ותעריפי המכולות בהובלה רגילה.

בנוסף, קיימות מגבלות בהעברת מטענים בקטעי מסילה מסוימים מכוחן של הוראות תב"ע. מגבלות מסוג זה, יכול שיוטלו גם בעתיד הן על הובלת מטענים על גבי מסילות קיימות והן על גבי מסילות בתכנון.

יצוין, כי תעריפי הובלת מטענים ותעריפי הובלת המכולות בהובלה על בסיס מקום פנוי על גבי רכבת קיימת ולפי לוח זמנים מתוכנן (להלן: "הובלה רגילה") מפוקחים כאמור במסגרת תקנות מסילות הברזל. עם זאת, התעריפים ביחס להתקשרות בין הרכבת ללקוח הכוללת התחייבות להובלת כמות מסוימת של מטענים בתקופה מסוימת הנקבעת מראש (לרוב 1-5 שנים) אשר בגינה מוקצית ללקוח קיבולת הובלה באופן מיוחד (להלן: "הובלה מיוחדת") נקבעים בהתאם למחירי השוק במסגרת מחירון הובלה הקיים בחברה אשר מתווסף להסכם ההובלה הייעודי עם הלקוח. בנוסף, בשנת 2009 הוקמה בחברה ועדה בראשות המנכ"ל לאישור הובלות מיוחדות ותעריפי הובלת המטענים (להלן: "ועדת מחירים עליונה"). תפקידה של ועדת מחירים עליונה הינו לאשר את ההתקשרות עם הלקוח ואת תעריף ההובלה המוצע. התעריפים נקבעים על ידי הוועדה בהתאם להמלצת נציגי החברה ועל בסיס מחירי השוק.

כמו כן, זמינות המסילות משפיעה אף היא על היקף פעילות כל אחד מתחומי הפעילות של הנוסעים והמטענים.

#### 6.1.3. שינויים בהיקף הפעילות בתחום וברווחיותו

מגמת הגידול המתמדת בהיקף סחר החוץ של ישראל באה לידי ביטוי בעלייה בתנועת המכולות והמטענים האחרים מהנמלים ואליהם. במקביל, ועל אף התפתחות תשתיות התחבורה בכלל, וסלילתם והרחבתם של כבישים בפרט, קיים גידול מתמיד בעומסי התנועה בכבישים.

עם זאת, ענף ההובלות היבשתיות רגיש לשינויים כלכליים ארציים ובינלאומיים ולמיתון כלכלי, שאם יתרחש הוא עשוי להשפיע על חברות ההובלה בכלל, ועל החברה בפרט. השפעות אלו יבואו לידי ביטוי בהורדת כמות המטענים ובהעדפת אלטרנטיבות זולות יותר להובלת מטען.

יצוין, כי כאמור בסעיף 4.2 לעיל, רווחיותה של החברה מושפעת גם מהסובסידיה אותה מקבלת החברה מהמדינה בקשר עם פעילות הובלת המטענים והכל בהתאם להוראות הסכם ההפעלה והפיתוח. בתקופת הדוח חלה שחיקה ברווחיות החברה בין היתר בשל הפסד במגזר המטענים הנובע בעיקר מירידה בהכנסות מדמי הפעלה והתייקרויות שכר בשל הסכמי שכר שנחתמו בתקופה.

#### 6.1.4. התפתחויות בשווקים של תחום הפעילות, או שינויים במאפייני הלקוחות שלו

בשנים האחרונות חלה החרפה בתחרות הקיימת בתחום הובלת המטענים היבשתית למול פעילותן של חברות משאיות תובלה. חברות ההובלה מתחרות באמצעות מחירים, תדירויות, גמישות בשירות, יכולת התאמת המכולות לאופי המטען ועוד. לפרטים נוספים ראו סעיף 6.6 להלן.

#### 6.1.5. שינויים טכנולוגיים שיש בהם כדי להשפיע מהותית על תחום הפעילות

כפי שמפורט בסעיף 8.4.6 להלן, החברה נמצאת בפתחו של פרויקט חשמול קווי הנוסעים. יצוין, כי גם לאחר חשמול קווי הנוסעים, בכוונת החברה כי הובלת המטענים תמשיך בשלב זה להיעשות על בסיס שימוש בקטרי דיזל. החברה מעריכה כי לפרויקט החשמול תהיה השלכה חיובית גם על תחום המטענים, זאת עקב יתרונות זמינות הרשת כתוצאה מפרויקט החשמול וכן הסטת חלק מקטרי דיזל שמשמשים כיום לפעילות הנוסעים לטובת פעילות המטענים. קטרים אלו הינם לרוב חדישים ומשופרים יותר מקטרים המשמשים כיום להובלת המטענים. יצוין, כי במהלך ביצוע פרויקט החשמול צפויים שיבושים בתנועת רכבות המטענים בקו החוף. בכוונת החברה, ככל הניתן, לרכז את העבודות בקשר עם פרויקט החשמול לשעות הלילה ולסופי השבוע, וזאת על מנת למזער את ההשפעה על זמינות הרשת.

#### 6.1.6. גורמי ההצלחה הקריטיים בתחום הפעילות והשינויים החלים בהם

בפעילות בתחום הובלת מטענים באמצעות רכבת ניתן להצביע על מספר גורמים שלהם השפעה על המצב התחרותי בתחום: פיתוח של תשתית מבוססת הכוללת רשת נתיבים עצמאית ובכלל זה היכולת להציע הובלת מטען ליעדים מגוונים במחיר תחרותי; יכולת הובלת מטענים מסוגים ובגדלים שונים; הובלת מטען בתדירות הנדרשת, באיכות הנדרשת תוך עמידה בלוחות הזמנים; יכולת ונגישות הובלת מטען מבית העסק של הלקוח ועד ליעד הסופי הדרוש (Door to Door); ניהול סיכונים וגידור סיכונים; הון אנושי מיומן בתחום ההובלה, הפריקה וההטענה; יעילות תפעולית המאפשרת הובלה איכותית במחיר אטרקטיבי ביחס למתחרים; מצב כלכלי; מיתוג ומוניטין בתחום ההובלות, שיתופי פעולה עם חברות הובלה מסוגים שונים אשר יחד עם שירותי החברה יתנו מענה מקיף וכולל לצרכי הלקוחות. יכולת החברה לספק שירותים זמינים ומתאימים לצרכי הלקוחות, תוך מתן דגש על פתרון "צווארי בקבוק" בתשתיות הקיימות, תלויה בהיקף, תקינות וזמינות התשתיות העומדות לרשות החברה. נכון למועד פרסום הדוח, מדיניות החברה הינה לתת קדימות לשימוש רכבות הנוסעים בתשתיות הקיימות על פני רכבות מטענים.

**6.1.7 שינויים במערך הספקים וחומרי הגלם לתחום הפעילות**

בתחום הפעילות הובלת מטענים, החברה משתמשת ברכבות משא מסוגים מסוימים המיוצרים על ידי מספר ספקים איתם מתקשרת החברה מעת לעת, כאמור בסעיף 16 להלן. יצוין, כי חלק מהקרונות בהם מובילה החברה מטענים שייכים לגורמים חיצוניים.

חומר הגלם העיקרי המשמש את תחום הפעילות הינו דלק והוא מהווה את אחד ממרכיבי ההוצאה העיקריים של החברה בתחום הפעילות. לפרטים נוספים בנוגע לדלק ראו סעיף 16.3 להלן.

**6.1.8 מחסומי הכניסה העיקריים של תחום הפעילות ושינויים החלים בהם**

מחסומי הכניסה הרגולטוריים לגבי רכבות מטענים דומים במהותם למחסומי הכניסה הרגולטוריים לגבי רכבות נוסעים. לפרטים ראו סעיף 5.1.7 לעיל. אחד ממחסומי הכניסה העיקריים בתחום זה הוא ההשקעה הראשונית הגדולה הנדרשת. ההשקעה כוללת רכישה והקמה של תשתיות (מסילות, מערכות וכדומה) וציוד, ובכללם רכבות משא מסוגים שונים באופן המאפשר להוביל מטענים שונים, וכן זמן הקמה ארוך. השקעות נוספות הינן ההוצאות הרבות המאפיינות אחזקה וטיפול ברכבות. מחסום כניסה נוסף הוא הידע, המומחיות, והניסיון שנצברו בחברה לאורך השנים בתפעול ותחזוקה של רכבות משא.

**6.1.9 תחליפים למוצרי תחום הפעילות ושינויים החלים בהם**

התחליף העיקרי להובלה ברכבות מטען הינו הובלת מטען באמצעות משאיות תובלה. להערכת החברה, השיקולים העיקריים בבחירת הובלה באמצעות רכבת על פני הובלה באמצעות משאיות הם: עלות ההובלה, הזמן הנדרש להובלה, היקף המטען, אופי המטען, התנאים הנדרשים להובלתו והיתרון להובלת כמויות גדולות ברכבת אחת המחליפה את הצורך לתאם הובלה עם כמות גדולה של משאיות. יצוין, כי הובלה ימית (מנמל אחד למשנהו) מהווה תחליף נוסף להובלה ברכבות מטען, אך נכון למועד פרסום הדוח היא אינה תחליף מהותי.

**6.1.10 מבנה התחרות בתחום הפעילות ושינויים החלים בו**

בתחום הובלת המטענים המתחרים העיקריים לפעילות הרכבת הינם חברות הובלה באמצעות משאיות התובלה. לפרטים נוספים ראו סעיף 6.6 להלן.

**6.2 השירותים בתחום הפעילות**

השירות העיקרי שהחברה מספקת בתחום פעילות זה הינו הובלת מטענים באמצעות רכבות.

**6.2.1 המוצרים העיקריים אותם מובילה החברה במסגרת תחום הובלת המטענים הינם כדלהלן:**

(א) **מחצבים** - הובלת המחצבים מתבצעת בעיקר עבור כ"ל, אשר הינה חלק מהעיקרי של החברה בתחום הובלת המטענים בכלל ובמוצר המחצבים בפרט. הובלת המחצבים מתבצעת על פי רוב מאתרי כ"ל בדרום הארץ לנמל אשדוד.

(ב) **מכולות** - הרכבת מספקת הובלה רכבתית וכן שירותי פריקה וטעינה (באמצעות מנופים) של מכולות על גבי קרונות שטוחים במסופי החברה. מכיוון שהחברה אינה מספקת את כלל השירותים הלוגיסטיים הנדרשים ללקוח, בתחום המכולות החברה פועלת בעיקר כמוביל משנה עבור ספקי שירות כולל המציעים שירות שינוע מכולות מהלקוח אל הנמלים ובחזרה. לפירוט בנוגע להתקשרות עם ספקי שירות זה (הקונסולידטורים) ראו סעיף 6.4.2 להלן.

(ג) **גרעינים** - לרכבת גישה מסילתית ישירה למכוני התערוכת הגדולים בישראל: לשני מכוניי בבעלות חברת אמבר מכון לתערוכת אגודה שיתופית חקלאית בע"מ (להלן: "אמבר") הממוקמים בחדרה ובדבירה, וכן למכון התערוכת של חברת מילובר בע"מ הממוקם בעכו.

(ד) **אשפה וחול** - שירות המשלב הובלת אשפה במכולות ייעודיות ממתקנים במרכז הארץ להטמנה באתר אפעה בדרום, הסמוך למסוף צפע, והובלת חול לתעשיית הבניה מהנגב למרכז הארץ בנתיב החזרה. לפירוט בנוגע להתקשרות עם ספקי שירות זה (הקונסולידטורים) ראו סעיף 6.4.4 להלן.

(ה) **פלדה** - בשנת 2017, חטיבת מטענים החלה להוביל פלדה מהנמלים לקריית גת ובהובלה משלימה למפעלי "אייסכור", שרות המשלב הובלת גלילי פלדה ומוטות פלדה. היקף ההובלה (טון) בשנת 2018 הינו כ- 1.5% מסך הובלות החברה.



להלן נתונים אודות הכנסות מחיצוניים בתחום הובלת מטענים (באלפי ש"ח) לשנים 2016-2018:

2016		2017		2018		השירות
שיעור מכלל הכנסות החברה	הכנסות (ש"ח)	שיעור מכלל הכנסות החברה	הכנסות (ש"ח)	שיעור מכלל הכנסות החברה	הכנסות (ש"ח)	
8%	186,691	8%	190,327	7%	176,801	הובלת מטענים

לפרטים בדבר התפלגות הכנסות והרווחיות בתחום פעילות הובלת מטענים ראו ביאור 25 לדוחות הכספיים.

#### לקוחות 6.4

ככלל, לקוחות החברה בתחום הובלת המטענים הינם חברות פרטיות וציבוריות אשר מהוות לקוחות קבועים של החברה. במסגרת הובלת המטענים נושאים הלקוחות במלוא האחריות בגין נזקים, אובדן, וכי"ב, אשר עלולים להיגרם, הן למטענים עצמם והן לתשתיות החברה, זאת למעט הסדרים אחרים וחריגים הקבועים בחוזים מסוימים, כגון במקרים של מעשה או מחדל של החברה וכן למעט לקוחות שמקבלים מחברת הבת שרות מלא כולל הובלה משלימה, אחריות וביטוח. האחריות והביטוח מוגבלים בסכומים למכולה ולאירוע.

להלן פירוט הלקוחות העיקריים בתחום הפעילות על פי סוגי המוצרים:

##### 6.4.1 מחצבים - בתחום המחצבים הלקוח העיקרי של החברה הינו כי"ל. הובלת המחצבים מתבצעת על פי רוב מאתרי כי"ל

בדרום הארץ למלל אשדוד. כמו כן, מתבצעת הובלת מוצרים מיובאים בין נמל אשדוד לאתרי הייצור של כי"ל. ביום 25 במאי 2010 נחתם הסכם מסגרת להובלת עד כ-5 מיליון טון בשנה ולחכירת קרוונות שטוחים מהחברה אשר תחזוקתם תיעשה על ידי כי"ל. ההסכם הינו בתוקף עד סוף שנת 2020. במסגרת ההסכם נקבע כי כי"ל תשלם לחברה תמורה שקלית הקבועה על פי מסלולי ההובלה. הכנסות החברה מכי"ל לשנים 2015, 2016 ו-2017 עמדו על כ-106, כ-101 וכ-116 מיליון ש"ח בהתאמה, המהווים 5%, 4% ו-5% בהתאמה, מסך הכנסות החברה בשנים אלו וכ-57%, כ-53% וכ-66%, בהתאמה מהכנסות מגזר המטענים.

##### 6.4.2 מכולות - בתחום המכולות הלקוחות העיקריים של החברה (המהווים קונסולידטורים) הינן החברות: שירות- שירותי

רכבת ותובלה 1990 בע"מ, מילניום שירותי רכבת בע"מ, קבוצת גולד בונד בע"מ ופרידנזון שירותים לוגיסטיים בע"מ. חברות אלו מבצעות הובלת מכולות, ומציעות שירותי שינוע מכולות מהלקוח אל הנמלים ובחזרה. החברות כאמור מספקות ללקוח את השירות המלא מדלת אל דלת (Door to Door) המורכב משינוע המכולות על ידי אמצעי תחבורה שונים, לרבות הובלה באמצעות הרכבת (כחלק משרשרת ההובלה של המכולות ולא כאמצעי יחיד). החברות כאמור מתקשרות ישירות עם הלקוחות ובאמצעות משאיות הן מבצעות את ההובלות המשלימות בין מסופי הרכבת לאתר הלקוח. חברת הבת מספקת החל מתחילת פעילותה שרות דומה (door to door) ללקוחותיה וזאת על ידי התקשרות ישירה עם חברות משאיות לביצוע הפעילות המשלימה.

##### 6.4.3 גרעינים - בתחום הובלת הגרעינים, אמבר הינה הלקוח העיקרי של החברה. במסגרת הסכמים בין הצדדים החברה

התחייבה להעמיד לרשות אמבר כושר הובלה בשלוחות הרכבת בדגון, חיפה או אשדוד, בקיבולת בהתאם להזמנות. אמבר התחייבה להוביל באמצעות החברה מטענים בכמות מינימאלית של 400 אלפי טון, אולם אם תחול ירידה מהותית בפעילות אמבר בהיקף העולה על 30%, תופחת כמות זו.

##### 6.4.4 חול ואשפה - בתחום זה לקוחות החברה הינם: חברת עמית הובלת מטענים ברכבת בע"מ וחברת אליקים בן ארי בע"מ.

הלקוחות מובילים מוצר משולב המורכב מהובלת אשפה במכולות ייעודיות בין מסוף צפע של החברה, הסמוך למתקן ההטמנה באפעיה, לבין מסופי המטענים של החברה בבני ברק, בחדרה ובראש העין וכן הובלת חול לתעשיית הבניה מהנגב למרכז הארץ בנתיב החזרה.

##### 6.4.5 פלדה - בשנת 2017 החלה הרכבת להוביל מטענים של פלדה. הלקוח העיקרי הינו אסכור מתכות ופלדות בע"מ (להלן:

איסכור). הרכבת מובילה פלדה עבור איסכור מחיפה ומאשדוד למפעל בקרית גת כולל הובלה משלימה במשאיות מהמסוף.

פעילות השיווק של החברה בתחום פעילות זה מופנית הן כלפי לקוחותיה הקיימים של החברה כמפורט בסעיף 6.4 לעיל, והן כלפי לקוחות פוטנציאליים חדשים. אמצעי השיווק העיקריים לשימור לקוחות קיימים הינם שיפור רמת השירות ללקוח, מחירים תחרותיים, שיפור הפעילות התפעולית, מתן שירות מהיר ושוטף, פתרון בעיות והדגשת יתרונותיה של הרכבת.

כמו כן, החברות הפועלות כקונסולידטורים פועלות לשימור הלקוחות הקיימים שלהן, הגדלת היקף הובלותיהם, וכן לאיתור לקוחות חדשים.

פעילות השיווק בכל הנוגע לקשר המסחרי עם הלקוחות עברה באופן הדרגתי לחברת המטענים לאחר הקמתה. לפרטים אודות מטרות חברת המטענים ראו סעיף 2.2.2 לעיל.

למרות היותה מוביל רכבתי יחיד, מתמודדת החברה בפני תחרות קשה מול ענף המובילים במשאיות, המתבטאת בהורדת מחירים משמעותית. הובלת מטענים ברכבת, בדגש על תחום הובלת המכולות, סובלת מחוסר גמישות בהשוואה למובילים האחרים כאשר נקודות ההעמסה והפריקה הינן קבועות וברובם המוחלט של המקרים לא מגיעים לדלת הלקוח. לפיכך, נדרשת הובלה משלימה מהלקוח למסופי הרכבת וממסופי הרכבת ליעד הסופי של ההובלה. פעילות זו מייקרת את ההובלה ברכבת והופכת אותה לפחות רלוונטית ללקוחות מסוימים. לפירוט בדבר הגבלות על היקף המטען הניתן להובלה באמצעות משאיות ראו סעיף 6.1.2 לעיל.

להערכת החברה, נכון למועד פרסום הדוח, חלקה של החברה בהובלה יבשתית של ייבוא וייצוא דרך הנמלים בלבד הינו כ- 17%-15%.

להלן טבלה המשווה בין שירותי החברה בתחום הובלת מטענים לבין שירותי המתחרים בתחום זה:

משאיות	רכבות משא	
הטענת המשאית או גרורים ושינועם בכבישי הארץ.	הטענת קרונות רכבת (מסוגים שונים) ושינועם על מסילות הברזל בהתאם לפריסה הארצית.	<b>מאפייני השימוש</b>
הטענת המשא מתבצעת בכל מקום בו ישנה גישה באמצעות כביש או דרך עפר, כאשר זמן השינוע תלוי במצב התנועה בכבישים ובהתאם למגבלות נוספות.	הטענת המשא מתבצעת במסופי המטען כאשר השינוע נעשה ללא תלות במצב התנועה בכבישים.	<b>נוחות השימוש</b>
<b>יתרונות:</b> (א) יכולת שינוע בין כל מוצא ויעד המחוברים על ידי כביש סלול או דרך עפר עבירה; (ב) יעילות בשינוע מטענים קטנים יחסית בין נקודות קרובות. <b>חסרונות:</b> (א) תלות בעומסי תנועה; (ב) עבור מטען בהיקף גדול יש צורך להתקשר עם מספר מובילים או לחלק את המטען כך שישונוע במספר מנות.	<b>יתרונות:</b> (א) לוח זמנים סדיר, קבוע וידוע מראש המאפשר לעמוד ביעדי המשלוח באופן מדויק ועקבי; (ב) נפח הובלה גדול מאפשר לשנע כמות מטען גדולה במרוכז ובזמן קצר וכן מאפשר לחלק את עלויות ההובלה השונות על יותר יחידות מטען; (ג) הקטנת החשיפה למפגעי הכביש השונים, ללא השפעה של עומסי תנועה. <b>חסרונות:</b> (א) חוסר גמישות במקורות ויעדי השינוע בהתאם לפריסת רשת מסילות הברזל; (ב) תשתיות מוגבלות; (ג) נדרשת הובלה במשאיות ליעדי ההטענה; (ד) חוסר גמישות בזמינות השירות הדורש תכנון מוקדם מספיק זמן מראש, לרבות חלוקת זמינות המסילה בין תחום הסעת הנוסעים לתחום הובלת המטענים בעיקר עקב חוסר בזמן מסילה להובלה בשעות היום; (ה) ביצוע פרויקט החשמול מהווה חסרון זמני שכן גורר צורך בזמן מסילה.	<b>יתרונות וחסרונות השירות ביחס לשירותים מתחרים</b>

בהתאם לאמור בסעיף 2.2.2 לעיל בדבר חברת המטענים, המטרה של הקמת חברת הבת הינה לספק ללקוחות סל שירותים רחב, הכולל, בין היתר, הובלה מדלת לדלת, שירותים אשר כיום מספקים הקונסולידטורים (ראו סעיף 6.4.2 לעיל).

לפרטים אודות כושר ייצור, רכוש קבוע, חומרי גלם וספקים, מגבלות ופיקוח על פעילות התאגיד וגורמי סיכון, הרלוונטיים גם לתחום הפעילות, ראו סעיפים 10, 11, 16, 22, 26 להלן, בהתאמה.

**7. תחום הסחר****7.1. מידע כללי על תחום הפעילות****7.1.1. מבנה תחום הפעילות והשינויים החלים בו**

תחנות הרכבת של החברה כוללות מתחמי מסחר המציעים תמהיל חנויות בתחום הקפה והמזון, מכונות אוטומטיות, שטחי פרסום והפצת חיימונים (עיתונים המחולקים בחינם). בתחנת הרכבת סבידור מרכז תל-אביב כולל תמהיל החנויות כאמור גם מזון, שאיננו חלק מדוכני הקפה.

כמפורט בסעיף 2.2.1 לעיל, ביום 15 ביולי 2014 התאגדה חברת הפיתוח, וביום 1 בינואר 2017 החלה את פעילותה.

מטרת חברת הפיתוח תהא לפעול לפיתוח עסקי-מסחרי של המקרקעין ומתחמי תחנות הרכבת וסביבתן הקרובה.

בהתאם לתיקון הסכם המקרקעין מיום 18 בפברואר 2014, נקבע כי החברה תהא רשאית לממש את תיקון הסכם המקרקעין באמצעות חברת הפיתוח, לרבות פיתוח שטחי מסחר ושירותים נלווים כמפורט בביאור 20 (ג)(2)(2). בדוחות הכספיים. הסמכת חברת הפיתוח, ומימוש ההסכם באמצעותה יהיו בהתאם להסכם מסגרת שיחתם בין החברה לבין חברת הפיתוח באישור המדינה, כאמור בהסכם ההפעלה והפיתוח. בנוסף, נקבע בתיקון להסכם המקרקעין כי לא תתאפשר כל העברת זכות במקרקעין מהחברה לחברת הפיתוח, אלא בכפוף לעמידה בכללים הקבועים בחוק המקרקעין בכל הנוגע למקרקעי ייעוד.

כאמור בסעיף 4.4 לעיל, ביום 18 בפברואר 2014, חתמו החברה, רמ"י והמדינה על תיקון ההסכם למתן זכות שימוש ולהעברת זכויות במקרקעין מיום 29 באפריל 2004. בהתאם לתיקון ההסכם, החברה תקבל, בין היתר, זכויות חכירה מהוונות בשטחי מסחר בתחנות הנוסעים בהתאם לגודל התחנה. לפירוט בדבר התיקון להסכם ראו בביאור 20 (ג)(2)(2). לדוחות הכספיים.

**7.1.2. גורמי ההצלחה הקריטיים בתחום הפעילות והשינויים החלים בהם**

להערכת החברה, גורמי ההצלחה העיקריים בתחום פעילות הסחר הינם מיקום תחנות הרכבת כאזורי מעבר של נוסעים רבים, ובהתאם לכך כאזורים בעלי רמת ביקוש גבוהה יחסית, וכן התאמת אופי הפעילות המסחרית המבוצעת בתחנות הנוסעים לצרכיהם של הנוסעים באותו אזור וקבלת אישורים רגולטורים הנדרשים להקמת מתחמי מסחר ליעודים שונים.

**7.1.3. מחסומי הכניסה העיקריים של תחום הפעילות והשינויים החלים בהם**

להערכת החברה, תחום פעילות זה כולל חסמי כניסה, כאשר העיקרי שבהם הינו מימון ההקמה ומציאת קרקע מתאימה באזור המבוקש. גופים הפועלים בתחום מרכזי מסחר נדרשים להון עצמי ולאיתנות פיננסית המאפשרים את הפעילות בתחום הזימות. כמו כן, נדרשים ידע מקצועי, ניסיון בתחום הזימות, מוניטין חיובי בענף, זמינות מקורות מימון בתנאים טובים ועתודות קרקע זמינות ומתוכננות באזורים בעלי רמת ביקוש גבוהה לשטחי השכרה למטרות מסחר. חסם כניסה נוסף הינו קבלת אישורים רגולטורים הנדרשים להקמת מתחמי מסחר ליעודים שונים.

**7.1.4. תחליפים למוצרי תחום הפעילות ושינויים החלים בהם**

להערכת החברה, למוצרי תחום פעילות הסחר קיימים תחליפים אפשריים בהקשר של שכירות חנויות במרכזי המסחר בערים ובקניונים. מרכזים אלו מציעים לרוב שורה של מוצרים ושירותים מגוונים, על פני מתחמים רחבי ידיים, מעבר למתחמי המסחר בתחנות הנוסעים של החברה. בנוסף לאמור, להערכת החברה, לקוחות מתחמי המסחר מגיעים למתחמי המסחר כנתיב הטבעי של מימוש הנסיעה בין תחנות החברה. לאור האמור, תמהיל השירותים והמוצרים המוצע ללקוחות כיום הינו תמהיל תומך נסיעה מצומצם ביותר בתחום המזון המהיר. תמהיל זה מצומצם מתמהיל השירותים במרכזים המסחריים ובקניונים, ולרוב אינו מושך לקוחות להגיע למתחמי המסחר במיוחד לרכישה אלא כחלק מנתיב הנסיעה.

**7.2. הכנסה מוכרת מסחר לעניין הסובסידיה**

על פי הסכם ההפעלה והפיתוח, ההכנסה השנתית המוכרת של החברה מסחר הינה כדלהלן: (א) 30 מיליון ש"ח (בתוספת הפרשי הצמדה למדד המחירים לצרכן ביחס לשנת 2013) (להלן: "ההכנסה מסחר הנורמטיבית השנתית"); (ב) 25% מההפרש החיובי בין הכנסות החברה מסחר בפועל בגין השנה נשואת ההתחשבנות עד לגובה 50 מיליון שקלים חדשים (צמוד למדד המחירים לצרכן מה-1 דצמבר 2013) לבין ההכנסה מסחר הנורמטיבית השנתית באותה שנה; (ג) 50% מההפרש החיובי בין הכנסות החברה מסחר בפועל בגין השנה נשואת ההתחשבנות עד לגובה 100 מיליון שקלים חדשים (צמוד למדד המחירים לצרכן מה-1 דצמבר 2013) לבין 50 מיליון שקלים חדשים צמוד למדד המחירים לצרכן מה-1 דצמבר 2013); (ד) 75% מהכנסות החברה מסחר בפועל בגין השנה נשואת ההתחשבנות, שמעל 100 מיליון שקלים חדשים (צמוד למדד המחירים לצרכן מיום 1 דצמבר 2013).

על פי הסכם ההפעלה והפיתוח, ככל שהכנסותיה הצפויות של החברה מסחר או ההוצאות הישירות הצפויות לשמש בייצור אותן הכנסות בשנה מסוימת צפויות לעלות על 100 מיליון שקלים חדשים (צמוד למדד המחירים לצרכן הממוצע מחודש ינואר 2013), תהיה החברה רשאית לבקש מהממשלה לבוא בדברים בנוגע לעדכון מנגנון חישוב ההכנסה המוכרת מסחר, ובפרט לגבי אופן ההתחשבות בגין פרויקטים בתחום המקרקעין. יובהר, כי הכנסה מסחר כאמור הינה כל הכנסה של החברה אשר אינה מהסעת נוסעים, מהובלת מטענים, או מהכנסות אחרות, לרבות הכנסותיה של חברת הפיתוח.

7.3 זכויות החברה במקרקעין

להלן פירוט אודות זכויות החברה במקרקעין בחלוקה לנכסי מקרקעין עיקריים:

תשלומים לרמ"י	זכויות החברה במקרקעין	סוג המקרקעין
2% בתוספת מע"מ מסך הכנסות ממכירת כרטיסי נוסעים, מתחום מטענים ומסובסידיה שוטפת, למעט הכנסות הנובעות להלן:	זכות הרשאה ל-20 שנים	מסילות הרכבת שמחוץ לתחנות ומסילות הרכבת שמחוץ למתחמים התפעוליים.
- עבודות תשתית עבור גורמי חוץ; - זכויות סחירות ברצועה 1; - הפחתת הכנסה נדחית בגין מענקים ממשלתיים ומענקי מדינה עבור פרויקטי פיתוח והכנסות מימון.	זכות חכירה ל-49 שנים	מקרקעין פעילים, מקרקעין בהקמה לרבות תחנות ומתחמים תפעוליים.
8% בתוספת מע"מ מכל הכנסה שאינה הכנסה ממכירת כרטיסי נוסעים, למעט הכנסות הנובעות להלן:	זכות חכירה ל-49 שנים; לפירוט בדבר היקף השטחים ראו סעיף 7.5 להלן.	מעטפת שירותים נלווים בשטחי תחנות הרכבת ובמעברים אליה וממנה בתחום רצועה 1. <sup>13</sup>
- ממכירת כרטיסי נוסעים, מתחום מטענים ומסובסידיה שוטפת; - עבודות תשתית עבור גורמי חוץ; - זכויות סחירות ברצועה 1; - הפחתת הכנסה נדחית בגין מענקים ממשלתיים ומענקי מדינה עבור פרויקטי פיתוח והכנסות מימון.	זכויות חכירה מהוונות בהתאם לכללי רמ"י; לפירוט בדבר היקף השטחים ראו סעיף 7.5 להלן.	זכויות סחירות ברצועה 1.

לפרטים נוספים אודות תיקון הסכם המקרקעין והזכויות שהוקנו לחברה בשטחי המקרקעין מכוחו ראו ביאור 20 (ג)(2)(2.2) לדוחות הכספיים.

7.4 מוצרים ולקוחות

מרכזי המסחר בתחנות הרכבת לא נבנו כמרכזי מסחר בפני עצמם, אלא במסגרת שירותים משלימים הניתנים לבאי תחנות הרכבת. לפי האמור, התפתחות במספר מרכזי המסחר נעשית בהתאם לבניית תחנות רכבת נוספות ופיתוח מרכזים קיימים.

הכנסות החברה לשנים 2016, 2017 ו-2018, בתחום הסחר עמדו על כ-37.9, כ-43.3 וכ-47 מיליון ש"ח המהווים כ-1.6%, כ-1.7% וכ-1.9%, בהתאמה, מהכנסות החברה.

כאמור לעיל, הכנסות החברה מפעילות הסחר אינן מהותיות ולפיכך, סבורה החברה כי אינה מהווה מתחרה בתחום מרכזי המסחר בשוק הישראלי וכי אין לה מתחרים רלוונטיים בהתאם לאופי פעילות הסחר של החברה והיקפה.

מרבית השוכרים של שטחים במרכזי המסחר של הרכבת הינם חנויות בתחום הקפה והמזון. הסכמי השכירות כוללים דמי שכירות המורכבים מדמי שכירות קבועים או מדמי שכירות קבועים בתוספת דמי שכירות הנגזרים כאחוז מפדיון השוכר במושכר, לפי הגובה מביניהם. נציין כי כל דוכני הקפה בתחנות הרכבת מופעלים ע"י שטראוס קפה בי.וי.

בהתאם לחוזה שתוקפו עד ליום 14 בינואר 2019 עם אופציה לשנתיים נוספות. האופציה מומשה והחוזה הוארך עד ינואר 2021.

במהלך שנת 2018 נחתמו שני חוזי סחר בעלי היקפים משמעותיים :

חוזה הפרסום שנחתם לתקופה של 6 שנים ועוד אופציה ל – 6 שנים נוספות ושההכנסה הנזקפת לרכבת ממנו עומדת על 4.02 מיליוני ש"ח בשנה או 55% מהכנסות הזכייין – הגבוה מביניהם.

וכן חוזה חדש עם זכייין המכונות האוטומטיות לתקופה של 5 שנים ועוד אופציה לשנתיים נוספות, שההכנסה הנזקפת לרכבת ממנו עומדת על 4.8 מיליוני ש"ח בשנה או 65.5% מההכנסות – הגבוה מביניהם.

## 7.5 שטחי מסחר ושירותים

להלן טבלה המפרטת את הערכות החברה, נכון למועד פרסום הדוח, לגבי היקף הפיתוח הפוטנציאלי של שטחי המסחר והשירותים. יובהר, כי האמור בדבר סה"כ השטח כולל כ-30 פרויקטים, אשר נכון למועד פרסום הדוח, רובם הינם בשלבים ראשוניים של אישורים וטרם אושרו תכניות בנין-עיר (תב"ע) לגביהן.

סיווג השטח	סה"כ שטח (אלפי מ"ר)	סה"כ שטחים מאושרים (אלפי מ"ר)
שירותים נלווים לנוסע	כ-102	כ-23
שטחי ייזום - רצועה 1	כ-825	כ-101
שטחי רצועה 1 <sup>42</sup>	כ-1,690	כ-100
<b>סה"כ</b>	<b>כ-2,617</b>	<b>כ-224</b>

יצוין, כי נכון למועד פרסום הדוח, קיימים שישה מתחמי תחנות אשר לגביהן קיימות תכניות מאושרות (תב"ע בתוקף), כמפורט להלן:

1) תחנת לוד - פיתוח מרכז תחבורה ועסקים בהיקף בינוי של כ-12,000 מ"ר (10,000 מ"ר ברצועה 1 ו-2,000 מ"ר שירותים נלווים לנוסע), הכולל תחנת רכבת חדשה משולבת מסחר ומבנה משרדים. בנוסף אושרה ברצועה 2 הקמת כ-30,000 מ"ר נוספים למשרדים.

2) תחנת מודיעין - בינוי מעל תחנת הרכבת בהיקף כ-20,000 מ"ר (רצועה 1) לשימושים אפשריים כגון תעסוקה, מסחר, מלונאות ומגורים בהיקף של 125 יחידות. בנוסף, פיתוח מסחר בתחנה בהיקף של כ-1,000 מ"ר (שירותים נלווים לנוסע) בקומת התחנה הבנויה.

3) תחנת כרמיאל - פיתוח מסחר בתחנה (הנמצאת כיום בהקמה במשולב עם מסוף תחבורה ציבורית) בהיקף של כ-3,250 מ"ר (שירותים נלווים לנוסע). בנוסף, אושרה ברצועה 2 הקמת 12,400 מ"ר למסחר ומשרדים.

4) תחנת מוצקין (החדשה) – פיתוח תחנה חדשה ומרכז תחבורה כולל 6,000 מ"ר שירותים נלווים לנוסע ושטחי תעסוקה ומסחר נוספים בהיקף של 23,000 מ"ר ברצועה 1 וכ-60,000 מ"ר ברצועה 2.

5) תחנת אשקלון צפון (חדשה) – פיתוח תחנה חדשה ומרכז תחבורה הכולל מסוף אוטובוסים ופיתוח של 3,000-6,000 מ"ר שירותים נלווים ו-24,000-27,000 מ"ר נוספים של שטחי תעסוקה ומסחר (סך של 30,000 מ"ר של שטחי תעסוקה ומסחר בפרויקט) ברצועה 1.

6) תחנת גני אביב – פיתוח מרכז תעסוקה ומסחר על תחנת גני אביב הקיימת תוך שדרוג התחנה. מדובר בפיתוח של 3,000 מ"ר שירותים נלווים לנוסע וכ-20,000 מ"ר נוספים לפיתוח תעסוקה ומסחר אשר ישרת גם את הרובע החדש המתוכנן בהיקף של 12,000 יחידות דיור.

עפ"י המתווה המוסכם עם המדינה לקידום כלל מתחמי החברה, החלה החברה ביישום המתווה האמור למתחמי התחנות לוד ומודיעין להם תב"ע מאושרת, בהליך לביצוע עסקה מול רמ"י לבחינת ערך הקרקע ועלויות הפיתוח. בכוונת החברה לפרסם מכרז לבחירת שותפים עסקיים שיקימו את מתחם הסחר והתעסוקה במתחם תחנת מודיעין מרכז כאמור ויממנו את הקמתו. בהתאם לכך ולהערכת החברה נכון למועד פרסום הדוח, מועד תחילת הבנייה בתחנת מודיעין צפוי להיות במהלך שנת 2020 והשיווק צפוי להתבצע על ידי הזים במהלך שנת 2020. הפרויקט המסחרי בתחנת לוד יוקם על תחנת הרכבת החדשה אשר הקמתה החלה במהלך שנת 2018, להערכת החברה מועד תחילת הבנייה של פרויקט

14 השטחים המסחריים המצויים במרחק הליכה של עד 300 מטר מיציאת התחנה שבמפלס הרחוב מחוץ לטווח רצועה 1.

המשרדים המסחרי בלוד צפוי בשנת 2019. הפרויקט המסחרי בתחנת כרמיאל יוקם על ידי הרכבת כאשר מועד תחילת הבניה צפוי להיות בתחילת שנת 2019.

מתווה הקמת פרויקט תחנת מוצקין (החדשה) עדיין לא סוכם עם משרדי התחבורה והאוצר כולל התקציב להקמת הרכיבים הציבוריים בפרויקט. שלב א' של הפרויקט להקמת מרכז התחבורה יחל בשנת 2019. מתווה הקמת תחנת אשקלון (חדשה) עדיין לא סוכם עם משרדי התחבורה והאוצר כולל לוח הזמנים לביצוע ותקציב ההקמה.

החברה תחל במהלך שנת 2019 בתכנון והכנת מכרז לביצוע והקמת הזכויות המאושרות בתחנת גני אביב.

לפרטים נוספים בדבר פינוי מתחמי ההנהלה בסבידור ומעברם לבניין ההנהלה החדש בלוד ראו סעיף (26)(ה)(7) בדוחות הכספיים.

פיתוח השטחים המפורטים בטבלה, לרבות היקפם הפוטנציאלי, עלותם, מועד פרסום המכרזים להקמת המיזמים, השלמת התקשרות החברה עם רמ"י ותחילת הבנייה, כמפורט לעיל, הינו מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך, המבוסס על תכניות העבודה של החברה, ועל מידע המצוי בידיה נכון למועד פרסום הדוח. הערכות אלו עשויות שלא להתממש, כולן או חלקן, או להתממש באופן שונה מהותית מכפי שנצפה. הגורמים העיקריים שעשויים להשפיע על כך הינם שינויים בתכניות העבודה של החברה, אי עמידה ביעדי ביצוע עבודות הנדסה אזרחית, שינויים ברגולציה ואי השגת אישורים רגולטורים נדרשים, החלטות ממשלה, וכן התממשות אחד או יותר מגורמי הסיכון המפורטים בסעיף 26 להלן, בהתאמה.

## 8. תחום הפיתוח

## 8.1. מידע כללי על תחום הפעילות

נכון למועד פרסום הדוח, לחברה מאושרים פרויקטים בשלבי תכנון והקמה שניתן לסווגם כפרויקטים מסילתיים ושאנם מסילתיים. הפרויקט המסילתי המרכזי הינו הקו המהיר לירושלים, אשר נפתח לציבור ביום 24 בספטמבר, 2018 לתנועת נוסעים במתכונת הרצה מנתב"ג לתחנת האומה. על הפרויקטים שאינם מסילתיים נמנים, בין היתר, פיתוח ושדרוג תחנות נוסעים, מערכות איתות ותקשורת, מתחמי תפעול ותחזוקה ומתחמים לוגיסטיים לפעילות המטענים. בנוסף החברה פועלת ליישום תכנית "נתיבי ישראל", הכוללת את תכנית החשמול. יצוין, כי למצב הביטחוני עלולה להיות השפעה על אופן ההתקדמות של פרויקטי הפיתוח של החברה, לרבות בשל מגבלות מעבר של העובדים המועסקים בפרויקטים ובשל איומים ביטחוניים. לפרטים נוספים ראו סעיף 26.2.2 להלן.

## 8.2. תקציב הפיתוח

בהתאם להסכם ההפעלה והפיתוח, כמפורט בסעיף 23.1 להלן, ביום 2 בפברואר 2016 אושרה תכנית הפיתוח של החברה לשנים 2013-2020 על ידי נציגי הממשלה (להלן: "תכנית הפיתוח החדשה"). היקף התקציב בתכנית החדשה הינו סך של כ-30.7 מיליארד ש"ח, הכולל את הפריטים הבאים:

תחום הפרויקט	תקציב במיליוני ש"ח
חשמול	כ- 11,353
נייד	כ- 1,789
התארגנות רכבתית	כ- 400
מתחמי דיור ותחזוקה	כ- 3,418
פרויקטים קטנים ופרויקטי שירות	כ- 3,491
מתח"מ לוד	כ- 376
מלאי תכנוני	כ- 764
פרויקטים טכנולוגיים	כ- 3,749
תחנות חדשות	כ- 173
פרויקטים קויים	כ- 4,034
שלוחות, מטענים ומסופים	כ- 700
פרויקטים לא קויים	כ- 530
<b>סה"כ</b>	<b>כ- 30,777</b>

בהתאם להוראות הסכם ההפעלה והפיתוח, עד למועד אישור תכנית הפיתוח החדשה כאמור, פעלה החברה בהתאם לתכנית הפיתוח המאושרת "הזמנית". נכון למועד הדוח, יתרת התקציב לביצוע מסך תכניות הפיתוח המאושרות נאמדת בסך של כ-23 מיליארד ש"ח.

בהתאם להחלטת ממשלה מספר 1874 מיום 11 באוגוסט 2016, שעניינה תיעדוף הוצאות משרדי הממשלה לקראת דיוני תקציב 2017-2018 ועמידה בסך המחויבויות לשנת 2016, נדרש להפחית את בסיס תקציב משרד התחבורה בשנת 2017 בהיקף של 2.5%. במסגרת דיונים מול משרד התחבורה נקבע כי ההפחתה תכלול, בין היתר, 100 מיליון ש"ח מתקציב פרויקטי השירות של החברה בכל אחת מהשנים 2017-2018.

ביום 28 בנובמבר 2016 התקבל בחברה מכתב מאת מנכ"לית משרד התחבורה והבטיחות בדרכים וסגן הממונה על אגף התקציבים במשרד האוצר שבו הובא לידיעת החברה כי במסגרת החלטת הממשלה הוחלט להפחית מתכנית הפיתוח של החברה מיליארד ש"ח בשנת 2017 ומיליארד ש"ח נוספים בשנת 2018. כמו כן התבקשה החברה במכתב לפעול לביצוע הצעדים הנדרשים לצורך הנפקת אגרות החוב בהיקף האמור לעיל, וכן הובהר במכתב כי סכומים אלה חיוניים לביצוע פרויקטי התשתית של החברה בהתאם לתכנית הפיתוח המאושרת של החברה.

יצוין כי בהתאם להסכם ההפעלה והפיתוח, נציגי הממשלה יהיו רשאים להורות על שינויים בתכנית הפיתוח, בלוחות הזמנים ובתקציב המפורטים בה, לרבות הוספה או גריעה של פרויקטים בכל עת והכל בהתאם לתנאי הסכם ההפעלה

והפיתוח. עוד יצוין כי הנתונים המופיעים בקשר עם תחום הפיתוח בסעיף 8 הינם במחירי 2013, ללא מע"מ למעט מע"מ מטענים, וכן הלו"ז מתייחס לסיום ההנדסי של הפרויקט ולא לסיום ההתחשבות הכספית.

### 8.3. חברות הבקרה של הממשלה על חברת רכבת ישראל

הממשלה, באמצעות משרד התחבורה ומשרד האוצר מפעילות גופים מומחים לביצוע בקרה (להלן: "חברות הבקרה") על פרויקטי הפיתוח של חברת רכבת ישראל. הבקרה נעשית כמדיניות ממשלה ובדומה לפעילות מול חברות ממשלתיות אחרות. חברות הבקרה פועלות מטעם הממשלה במעקב אחר פעילות הפיתוח של החברה, משלבי תכנון הפרויקטים ועד לסיומם, ובכלל זאת בודקות מוכנות תכניות למכרז, מבצעות מעקב ובקרה שוטפים על פרויקטים בשלבי תכנון וביצוע שונים מבחינת עמידה בלוחות זמנים, בתקציב ובאיכות, מזהות חסמים וכשלים תהליכיים ומתריעות על כך. בדיקת אומדני עלויות של פרויקטים על ידי חברות הבקרה מפחיתה רמת סיכון ואי ודאות ומגדילה יכולת לעמוד באמות המידה להצלחת פרויקטים. חברות הבקרה מספקות לממשלה דוחות שוטפים בנוגע לפרויקטים ספציפיים ודוחות בקרה תקופתיים (רבעוניים ושנתיים) כלליים. הממשלה מקיימת עם חברות הבקרה דיוני מעקב שוטפים לגבי פעילות החברה. במקביל מקיימות חברות הבקרה דיונים עם החברה באופן שוטף ומדווחות לממשלה על כך.

### 8.4. פרויקטים מסילתיים ושאינם מסילתיים

#### 8.4.1. הקו המהיר לירושלים

##### (א) כללי

ייעוד קו הרכבת המהיר לירושלים הינו הסעת נוסעים בין ירושלים לתל-אביב ולכלל הרשת הרכבתית (להלן בסעיף זה: "הקו" או: "הקו המהיר"). הקו צפוי לחבר את בירת ישראל למטרופולין גוש דן ואזור המרכז באמצעות קו רכבת מהיר וחשמלי, ובכך להביא להקלת גודש התנועה בין ירושלים לאזור המרכז. משך זמן הנסיעה הצפוי בקו המהיר מתל אביב לתחנת האומה בירושלים הינו כ-30 דקות.

הקו בין תל אביב לירושלים עובר בחלקו על תוואי מסילה קיים של הקו תל אביב – מודיעין. נכון למועד פרסום הדוח, חלק נוסף של המסילה הכפולה באורך של כ-32 ק"מ הושלם, ויקשר את אזור צומת דניאל עם ירושלים באמצעות מערכת של 9 גשרים (באורך כולל של כ-3 ק"מ) ו-5 מנהרות (באורך כולל של כ-19 ק"מ). מערכת זו נועדה לאפשר קו נסיעה רצוף ומהיר. תחנת היעד הסופית של הקו מוקמת במתחם ייעודי בכניסה לירושלים, בסמוך לבנייני האומה, בעומק של כ-80 מטרים מתחת לפני האדמה. בחודש נובמבר 2016 החלק המערבי של מקטע זה, כ-10 ק"מ, הוכנס למערכת האיתות הרכבתית במסגרת פעימת איתות שבוצעה, ואילו הקטעים המזרחיים יותר של הקו הושלמו והופעלו לתנועת רכבות במתכונת הרצה בחודש ספטמבר 2018 (האומה-נתב"ג).

פרויקט הקו המהיר מנוהל מבחינה ארגונית תחת מנהלה נפרדת בחברה, אשר במסגרתה פועל צוות של כ-25 עובדים לניהול פעילות התכנון והביצוע של כלל האתרים לאורך הקו, התקשרויות מול גורמים רלוונטיים בחברה ומחוצה לה, ניהול תקציב ועוד.

נכון למועד הדוח, היקף הפרויקט עומד על 6,328 מיליוני ש"ח מתוכו יתרה להשלמה עבור פעילויות תיקונים, מסירות ושיקום נופי של כ-899 מיליוני ש"ח.

##### (ב) לוחות זמנים

העבודה על הפרויקט החלה במהלך הרבעון הראשון של שנת 2005. נכון למועד פרסום הדוח, הקו נפתח בסוף רבעון שלישי שנת 2018 מנתב"ג לתחנת האומה לתנועת נוסעים במתכונת הרצה. מועד פתיחת הקו במתכונתו הכוללת עד הרצליה הנו בכפוף לחשמו"ל המסילות, כאמור בפרק מס' 8.4.6 העוסק בחשמו"ל.

מועד השלמת העבודות הנחוצות להפעלת הקו והעלות המוערכת, כמפורט לעיל, הינו מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך, המבוסס על תכניות העבודה של החברה, תקציב החברה, ועל מידע המצוי בידיה נכון למועד פרסום הדוח. הערכות אלו עשויות שלא להתממש, כולן או חלקן, או להתממש באופן שונה מהותית מכפי שנצפה. הגורמים העיקריים שעשויים להשפיע על כך הינם שינויים בתכניות העבודה של החברה, אי עמידה ביעדי ביצוע עבודות הנדסה אזורית, העדר יכולת לממש ולהטמיע בחברה טכנולוגיות, שינויים ברגולציה בתחומי הפעילות, החלטות ממשלה, העדר מקורות מימון עתידיים וכן התממשות אחד או יותר מגורמי הסיכון המפורטים בסעיף 26 להלן.

##### (ג) תלות בפרויקטים נוספים

לשם ביצוע והשלמה של הקמת הקו המהיר והפעלתו, קיימת תלות בפרויקטים נוספים המבוצעים בחברה ובמספר גורמים נוספים, כמפורט להלן:

- 1) תכנית החשמו"ל – הפעלת הרכבת בקו המהיר מתבצעת בהינע חשמלי בשל הטופוגרפיה של התוואי, ובשל כך קיימת תלות מהותית בהתקדמות ויישום תכנית החשמו"ל של קווי הרכבת בחברה. יצוין, כי לאור זאת שתוואי הנסיעה של הרכבות בקו המהיר מתחבר עם התוואי הרכבתי לאורך מישור החוף, נדרש, במקביל להקמת תשתית חשמו"ל הקו, הקמת תשתית החשמו"ל של קווי הנסיעה לאורך מישור החוף ולכל הפחות חשמו"ל הקו התפעולי תל



אביב-ירושלים ובהמשך הרצליה-ירושלים, המבוצע בימים אלה. יצוין, כי קיים תיאום שוטף בין תכנית החשמול לפרויקט הקו המהיר, המתבטא, בין היתר, בקביעת לוח משותף לביצוע עבודות תשתית החשמול במסגרת עבודות התקנת המערכות האלקטרו מכאניות בפרויקט הקו המהיר. ביום 28 בדצמבר 2015, חתמה החברה על הסכם עם חברת Sociedad Espanola de Montajes Industriales S.A. (להלן: "SEMI") לחשמול תשתית הרכבות. לפרטים ראו סעיף 16.2.1(ח) להלן. חריגה מלוח הזמנים של פרויקט החשמול עלולה לגרום לעיכובים במועד הפעלתו של הקו המהיר ובמקרה של אי השלמת פרויקט החשמול, תמנע הפעלתו של הקו המהיר במועד הצפוי במתכונת תפעול מלאה. להרחבה אודות פרויקט החשמול ראו סעיף 8.4.6 להלן.

(2) רכש ציוד נייד להינע בחשמול – ביום 20 בספטמבר 2015 חתמה החברה על הסכם עם חברת BOMBARDIER TRANSPORTATION GMBH (להלן: "BOMBARDIER") לרכישת קטרים חשמליים. לפרטים ראו סעיף 16.2.1(ב) להלן.

בחודש דצמבר 2017 חתמה החברה על הסכם עם חברת סימנס לרכישת קרונועים חשמליים דו-קומתיים (Double Deck EMU) ולשירותים נלווים, לרבות שירותי תחזוקה והקמת מוסך חשמלי לתחזוקת הקרונועים באשקלון. סכום ההסכם עומד על סך של כ- 1.36 מיליארדי אירו. המכרז כולל רכש של 60 סטים של קרונועים חשמליים דו קומתיים המהווים כ- 330 קרונוות, המכילים כ-33,000 מקומות ישיבה. הקרונועים החשמליים הראשונים צפויים להגיע ארצה במהלך שנת 2020.

לפרטים נוספים אודות ההסכם לרכישת קרונועים ראו סעיף 20(ג)(13) בדוחות הכספיים.

הערכות החברה בדבר המועדים המצוינים לעיל מהווה מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך, התשכ"ח-1968, המבוסס על תחזיות והערכות החברה וכן מידע ונתונים המצויים בידיה נכון למועד זה. הערכות אלו עשויות שלא התממש בפועל, כולן או חלקן, או להתממש באופן שונה מהותית מכפי שנצפה.

(3) קבלנים מבצעים - החברה התקשרה עם קבלנים לביצוע הפרויקט, כאשר הקבלנים העיקריים לאורך שנות הביצוע הינם: (א) שותפות שפיר הנדסה אזרחית וימית בע"מ ו-IMPRESA PIZZAROTTI & C.SPA (להלן ביחד: "שפיר"); (ב) שותפות מנרב - אם אם אס בע"מ ו-MOSMETROSTROY (להלן ביחד: "מנרב"); (ג) אלקטרה תשתיות חופרי השרון בע"מ (להלן: "חופרי השרון"); (ד) אלקטרה בניה בע"מ (להלן: "אלקטרה בניה"); ו- (ה) קבוצת Electra Bogl JV המורכבת מאלקטרה בע"מ, אלקטרה תשתיות חופרי השרון בע"מ, SIGNON SCHWEIZ AG, Max Bogl Baunternehmung GmbH & Co KG (להלן ביחד: "Electra Bogl JV"). עבודת 3 הקבלנים המפורטים בסעיפים (א) עד (ג) באתר הסתיימה. איתנותם הכלכלית, מימונתם ומקצועיותם של הקבלנים המופעלים כיום בפרויקט, כאמור חיונית לשם שמירה על רצף הפעילות בקו ועמידה בלוחות הזמנים של השלמת הקו. לפירוט בדבר הסכמי החברה עם הקבלנים העיקריים כאמור ראו סעיף 8.4.1(ד) להלן.

(4) קבלת אישורים רגולטורים - יש בידי החברה את כל האישורים הרגולטורים מטעם משרדי הממשלה השונים הנדרשים לביצוע העבודות במסגרת הפרויקט. יצוין, כי לשלב ההפעלה במתכונת מלאה נדרשים אישורים נוספים (הרגולטור, גורמי החירום וההצלה וביניהם משטרת ישראל, הרשות הארצית לכבאות והצלה ועוד) אשר מצויים בטיפול שוטף מול הרשויות וטרם התקבלו.

#### (ד) התקשרויות עם קבלנים מהותיים

(1) אלקטרה בניה - ביום 23 בפברואר 2014 חתמה החברה על הסכם עם אלקטרה בניה להקמת מבנה תחנת האומה וביצוע המערכות האלקטרו מכאניות במבנה התחנה בתמורה לסך של כ-250.6 מליון שקלים (הסכום כולל פקודות שינויים מאושרות). נכון למועד פרסום הדוח, תחנת האומה נפתחה לתנועת נוסעים בחודש ספטמבר 2018 והקבלן מבצע בימים אלו עבודות תיקונים, השלמות ומסירות של המערכות הרבות במבנה התחנה לגורמי התחזוקה הרכבתיים. לאחרונה העביר הקבלן טיוטות תביעה בגין עיכובים, שיבושים וכו' המסתכמת לכ-72 מיליון ש"ח. טיוטת התביעה נבחנת בימים אלה על ידי מנהלת הקו, מנהל הפרויקט והלשכה המשפטית.

(2) Electra Bogl JV – ביום 30 במרץ 2015 חתמה החברה על הסכם עם Electra Bogl JV לתכנון, הקמה ותחזוקה של מערכות אלקטרו-מכאניות ומיסעות בטון בקו המהיר בשיטת "תכנון-ביצוע" בתמורה לסך של כ-760.6 מיליון ש"ח. ביצוע העבודות כאמור מהווה את השלב הסופי בהקמת תשתיות המסילה לאורך כ-25 ק"מ מערבה מתחנת האומה וכלל, בין היתר, הקמת כ-46 ק"מ מצטברים של מבנה עליון מסוג מיסעת בטון, לרבות פסים, ביצוע עבודות הנדסה אזרחית לרבות במנהרות, בגשרים ובקטעי מעבר ביניהם, הקמת מערכות אלקטרו-מכאניות התומכות בהפעלת הרכבת; ניהול, תיאום, פיקוח ביצוע אינטגרציה בין כלל המערכות המותקנות לרבות חשמול ומערכות תשתית רכבתיות אחרות וכן תחזוקה של המערכות המותקנות על ידי הקבלן. נכון למועד פרסום הדוח, השותפות השלימה את התכנון וביצוע כלל העבודות כאשר לקבלן הוצאה בחודש 12/2018 תעודת השלמה מהותית בכפוף להשלמות מינוריות, קרי השלמות, תיקונים ומסירות כחלק מתהליך המעבר לתחזוקת הפרויקט. במהלך הפרויקט אושרו לקבלן פקודות שינויים עם תוספת תקציב בהיקף של כ-39.8 מיליון ש"ח. בתאריך ה-17 לאוקטובר 2017 חתמה הרכבת מול השותפות הסכם להאצת העבודות בפרויקט וכן העדר תביעות שהיו ידועות מולה עד ליום חתימת

ההסכם בהיקף של 60 מיליון ש"ח. היקף החוזה מול השותפות כולל פקודות השינויים והסכם ההאצה עומד נכון למועד פרסום הדוח על סך של כ- 860.4 מיליון ש"ח.

הערכות החברה בדבר מועד השלמת הקו המהיר, עלותו המוערכת, לרבות לוחות זמנים ועלויות (לרבות עלויות שינויים ותוספות ותקצובם), ביצוע פרויקטים וקיום מכרזים, הינן מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך, המבוסס על תכניות העבודה של החברה, תקציב החברה, ועל מידע המצוי בידיה נכון למועד פרסום הדוח. הערכות אלו עשויות שלא להתממש, כולן או חלקן, או להתממש באופן שונה מהותית מכפי שנצפה. הגורמים העיקריים שעשויים להשפיע על כך הינם שינויים בתכניות העבודה של החברה או החברות המבצעות את הפרויקטים, אי עמידה ביעדי ביצוע עבודות הנדסה אזרחית, העדר יכולת לממש ולהטמיע בחברה טכנולוגיות, שינויים ברגולציה בתחומי הפעילות, החלטות ממשלה, העדר מקורות מימון עתידיים וכן התממשות אחד או יותר מגורמי הסיכון המפורטים בסעיף 26 להלן.

בנוסף לפרויקט המפורט לעיל, לחברה פרויקטים מסילתיים נוספים אשר נמצאים בשלבי תכנון, פיתוח והקמה או הסתיימו במהלך תקופת הדוח. להלן יפורטו המהותיים שבהם:

שם	תיאור	תקציב (במיליוני ש"ח)	לוי"ז	סטטוס	הוצאות משוערות לסיום (במיליוני ש"ח)
קו אשקלון- ב"ש	הפרויקט כולל הקמת קו מסילה כפול, באורך של כ- 60 ק"מ, המחבר בין אשקלון לבאר שבע ובניית 3 תחנות נוסעים בערים אופקים, שדרות ונתיבות. עבודות התשתית בפרויקט כוללות בקטע אשקלון – נתיבות: 7 גשרים, 4 הפרדות מפלסיות ו-4 מעברים חקלאיים. בקטע נתיבות – צומת גורל: 10 גשרים רכבתיים, 1 גשר כביש (כביש 40) ו-7 מעברים חקלאיים. הפרויקט הוכרז כפרויקט לאומי (תת"ל 14/4).	1,886	מועד התחלה: שנת 2004 מועד הפעלת הקו: תחנת שדרות נפתחה ב- 2013, תחנת נתיבות נפתחה בשנת 2015 ותחנת אופקים נפתחה בשנת 2016.	הסתיים, למעט שיקום נופי, הפקעות וכן סיום חשבונות סופיים מול הקבלנים.	כ- 86
קו משה דיין בני דרום	הפרויקט כולל הקמת מסילה כפולה בין ראש"צ מערב (משה דיין) לבין צומת בני דרום ויצירת המשך רצף מסילתי מאילון דרום עד התחברות למסילת אשדוד - אשקלון, כולל הקמת תחנת נוסעים ביבנה מערב. בפברואר 2012 נפתחה תחנת יבנה מערב והופעל הקו הכפול במסלול הביניים (תל אביב – יבנה מערב). הקו נפתח באוגוסט 2013. אושרה תוספת לפרויקט: שדרוג מסילה בין פלשת לנמל אשדוד	895.4	מועד התחלה: שנת 2006 מועד הפעלה: שנת 2013 למעט תחנת יבנה מערב שנפתחה בשנת 2012. שדרוג מסילת פלשת נמל אשדוד- נכון למועד פרסום הדוח השדרוג הוקפא.	הסתיים למעט שדרוג מסילת פלשת נמל אשדוד, אשר הוקפא, וכן סיום חשבונות סופיים מול הקבלנים.	כ- 68
מסילת השרון (רעננה קו החוף)	הפרויקט כולל הקמת מסילה כפולה בין רעננה לקו החוף באורך של כ- 27 ק"מ, תוך כדי העתקת מסילות החוף בקטע תחנת הרצליה - רשפון אל בין מסלולי כביש 20, וכן הכפלת מסילות החוף בקטע תחנת הרצליה - תחנת האוניברסיטה. חלק הפרויקט מתחנת סוקולוב ועד לחיבור לתחנת הרצליה מבוצע ע"י נתיבי ישראל. החברה אחראית על חיבור למסילות הפעילות ושינוי במסילות קיימות בקטע שבין תחנות הרצליה ות"א אוניברסיטה בהתאם לתכנון.	436	מועד התחלה: שנת 2013 מועד הפעלה: בשנת 2018- הופעלו שתי תחנות ברעננה. בסוף שנת 2019- תחנת רעננה מערב לתחנת הרצליה ומסילת השרון תושלם.	מתבצעות עבודות הכנה לאורך תוואי אילון בקטע תל אביב האוניברסיטה-הרצליה. בחודש יולי 2018 הופעלו מסחרית תחנות רעננה דרום ורעננה מערב וחוברו למסילת השרון. נכון למועד פרסום הדוח, קו השרון מתחיל ומסתיים בתחנת רעננה מערב.	כ- 66

שם	תיאור	תקציב (במיליוני ש"ח)	לו"ז	סטטוס	הוצאות משוערות לסיום (במיליוני ש"ח)
קידום פרויקטים ותכנון כללי	פעילות זו כוללת קידום זמינות תכנונית לבצוע קווי רכבת עתידיים וכן שמירה על זכויות סטטוטוריות ונדל"ן הרכבת בתוכניות המתאר הארציות. כמו כן מבוצע עדכון תעריפים, פרוגרמות והנחיות תכנון חוצי פרויקטים.	581	משתנה בהתאם לפרויקט.	בביצוע	כ- 255
קשת מודיעין	שיפור הנגישות והגדלת השירות הרכבתי לתושבי האזור באמצעות רכבת בין מודיעין לירושלים, משך נסיעה מתוכנן 21.5 דקות.  תכולת הפרויקט: הוספת קטע באורך כ- 2.5 ק"מ. חניון וגשר הולכי רגל - הקמת חניון בקיבולת של כ- 750 מקומות חניה מדרום לכביש 431 וגשר הולכי רגל באורך של כ- 165 מ"א לחיבור החניון לתחנת "פאתי מודיעין" במעבר מעל כביש 431 ורצועת הרכבת.  הרחבת רציפים בתחנת פאתי מודיעין - הרחבת רציף צד קיים לרציף E.	331	מועד סיום: שנת 2020.	בביצוע	כ- 262
מסילת 431 – חיבור ראשונים-ענבה	הקמת מסילה כפולה באורך של כ- 18 ק"מ מתחנת ה"ראשונים" ועד לתחנת "פאתי מודיעין", התחברות למסילה המהירה לירושלים במחלף "ענבה" באמצעות מחלף מסילתי. הפרויקט כולל גם: קירות תומכים (בשטח כולל של 150,000 מ"ר), עשרה גשרים (בשטח כולל של כ- 21,000 מ"ר), שלוש מנהרות-שתיים בכריה ואחת ב C&C (באורך של כ- 200 מ' כ"א), עשרים מפלגים ורמפה חדשה לכביש 431 במחלף ענבה.	1,486	צפי למועד סיום פרויקט: 2025.	נכון למועד פרסום הדוח, קטע 1 (ראשונים- רמלה דרום) ו-3 (רמלה דרום-נשרים) בהליך מכרז. צפי להוצאת צו התחלת עבודה: רבעון 3 לשנת 2019.  קטעים 2 (תחנת רמלה דרום), 4.1 (ענבה-פאתי מודיעין), 4.2 (ענבה- חיבור לקו המהיר לירושלים)- בהכנה להליך מכרז. צפי לפרסום מכרזים במהלך שנת 2019, בכפוף לקבלת RFT מחברת הבקרה של משרד התחבורה.	כ- 1460

הוצאות משוערות לסיום (במיליוני ש"ח)	סטטוס	לו"ז	תקציב (במיליוני ש"ח)	תיאור	שם
<p>בנוסף אושרו לאחרונה שני פרויקטים נוספים לביצוע: הכפלת מסילת רחובות-פלשת, ומסילת 431 מערב בין ראשלי"צ משה דיין וראשלי"צ ראשוניים. נכון למועד פרסום הדוח, שני הפרויקטים נמצאים בתכנון מפורט. מימון הפרויקטים ייעשה בחלקו מעודפי תוכנית הפיתוח (סך של כ-750 מלש"ח) ויתר המימון ייעשה מתקציב נוסף שיועבר לרכבת.</p>					

הערכות החברה בדבר השלמת הפרויקטים המסילתיים הנוספים, לרבות לוחות זמנים, עלויות והוצאות לסיומם כאמור לעיל, הינן מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך, המבוססות על פעילות החברה ועל מידע המצוי בידיה נכון למועד פרסום הדוח. הערכות אלו עשויות שלא להתממש, כולן או חלקן, או להתממש באופן שונה מהותית מכפי שנצפה. הגורמים העיקריים שעשויים להשפיע על כך הינם שינויים בתכניות העבודה של החברה, העדר תקצוב מתאים מטעם הממשלה, התפתחות ושינויים ברגולציה בתחומי הפעילות וגורמי הסיכון המפורטים בסעיף 26 להלן.

נכון למועד פרסום הדוח, להלן רשימת פרויקטים שנמסרו על ידי משרד התחבורה לתכנון ולביצוע על ידי חברות חיצוניות:

א. המסילה המזרחית (תת"ל 22) – הפרויקט כולל תכנון והקמת מסילה כפולה באורך של כ- 70 ק"מ בקטע שבין מסילת החוף דרומית לתחנת פרדס חנה ועד לתחנת לוד ומטרתו יצירת עורף רכבתי למסילות החוף. לאורך התוואי מתוכננות מספר תחנות נוסעים ובכלל זה חדרה מזרח; אחיטוב; טייבה; טירה; ראש העין דרום; אלעד ותעופה. בחודש דצמבר 2015 הוצג במשרד התחבורה דו"ח בדיקה כלכלית שקבע כי המסילה נמצאה כלכלית למשק. בתחילת שנת 2017 התקבלה החלטה של משרד התחבורה להעביר את האחריות על המשך התכנון והביצוע של הפרויקט מחברת חוצה ישראל לחברת נתיבי ישראל. בהחלטה משותפת של חברת נתיבי ישראל, רכבת ישראל ומשרד התחבורה הוחלט על חלוקת הפרויקט בין רכבת ישראל לנת"י כאשר נת"י תבצע את הפרויקט בחלקו הצפוני בקטע בו אין מסילה פעילה בין חדרה לראש העין ורכבת ישראל תבצע את הפרויקט בחלקו הדרומי, היינו בקטע המסילה הקיימת הפעילה בין ראש העין ללוד. נכון למועד פרסום הדוח, הפרויקט על שני חלקיו (הצפוני והדרומי) נמצא בתכנון מפורט.

ב. הקו לאילת – תכנית סטטוטורית של תוואי הפרויקט מקודמת על ידי חברת נתיבי ישראל. הפרויקט כולל הקמת קו מסילות ברזל בין באר שבע לאילת שיאפשר חיבור מסילתי רציף בין אילת ויישובי הערבה – באר שבע, לרשת מסילות הברזל. אורך התוואי הכולל, המיועד לשדרוג ו/או הקמה הינו כ- 246 ק"מ. במהלך שנת 2017, הוחלט במשרד התחבורה על הפשרת הפרויקט וחברת נתיבי ישראל הונחתה להתניע מחדש ולקדם את התוכנית להפקדה ולאישור. להערכת החברה, בהתבסס על מידע שנמסר מנתיבי ישראל, נכון למועד פרסום הדוח, הועדה המחוזית לתכנון במחוז דרום החליטה לפצל את התכנית: ב"ש-דימונה-צפון והחלק השני: דימונה-אילת. הצפי להפקדת התכנית המפוצלת: עד סוף שנת 2019.

ג. מסילה רביעית באילון (תת"ל 33) – נכון למועד פרסום הדוח, התכנון הסטטוטורי של הפרויקט מבוצע על ידי חברת נתיבי ישראל עבור התוואי כולו (בין ת"א ללוד). הפרויקט נועד לשפר את קיבולת התנועה בצוואר הבקבוק המסילתי ולתת מענה לגידול בביקושים הכולל הוספת מסילות בירושלים ובדרום המדינה וכן הקמת מסילה רביעית בפרוזדור איילון בקטע שבין תחנת האוניברסיטה בתל אביב ות"א- דרום והוספת מסילה שלישית ורביעית בקטע ת"א - שפירים – לוד באורך כולל של כ- 22 ק"מ. בנוסף במסגרת הפרויקט עתידה להיפתר גם בעיית הניקוז הקיימת בתעלת נחל איילון. להערכת החברה, בהתבסס על מידע שנמסר מנתיבי ישראל, נכון למועד פרסום הדוח, בתאריך 29 ביולי, 2018 אושרה התכנית.

ד. מסילה חמישית ושישית באילון – הפרויקט להקמת מסילות 5 ו-6 באילון נועד לתת פתרון לצוואר הבקבוק הקיים בפרוזדור האיילון ולהגדלת קיבולת הרכבות. עקב מחסור בשטח פנוי להקמת מסילות נוספות עיליות (לאחר הקמת המסילה הרביעית), הפרויקט מתווה מסילות תת קרקעיות ברצועת האיילון משפיים עד תחנת נתבי"ג באורך כולל של 30 ק"מ מתוכם 27 ק"מ במנהרה. הפרויקט כולל גם 3 תחנות רכבת תת קרקעיות חדשות באזור התחנות הקיימות בת"א (סבידור, השלום וההגנה). הפרויקט משלב בתוואי הרכבות המהירות העתידיות (250 קמ"ש) לחיבור חיפה בצפון ולאילת שבדרום. הפרויקט נמצא בשלב התכנון המוקדם, כאשר הצפי לאישור התכנית בוועדות התכנון המחוזיות הנו שנת 2020. יצוין, כי עד לחודש ינואר 2019 הפרויקט קודם על ידי הרכבת. בתאריך 23/01/2019 משרד התחבורה העביר את הפרויקט לחברת נתיבי ישראל.

ה. מסילת השרון (תת"ל 15) – הפרויקט הינו באחריות נתיבי ישראל ומצוי בשלבי סיום ביצוע והליכי מסירת הפרויקט לרכבת ישראל. הפרויקט כולל סלילת מסילה כפולה בין תחנת הרצליה עד להתחברות לתחנת סוקולוב בכפר סבא. אורך הקטע כ- 15 ק"מ. פרויקט המסילה הינו חלק מפרויקט להשלמת סלילת כביש 531 מרעננה עד לחיבור עם נתיבי איילון (כביש 20), וסלילה של תוואי חדש של כביש 20. רצועת הרכבת ממוקמת בין מסלולי הכביש. הפרויקט כולל שתי תחנות רכבת בקטע: תחנת רעננה דרום ותחנת רעננה מערב, אשר נפתחו להפעלה מסחרית בחודש יולי 2018. בשלב ראשון השירות יפתח כך שיוארך קו השירות הקיים להוד השרון עד תחנת רעננה מערב שתשמש כתחנת קצה. הקטע בין תחנת רעננה מערב לתחנת הרצליה מתוכנן להפעלה בסוף שנת 2019.

הערכות החברה בדבר השלמת פרויקטים מסילתיים המבוצעים על ידי חברות חיצוניות, לרבות לוחות זמנים, המתוארים לעיל, הינן מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך, המבוססות על פעילות החברה ועל מידע המצוי בידיה נכון למועד פרסום הדוח. הערכות אלו עשויות שלא להתממש, כולן או חלקן, או להתממש באופן שונה מהותית מכפי שנצפה. הגורמים העיקריים שעשויים להשפיע על כך הינם שינויים בתכניות העבודה של החברות המבצעות את הפרויקטים, העדר תקצוב מטעם הממשלה, התפתחות ושינויים ברגולציה בתחומי הפעילות וגורמי הסיכון המפורטים בסעיף 26 להלן.

בנוסף לפרויקטים המפורטים לעיל, לחברה פרויקטים נוספים שאינם מסילתיים, אשר נמצאים בשלבים שונים של תכנון, פיתוח והקמה. להלן יפורטו המהותיים שבהם:

שם	תיאור	תקציב (במיליוני ש"ח)	לו"ז	סטטוס	הוצאות משוערות לסיום (במיליוני ש"ח)
מתחם ב"ש	לאור הגידול בכמות ציוד נייד כאמור לעיל, מוקם מתחם תחזוקה נוסף בדרום המדינה ומסילות דיור נוספות במתחם התפעולי שבסמוך לתחנת ב"ש צפון (אוניברסיטה).	1,176	הסתיים חלק צפוני כולל מוסך (מבנה 100), דיור צפוני ורציף מכין.  מועד סיום חלק דרומי הכולל דיור, מבנה מסילאים ורציף מכין לציוד נייד חשמלי: שנת 2019.	בביצוע	כ- 235
מתחם קישון שלב ב'	פרויקט המשך לשדרוג מתחם התחזוקה בקישון א'. הפרויקט כולל: שדרוג סדנה לטיפול אחזקה כבדה, הקמת מוסך לטיפול ברכבות חשמליות, בניית מתקני רחיצה ותדלוק, מסילות דיור ודרכי גישה, תחנת השנאה לחשמול, מחסנים ומשרדים.	1,248	מועד סיום: שנת 2024	נכון למועד פרסום הדוח, חבילה מס' 1 (מבנה מסילאים ורציף מכין) בביצוע.  חבילה מס' 2 (מבני לוגיסטיקה), חבילה מס' 3 (מבנים מצפון למוסך הקיים), חבילה מס' 5 (מוסך לטיפול בנייד חשמלי) וחבילה מס' 11 (מבנה מחרטה) בסוף התכנון המפורט. צפי	כ- 1,217

שם	תיאור	תקציב (במיליוני ש"ח)	לויז	סטטוס	הוצאות משוערות לסיום (במיליוני ש"ח)
				להוצאת מכרזים במהלך שנת 2019, בכפוף לקבלת התחייבות תקציבית ממשרדי הממשלה	
מתחם אשקלון שלב א'	הקמה והסדרה של מתחם תחזוקה ותפעול באשקלון עבור רשת מסילות המתפתחות ומערך הנייד הגדל. המתחם ישמש בעיקר ציוד נייד בקווים המתחילים או מסתיימים באשקלון. במצב העתידי יימנעו נסיעות מיותרות ובזבוז משאבים (כ"א, זמן מסילה, בלאי, ועוד). מתחם זה כולל גם את הקמת המוסך לתחזוקת קרונועים חשמליים (מבוצע על ידי סימנס המספקת את הקרונועים החשמליים)	590	מועד סיום : Q4 שנת 2021	בביצוע	כ- 512
מתחמי דיור ותחזוקה	למעט מתחם ב"ש ומתחם קישון שלב ב', לחברה פרויקטי דיור ותחזוקה נוספים כגון : מתחם קישון שלב א', מתחם לוד שלב א'	404	מועדי סיום : מתחם לוד שלב א'- שנת 2019	משתנה בהתאם לפרויקט	כ- 154
קידום זמינות, תכנון מתחמים ותכנון מתחמי נדל"ן	תכנון מוקדם למתחמים קישון שלב ב', לוד שלב ב', אשקלון שלב ב' ורג"מ. שדרוג תחנות נוסעים עפ"י הסכם עם רמ"י : חדרה מערב, בית יהושוע, יבנה מזרח, רחובות, אור עקיבא. הפרויקט כולל תשלום מס רכישה בשנת 2015 במסגרת הסכם מול רמ"י (76 מלש"ח)	334	משתנה בהתאם לפרויקט	בתכנון	כ- 144
החלפת האיתות	פרויקט התאמת מערכת האיתות והתקשורת לחשמול נחלק ל- 2 קטעים גיאוגרפיים עיקריים : צפוני ודרומי. בקטע הצפוני (נהריה-שפיים) כולל הפרויקט החלפה של מערכת האיתות החשמלית למערכת אלקטרונית, הקמת 21 מבני שוי"ב (שליטה ובקרה) חדשים, עבודות תקשורת והתאמת מחסומים	1,115	מועד סיום : שנת 2023	בביצוע	כ- 770



שם	תיאור	תקציב (במיליוני ש"ח)	לויז	סטטוס	הוצאות משוערות לסיום (במיליוני ש"ח)
	לאורך התוואי. הפרויקט נדרש שכן מערכת האיתות המותקנת בקטע הצפוני אינה מתאימה לתפעול תחת חשמול (בשל השפעות אלקטרומגנטיות). ביצוע הפרויקט יתחלק לשני שלבים: שלב א' - משוייב נעמן ועד חותרים. שלב ב' - חותרים עד שפיים. בקטע הדרומי הפרויקט הינו התאמה של מערכת האיתות לתפעול בחשמול. הפרויקט כולל ביצוע עבודות התאמה של מערכות האיתות במבני שוייב קיימים, התאמת מערכות תמסורת, החלפת מחסומים וביצוע החלפת כבלים במקטעים שונים.				
פרויקט ה- ERTMS	מערכת העצירה האוטומטית המופעלת כיום על רשת המסילות הינה מערכת "INDUSI". ההחלפה תבוצע למערכת ETCS Level 2 (European Train Control System) וכך התקנה של מערכת GSMR 15 יתרון משמעותי שיושג עם החלפת המערכת ל-ERTMS, לצד הגדלת הבטיחות, הינו הגדלת הקיבולת של רשת המסילות, בעיקר בצווארי הבקבוק: לאחר הפעלת המערכת, בפרוזדור איילון יוכלו לפעול עוד 3 רכבות (לכיוון) בשעת שיא על בסיס תשתית המסילות הקיימות של החברה. ראו גם סעיף 23.6 להלן- סיכום עם משרד הביטחון-פינוי תדרי GSMR. פרויקט ה-ERTMS מורכב משלושה מכרזים: ציוד המסילה (ETCS TS), הציוד המותקן ברכבות (ETCS OB) ורשת התקשורת העצמאי (GSMR).	2,518	מועד סיום (של כלל הפרויקט): סוף שנת 2023.	נכון למועד פרסום הדוח, GSMR ו-ETCS TS בביצוע  -ETCS OB הליך המכרז הסתיים, טרם הוצא צו התחלת עבודה למציע הזוכה.	כ- 2,181
מתח"מ לוד	הפרויקט כולל שלושה מרכיבים עיקריים: - גשר המחבר בין המתחם התפעולי לבין אזור מבנה ההנהלה המשמש גם למעבר בין התחנה מבנה המסחר והרציפים של נוסעי הרכבת. - מבנה תחנה הכולל חניות וקומת מסחר. - שינויים מסילתיים כולל הקמת שלושה רציפים חדשים.	376	מועד סיום צפוי: שנת 2022	בביצוע	כ- 294

שם	תיאור	תקציב (במיליוני ש"ח)	לויז	סטטוס	הוצאות משוערות לסיום (במיליוני ש"ח)
שינויים מסילתיים והארכת רציפים	בנימינה-אשקלון שלב א'- הארכת רציפים לטובת העלאת רמת השירות כמענה לגידול בביקושים לנסיעות באמצעות הגדלת מספר מקומות הישיבה ברכבת. תחנת סבידור ותחנת ההגנה- פרויקט משלים לפרויקט ה-ETCS במטרה לאפשר מעבר של הרכבות הנוספות המתוכננות במועד פתיחת מסילת הקו המהיר לירושלים לתנועה.	360	מועדי סיום : בנימינה- אשקלון- נכון למועד פרסום הדוח הפרויקט הוקפא.  תחנת סבידור ותחנת ההגנה- לעניין הארכת רציפים : הפרויקטים הסתיימו במהלך רבעון 3 לשנת 2018.	בביצוע	כ- 272
משוא"ה ב'	פרויקט חיוני מתוקף הגדרת חברת רכבת ישראל כ"תשתית לאומית" בחירום. יש הכרח לדאוג לאבטחת מרכז השליטה של החברה וגם להגביר השליטה במערך הרכבתי בארץ.	168	מועד סיום : שנת 2020	בביצוע	כ- 130
תחנות חדשות	ספיר- תוספת תחנת נוסעים בסמוך לאזור תעסוקה ספיר בנתניה, אשר אמורה לשמש את באי אזור התעסוקה בנוסף לתחנת בית יהושע המשרתת את יישובי הסביבה.  מזכרת בתיה- תוספת תחנת נוסעים על קו מסילה כפול לאור ביקושים והקמה של אזור תעסוקה חדש.	198	מועדי סיום : ספיר- הסתיים בשנת 2016  מזכרת בתיה- עבודות הבינוי יסתיימו בתחילת רבעון ראשון לשנת 2019. פתיחת התחנה תלויה	בביצוע	כ- 36

שם	תיאור	תקציב (במיליוני ש"ח)	לויז	סטטוס	הוצאות משוערות לסיום (במיליוני ש"ח)
	קריית מלאכי-יואב (כפר מנחם) - תוספת תחנת נוסעים בסמוך לקריית מלאכי, לשימוש אזור מועצה מקומית יואב ומועצה מקומית נחל שורק.		בחיבור התחנה לחברת החשמל- באחריות המועצה המקומית מזכרת בתיה. צפי לפתיחת התחנה : רבעון שני 2019.  קריית מלאכי-יואב (כפר מנחם) - התחנה נפתחה בחודש ספטמבר 2018.		
שדרוג ושיפוץ תחנות וחניונים	שדרוג תחנות והתאמתן לסטנדרטים הנדרשים בר"י. שדרוג והקמת חניונים בתחנות הרכבת.	332	משתנה בהתאם לפרויקט	בביצוע ובתכנון	כ- 252
שלוחות, מטענים ומסופים	שלוחה לנמל הדרום- חיבור מסילתי לנמל הדרום המוקם בימים אלה מצפון לנמל אשדוד.  שלוחה לנמל חיפה- פרויקט של חניי להגדלת מסי המסילות והארכתם. החברה מבצעת את המבנה עליון ואיתות ותקשורת.  שלוחות מטענים ומסופים- שלוחת בית שאן, בית שמש, טירת יהודה ונתיבות.	689	מועדי סיום לתכנון :  נמל הדרום- שנת 2022  נמל חיפה- שנת 2022  מטענים ומסופים- שנת 2024	בתכנון	כ- 679
הפרדות מפלסיות	הקמת הפרדות מפלסיות להגדלת הבטיחות ולמניעת תאונות.	343	מועד סיום : הפרדה מסי 9 (החותרים)- ינואר 2019.  נכון למועד פרסום הדוח, הפרדות מפלסיות 13 (הבוניים), 15 (מעין צבי), 20 (חדרה), 24 (אביחיל) בהליך מכרזי. צפי לסיום ביצוע העבודות : שנת 2021.	בביצוע ובתכנון	כ- 323

הוצאות משוערות לסיום (במיליוני ש"ח)	סטטוס	לויז	תקציב (במיליוני ש"ח)	תיאור	שם
		נכון למועד פרסום הדוח, הפרדות מפלסיות 30א' (חוות רונית), 14 (דור), 202 (כפר חב"ד) סיימו את שלב התכנון המפורט. פרסום המכרזים מותנה בקבלת התחייבות תקציב. צפי לסיום : שנת 2023.			

הערכות החברה בדבר השלמת פרויקטים נוספים שאינם מסילתיים, לרבות לוחות זמנים ועלויות, המתוארים לעיל, הינן מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך, המבוססות על פעילות החברה ועל מידע המצוי בידיה נכון למועד פרסום הדוח. הערכות אלו עשויות שלא להתממש, כולן או חלקן, או להתממש באופן שונה מהותית מכפי שנצפה. הגורמים העיקריים שעשויים להשפיע על כך הינם שינויים בתכניות העבודה של החברה, העדר תקצוב מתאים מטעם הממשלה, התפתחות ושינויים ברגולציה בתחומי הפעילות וגורמי הסיכון המפורטים בסעיף 26 להלן.

(א) כללי:

בחודש פברואר 2010<sup>16</sup>, אישרה הממשלה תכנית תחבורה לפיתוח הגליל והנגב, התש"ע-2010 (להלן בסעיף זה: "נתיבי ישראל" או: "התכנית").

במסגרת התכנית הוחלט כדלהלן:

(1) הקמת שדרת תשתית יבשתית בין-עירונית מקרית שמונה ונהריה בצפון עד משאבי שדה ואילת בדרום, במטרה לאכלס את הגליל והנגב. שדרת התשתית תכלול תוואי אורך של מסילות ראשיות, של כבישים ראשיים ומספר צירי רוחב.

(2) שדרת התשתית תבוצע בשני שלבים: האחד, ביצוע מיידני של מספר פרויקטים, והשני, תכנון של פרויקטי המשך בכפוף לאישור תקציב על ידי הממשלה.

(3) שדרת התשתית תתוכנן ותבוצע בהתאם לתכניות המתאר הארציות התקפות (תמ"א 3 ותמ"א 23 על שינוייהן ותכניות לתשתיות לאומיות שאושרו), ובהתייחס לתכנית המתאר הארצית המשולבת לתחבורה יבשתית (תמ"א 42), אשר נכון למועד פרסום הדוח טרם אושרה.

(4) במסגרת התכנית אושר להטיל על משרד התחבורה ומשרד הפנים באמצעות הועדה המשותפת לתחבורה יבשתית, שהוקמה מתוקף החלטת המועצה הארצית בראשותו של מנכ"ל משרד התחבורה, לקדם ולהשלים את עריכתה של תמ"א 42 ולהביאה לאישור המועצה הארצית ולאישור הממשלה לא יאוחר מסוף שנת 2011, כדי שתוכל להוות מתווה ברור לקידום התשתיות התחבורתיות בכלל ואלה המופיעות בתכנית התחבורה שלעיל בפרט. נכון למועד פרסום הדוח, הנושא עדיין בשלב ההכנה ונבחן על ידי ועדת היגוי משותפת של משרד התחבורה ומשרד הפנים.

בנוסף, קבעה התכנית כי בין השנים 2010-2020 תוקמנה תשתיות תחבורה בין-עירוניות והסעת המונים בהיקף של 27.5 מיליארד ש"ח. הפרויקטים שיוקמו במסגרת החלטה זו הינם בנוסף לתכניות המאושרות והמתקצבות בתחומי התחבורה הבין-עירונית והעירונית בסך של כ-42 מיליארד ש"ח (תכנית הפיתוח של הרכבת, תכנית הפיתוח של חברת נתיבי ישראל וגופים עירוניים) שיבוצעו בהתאם למדיניות שר התחבורה. כמו כן, נקבע כי תקציב התכנית, לרבות מענקי ההקמה לפרויקטים בשיתוף המגזר הפרטי, יהיה כתוספת לתקציב השנתי המאושר אשר יכלול את כל הפרויקטים המאושרים ואלו שייכללו בתכניות שתאושרנה.

במסגרת התכנית, נקבע כי לרכבת יוקצו 11.2 מיליארדי ש"ח, לפי החלוקה להלן: 8.2 מיליארד ש"ח לטובת הקמת תשתיות חשמול, ציוד נייד ותחזוקה, ועוד 3 מיליארד ש"ח לטובת רכש ציוד נייד לקו העמק וקו עכו-כרמיאל וכן לחשמול קו עכו-כרמיאל. יובהר, כי סכומים אלה כלולים בתקציב תכנית הפיתוח המאושרת.

יש לציין כי קרקע שתיועד להקמת מסילות יראו אותה כקרקע הנכללת בהסכם המקרקעין בין החברה לרמ"י (המפורט בביאור 20 (ג)(2)(2.2) בדוחות הכספיים).

(ב) במסגרת תכנית נתיבי ישראל אושרו הפרויקטים הבאים:

(1) תכנון ראשוני של מסילת רכבת רביעית באילון; (2) קידום סלילת מסילות, כגון מסילת עכו-כרמיאל; (3) בחינת תוואים חלופיים למסילה לאילת, כך שמשך הנסיעה מתל-אביב לאילת לא יעלה על שעתיים וחצי; (4) הצגת תכנית חשמול בפני ועדת היגוי משותפת למשרד ראש הממשלה, משרד התחבורה, משרד האוצר ומשרד הפנים, שתוקם למימוש תכנית "נתיבי ישראל", בתוך 90 יום ממועד החלטת הממשלה בדבר אישור התכנית. תכנית החשמול אושרה ע"י הועדה לתשתיות לאומיות (ות"ל) בחודש מרץ 2014 ואושרה בהחלטת ממשלה מחודש נובמבר 2014.<sup>17</sup>

במסגרת הפרויקטים לביצוע הועברו לאחריות חברת נתיבי ישראל הפרויקטים מסילת העמק ומסילת עכו-כרמיאל. חיבור עפולה, בית שאן וכרמיאל לרשת מסילות הברזל הקיימת בוצע על ידי רכבת ישראל. חיבור הקווים לרשת המסילתית כאמור ממומן במסגרת תכנית הפיתוח החדשה לשנים 2013-2020.

16 ראו החלטת ממשלה מס' 1421 מיום 24 בפברואר 2010: "נתיבי ישראל - תכנית תחבורה לפיתוח הנגב והגליל, התש"ע-2010".

17 ראו החלטה מס' פש/46 שהינה החלטת ועדת השרים לענייני פנים, שירותים ושלטון מקומי מיום 22 באוקטובר 2014 אשר צורפה לפרוטוקול החלטות הממשלה וקבלה תוקף של החלטת ממשלה ביום 6 בנובמבר 2014 ומספרה הינו 2157 (פש/46) בשם: "תכנית מתאר ארצית לתשתיות לאומיות- חשמול מערך המסילות הארצי-ת"ל 18".

במסגרת הפרויקטים לתכנון, ובנוסף לאמור לעיל, מועברים לאחריות חברת נתיבי ישראל הפרויקטים הבאים: (1) מסילת הגליל העליון (קריית שמונה-כרמיאל); (2) מסילת הגליל (עפולה-מזרע-טבריה-חיבור לעמיעד); (3) מסילת נצרת (חיפה-נצרת); (4) מסילת ערד (באר שבע-ערד); (5) מסילת ירוחם (באר שבע-דימונה-ירוחם) ומסילת הערבה (רכבת נוסעים + מטען נחל צין-אילת). במסגרת ההסכם נקבע, כי עם העברת המסמכים והמידע הנוגעים לפרויקטים והנמצאים ברשות החברה לידי חברת נתיבי ישראל, האחריות המלאה להמשך תכנון וביצוע הפרויקטים, לרבות האחריות לתקציב, לוחות הזמנים, בחירת קבלנים ואיכות הביצוע, תהא של חברת נתיבי ישראל, וזאת עד למועד מסירת הפרויקטים בחזרה לחברה לשם תפעול והסעת נוסעים. בנוסף, חברת נתיבי ישראל תהיה אחראית לרישום הזכויות על שם המדינה ובכלל זאת לטיפול בהפקעות שהחברה החלה לטפל בהן בטרם העברת הפרויקטים, וזאת אף לאחר מועד מסירת הפרויקטים בחזרה לחברה. יצוין, כי החברה תהיה אחראית אך ורק לתשלום פיצויי הפקעה בגין הסכמי הפקעה שנחתמו על ידה בפועל וקודם ליום 1 ביולי 2010. לפרטים אודות הסכם בין החברה לחברת נתיבי ישראל בדבר חלוקת אחריות לביצוע תכנית החשמול ראו סעיף 8.4.6 להלן.

לצורך ליווי בקרה ומעקב אחר ביצוע הפרויקט, הוחלט להקים ועדת שרים בראשותו של ראש הממשלה ובהשתתפות שרי התחבורה, האוצר והפנים. שר התחבורה ישמש כממלא מקום יושב ראש ועדת השרים.

#### (ג) הסכמים עם נתיבי ישראל

1) ביום 13 ביולי 2010, החברה התקשרה עם חברת נתיבי ישראל בהסכם עקרונות מנחים לעבודה משותפת לשם קידום ויישום התכנית כהגדרתה בסעיף זה לעיל. הפרויקטים המועברים לאחריות חברת נתיבי ישראל נחלקים לשניים: פרויקטים לביצוע ופרויקטים לתכנון.

2) ביום 21 באוקטובר 2014 התקשרה החברה עם חברת נתיבי ישראל בהסכם המסדיר את תהליך מסירת קו העמק, קו עכו-כרמיאל ומסילת השרון (רעננה-ציר החוף, לאורך ציר כביש 531), לחברה על ידי חברת נתיבי ישראל, נכון למועד פרסום הדוח נמסרו פרויקטים של קו העמק וקו עכו-כרמיאל. הסכם זה קובע, בין היתר, כי החברה תתקשר עם חברת Touchstone Renard Ltd בהסכם לקבלת שירותי בקרת איכות והבטחה טכנית (להלן: "הסכם ה-TAP"). החברה ונתיבי ישראל מחויבות לפעול בהתאם להסכם ה-TAP ולשתף פעולה בכל הקשור לביצוע פרויקט בקרת האיכות המוסדר במסגרתו.

#### (ד) הסכם עם חברת כביש חוצה ישראל

ביום 21 ביולי 2010, התקשרה החברה עם חברת כביש חוצה ישראל בע"מ (להלן: "כח"י") בהסכם לעקרונות מנחים לעבודה משותפת לשם קידום ויישום תכנית נתיבי ישראל המתוארת בסעיף 8.4.5(א) לעיל. ההסכם קובע, בין היתר, את הפרויקטים לתכנון וביצוע המועברים לאחריות כח"י בהתאם לתכנית ולהחלטת הממשלה מחודש פברואר 2010, ובכלל זאת את הפרויקטים לתכנון כמפורט להלן: (1) המסילה המזרחית (חדרה מזרח-לוד), כאשר כאמור בסעיף 8.4.3 (א) בשנת 2017 התקבלה החלטה של משרד התחבורה להעביר את האחריות על הפרויקט לחברת נתיבי ישראל; (2) מסילת הדרום (להבים-שוקת-נבטים-צומת הנגב); (3) מסילת עירון-חיבור מסילת העמק למסילה המזרחית ו- (4) מסילת זבולון (נשר-אחיהוד-שלומי).

#### 8.4.6. תכנית החשמול

##### (א) כללי

נוכח מגמות הפיתוח של רכבת ישראל, הביקוש ההולך וגובר לתחבורה מסילתית והדרישה להעלאת רמת השירות, הוחלט במסגרת תכנית "נתיבי ישראל" המפורטת לעיל, לפעול להוצאתה לפועל של תכנית החשמול (כתכנית משנה תחת תכנית "נתיבי ישראל") להחלפת שיטת ההנעה הקיימת כיום, של רכבות החברה (דיזל) בהנעה חשמלית. שיטת הנעה חשמלית הינה שיטה מודרנית, אמינה וכלכלית יותר ביחס להינע דיזל. יתרונותיה הרבים של השיטה, אשר יפורטו להלן, הביאו אותה להיות השיטה הנהוגה באירופה כיום, ומזה עשורים רבים, להנעה רכבתית להסעת נוסעים. התכנית תופעל תחת הנהלת ועדת היגוי מטעם החברה וועדת היגוי בין משרדית של משרד החשמול, בראשות מנכ"ל משרד התחבורה. תכנית מתאר ארצית לתשתית לאומית - חשמול מערך המסילות הארצי - תת"ל 18 (להלן: "תת"ל 18") נכנסה לתוקף ביום 6 בנובמבר 2014, לאחר שאושרה על ידי ועדת השרים לענייני פנים, שירותים ושלטון מקומי בישיבתה מיום 22 באוקטובר 2014. תכנית המתאר כאמור פורסמה ברשומות בילקוט הפרסומים 6942 מיום 15 בדצמבר 2014.

תכנית החשמול מנוהלת מבחינה ארגונית תחת מנהלת נפרדת בחברה, אשר במסגרתה פועל צוות לניהול פעילות התכנון והביצוע של כלל האתרים לאורך קווי השירות לנוסעים אשר יופעלו בהנעה חשמלית, התקשוריות מול גורמים רלוונטיים בחברה ומחוצה לה, ניהול תקציב ועוד. להערכת החברה, נכון למועד פרסום הדוח, יישום התכנית (תת"ל 18) צפוי להסתיים בסוף שנת 2023.

(ב) יעדי התכנית

להלן יעדיה המרכזיים של תכנית החשמול:

1. שיפור התכנית התפעולית, בין השאר באמצעות הגדלת תדירות רכבות הנוסעים וקיצור זמני הנסיעה בקווים עירוניים ופרבריים לאור קיצור קצב ההאטה וההאצה של הרכבת בהינע חשמלי לעומת רכבת על בסיס הנעת דיזל המאפשר אף להרחיב את מספר התחנות בקווים הקיימים תוך פגיעה מינימלית באיכות השירות;
2. שיפור עמידה בלוחות הזמנים של הרכבות וצמצום מערך התחזוקה לציוד הרכבתי;
3. שיפור תנאים בתחנות הנוסעים, בין השאר באמצעות הפחתת מטרדי רעש וזיהום אויר;
4. הקטנת הצפיפות בקרונוות הנוסעים נוכח הפעלת המערך הרכבתי בתדירות גבוהה יותר;
5. צמצום מפגעים סביבתיים עקב הפחתת מטרדי רעש וזיהום אויר;
6. שיפור תדמית החברה והגדלת הביקוש לשירותי החברה, לאור ייעול מערך ההיסעים וקיצור לוחות הזמנים לנסיעה ושימוש באמצעים ידידותיים לסביבה.

(ג) השלכות פרויקט החשמול על השירות לנוסע והסביבה

להערכת החברה נכון למועד פרסום הדוח, פרויקט החשמול צפוי לתרום לשיפור השירות לנוסע וזאת, בין היתר, מהטעמים הבאים:

1. קיצור משך זמן הנסיעה;
2. הגדלת תדירות רכבות בשל יכולת להגדיל מהירות וכן הגדלת תדירות וקיבולת מסילה בשל יכולת האצה והאטה מוגברים;
3. הגדלת כמות נוסעים על ידי תוספת קרונוות לרכבות קיימות;
4. שיפור הדיוק ועמידה בלוחות זמנים;
5. הגדלת הגמישות התפעולית (הפחתת תקלות וצרכי אחזקה);
6. הגברת הנוחות בנסיעה ובהמתנה בתחנות.

(ד) בנוסף, להערכת החברה, נכון למועד פרסום הדוח, פרויקט החשמול יסב תועלת כלכלית וסביבתית למשק הישראלי וזאת, בין היתר, מהטעמים הבאים:

1. צמצום מפגעי רעש וביטול זיהום האוויר לאורך המסילות ובתחנות;
2. רמת רעש נמוכה בזמן האצה ועצירה ובנסיעה;
3. הפחתה בשימוש בדלקים ובשינועם;
4. מניעת זיהום כתוצאה מטיפול בדלק באתרי תדלוק, במכלים ובהובלות;
5. מניעת זיהום כתוצאה מפליטת CO2 שנוצר משריפת דלק;
6. הפחתת זיהום קרקע כתוצאה משמנים ודלקים, בפרט באזורי תפעול ותחנות.

(ה) תהליכים נדרשים ליישום במסגרת ביצוע תכנית החשמול

להלן תהליכים עיקריים, הנדרשים ליישום תכנית החשמול:

1. הקמת תשתיות החשמול לאורך תוואי המסילות מעל רכבות ומתקני רכבת;
2. רכש נייד חשמלי והסבת קרונוות דיזל חשמלי לנסיעה ברשת מחושמלת;
3. ביצוע התאמות נדרשות במערכות האיתות והתקשורת (תנאי מקדים);
4. חשמול הדרגתי של מתחמי רכבת קיימים;

5. בניית מתקני תחזוקה ותפעול נוספים הנדרשים לטיפול ברכבות החשמליות.
6. התארגנות החברה לקליטת הפרויקט, ובכלל זה אימוץ נהלי עבודה מתאימים, הדרכות, הסמכות, קליטת עובדים בעלי מיומנויות מתאימות וכו' ;
7. שיקוע מסילות רכבת באזור פארק הכט בואך העיר חיפה, ושיקום נופי לאורך חופי חיפה מתחנת חוף הכרמל עד מתחם חיפה מזרח, בכפוף להנחיות המפורטות בתת"ל 18 ולהסכמות שהושגו מול עיריית חיפה במסגרת תכנית החשמול או במסגרת תכנית אחרת אשר תגובש על ידי הצדדים.

(ו) לוחות זמנים ופריסה - קווי שירות חשמליים

הפעלת רכבות נוסעים חשמליות תתבצע בהתאם לתת"ל 18, בצורה מדורגת בכל הרשת הרכבתית למעט מספר מקטעים אשר אינם כלולים בתת"ל 18 ויטופלו במסגרת תכניות סטטוטוריות נפרדות (ב"ש-דימונה, נען-בית שמש, בית שאן-עפולה-חיפה והקו העתידי אשקלון-באר שבע).

במסגרת תכנית החשמול ובהתאם לתת"ל 18, תוקם בשלב הראשון תשתית רשת מגע עילי (OCS) מעל קווי הרכבת על מסילות בקווים ראשיים באורך של כ- 420 ק"מ. כמו כן תוקם מערכת שליטה ובקרה מתקדמת (SCADA), ותוקמנה 14 תחנות השנאה (TS) בפריסה ארצית להספקת תצרוכת החשמל. כאמור בסעיף 6.1.5 לעיל, רכבות המטען אינן כלולות בתכנית החשמול וצפויות להמשיך ולפעול על בסיס הינע דיזל.

החברה החלה במהלך שנת 2016 בפרויקט חשמול קווי הרכבת לאורך כ-420 ק"מ של מסילות קווי נוסעים, כאשר בשלב הראשון מתבצעות העבודות בקו הרצליה- ירושלים האומה. החברה החלה לבצע במהלך שנת 2018 (לקראת הפעלת הקו המהיר לירושלים) הרצות ניסוי לבחינת מוכנות המערכת החשמלית לפעולה (רשת חשמל/מסילות, מוסכים, מרכז השליטה והבקרה ותחנות ההשנאה).

נכון למועד פרסום הדוח, קווי השירות לנוסעים אשר צפויים להיות מופעלים בהינע חשמלי הינם :

מס'	קו שירות מחושמל	תאריך סיום מתוכנן
1	נתב"ג - ירושלים האומה	23.09.2018
2	הגנה – ירושלים האומה	יולי 2019
3	סבידור – ירושלים האומה	נובמבר 2019
4	הרצליה - ירושלים האומה	מרץ 2020
5	בנימינה - ת"א - אשקלון	דצמבר 2020
6	הוד השרון - ת"א - ראש"צ מערב - אשקלון	דצמבר 2020
7	הרצליה - ת"א - רחובות	דצמבר 2020
8	הרצליה - ת"א - לוד - הראשונים	דצמבר 2020
9	מודיעין מרכז - ירושלים האומה	דצמבר 2020
10	ת"א הגנה - ב"ש מרכז	דצמבר 2021
11	נהריה - חיפה - ת"א - כפר חב"ד - ב"ש מרכז	דצמבר 2023
12	נהריה - ת"א - נתב"ג - ב"ש מרכז	דצמבר 2023
13	נהריה - עכו - חוף הכרמל	דצמבר 2023
14	כרמיאל - חוף הכרמל	דצמבר 2023
15	כרמיאל - ירושלים האומה	דצמבר 2023

התכנית צפויה להשתלב במערך ההיסעים הקיים של הרכבת בקווים האמורים לעיל, כאשר לאלו יתווספו הקווים החדשים הבאים (אשר נכון למועד פרסום הדוח טרם הושלמה הקמתם):

- עכו-כרמיאל. ראו סעיף 8.4.5 (ג) בדבר הסכם עם חברת נתיבי ישראל.
- רעננה - ציר החוף (מסילות השרון).



(ז) ניהול תכנית החשמול

1) במהלך שנת 2012 הוקמה מנהלת חשמול ברכבת, בראשה עומד סמנכ"ל חשמול בעל ניסיון רב בתחום פרויקטי התשתית. לצידו מונה יועץ בכיר מחברת DBI הגרמנית, בעל ניסיון רב שנים בניהול פרויקטים וברכבות חשמליות. דירקטוריון הרכבת ומשרד התחבורה אישרו את מבנה המנהלת אשר נותן מענה למורכבות הפרויקט ובו משולבים מספר גורמים מחו"ל בעלי ידע ממוקד בפרויקטים מורכבים וברכבות חשמליות:

- יועץ בכיר מטעם חברת DBI.
- מהנדס רכבות חשמליות- מטעם חברת DBI.
- Chief Technology Officer – CTO מטעם חברת DBI.
- החברה המנהלת את פרויקט התשתיות הינה חברת Parsons Brinckerhoff International.
- החברות המלוות את תכנון תשתיות החשמול – חברת יאני בע"מ וחברת אינקו הספרדית.

2) אסטרטגיה במהלך ביצוע התכנית - להלן תיאור עיקרי תכנית החשמול:

- הכנת תכנית הקמה תפעולית, לרבות סגירה נדרשת של קווי רכבות נוסעים ומטענים;
- הכנת קמפיין פרסומי לציבור הנוסעים;
- ניהול קשרי קהילות מול התושבים באזורי העבודות;
- קיום ישיבות מקדימות עם לקוחות בתחום הובלת המטענים למציאת פתרונות הובלה בתקופת ביצוע התכנית;
- ניהול ובקרה של תקציב ביצוע התכנית;
- הדרכות עובדים, הכשרת נהגים ועובדים תפעוליים;
- ביצוע אומדן להפסדי החברה בתקופת ביצוע העבודות; לפרטים בדבר התאמת המנגנונים בהסכם ההפעלה והפיתוח לתקופה בה מופעלים קווי רכבת חשמליים ראו ביאור 20 (ג)(1)(3) לדוחות הכספיים.

(ח) אבני דרך בתכנית החשמול

כמפורט לעיל, תכנית החשמול כוללת ארבעה מרכיבים מרכזיים: הקמת תשתיות החשמול, רכש קרונוט וקטרים, הסבת קרונוט קיימים ומוכנות ארגונית. לצד ארבעת מרכיבים מרכזיים אלו, קיימים שני מרכיבים נלווים: שיקוע המסילות ושיקום נופי באזור החוף בחיפה, לפרטים ראו סעיף 8.4.6 (ה) לעיל.

יצוין, כי עמידה בלוח הזמנים להקמת תשתיות החשמול, השלמת רכש ציוד נייד חשמלי מתאים, הסבת ציוד נייד על בסיס הנעת דיזל והתאמת ו/או הוספת מתקני תחזוקה ותפעול הנדרשים להפעלה בהינע חשמלי לקראת הרצה של הקווים המפורטים בתכנית החשמול, הינם תנאי בסיסי לעמידה בלוחות הזמנים של יישום התכנית. כמו כן, עמידה בתקופת הכשרת נהגים והרצת ציוד חשמלי עובר להפעלתו של כל קו נוסעים חשמלי במסגרת התכנית הינם מרכיבי יסוד בעמידה בלוחות הזמנים שנקבעו להשלמת התכנית.

יישום תכנית החשמול מחייב סגירת קווי רכבות נוסעים ומטענים לתקופות שונות בחלונות זמן קבועים לשם ביצוע עבודות ההקמה. הדבר עשוי לפגוע במערך ההיסעים הקיים ובמערך הובלת המטענים של החברה בתקופת יישום התכנית.

עבודות התקנת מערכת החשמול יתבצעו על פי העקרונות הבאים:

1. עבודות החשמול תתבצענה במקביל לתנועת הרכבות הסדירה במסילה המקבילה (להלן: "המסילה הפעילה") ומתוך שאיפה שתנועת הרכבות הסדירה לא תיפגע ככל הניתן. כמו כן, תוגבל המהירות במסילה הפעילה. בכונות החברה כי העבודות במהלך השבוע תבוצענה בלילות בלבד תוך סגירת המסילות לתנועת רכבות למעט מסילה אחת שבה תתאפשר תנועת רכבות, ובסופי שבוע (מיום חמישי בערב ועד יום ראשון לפנות בוקר) העבודות תבוצענה על כלל המסילות.
2. סגירת קווי הרכבת לשם ביצוע עבודות הקמה בשעות השפל יתכן ויצריכו ביטול רכבות.
3. סגירת מסילות לתנועת רכבות סדירה ורציפה עקב התקנת מערכת החשמול תתאפשר עד כמה שניתן בשעות הלילה ובסופי שבוע. יצוין, כי לסגירת מסילות לתנועת רכבות במסגרת פרויקט החשמול השלכות על השירות הרכבתי בהתאם ללוח הזמנים שבתוקף ובהתאם למסילות המחושמלות. ההשלכות על השירות הרכבתי במסגרת שלבי

ההקמה השונים של פרויקט החשמול בהתייחס למקטעים הרלוונטיים תבואנה לידי ביטוי בעיקר בנושאים הבאים:

- צמצום תדירות רכבות בקווי השירות/ צמצום כמות הרכבות היומית.
- הארכת משך זמן הנסיעה בקווי השירות.
- קיצור קווי השירות.
- ביטול עצירות בתחנות.
- צמצום שעות הפעילות.
- ביטול קווי שירות.

ההשלכות לעיל הינן ברמה העקרונית והכללית. בנוסף טרם הסתיימה בחינת כלל ההשלכות על השירות הרכבתי והכנסות החברה בעקבות יישום פרויקט החשמול, המצוי כאמור בשלב התכנון ותחילת ביצוע הקו הראשון.

(ט) תקצוב תכנית החשמול

תקציב התכנית הינו כ- 11.3 מיליארד ש"ח, כאשר נכון למועד הדוח, שולם מתוך התקציב האמור סך של כ-2.8 מיליארד ש"ח. להלן הערכת החברה לגבי עלות פרויקט החשמול:

פרויקט	אומדן עלות במיליון ש"ח	צפי הוצאות לשנת 2019 במיליון ש"ח
תשתיות חשמול	4,185	158
נייד	6,628	690
השפעות סביבתיות	432	-
שיקום נופי	108	1
<b>סה"כ פרויקט חשמול</b>	<b>11,353</b>	<b>849</b>

(י) תת"ל -18 - בעניין עתירה לבג"צ מועצה מקומית בנימינה- ראה ביאור 20(א)(3) בדוחות הכספיים.

(יא) מסמכי תכנון וביצוע

הקמת הפרויקט מחייבת, על פי הוראות התכנית, הכנת מסמכי תכנון וביצוע מפורטים שיוגשו לאישור הות"ל, כגון: מיקום העמודים באזורים נצפים, סוגי העמוד באזורים אורבניים, סקרי ציפורים וכו'. הכנת מסמכים אלה החלה לאחר אישור ומתן תוקף לתכנית ותימשך במסגרת התכנון המפורט לביצוע על ידי הקבלן.

כלל התכניות לפרויקטים בהקמה מתוכננות בהתאם לתקינה המחייבת בישראל ולתקנות התכנון והבניה, לרבות דרישות תקן ישראלי 5435 (מערכות תחבורה ציבורית מסילתית בנתיב קבוע: דרישות בטיחות אש) וכן לתקנים אירופאים רלוונטיים.

(יב) היתרי בניה

לשם הקמת תחנות השנאה רכבתיות (להלן: "תה"רים"), הוכנו ואושרו היתרי בניה בות"ל. כמו כן, בתה"רים אשר מחוץ למקרקעי רכבת, הוכנה תכנית הכרזה ובוצעה הפקעת קרקע.

מרכיבי תכנית החשמול, לרבות אבני הדרך, אופן יישומה, עלויות, צפי הוצאות בשנה הקרובה, קבלת היתרים הנדרשים, מועדי הביצוע של תכנית החשמול והשלמתה, והערכות החברה בדבר שיקוע קווים נוספים במסגרת תכנית החשמול כמפורט לעיל, הינו מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך, המבוסס על תכניות העבודה של החברה, תקציב החברה, ועל מידע המצוי בידיה נכון למועד פרסום הדוח. הערכות אלו עשויות שלא להתממש, כולן או חלקן, או להתממש באופן שונה מהותית מכפי שנצפה. הגורמים העיקריים שעשויים להשפיע על כך הינם שינויים בתכניות העבודה של החברה, אי עמידה ביעדים ואבני דרך מרכזיות, העדר יכולת לממש ולהטמיע בחברה טכנולוגיות, שינויים ברגולציה ואי השגת אישורים רגולטורים נדרשים, העדר מקורות מימון וכן התממשות אחד או יותר מגורמי הסיכון המפורטים בסעיף 26 להלן, ובכלל זאת גורם הסיכון המתייחס לתכנית החשמול, כמפורט בסעיף 26.5.10 להלן.

## 8.4.7. תקצוב פרויקטים ומחלוקות עם ספקים בפרויקטים

במסגרת כל פרויקט פיתוח של החברה נקבע שיעור המיועד להוצאות בלתי צפויות מתוכננות (להלן: "בצ"מ"). אופן קביעת היקף הבצ"מ נקבע בסיכום עם גורמי הממשלה לפי הכללים הבאים: (1) 30%-50% מסך עלות הפרויקט במידה וטרם הושלמו ההליכים הסטטוטוריים של הפרויקט; (2) 20%-30% מסך עלות הפרויקט במידה והושלמו ההליכים הסטטוטוריים של הפרויקט אך לא הושלם התכנון המפורט; (3) 10%-15% מסך העלות התקציבית של הפרויקט במידה והושלם התכנון המפורט של הפרויקט. ניהול הבצ"מ ואופן ניצולו מונע מניהול סיכונים וחסמים לכל אחת מאבני הדרך בפרויקט ומידת התממשותם. הסיכונים מדווחים ע"י מנהלי הפרויקטים ומנהלי הקווים מיד עם התרחשותם. הסיכונים מנוהלים לפי מידת הסיכויים למימושם (בחלוקה לסיכוי גבוה, בינוני ונמוך). מכיוון שלכל סיכון יש תג מחיר ומידת סיכוי להתממשות, היקף הבצ"מ נמדד בהתאם לסך עלות הסיכונים אשר סיכויים להתממש גבוה ומשפיעים על תקציב הפרויקט.

יצוין, כי כאמור בביאור 20 (א)(17) לדוחות הכספיים, ידוע לחברה על דרישות לתוספות תשלום.

לפרטים אודות רכוש קבוע, חומרי גלם וספקים, מגבלות ופיקוח על פעילות התאגיד וגורמי סיכון, הרלוונטיים גם לתחום הפעילות, ראו סעיפים 11, 16, 22, 26 להלן, בהתאמה.

**פרק ד' - מידע נוסף ברמת התאגיד****9. מרכז שליטה ופיקוד ארצי**

החברה מפעילה מרכז שליטה ופיקוד ארצי המצוי תחת אגף ההפעלה (להלן: "משוא"ה"), הממוקם בחיפה חוף הכרמל ואשר עיקר פעילותו הינו ניהול, תפעול ובקרה של תנועת הרכבות בזמן אמת תוך הקפדה על בטיחות ודיוק התנועה וכן קביעת הוראות התפעול ברמה המערכתית והמקומית. במסגרת פעילות משוא"ה, גורמים מקצועיים בחברה (אתתים ופקדים) מנתבים את נסיעת הרכבות ואחראים על ניהול תנועת הרכבות. יצוין, כי המשוא"ה אחראי גם על הפעלת מערכת האיתות ומערכות נוספות.

החל משנת 2008 אימצה החברה טכנולוגיית מערכות מידע ושיטות הפעלה המיושמות כיום על ידי חברות רכבת אירופאיות, אשר כוללות מרכז שליטה ופיקוד ארצי לניהול רשת הרכבות, המתבסס על מערכות תפעול ובקרה אוטומטיות. המעבר לטכנולוגיה זו כלל יתרונות רבים, לרבות, יכולת ניהול והפעלת היקפים הולכים וגדלים של אורך הרשת הארצית וכמות הרכבות, שיפור איכות ניהול התנועה בעת שיבושים (זרימת מידע ממוכנת ואוטומטית וראיה רחבת היקף תוך שימוש בכלים תומכי החלטה), אפשרות מציאת פתרונות ומתן מענה בזמן אמת על ידי דרג הביצוע במרכז השליטה והפיקוד (ללא תלות חיצונית), יצירת הפרדה תפעולית בין ניהול תנועת הרכבות לבין בטיחות התנועה ושיפור איכות המידע. לפרטים אודות גורם סיכון בקשר לפעילות המשוא"ה ראו סעיף 26.5.2 להלן.

במהלך הרבעון הרביעי של שנת העבודה 2019 צפויה החברה להעביר את מרכז הפיקוד (משוא"ה) על כלל מרכיביו לקומה מינוס 2 בבית הנהלת הרכבת בלוד.

**10. כושר ייצור****א. הסעת נוסעים**

יחידת המידה על בסיסה מבצעת החברה חישוב מדד התפוקה בתחום הסעת הנוסעים הינה נוסע למושב, המחושבת בהתאם לנוסחה כדלקמן: מדד התפוקה = המנה המתקבלת מחולקת (א) נוסע\*ק"מ ב- (ב) מושב\*ק"מ.

2018	2017	2016	
כ-3 מיליארד	כ-2.8 מיליארד	כ-2.6 מיליארד	נוסע * ק"מ
כ-10 מיליארד	כ-9.9 מיליארד	כ-9.4 מיליארד	מושב * ק"מ (בפועל)
30%	28%	28%	תפוקה

**ב. הובלת מטענים**

יכולת ההובלה של החברה בתחום המטענים נגזרת מהמשקל (בטון) המרבי אותו ניתן להוביל ברכבת משא בהרכב קרונוט נתון. הפוטנציאל הקיים בתחום זה הוא חישוב של יכולת ההובלה האמור, המחולקת בהובלה בפועל, קרי: סך המשקל (בטון) שהובל בפועל ברכבות משא, בתקופה נקובה, חלקי סך המשקל שניתן היה להוביל, באותן רכבות, לו הקרונוט היו מנוצלים במלואם (למשל, בהיבט מגבלות המשקל והנפח). להלן טבלה המבטאת את כושר הייצור של החברה בתחום הובלת המטענים:

שנה	משקל מטען (מיליון טון)	פוטנציאל הובלה מסחרית (מיליון טון)
2018	8.5	14.2
		60%
2017	9.1	14.8
		61%
2016	9.2	13.8
		67%

11. רכוש קבוע, נייד ומיתקנים11.1 רכוש קבוע בבעלות החברה

להלן טבלה המפרטת את הרכוש הקבוע בבעלות החברה ליום 31.12.2018 (באלפי ש"ח):

קבוצה	יתרת אורך חיים משוקלל	עלות מופחתת רכוש קבוע מופעל	יתרת הפרשה לירידת ערך (5)	עלות רכוש קבוע בהקמה	סה"כ רכוש קבוע נטו
מקרקעין (1)	52.71	797,355	43,428	180,767	934,694
תשתיות (2)	27.50	13,646,215	734,593	3,219,540	16,131,162
תחנות ומתחמים (3)	24.81	3,352,628	218,250	1,214,164	4,348,542
נייד (4)	16.69	3,770,548	110,266	1,212,386	4,872,668
כלי רכב	6.20	418	-	(21)	397
ציוד + מחשוב	12.67	152,898	3,115	110,195	259,978
		<b>21,720,062</b>	<b>1,109,652</b>	<b>5,937,031</b>	<b>26,547,441</b>
נכסים בלתי מוחשיים (6)	2.30	36,994	-	252,439	289,433

(1) מקרקעין - פיצויי הפקעה.

(2) תשתיות - ציוד מסילה וציוד תקשורת מסילתי.

(3) תחנות ומתחמים - מכיל את 68 תחנות הנוסעים של החברה ומסופי המטען. היתרה כוללת תחנת נוסעים לא פעילה הקיימת בחברה.

(4) ציוד נייד-מכיל את הציוד הנייד של החברה המשמש להסעת נוסעים (96 קטרים, 630 קרונוט וקרונועים) ולהובלת מטענים (46 קטרים ו- 869 קרונוט).

(5) החברה הכירה בהפרשה לירידת ערך נכסים שמומנו כנגד הנפקת הון מניות עקב גרעון מתמשך בהון. ביום 30.6.2014, ביטלה החברה חלק מההפרשה לירידת ערך כאמור בסך 484 מיליון ש"ח, ביום 31.3.2015 ביטלה חלק נוסף מההפרשה בסך של כ- 15 מיליון ש"ח, ביום 31 בדצמבר 2017 רשמה החברה הפסד מירידת ערך נכסים בסך של כ- 45 מיליון ש"ח. ובתקופת הדוח רשמה החברה הפסד מירידת ערך נכסים נוסף בסך של כ- 209 מיליון ש"ח. לפרטים נוספים ראו ביאור 12 (ד) לדוחות הכספיים.

(6) נכסים בלתי מוחשיים- מתוכם עלויות פינני תדרים 220 מיליון ש"ח במצטבר (ראו ביאור 13 לדוחות הכספיים).

11.2 מסופים בבעלות פרטית

(1) נמל אשדוד – בעורך נמל אשדוד קיימים 4 מסופים פרטיים בעלי קישור מסילתי אליהם ומהם מובילה הרכבת: מסוף אוברסיז, מסוף קונטרם, מסוף מרין קונטיינרס ומסוף פרידנזון.

(2) מסוף צפע - מסוף צפע הנו בבעלות כ"ל. החברה מובילה ממסוף צפע מוצרים של כ"ל ואחרים ממפעלים במישור רותם, מוצרי ייבוא ו/או ייצוא. יצוין, כי המקרקעין עליהם בנוי המסוף הינם בבעלות חלקית של החברה.

(3) מסוף דשנים חיפה - מסוף דשנים הנו בבעלות של כ"ל וחברת מילניום שירותי רכבת בע"מ משכירה אותו מכ"ל. הרכבת מובילה למסוף זה מכולות ייבוא וייצוא, ובמסוף קיימים פתרונות אחסנה נקודתיים. יצוין, כי המקרקעין עליהם בנוי המסוף הינם בבעלות חלקית של החברה.

(4) מסוף אוברסיז בחיפה - מסוף אוברסיז הינו בבעלות חברת אוברסיז קומרס בע"מ. החברה מובילה למסוף זה מכולות ייבוא וייצוא והמסוף מספק פתרונות אחסנה נקודתיים. בנוסף, במסוף ניתנים שירותים להובלת חול ואשפה. על פי ההסכם בין אוברסיז לחברה, החברה מקבלת אחוז מההכנסות הכוללות מהפעלת המסוף.

5) מסוף בצ"ת בחיפה – מסוף בצ"ת הינו מסוף פרטי בהקמה ע"י חברת "מעגן עבודות ימיות וצלילה בע"מ". על פי הסכם שנחתם בין מעגן לחברה ביום 13 בנובמבר, 2017 מבוצעות עבודות לחיבור המסוף בשלוחת מסילת ברזל. הפעלת השלוחה צפויה במהלך הרבעון הראשון של שנת 2019.

### 11.3. פיתוח מסופים חדשים

הוספתם של מסופים חדשים ברחבי הארץ הינה מהותית על מנת לאפשר את יכולת הצמיחה והפיתוח של פעילות המטענים בחברה. בהתאם לכך, תכנית הפיתוח של החברה כוללת פיתוחם של מסופים נוספים באתרים הבאים:

(א) מסוף מגדל העמק (בקו העמק) – פיתוח המסוף הועבר לאחרונה מאחריות חברת נתיבי ישראל לאחריות רכבת ישראל והחברה נערכת לקידום התכנון.

(ב) מסוף כרמיאל (במסילת כרמיאל-קרית שמונה) – פיתוח המסוף בסמיכות לאזור התעשייה במזרח כרמיאל הועבר לאחרונה מאחריות חברת נתיבי ישראל לאחריות רכבת ישראל והחברה נערכת לקידום התכנון.

(ג) מסוף נתיבות (מסילת אשקלון באר שבע) – פיתוח המסוף הינו באחריות החברה במסגרת פרויקט אשקלון – באר שבע. נכון למועד פרסום הדוח, הפרויקט מצוי בתכנון מוקדם לקראת הפקדה.

(ד) מסוף צפע – שדרוג נוסף, והרחבת המסוף והמסילות נכון למועד פרסום הדוח, צפויים להסתיים ברבעון ראשון 2019.

(ה) מסוף טירת יהודה – פיתוח המסוף הינו באחריות החברה. הפרויקט מצוי בהליך סטטוטורי ותכנון המוקדם.

(ו) מסוף בית שמש – פיתוח המסוף הינו באחריות החברה. הפרויקט מצוי בהליך סטטוטורי ותכנון המוקדם.

(ז) מסוף חדרה צפון - פיתוח המסוף הינו באחריות החברה. המסוף המתוכנן מיועד לבוא במקום המסוף הקיים בתחנת חדרה מערב בשטחו מתוכננת הקמת מסוף תחבורה עירוני. הפרויקט מצוי בתכנון מוקדם ואושר בפברואר 2018 להפקדה בתנאים.

(ח) מחצבת תמר - פיתוח המסוף הינו באחריות החברה. הפרויקט כולל מסילה באורך של כ- 7 ק"מ מתחנת צפע. הפרויקט מצוי בהליך סטטוטורי ותכנון המוקדם.

(ט) מסוף קדמה - פיתוח המסוף הינו באחריות החברה. הפרויקט מצוי בתכנון מוקדם והליך סטטוטורי.

(י) מסוף אייל – הפרויקט מצוי בתכנון ראשוני

הערכות החברה בדבר הוספת מסופי מטען חדשים ברחבי הארץ הינן מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך, המבוססות על פעילות החברה ועל מידע המצוי בידיה נכון למועד פרסום הדוח. הערכות אלו עשויות שלא להתממש, כולן או חלקן, או להתממש באופן שונה מהותית מכפי שנצפה. הגורמים העיקריים שעשויים להשפיע על כך הינם שינויים בתכניות העבודה של החברה, התפתחות ושינויים ברגולציה בתחומי הפעילות, העדר תקצוב מתאים מטעם הממשלה וגורמי הסיכון המפורטים בסעיף 26 להלן.

### 11.4. מקרקעין

11.4.1. בהתאם לתיקון הסכם המקרקעין מיום 18 בפברואר 2014 לחברה הרשאת שימוש במקרקעין הבאים: מסילות רכבת שמחוץ לתחנות ומסילות רכבת שמחוץ למתחמים התפעוליים. כמו כן החברה הינה בעלת זכויות חכירה במקרקעין פעילים, מקרקעין בהקמה, לרבות תחנות ומתחמים תפעוליים וכן למעטפת השירותים הנלווים לנוסע בשטח התחנה ובמעברים ממנה ואליה בתחום רצועה 1, כמפורט בביאור 20 (ג)(2)(2) בדוחות הכספיים.

11.4.2. לחברה סמכות לביצוע הפקעות מכוח פקודת הקרקעות (רכישה לצרכי ציבור), 1943. יודגש, כי כל פעילות הפקעה אשר מבוצעת על ידי החברה מחויבת באישור משרד התחבורה ומשרד האוצר והיא כפופה להוראות הדין.

בהקשר זה יצוין, כי לחברה יחידת הפקעות הפועלת בהתאם לדין ולצווי הכרזה, הניתנים לגבי כל פרויקט פיתוח בנפרד. במסגרת זו כל פיצוי במסגרת הליכי הפקעה כפוף לאישור ועדת הפיצויים של הרכבת בהשתתפות סמנכ"ל פיתוח - יו"ר, יועץ משפטי וסמנכ"ל כלכלה, כספים והתקשרויות. ברכבת פועלים מספר גורמים המרכזים את הנתונים לגבי המקרקעין שברשותה ובכלל זה יחידה סטטוטורית, יחידת ההפקעות, יחידת המסחר, יחידת איכות הסביבה וכד'. לחברה מערכת מחשוב אינטגרטיבית המרכזת את כל המידע על המקרקעין. במסגרת הטמעת מערכת מחשוב זו אופיינו ונרשמו נכסי החברה בצורה מרוכזת.

11.4.3. נכון למועד פרסום הדוח, עברו יחידות המטה למתחם ההנהלה בלוד. ראה ביאור 26 (ה)(7) בדוחות הכספיים.

נכון למועד הדוח, לחברה פוליסות ביטוח עבור שנת הדוח, כמפורט להלן:

- 12.1. פוליסת ביטוח לציוד רכבתי מסילתי נייד לא בתנועה מכל סוג שהוא הייתה בתוקף עד 30.6.2018, בוטחו בכלל זאת קרונוט, קטרים ומנופים, וכן ביטוח בגין רעידות אדמה ונזקי טבע. סכום הכיסוי המקסימאלי במסגרת פוליסה זו היה כ- 250 מיליון אירו. תשלום הפרמיה החצי שנתי עבור הפוליסה היה כ-494 אלפי אירו וההשתתפות העצמית עמדה על 1 מיליון אירו. נכון ל- 30.6.2018, שווי של הרכוש הנייד המבוטח עמד על כ-1,253,166 אלפי יורו, במסגרת המכרז החדש ל 4 וחצי שנים הפוליסה לא חודשה. שווי הרכוש הנייד ליום 31.12.2018 עמד על כ-1,306,352 אלפי יורו. השווי נקבע על בסיס מחיר רכישת הציוד בניכוי פחת.
- 12.2. פוליסת ביטוח רכוש וציוד (אש מורחב) המכסה אובדן או נזק לרכוש וציוד ניח מכל סוג שהוא, ובכלל זאת ציוד משרדי ומחשוב, חומרים ומלאים שונים, וכן ביטוח בגין רעידות אדמה ונזקי טבע, למעט ציוד רכבתי מסילתי נייד שאינו בתנועה. שווי המקסימאלי של הרכוש המבוטח במסגרת פוליסה זו הינו כ- 10,670,085 אלפי ש"ח, וההשתתפות העצמית המקסימלית בפוליסה זו הינה 3,500 אלפי ש"ח למקרה. תשלום הפרמיה השנתי עבור הפוליסה הינו כ- 7,735 אלפי ש"ח.
- 12.3. פוליסת ביטוח ציוד אלקטרוני לכ- 270 מסופונים בשווי של כ-4,455 אלפי ש"ח. תשלום הפרמיה השנתי עבור הפוליסה הינו כ- 15 אלפי ש"ח.
- 12.4. פוליסת ביטוח הובלה ימי/אווירי המכסה אובדן או נזק לציוד, ובכלל זאת מכונות וחלקי חילוף מכל סוג, המועבר בים ובאוויר, לרבות באמצעות דואר. סכום הכיסוי המקסימאלי במסגרת פוליסה זו הינו 5,000 אלפי דולר. תשלום הפרמיה השנתי עבור הפוליסה הינו 0.5 פרומיל מערך המשלוחים. תשלום הפרמיה השנתי עבור הפוליסה הינו כ- 15 אלפי דולר.
- 12.5. פוליסת ביטוח צד ג' כללי המכסה נזקים הנגרמים לרכוש צד שלישי. סכום הכיסוי המקסימאלי במסגרת פוליסה זו הינו 100,000 אלפי ש"ח למקרה, לתובע ולתקופת הביטוח. תשלום הפרמיה השנתי עבור הפוליסה הינו כ-2,000 אלפי ש"ח.
- 12.6. פוליסת ביטוח חבות מעבידים המכסה את החברה כנגד תביעות עובדי החברה בגבול אחריות של עד 52,500 אלפי ש"ח למקרה ולתקופת הביטוח. הפוליסה מכסה את אחריותה החוקית של הרכבת כלפי עובדיה. תשלום הפרמיה השנתי עבור הפוליסה הינו כ- 1,738 אלפי ש"ח.
- 12.7. פוליסת ביטוח הוצאות הגנה בהליכים פליליים, אשר נבעו מתפקיד העובד, מעבר לפוליסות הקיימות (EXCESS). סכום הכיסוי המקסימאלי במסגרת פוליסה זו הינו 1,000 אלפי ש"ח למקרה ו- 2,000 אלפי ש"ח לתקופת הביטוח. תשלום הפרמיה השנתי עבור הפוליסה הינו 200 אלפי ש"ח.
- 12.8. ביטוח חובה נייד רכבתי המחויב מחוק פיצויים לנפגעי תאונות דרכים, התש"ה-1975. תשלום הפרמיה השנתי עבור הפוליסה הינו 20,850 אלפי ש"ח.
- 12.9. ביטוח דירקטורים ונושאי משרה של החברה. תשלום הפרמיה השנתי עבור הפוליסה הינו 450 אלפי ש"ח וסכום הכיסוי המקסימאלי במסגרת פוליסה זו הינו 274 מיליון ש"ח לתקופת הביטוח.
- 12.10. ביטוח חובה ומקיף לרכבים בבעלות החברה. תשלום הפרמיה השנתי הינו כ-39 אלפי ש"ח.
- 12.11. ביטוח חובה לצמ"ח אשר נע על הכביש. תשלום הפרמיה הינו כ- 104 אלפי ש"ח.
- 12.12. נכון למועד פרסום הדוח, לא נערכה פוליסת ביטוח ציוד רכבתי מסילתי.

פעילותה של חברת רכבת ישראל מחייבת תשומות ניהוליות להיבטי הבטיחות, הביטחון, איכות והסביבה. החטיבה מהווה גורם המקצועי והאינטגרטיבי בתחומים אלו בחברה, ופועלת בשיתוף פעולה עם כלל בעלי העניין - גופי החברה האחרים וגורמי החוץ.

החטיבה עוסקת הן ברשת המסילות והתחנות והן במתחמי התחזוקה והדירור ומתמודדת עם אתגרים הנגזרים מהגידול הצפוי בהיקפי הפעילות, הציוד, ההון האנושי, שינוי בדרישות רגולטוריות ובאימוץ דירקטיבות בינלאומיות, שינוי תפיסתי מתודי וניהולי והטמעת טכנולוגיות חדשות המוטמעות בחברת הרכבת.

החטיבה פועלת להובלת הארגון לתרבות פרואקטיבית יוזמת ומונעת שתוביל לתפיסה של "0" אירועים, שקיפות וטיפול בגורמי השורש, ניהול סיכונים, מניעה, ומעודדת לדיווח אירועי כמעט וקרה וכמעט ונפגע. כמו-כן החטיבה פועלת להטמעת מערכת ניהול בטיחות תפעולית ובטיחות בעבודה המובלת על-ידי החטיבה ומוטמעת באופן אחיד לכלל הארגון. במסגרת הובלת הארגון לתרבות פרואקטיבית ומונעת, בוצעו סדנאות ללמעלה מ-800 מנהלים בארגון.

במהלך שנת 2018 נפתחו שני קווים חדשים ומורכבים, קו מהיר לירושלים ומסילת השרון, הכוללים מנהרות וגשרים, תוך עבודה על פי הדירקטיבות האירופאיות, קבלת אישור הפעלה ממשרד התחבורה.

### 13.1 **תכנית הבטיחות של החברה**

התכנית היוותה את הבסיס לחתימת הסכם העקרונות בנושא השלכות מימוש תכנית הבטיחות לגבי עובדי החברה אשר נחתם ביום 4 באוגוסט 2011, בין החברה לנציגות עובדי חברת הרכבת והסתדרות העובדים הכללית החדשה ("הסכם הבטיחות").

בשנת 2014 בוצעה בחינה מקיפה של התכנית בראשותו של מנכ"ל החברה, בגינה בוצע תעדוף מחדש של נושאי הליבה של התכנית ועודכנו לוחות הזמנים. התכנית הוצגה בפני וועדת הבטיחות ברבעון השני לשנת 2015.

יצוין, כי הפרויקטים הכלולים בתכנית הבטיחות נמצאים במעקב משרד התחבורה באמצעות מנכ"לית המשרד והמנהל. שינוי בתכנית הבטיחות, בהתייחס למשימות הנובעות מהסכם הבטיחות, כפוף לפיקוח משרד התחבורה.

בנוסף לתכנית הבטיחות הקיימת, באוקטובר 2017 הוצגה לוועדת בטיחות דירקטוריון הצעה לתכנית בטיחות נוספת, הכוללת פרויקטים לצמצום סיכוני הבטיחות, יישום מדיניות הרגולציה, יישום לקחים מאירועים ופעילויות להגברת הבטיחות במסגרת יישום מדיניות ניהול בטיחות מתקדמת ופרואקטיבית.

שתי התכניות הוצגו ואושרו ע"י הדירקטוריון בחודש ספטמבר 2018 ומנוהלות כתכנית אחת אחודה.

יצוין, כי החברה מובילה יצירת תרבות בטיחות והתנהלות ברוח של "עושים בטיחות". על מנת למזער את הכמות והעוצמה של אירועי בטיחות תפעוליים תאונות עבודה, פועלת החברה להעצמת האחריות על תחום הבטיחות על ידי מנהלים בחטיבות התפעוליות, תחת הנחייה מקצועית ובקרה של חטיבת הבטיחות, וזאת לצד אחריות כל עובד לבטיחותו ולבטיחות סביבתו.

### 13.2 **תכנית לניהול בטיחות**

נכון למועד פרסום הדוח, לחטיבות התפעוליות בחברה, שבהן מועסקים מרבית עובדיה (נייד, תשתיות, נוסעים ומטענים) קיימת תכנית לניהול בטיחות, בהתאם לעקרונות תקנות ארגון הפיקוח על העבודה (תכנית לניהול הבטיחות), תשע"ג-2013.

נכון למועד פרסום הדוח, החברה טרם השלימה הכנת תכנית לניהול בטיחות כנדרש בהתאם לתקנות כאמור אשר נמצאת בשלבי גיבוש סופיים והיא תוטמע בחטיבות השונות.

החברה פעלה להקמת מערכת לניהול בטיחות SMS (Safety Management System) בהתאם לדירקטיבה האירופאית EC/2004/49. רכבת ישראל הוסמכה כארגון העובד על פי מערכת ניהול הבטיחות (SMS) על כל סעיפיה וניתן אישור של חברת ה-ISA. כמו-כן, רכבת ישראל קיבלה הסמכה רשמית מטעם משרד התחבורה בהתאם להמלצות ה-ISA.

### 13.3 **מפגשי מסילות**

נכון למועד פרסום הדוח, הטיפול בנושא מפגשי דרך-מסילה בהם טרם בוצעה הפרדה מפלסית, מבוצע באמצעות מטריצת על אשר מתחללת את כלל המפגשים, רמת הסיכון של כל מפגש והבקורות הקיימות בכל מפגש וזאת על מנת למזער ולהפחית את הסבירות לאירוע. הבקורות מבוססות על עבודות תשתיות כגון שדרוג מפגשים ואחזקתם לרבות הסדרי תנועה, תאורה, אמצעים טכנולוגיים (אמצעים טכנולוגיים כוללים: מיגון באמצעי בטיחות באמצעים טכנולוגיים נוספים כגון: מערכת ניטור רכבים, מערכת v.m.d, שילוט מקדים, רמזורים מקדימים. כמו כן במסגרת עבודה משותפת עם משרתת ישראל פרוסות ברחבי הארץ 19 עמדות ו-10 מצלמות אכיפה לצורך הפחתת אירועי חציית מפגשים ברמזור אדום, אשר ניתן לניידים בין העמדות.



בשנת 2018, הותקנו 14 מערכות V.M.D (מערכת גילוי לאירועים באמצעות וידיאו המזהה כלי רכב, הולכי רגל וחפצים בתחום המפגש)

בשנת 2019 מתוכננת הרחבה לפרויקט התקנת מצלמות v.m.d ב-21 מפגשים נוספים.

בסיום הפרויקט הצפי להתקנת מערכות יסתכם בכ-60 מפגשים.

כמו כן, בחלק מהמפגשים מופעל מערך תצפיתנים, אולם בשנים האחרונות מתקיים תהליך מתמשך וסדור של צמצום המפגשים המאושים בתצפיתנים (באישור ועדת היגוי עליונה למפגשים בראשות מתי"ח) והסתמכות על אמצעים טכנולוגיים. הנושא נכלל במסגרת תכנית הפיתוח החדשה ותוקצב בהתאם.

רכבת ישראל פועלת בהתאם לתכנית החומש לצמצום כמות המפגשים הן באמצעות הפרדות מפלסיות וכן סגירת מפגשים לאחר שימוע עם בעלי העניין וקבלת הסכמתם. בשנת 2018 נסגרו 3 מפגשים באזור השרון במסגרת פרויקט 531/20.

ברבעון הראשון של שנת 2019 ייסגרו 2 מפגשים נוספים – בעקבות ביצוע הפרדות מפלסיות (באזור קיבוץ החותרים וכן ביציאה מערבית מרמלה-כביש 44) וכן ייסגר בסוף רבעון השלישי מפגש נוסף (באזור בני דרום ואשדוד) בעקבות ביצוע דרך חלופית לחקלאים.

כמו כן חטי' פיתוח תחל ביצוע עבודות הפרדה מפלסית בכ-7 מפגשים נוספים (בכפוף לאישור תקציבי).

הערכות החברה בדבר תכנית חומש וצפי סגירת המפגשים כמפורט לעיל, מהווה מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך, התשכ"ח-1968, המבוסס על תחזיות והערכות החברה וכן מידע ונתונים המצויים בידיה נכון למועד זה. הערכות אלו עשויות שלא להתממש בפועל, כולן או חלקן, או להתממש באופן שונה מהותית מכפי שנצפה.

#### 13.4. אירועים בטיחותיים

על פי נהלי החברה, מועבר דיווח מהשטח בגין כל אירוע בטיחות. אירועים הקשורים בתנועת רכבות שהינם בעלי השלכות מערכתיות מתוחקרים על ידי יחידת חקירת התאונות בחטיבת הבטיחות לשם הפקת לקחים וביצוע הליך בקרה. אירועי בטיחות חמורים נחקרים, נוסף על האמור, בידי ועדה חיצונית לחברה אשר ממונה לרוב על ידי משרד התחבורה. החברה פועלת ללימוד ובחינה של ממצאי הוועדות כאמור ומבצעת מעקב שוטף אחר תיקון הליקויים באמצעות יחידת חקירת התאונות של החברה. בנוסף, פועל בחברה פורום בטיחות, בראשות מנכ"ל החברה ובהשתתפות מנהלים נוספים, אשר עוקב אחר יישום נהלי הבטיחות של החברה והטמעתם, ויישום לקחים והחלטות בהמשך לחקירת תאונות. נציין כי בשנת 2018 חלה ירידה משמעותית בכמות האירועים הנחקרים על הרשת, קרי 63 אירועים ביחס ל-78 אירועים אשתקד. ירידה של 20% בכמות האירועים.

להלן רשימת אירועים בטיחותיים מהותיים שאירעו בשנת 2018 :

- 1) בתאריך 14 בינואר 2018, בתחנת אשדוד מיון פגע טור קרונות משא בטור אחר אשר חנה בקו, מעבר לגשר. כתוצאה מההתנגשות נשמטו מהמסילה 3 קרונות שטוחים, קרון אחד ניזוק באופן כבד והתעקם, 2 מכולות נפלו. ללא חומ"ס. 2 עתקים שעמדו על המרפסת החיצונית בקטר קפצו הצידה לפני הפגיעה ואחד מהם נפצע קל בכתפו. מנכ"ל הרכבת מינה ועדה מיוחדת לבדיקת האירוע.
- 2) בתאריך 7 באפריל 2018, בקטע לוד – נען, פגעה רכבת נוסעים במסיגי גבול רכב מסוג קיה ספורטאג', אשר ניסה לחצות מסילה פעילה במקום אסור. ברכב ישבו 4 גברים, שניים נהרגו במקום, אחד נפצע קשה ואחד הספיק לצאת מהרכב לפני ההתנגשות.
- 3) בתאריך 10 במאי 2018, צמד קטרים שיצאו מרמת חובב, פגע ברכב שטח מסיגי גבול שנתקע על המסילה, סמוך לשוב ארעי. הרכב הועף מהמסילה. איש לא נפגע באירוע. נזק קל לקטר המוביל.
- 4) בתאריך 15 ביולי 2018, במתחם באר שבע צפון, נשמט מערך ריק דו קומתי בתחום תפעול מערכת סיווט חשמלית. איש לא נפגע נגרם נזק כבד לקרונות.
- 5) בתאריך 14 באוגוסט 2018, במתחם באר שבע צפון נשמט שוב מערך ריק דו קומתי בתחום מערכת סיווט חשמלית. נגרם נזק חמור יותר לקרונות. הוועדה המליצה על שורת פעולות מתקנות.
- 6) בתאריך 8 בנובמבר 2018, נפל נוסע עיוור מקרון רכבת בתחנת לוד. הנוסע ירד מהקרון לרציף, מעד ונפל ברווח שבין הקרון לרציף, לכיוון המסילה. הרכבת החלה בנסיעה והנוסע נפצע בכף רגלו הימנית מגלגלי הרכבת. ועדת הבדיקה הגישה שורת המלצות לביצוע.
- 7) במהלך שנת 2018 נרשמו 17 אירועים של התאבדות או ניסיונות התאבדות.

המבנה הארגוני של יחידות הביקורת כלל בשנת 2018, פרט למבקרת הפנימית, סגן המשמש גם כראש תחום ביקורת, ראש צוות המשמש גם כראש תחום ביקורת וכן 5 ראשי תחומי ביקורת: פרויקטים הנדסיים, מטה ומערכת מידע, ביקורת בטיחות ואיכות הסביבה, ביקורת רכש התקשרויות ולוגיסטיקה, ביקורת תפעול רכבות ושירות, ביקורת נייד ומסילה וביקורת כלכלה וכספים וחברות הבנות. עובדי היחידה מגיעים מרקע מקצועי מגוון וכוללים מהנדס אזרחי, מהנדס מכונות, מהנדס מכונות בעל התמחות בבטיחות, רואה חשבון, מבקר מערכות מידע, וכלכלן. בספטמבר 2018 מונה הסגן לשמש כמ"מ המבקרת הפנימית שסיימה את תפקידה בחברה. בשלהי 2018 עזבו את יחידת הביקורת רואת חשבון וראש תחום מטה ומערכות מידע. התקנים יאושו ככל שיתקבל אישור הנהלת החברה. בתחילת שנת 2019 החל את תפקידו מבקר פנימי חדש בחברה.

דוחות הביקורת הפנימית נדונים בראשות מנכ"ל החברה, טרם הדיון בוועדת הביקורת. המלצות הביקורת אשר אומצו על ידי המנכ"ל הופכות להחלטות מנכ"ל אשר במסגרתן נקבע מיהו הגורם האחראי לביצוען ומהם לוחות הזמנים. לשכת המנכ"ל, בסיוע המבקר הפנימי, מנהלים מעקב שוטף אחר יישום החלטות כאמור. בנוסף, במסגרת תכנית העבודה של הביקורת הפנימית מבוצעים דוחות מעקב שבוחנים את יישום ההמלצות וההחלטות שהתקבלו בדוחות ביקורת פנימית ספציפיים.

מידי שנה מאושרת תכנית עבודה שנתית לביקורת הפנימית על ידי ועדת הביקורת והדירקטוריון. בנוסף, נערכות במהלך השנה ביקורות נוספות שאינן מתוכננות מראש, לבקשת יו"ר הדירקטוריון, יו"ר ועדת הביקורת, המנכ"ל או בעקבות תלונות גלויות או אנונימיות המתקבלות בחברה. בנוסף, מאושרת תכנית עבודה לביקורת הפנימית בחברות הבנות אשר מתואמות גם אל מול תכנית העבודה של חברת האם.

החובות והסמכויות של המבקר הפנימי מעוגנות בנוהל "הביקורת הפנימית" (מספר 10-15-03) שעודכן לאחרונה בספטמבר 2015.

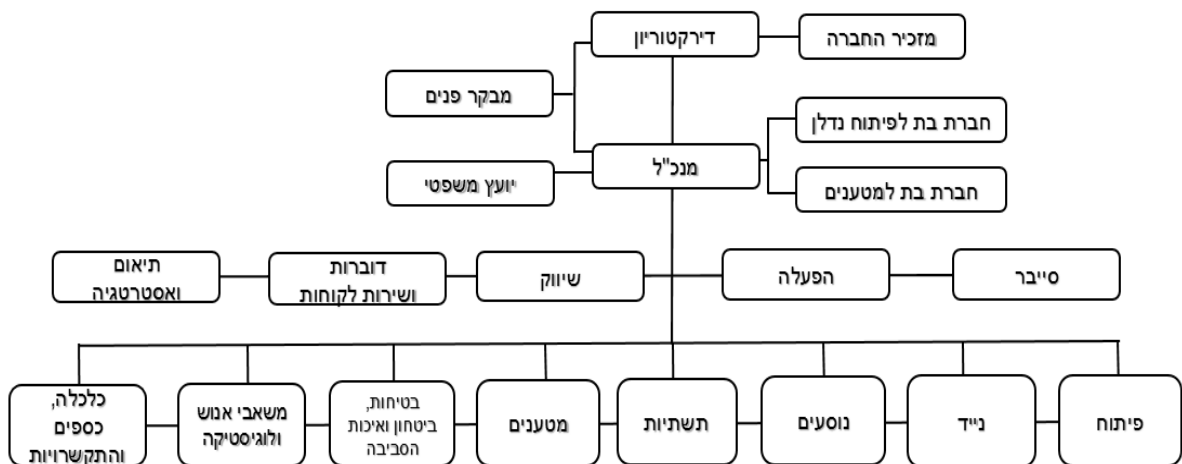
המבקר הפנימי מגיש דוח חצי שנתי המסכם את דוחות הביקורת הפנימית מחודשים ינואר עד יוני של אותה שנה. המבקר הפנימי מכין בנוסף דוח שנתי המסכם את דוחות הביקורת הפנימית של אותה שנה.

תכנית העבודה של הביקורת הפנימית מתייחסת לכלל פעילויות החברה ולכלל היחידות בחברה תוך התמקדות בבחינת תהליכי בקרה, ניהול סיכונים, פיקוח וממשל תאגידי. תכנית העבודה כוללת, בין היתר, ביקורות תפעוליות, ביקורות תחזוקה, ביקורות הנדסיות, ביקורות כספיות ותקציביות, ביקורות רכש והתקשרויות, ביקורות בטיחות, ביקורות ציות ביקורות מעקב אחר יישום המלצות קודמות וביקורות פתע.

15. הון אנושי

15.1. המבנה הארגוני של החברה

להלן תרשים המתאר את המבנה הארגוני של החברה נכון למועד פרסום הדוח:



נכון ליום 31 בדצמבר 2018 מעסיקה החברה 3,846 עובדים, המועסקים בחטיבות השונות של החברה.

מצבת כוח האדם בחברה נמצאת במגמת עלייה בשנים האחרונות, בשל הגידול בהיקף פעילות החברה. לאור הגידול המתוכנן בפעילות החברה, בשנים 2017-2021 החברה נדרשת לקליטת עובדים חדשים לתמיכה בפעילויות אלו וזאת במקביל לתהליכי התייעלות חוצה ארגון.

**להלן פירוט מצבת העובדים על פי החטיבות בחברה:**

מספר עובדים ליום 31 בדצמבר 2018	מספר עובדים ליום 31 בדצמבר 2017	חטיבה
652	636	חטיבות המטה
470	481	חטיבת מטענים
845	860	חטיבת נייד
1,058	1,024	חטיבת נוסעים
595	544	חטיבת תשתיות
222	215	חטיבת הפיתוח
<b>3,842</b>	<b>3,760</b>	<b>סך הכל</b>

15.3. שינוי ארגוני

במהלך שנת 2018 בוצעו בחברה השינויים הבאים:

- א. שינוי אירגוני בחטיבת הפיתוח.
- ב. שינוי מבנה ארגוני ביחידת הביקורת הפנימית.
- ג. פיצול אגף ביטחון ובטיחות לשני אגפים שונים: אגף ביטחון ואגף בטיחות.
- ד. במהלך הרבעון הרביעי, נקלטה פעילות מיקור חוץ (חברת טאלס) לתחזוקת איתות אלקטרוני.

15.4. תלות בעובדים

לחברה לא קיימת תלות בעובד מסוים אולם היא נסמכת על יחידותיה התפעוליות לצורך קיום פעילויות העיקריות של החברה.

לפרטים בדבר סכסוכי עבודה ושבתות ראו סעיף 15.11 להלן.

15.5. היתר להעסקה בשבת ועבודה בשעות נוספות

החברה אינה מספקת שירותיה בשבת ובמועדי ישראל. עם זאת, לצורך הפעלת שירות הרכבות עד סמוך לכניסת השבת והחג וכן זמן קצר לאחר צאת השבת והחג, חלק קטן מעובדי החברה מועסקים בשבת, על פי היתרים שנתיים ממועד הכלכלה המתחדשים מדי שנה. כמו כן, מעת לעת, על פי צרכי החברה, פונה החברה לקבלת היתרי העסקה בשבת לעבודה פרטנית במועדים ספציפיים ובמידת הצורך מתקיימים דיונים משותפים בין משרד התחבורה, משרד העבודה ורכבת ישראל לבחינת מהות העבודה.

לחברה אין היתר מיוחד לעבודת עובדים בשעות נוספות ופעילות זו כפופה להיתרים הכלליים החלים על כל העובדים במשק.

החברה פועלת על פי החוק, ההיתרים ועל פי הוראות ההסכמים הקיבוציים. עם זאת, בשל הצורך בעבודת מספר מצומצם של עובדים בחטיבות השונות גם במהלך סופי השבוע, עלולה במקרים מסוימים להיווצר חריגה ממספר השעות הנוספות השבועיות המותרות לעובד על פי ההיתרים הכלליים. כמו כן, החברה פועלת באופן שוטף מול משרד הכלכלה להתאמת היתרי העסקה לעבודה בשבת לצרכי העבודה.

החברה הינה "מפעל חיוני" כהגדרתו בחוק שירות עבודה בשעת-חירום התשכ"ז-1967. על פי חוק זה, שר הכלכלה רשאי לקרוא בצו עובדים במפעל חיוני או במפעל למתן שירותים קיומיים החייבים בשירות עבודה, לשירות עבודה באותו מפעל, ולאפשר רציפות תפעולית של שירותי הרכבת גם בעיתות חירום.

### 15.7 הוראות כלליות הקשורות לתנאי העסקת עובדים החלות על החברה כחברה ממשלתית

15.7.1 תנאי העסקת העובדים בחברה, ובכלל זה השכר, התנאים הסוציאליים, ההטבות והמענקים, לרבות תנאי פרישה, כפופים לאישור משרד האוצר, מכוח הוראות חוק החברות הממשלתיות, לרבות בענייני כוח אדם, ובהתאם להסכמים של החברה. כמו כן, החברה כפופה לאישור משרד האוצר, לכל שינוי בשכרם או בתנאי עבודתם של העובדים וזאת מכוח סעיף 29 לחוק יסודות התקציב, התשמ"ה-1985 (להלן: "חוק יסודות התקציב"), לפיו חברה ממשלתית, לא תסכים לשינויים בשכר, בתנאי הפרישה או הגמלאות, או על הטבות כספיות אחרות הקשורות לעבודה, ולא תנהיג שינויים או הטבות כאמור, אלא בהתאם למה שהוסכם או הונהג לגבי כלל עובדי המדינה, או לאחר שנתקבל אישור משרד האוצר, או גורם שהוסמך על ידו.

הממונה על השכר בודק חריגות שכר לכאורה, בקשר עם זכויות והטבות המשולמות כיום לעובדים ביתר, שלא על פי הוראות ההסכמים בחברה ו/או ללא אישור הממונה על השכר. החברה פנתה לממונה על השכר על מנת שיאשר את המשך התשלומים הנ"ל עד להסדרה בהסכם קיבוצי חדש. הממונה השיב לפניית החברה בשלילה והודיע כי לא יאושר המצב הקיים עד לחתימת הסכם קיבוצי חדש. עוד הודיע הממונה, כי בכוונתו ללמוד את הנושא על מנת לבחון האם מדובר בחריגות השכר. להערכת הנהלת החברה, המבוססת על דעתם של יועציה המשפטיים, הסבירות כי החברה תחויב לשאת בהוצאות ו/או בהקטנת הכנסות בגין האמור לעיל אינה עולה על 50% ולפיכך לא נכללה הפרשה בספרי החברה. לפרטים נוספים ראו ביאור 20(א)(22) לדוחות הכספיים.

15.7.2 הליכי גיוס עובדים לחברה כפופים לתקנות החברות הממשלתיות (כללים בדבר העסקת קרובי משפחה), תשס"ה – 2005, וכן לנוהל "העסקת קרובי משפחה" אשר נכנס לתוקף בחברה החל משנת 2005. בדיקת קרובי משפחה מתבצעת במספר מקרים: (1) בעת הגשת מועמדות למשרה; (2) היווצרות קירבת משפחה במהלך העבודה (עקב נישואין למשל); ו-(3) מעבר לתפקיד אחר בחברה, ומעבר לקביעות. ועדת החריגים דנה בבקשה להעסקת קרוב משפחה של עובד החברה, בכיר או שאינו בכיר, בתפקיד אשר עלול להביא ליחסי כפיפות ישירים או עקיפים או לקשרי עבודה בינו לבין העובד או לעורך חשש לניגוד עניינים. ועדת החריגים נותנת היתר רק אם השתכנעה כי העסקה כאמור לא תפגע בטוהר המידות ובתקינות הפעילות של רכבת ישראל. יצוין, כי בכל רבעון, מדווחת ועדת החריגים לדירקטוריון החברה על החלטות שהתקבלו על ידה באותו רבעון.

בחברה מועסקים נכון ליום 31 בדצמבר 2018 וליום 31 בדצמבר 2017 כ- 612 עובדים וכ- 617 עובדים (כ-17% וכ-15.78% מכלל עובדי החברה) שהם קרובי משפחה, בהתאמה. החברה קבעה לעצמה יעד של פחות מ- 10% קרובי משפחה והיא פועלת בהקפדה רבה בתהליך קליטת עובדים, על מנת להשיג יעד זה. בחודש אפריל 2014 נכנס לתוקף תיקון תקנות החברות הממשלתיות (כללים בדבר העסקת קרובי משפחה), התשס"ה-2005, אשר הרחיב את הגדרת קרובי משפחה.

מנכ"ל החברה מועסק במסגרת הסכם עבודה אישי בנוסח אחיד, המוכתב על ידי רשות החברות הממשלתיות, בהתאם לחוזר רשות החברות מספר 2001/1 מתאריך 7 נובמבר 2001. שכר המנכ"ל נקבע אף הוא על ידי רשות החברות על פי דירוג החברה ומתעדכן בהתאם לשינויי המדד אחת לשנה.

15.7.3 חוק שעות עבודה ומנוחה (תיקון מס' 17), התשע"ח-2018

ביום 13 במרס, 2018, פורסם ברשומות תיקון מס' 17 לחוק שעות עבודה ומנוחה, התשע"ח – 2018, אשר עדכן, בין היתר, את הוראת סעיף 22 לחוק האמור, וקבע כי במפעל בו עובדים במשמרות, לא יועסק עובד בעבודה לילה יותר משבוע אחד בתוך שבועיים. זאת לעומת ההוראה הקודמת שקבעה איסור להעסיק עובד בעבודת לילה יותר משבוע אחד בתוך שלושה שבועות.

15.7.4 צו הרחבה בדבר קיצור שבוע העבודה במשק, התשע"ח-2018

ביום 19 במרס, 2018, פורסם ברשומות צו הרחבה בדבר קיצור שבוע העבודה במשק, אשר הרחיב את הוראות ההסכם הקיבוצי הכללי שמספרו בפנקס ההסכמים הקיבוציים 7019/2017 אשר נחתם ביום 29 במרס 2017 בין נשיאות הארגונים העסקיים ואיגוד לשכות המסחר תל אביב לבין ההסתדרות הכללית החדשה. בהתאם להוראות ההסכם הקיבוצי אשר הורחב בצו, היקף שבוע העבודה במשק יקוצר בשעה אחת, כך ששבוע העבודה יעמוד על 42 שעות עבודה (במקום 43 שעות עבודה), ללא הפחתה בשכר העובדים. הצו נכנס לתוקפו החל מיום 1 באפריל 2018.



15.8 עובדים

15.8.1 להלן טבלה המפרטת את העובדים בחברה בחלוקה לפי קבוצות עובדים לימים 31.12.2018 ו- 31.12.2017 וכן את עלות המעביד הממוצעת לשנים 2018 ו- 2017 (בש"ח):

2017			2018			קבוצת עובדים
שינוי בעלות מעביד ממוצעת ביחס לשנת 2016	עלות מעביד ממוצעת משנת 2017	מס' עובדים ליום 31.12.2017	שינוי בעלות מעביד ממוצעת ביחס לשנת 2018	עלות מעביד ממוצעת משנת 2018	מס' עובדים ליום 31.12.2018	
4%	338,296	498	-1%	335,267	492	חוזה אישי
6%	396,975	1,093	2%	403,267	1,034	הסכם קיבוצי דור א' (עובדים עוברים)
5%	227,912	2,169	3%	235,859	2,316	הסכם קיבוצי דור ב' (עובדים שאינם עובדים עוברים)
3%	292,296	3,760	1%	294,507	3,842	כלל החברה

בהתאם להסכם קיבוצי 2012, כמפורט בסעיף 15.10.6, נותרה תוספת בשיעור של 2.25%, המותנת בהתקיימותם של התנאים הבאים: (1) הפרטת חברת המטענים אשר תינתן בתחולה מיום 1 בספטמבר 2013. במסגרת הדוחות הכספיים כלולה הפרשה במסגרת ההתחייבויות לזמן ארוך בגין התוספת הנ"ל בהתאם להערכת ההנהלה שהתנאי המזכה בקבלת התוספת צפוי להתקיים בשנים הבאות. (2) התקשרות ראשונה לביצוע תחזוקת נייד חשמלי באמצעות ספק חיצוני אשר תינתן בתחולה מיום 1 בדצמבר 2013. נכון למועד פרסום הדוח, בוצעה ההתקשרות. במסגרת הדוחות הכספיים כלולה הפרשה במסגרת ההתחייבויות לזמן קצר בגין התוספת הנ"ל. הפרשה זו שולמה לעובדים בחודש פברואר 2018.

במשכורת דצמבר 2018 בוצעה פעימה נוספת לעדכון התוספת השקלית 2016 בהתאם להסכם קיבוצי מיוחד מיום 19 במאי 2017.

בהתאם להסכם הקיבוצי כמפורט בסעיף 15.10.10, עובדי החברה, המועסקים בהסכם הקיבוצי, קבלו במהלך שנת 2017 מענקים בסך של 2,000 ש"ח וכמו כן שולמו חלק מרכיבי התוספות של 7.75%. לפרטים נוספים ראו ביאור 20(ג)(10) לדוחות הכספיים.

15.8.2. **עובדים בחוזה אישי**

נכון ליום 31 בדצמבר 2018 מועסקים בחברה 492 עובדים בחוזים אישיים במגוון תפקידים. עובדים בחוזים אישיים נחלקים לעובדים אשר ממומנים בתקציב שוטף (140 עובדים) ולעובדים אשר ממומנים מתקציב פיתוח (352 עובדים). עובדים הממומנים בתקציב שוטף הינם עובדים בכירים ועובדים בתפקידים שנקבעו בהסכם הקיבוצי משנת 1994 ומשנת 2012, כתפקידים בהם ניתן להעסיק עובדים בחוזה עבודה אישי.

15.8.3. **עובדים מאורגנים**

נכון ליום 31 בדצמבר 2018 מועסקים בחברה 3,375 עובדים אשר העסקתם מוסדרת בהסכמים קיבוציים והסדרים מאורגנים אחרים (להלן: "העובדים המאורגנים").

עובדים קבועים הם עובדים שסיימו את תקופת הארעיות בחברה (שלוש שנים) וקיבלו קביעות, בהתאם להוראות ההסכמים הקיבוציים ונהלי החברה. קיימים בחברה 780 עובדים ארעיים (ובכללם עובדי בומברדיה) ו- 2,595 עובדים קבועים (מתוכם 25 עובדים בהקפאה זמנית/חל"ת ללא עלות שכר ב- 2018).

העובדים הקבועים נחלקים לעובדים שהחלו לעבוד ברכבת לפני יום ה- 1 ביולי, 2003 ועברו מרני"ר לחברה: כ- 1,073 עובדים (להלן: "העובדים העוברים") לבין שהחלו לעבוד לאחר 1 ביולי 2003: כ- 1,519 עובדים (להלן: "עובדים שאינם עובדים עוברים").

15.8.4. **עובדי חברות כוח אדם וקבלני שירותים**

החברה נעזרת בשירותי קבלני שירותים במגוון תחומים כגון ביטחון (כ- 1,100 עובדים), שירותי ניקיון (כ- 600 עובדים), דיילי רציף (כ- 350 עובדים) ותצפיתנים במפגשי דרך-מסילה (כ- 170 עובדים). יצוין, כי ככל שיוסדרו מפגשי דרך-מסילה באמצעות הפרדה מפלסית ואמצעים טכנולוגיים, תצומצם מצבת התצפיתנים.

בנוסף, מקבלת החברה מחברת מנפאואר ישראל בע"מ שירותי ניהול כספים בתחנות הכוללים איסוף הכנסות החברה מהקופות וממכונות אוטומטיות לממכר כרטיסים וניהולן.

בהסכמים בין החברה לבין החברות הקבלניות המציבות את עובדיהן למתן שירותים לחברה (כמפורט לעיל) נכללת התחייבות של קבלני השירותים לעמוד בחוקי העבודה בכל הקשור להעסקת עובדיהן וכן התחייבות לשפות את החברה במקרה לטענת יחסי עובד מעביד בין החברה לבין מי מעובדי קבלני השירותים. ההסכמים מכילים הצהרה של החברה, כי ההסכם עומד בכל התנאים בהתאם לחוק יסודות התקציב.

הסכמי ההתקשרות של החברה עם קבלני השירותים השונים, מותאמים להוראות החוק להגברת האכיפה של דיני העבודה, התשע"ב-2011, להוראות חוק העסקת עובדים על ידי קבלני שירותים בענפי שמירה וניקיון בגופים ציבוריים, התשע"ג-2013 ולצווי ההרחבה בענפי הניקיון והשמירה. יצוין, כי במסגרת הסכם ההפעלה והפיתוח שכר הניקיון הוצמד למדד שירותי התחזוקה לבניינים ועבודות גינון.

התקשרויות החברה עם קבלני שירותים בתחומי האבטחה והניקיון מותאמות לדרישות החקיקה וכוללות את המנגנונים המתאימים לטובת עמידה בדרישות החקיקה.

בנוסף לעובדי קבלן, החברה מעסיקה עובדים זמניים במשרות שונות, כגון: תגבור זמני, החלפת עובדת בחופשת לידה וכדומה. עובדים אלו מועסקים באמצעות חברות כ"א, לתקופות קצרות ובכל מקרה לא יותר מתקופה העולה על 9 חודשים. החברה פועלת בהתאם לחוק בכל הקשור להעסקת עובדי כ"א זמניים.

15.9. **נציגות העובדים**

ארגון העובדים היציג של עובדי החברה הוא הסתדרות העובדים הכללית החדשה ונכון למועד פרסום הדוח מכהן ועד נבחר.

בחברה פועל ועד עובדים המחולק למחוזות (צפון ודרום) ועל פי הסקטורים המקצועיים בחברה. ההסכמים הקיבוציים שנחתמים בין נציגות העובדים לבין הנהלת החברה, חלים על כל העובדים המאורגנים או על סקטורים מסוימים והם אינם טריטוריאליים.

15.10. **הסכמים והסדרים קיבוציים**

מרביתם של תנאי העסקת העובדים המאורגנים מעוגנים בהסכמים והסדרים קיבוציים שנחתמו בין העובדים וארגון העובדים היציג שלהם לבין רני"ר (עד ליום 1 ביולי 2003) או הנהלת החברה (לאחר 1 ביולי 2003), להלן תיאור ההסכמים העיקריים:

## 15.10.1 הסכם קיבוצי - ספטמבר 1994

ביום 12 בספטמבר 1994 נחתם הסכם בין רני"ר לבין הסתדרות העובדים הכללית (להלן בסעיף זה: "הסכם 94" או: "ההסכם הקיבוצי"). ההסכם הקיבוצי מסדיר את מסגרת תנאי העסקתם של העובדים המאורגנים בחברה. ההסכם חל על כל העובדים הקבועים המועסקים בחברה. זכויות העובדים הארעיים נקבעו בנספח להסכם.

במסגרת הסכם 94 הוסדרו הנושאים הבאים: הליכי קליטת עובדים לרבות עובדים ארעיים, עובדים בחוזים אישיים ועובדים בתפקידים מיוחדים; העברת עובדים מתפקיד לתפקיד, לרבות זכות העובד לערער על החלטה כזו ככל שנפגע מכך; איוש תקנים בחברה על ידי עריכת מכרזים והליכי פיטורים מחמת משמעת; רמות השכר בחברה, תוספות השכר והתנאים הסוציאליים הנלווים להן; סדרי העבודה, חובות העובדים, בטיחות בעבודה והקמת ועדות בטיחות; סמכות ההנהלה לקבוע השתלמויות, הדרכות ומבחנים; פעילות מועצות היצור הקובעות את שיטות שכר העידוד (פרמיות) המונהגות ברכבת ומנגנונים ליישוב חילוקי דעות.

בהסכם נקבע שהפרשות החברה לפיצויים יבואו במקום תשלום פיצויי פיטורים על פי הוראות סעיף 14 לחוק פיצויי פיטורים.

בין מועד חתימת הצדדים על הסכם 94 למעבר מרני"ר לחברה והחתימה על הסכמי 2003 (כהגדרתם להלן), נחתמו מספר הסכמים שעסקו בעדכון שכר העובדים המאורגנים, עדכון הדרגות, שינויים במבנה הארגוני, התייעלות וכיו"ב.

## 15.10.2 הסכמי 2003 (הסכמי המעבר)

ביום 26 ביוני 2003 נחתמו שלושה הסכמים קיבוציים שהסדירו את מעברם של עובדי הרכבת מרני"ר לחברה (להלן: "הסכמי 2003" או "הסכמי המעבר") – בהסכמי המעבר נקבע כי החל ביום 1 ביולי 2003 (להלן: "מועד המעבר") יעברו עובדי הרכבת שעבדו עד לאותו מועד ברני"ר להיות עובדי החברה, תוך שמירה על רצף זכויותיהם, כך שלצורך חישוב כל הזכויות הקשורות בותק בעבודה יראו את הותק שלהם ככולל את תקופת עבודתם ברני"ר. כן נקבע בהסכמי המעבר כי כל ההסכמים, הנוהגים והנהלים, שהיו ברי תוקף במועד המעבר, ימשיכו לחול על העובדים המאורגנים בחברה, באותו מעמד נורמטיבי שהיה להם ערב יום המעבר.

במסגרת הסכמי המעבר, הוענקו לעובדים העוברים תוספות שכר בשיעור של 30.64% ונקבע גם שעובדים אלה יהיו זכאים לאותם תנאי עבודה כשל עובדים קבועים שהתקבלו לעבודה ברכבת לפני יום 31 בדצמבר 1994.

## 15.10.3 הסדר עם רני"ר בעקבות המעבר

במקביל לחתימת הסכמי 2003, חתמו החברה ורני"ר, ביום 26 ביוני 2003, על הסכם הסכמות ביניהן ולפיו רני"ר תשלם לחברה את הסכום בגין ימי חופשה הצבורים לזכות העובדים העוברים. על מנת שלא תיווצר התחשבות שוטפת בין החברה לרני"ר, תשלם רני"ר לחברה סכום בגין דמי מחלה, שיכלול את הסכום שישולם לעובד בעת הפרישה וכן תשלום עבור ימי מחלה שינוצלו בפועל. חילוקי דעות בנושאים הנ"ל יוכרעו על ידי היועץ המשפטי לממשלה.

כל חבות בגין תביעות תלויות ועומדות כנגד רני"ר על ידי מי מעובדי הרכבת או בקשר אליהם שעילתן בתחום דיני העבודה, וכן תביעות עתידיות בגין כל עילת תביעה שעניינה מתחום דיני העבודה שהייתה קיימת ערב המעבר, תחול ותשולם ע"י החברה.

כמו כן, רני"ר התחייבה להסב לטובת החברה את מלוא סכום הפיקדון שהפקידה בבנק יהב לטובת ההלוואות לעובדי הרכבת.

## 15.10.4 הסכם פרישה 2008

ההסכם מיום 25 במרץ 2008, נחתם לשם יישום תכנית התייעלות ברכבת ולפרישת עובדים וזאת בהתאם לאמור בהסכמי 2003. לפרטים בדבר הסכם הפרישה ראו ביאור 20 (ג) (4) לדוחות הכספיים.

## 15.10.5 הסכם קיבוצי 2010

ביום 28 בינואר 2010 נחתם הסכם קיבוצי לקביעת תנאי עבודה ושכר לתקופה שבין 1 בינואר 2006 לבין יום 30 ביוני 2011. בהסכם נקבעו תוספות שכר לכלל העובדים המאורגנים, תוספת ותק לעובדים בעלי תעודת טכנאי/הנדסאי, גמול המצוינות, שניתן לעובדים העוברים במסגרת הסכמי המעבר, הוחל גם לגבי עובדי דור ב'. בנוסף לצורך קידום והטמעת פרויקט ה-ERP בחברה הוסכם על הגדלת תקרת הפרמיה המערכתית בחברה ל-35% מהשכר. כן סוכם על העברתם של 100 עובדי חוזה אישי בתקציב פיתוח להיות עובדים תחת הסכם קיבוצי (כעובדים ארעיים) והוסכמו במסגרתו, תיקונים להסכם 94 בנושאים שונים (שאינם כספיים).

כמו כן, נקבע כי עובדי המטה ועובדי יחידות נוספות עליהן יוחלט צפויים לעבור למתחם משרדים חדש במתחם לוד. הוסכם כי מעבר זה יהיה כפוף לחתימה על הסכם קיבוצי שישדיר את זכויות העובדים עקב המעבר.

- 15.10.6 **הסכם קיבוצי מיום 6 בדצמבר 2012**  
 לפרטים בדבר הסכם קיבוצי 2012 ראו ביאור 20 (ג) (3) לדוחות הכספיים.
- 15.10.7 **הסכם קיבוצי מיוחד מיום 8 אוקטובר 2015**  
 ביום 8 באוקטובר 2015 נחתם הסכם קיבוצי מיוחד המסדיר את תנאי העסקתם של העובדים בחטיבת הנוסעים בחברה בקשר להפעלת לו"ז רכבות חדש (להלן: "לו"ז אביב"). במסגרת ההסכם הוסכמו, בין היתר, הנושאים הבאים: (1) גיוס של כ- 45 נהגים בהתאם לתקופות והתנאים המפורטים בהסכם; (2) הסדרת דרגות נהגים חדשים בקורס ישיר ונהגים לאחר הסמכה; (3) מתן גמול זמני לנהגי הנוסעים (ומפקחים תפעוליים ששימשו כנהגי נוסעים); (4) מענק התמדה לנהגים; (5) הסדרת דירוג וגמול השתלמות של נהגים טכנאים/הנדסאים; (6) מענק הצטיינות שהוגדר ל- 5 רבעונים בלבד ל- 30 עובדים בכל רבעון; (7) גמול בגין עבודה שלא במסגרת סידור העבודה ובהתראה קצרה כמפורט בהסכם; (8) מענק חד פעמי לסקטורים של פקחים ומנהלי תחנות והסדרת קידום פקחים ותפקידי קבע של מנהלי משמרת, והכל בהתאם למנגנון הקבוע בהסכם.
- 15.10.8 **הסכם קיבוצי מיוחד מיום 23 במרץ 2016**  
 ביום 23 במרץ 2016 נחתם הסכם קיבוצי מיוחד המסדיר את ההשלכות בגין העברתם של עובדים ממוסד לוד לעבודה במוסד באר שבע באופן זמני, לתקופה שלא תעלה על 4 שנים. במסגרת ההסכם מוסכם, בין היתר, כי החברה תעניק פיצוי לעובדים העוברים בגין זמן הנסיעה העודף ובנוסף יהיו זכאים העובדים העוברים הקבועים למענק שנתי.
- 15.10.9 **הסכם קיבוצי מיוחד מיום 10 באוקטובר 2016**  
 ביום 10 באוקטובר 2016 נחתם הסכם קיבוצי מיוחד בנושא קליטת עובדים ארעיים להסבת קרונות לחשמול. ההסכם עוסק ב- 40 עובדים אשר יגויסו בפרקי זמן שונים בהתאם לצרכי הפרויקט, וייקלטו כעובדים ארעיים בחברה, בתנאי העסקה אשר הותאמו לייחודיות ההסכם. עובדים אלו יעבדו במתחם ההסבות יחד עם עובדי חברת בומברדייה. במהלך תקופת הפרויקט ועד לסיומו תשכ"ז החברה, בהתאם לצרכי העבודה, בהתאם לשיקול דעתה ובכפוף לעמידה במבחני התאמה, לפחות 20 עובדים שתבחר מעובדי הפרויקט, לתפקידים שונים בחברה. עם חתימת ההסכם התחייבו נציגי העובדים שלא לקיים צעדים ארגוניים, מלאים או חלקיים, העשויים לפגוע בפרויקט. ההסכם אושר ע"י רשות החברות הממשלתיות בכפוף לסייגים מסוימים.
- 15.10.10 **הסכם קיבוצי מיוחד מיום 19 במאי 2017 (אימוץ הסכם מסגרת 7.75%)**  
 ביום 19 במאי 2017 נחתם בין החברה לבין הסתדרות העובדים הכללית הסכם קיבוצי מיוחד המאמץ את הסכם המסגרת שנחתם במגזר הציבורי בשינויים המחויבים ותוקפו עד ליום 31.12.2017. מסגרת עלות התוספות שבהסכם עומדת על 7.75% (1% שווה לכ - 5.57 מיליון לש"ח ובהתאמה עלות ההסכם הינה 43.2 מיליון לש"ח) והיא חולקה כדלקמן: סך של 0.445% מתוך ה- 7.75% להסדרת סוגיית המוניות, סך של 1.076% מתוך ה- 7.75% לצרכי הגדלת הפרשות המעסיק לפנסיה, סך של 6.148% מתוך ה- 7.75% כתוספת שקלית לכלל העובדים הזכאים, סך של 0.016% מתוך ה- 7.75% החלת תוספת מנקה לקופאים/יות, סך של 0.064% מתוך ה- 7.75% לצורך קרן ידע להנדסאים וטכנאים. כמו כן נקבע כי בנוסף ישולם לעובדים בהסכם קיבוצי מענק חד פעמי בסך של 2,000 ש"ח. במסגרת ההסכם שנחתם ההסתדרות התחייבה לבטל 7 סכסוכי עבודה שהוכרזו בחברה.
- 15.10.11 **הסכם קיבוצי מיוחד מיום 19 במאי 2017 (הגדלת הפרשות ב- 0.5%)**  
 ביום 8 במאי 2013 נחתם הסכם קיבוצי ארצי כללי בין המדינה ומעסיקים נוספים במגזר הציבורי לבין הסתדרות העובדים הכללית החדשה, אשר במסגרתו סוכם על השתתפות העובדים בנטל לייצוב המצב הפיסיקאלי לתקופה זמנית וכן סוכם כי החל מיום 1 ביולי 2015 יוגדלו ההפרשות לקופת הגמל לקצבה ב- 0.5% נוספים הן בגין רכיבי השכר המבוטח לפנסיה צוברת והן בגין רכיבי השכר שאינם נכללים בשכר המבוטח לפנסיה צוברת ואינם החזרי הוצאות. ביום 19 במאי 2017 נחתם בין החברה להסתדרות הסכם קיבוצי מיוחד במסגרתו אומץ ההסכם הקיבוצי הכללי והוסכם על הגדלת הפרשות ב- 0.5% לקופות גמל וכן על תשלום מענק רטרואקטיבי בגין אי ביצוע הפרשות כאמור החל מיום 1 ביולי 2015.
- 15.10.12 **הסכם קיבוצי מיוחד מיום 5 ביולי 2017 (מעבר לבית הנהלה בלוד)**  
 ביום 5 ביולי 2017 נחתם בין החברה לבין הסתדרות העובדים הכללית הסכם קיבוצי מיוחד המסדיר את מעבר עובדי יחידות המטה שביצעו עבודתם באזור תל אביב לבניין הנהלה החדש בלוד. ההסכם קובע, כי עובד אשר חל גידול בזמן הנסיעה שלו עקב המעבר יהיה זכאי לפיצוי, אשר יחושב כמכפלת ערך שעת עבודה של העובד (בדקות) ב- 30 דקות. הפיצוי, כאמור, ישולם למשך שנה אחת בלבד שתחילתה במועד המעבר. עובד, כאמור, יהיה זכאי בנוסף גם למענק מעבר חד פעמי בסך 1,900 ש"ח ברוטו.



15.10.13

**הסכם קיבוצי מיוחד מיום 5 ביולי 2017 (שינוי מבנה ארגוני בחטיבת נוסעים)**

ביום 5 ביולי 2017 נחתם בין החברה לבין הסתדרות העובדים הכללית הסכם קיבוצי מיוחד המסדיר שינוי מבנה ארגוני בחטיבת נוסעים במסגרתו פוצל אגף שרות לנוסע לאגף תחנות ולאגף פקחים לצד אגף תפעול נוסעים הפועל בחברה. כמו כן, נקבעו בהסכם תפקידים של מנהלי אשכול תחנות באגף תחנות, ראשי צוות פקחים באגף פקחים וראשי צוות נהגים באגף תפעול וכן נקבע כי עובדים יונידו בהסכמה מתפקידם במסגרת המבנה הארגוני הישן לתפקיד חדש במסגרת המבנה הארגוני החדש.

15.10.14

**הסכם קיבוצי מיוחד מיום 25 ביולי 2017 (הישארות הקבלן החיצוני Alstom במתחמי החברה, ביצוע תחזוקת תשתית חשמול על ידי קבלן חיצוני)**

ביום 25 ביולי 2017 נחתם בין החברה לבין הסתדרות העובדים הכללית הסכם קיבוצי מיוחד בו נקבע כי הקבלן החיצוני Alstom יוכל להמשיך ולעשות שימוש בתעלות התחזוקה שהוקצו לו במתחם דיזלים בחיפה. עוד הוסכם כי תחזוקת רשת החשמול ובכלל זה בניית רשת החשמול להנעת הרכבת בחשמול תתבצע ע"י קבלן חיצוני ולא על ידי עובדי החברה וכי ינתן לעובדי החברה בדרוג מנהלי גמול ב בכפוף לכללים. עלות ההסכם בתוספת עלות בשיעור של 1.789% שתשולם כתוספת שקלית לעובדים הזכאים כהגדרתם בהסכם.

15.10.15

**הסכם קיבוצי מיוחד מיום 25 ביולי 2017 (הפעלת משמרת שניה)**

ביום 25 ביולי 2017 נחתם בין החברה לבין הסתדרות העובדים הכללית הסכם קיבוצי מיוחד במסגרתו נקבע כי החברה תהיה רשאית להפעיל את בית הספר הרכבתי, לבצע ריענונים והדרכות בסימולטור גם בשעות הערב ("משמרת שניה") וגם בימי ו', כמו כן תוקם קרן ימי מחלה על חשבון העובדים לעובדים אשר מיצו את מכסות ימי המחלה והחופשה העומדות לרשותם ובנוסף, יופעל שעון גמיש לעובדי מטה ויקבע יום בחירה נוסף לעובדים.

15.10.16

**הסכם קיבוצי מיוחד מיום 25 ביולי 2017 (הסכם אתמים במשוא"ה)**

ביום 25 ביולי 2017 נחתם בין החברה לבין הסתדרות העובדים הכללית הסכם קיבוצי מיוחד במסגרתו הוסדרו שעות עבודתם ומשמרותיהם של האתמים במשוא"ה.

15.11 סכסוכי עבודה, שביתות ועיצומים

ההסכמים הקיבוציים שנחתמו בין החברה לבין עובדיה, מכילים סעיפי מיצוי תביעות ושקט תעשייתי, בעניינים המוסדרים באותם הסכמים. במסגרת ההסכם מיום 19 במאי 2017 הושגה הסכמה בדבר שקט תעשייתי עד ליום 31 בדצמבר 2017 בנוגע לנושאים הכלולים בהסכם. נכון למועד הדוח, ועד לחתימה על הסכם קיבוצי חדש, סעיף השקט התעשייתי בנוגע לנושאים הכלולים בהסכם איננו בתוקף.

2017	2018	טבלת ימי שביתה
13	74	מלאים
0	26	חלקיים
13	100	סה"כ

בעקבות החתימה על הסכמי 2017 כמפורט לעיל ההסתדרות התחייבה לבטל את סכסוכי העבודה שהיו פתוחים ונותרו 2 סכסוכי עבודה פתוחים בלבד (עילת סכסוך מעבר עובדים מחיפה לבית ההנהלה החדש בלוד ועילת סכסוך בדבר שינוי מתכונת עבודה בחטיבת מטענים):

(1) מיום 21 באוקטובר 2013 (עילת סכסוך אחת- שינוי מבנה ארגוני בחטיבת מטענים).

(2) מיום 18 במאי 2015 בעניין מעבר משרדי ההנהלה מחיפה ללוד.

נכון למועד פרסום הדוח קיימים סכסוכי עבודה פתוחים נוספים:

(1) מיום 14 בדצמבר 2016 הגדלת עומס עבודה על עובדים בחטיבת מטענים, מחסור בכוח אדם, שינוי בסידורי עבודה.

(2) מיום 25 בפברואר 2018, בעניין חשמול ומנהור ובעניין הסכמים טכנולוגיסטיים.

(3) מיום 24 במאי 2018 סכסוך עבודה בנושא השאטלים לבניין ההנהלה בלוד.

(4) מיום 4 ביולי 2018 סכסוך עבודה בנושא העברת עבודת הרכבת החוליות לידי קבלן חיצוני.

(5) מיום 9 באוקטובר 2018 סכסוך כללי במשק בגין בטיחות בעבודה והפקרות בחיי אדם.

(6) מיום 16 באוקטובר 2018 סכסוך בחטיבת נוסעים בנושאים: תפקיד "נהג מוכן", הגדרת תחנות, תחומי האחריות והמטלות של ראשי צוותים וראשי אשכולות, שימוש בטאבלטים, מדי נהגים, תיק פקה, תפקידים חלופיים וקידום לקופאים ומעמד "דור המדבר".

(7) מיום 24 בינואר 2019 סכסוך בחטיבת נייד ושל עובדי אגף הפעלה בשל ניוד העובדים בחטיבת נייד ובשל המעבר הצפוי של עובדי אגף ההפעלה למבנה ההנהלה בלוד ובגין הפרמיה.

(8) מיום 7 במרס, 2019 סכסוך עבודה בחברה, מהות הסכסוך הינה בעיקרה סידור העבודה הנוכחי של נהגי הרכבות ודרישת נציגות העובדים לגיבוש סידור עבודה מוסכם בטרם פרסום ל"ז הקיץ.

כמו כן, קיימים 13 הליכים קיבוציים פתוחים בפני בית הדין לעבודה:

1. ביום 8 באוגוסט 2014 הוגשה בקשת צד מטעם נציגות העובדים ובה דרישה להעביר את כלל עובדי חטיבת הנייד למשמרות 12/24 וזאת בהתאם לקבוע בהסכם הקיבוצי 2012. ביום 26 באוקטובר 2017 ניתן פסק דינו של בית הדין האזורי לעבודה אשר קיבל את טענות נציגות העובדים וקבע, כי על החברה להעביר את העובדים התפעוליים בחטיבת נייד למשמרות 12/24 וזאת בהתאם לקבוע בהסכם הקיבוצי 2012. החברה הגישה ביום 9 בנובמבר 2017 הודעת ערעור לבית הדין הארצי לעבודה ויחד איתה בקשה לעיכוב ביצוע פסק הדין של בית הדין האזורי לעבודה. כמו כן, הוגשו ערעורים מטעם נציגות העובדים וההסתדרות. ביום 3 בדצמבר 2017 ניתנה החלטת בית הדין הארצי לעבודה המעכבת את ביצוע פסק דינו של בית הדין האזורי לעבודה עד למתן פסק דין בערעור. ביום 2 בפברואר 2019 ניתן פסק דין הקובע כי ערעור החברה מתקבל, קרי שהחברה לא נדרשת להעביר את כלל עובדיה התפעוליים בחטיבת נייד לעבודת משמרות של 12/24. ערעורי נציגות העובדים וההסתדרות נדחו.
2. ביום 18 בפברואר, 2015 הגישו הסתדרות העובדים הכללית החדשה ונציגות העובדים בקשת צד שעניינה תשלום שכר חלקי בגובה 50% למנהלי תחנות ופקחים וכן אי תשלום שכר לעובדים בחטיבת מטענים שנקטו בצעדים ארגוניים ושבחו במהלך חודש פברואר 2015. ביום 14 בפברואר 2018 החליט בית הדין הארצי לעבודה להשיב את הדיון בסכסוך לבית הדין האזורי לעבודה. ביום 9 באוגוסט 2018 ניתן פסק דינו של בית הדין האזורי לעבודה, אשר קיבל באופן חלקי את הבקשה. הוגשו ערעורים מטעם הצדדים והתקיים דיון בבית הדין הארצי לעבודה ביום 28 בפברואר 2019. במסגרת הדיון התקבלה הסכמת הצדדים, אשר קיבלה תוקף של פסק דין, לפיה כל צד ימשיך את ערעורו.
3. ביום 23 בינואר 2018 הגישו הסתדרות העובדים הכללית החדשה ונציגות העובדים בקשת צד שעניינה הפרה לכאורה של ההסכם הקיבוצי מיום 6 בדצמבר 2012 ביחס לביצוע תחזוקת חומרת האיתות האלקטרוני על ידי חברת טאלס ולא על ידי עובדי החברה. ביום 8 במאי 2018 ניתן פסק דין במסגרתו, ניתן צו המורה לחברה לקיים את הוראות ההסכם הקיבוצי ולהעביר את תחזוקת החומרה של מערכת האיתות לעובדי החברה, זאת עד ליום 31 באוקטובר 2018. ביום 7 בנובמבר 2018 הגישו הסתדרות העובדים הכללית החדשה ונציגות העובדים בקשה לפי פקודת ביזיון בית המשפט בטענה להפרה לכאורה של החברה את פסק הדין. ביום 22 בינואר 2019 התקיים דיון ובסופו ניתנה החלטה לפיה הבקשה תימחק.
4. ביום 25 בפברואר 2018, הגישו נציגות העובדים והסתדרות העובדים הכללית החדשה בקשת צד לדיון בסכסוך קיבוצי בעניין אי פרסום מספר התקנים במכרזים. ביום 10 באפריל 2018 הגישה החברה תגובה לבקשת הצד והתקיימו מספר דיונים. ביום 12 בינואר 2019 ניתן תוקף של פסק דין להסכמה אליה הגיעו הצדדים.
5. ביום 4 במרץ 2018 הגישו הסתדרות העובדים הכללית החדשה ונציגות העובדים בקשת צד ובקשה לסעדים זמניים בעניין אופן מתן השי לחג לעובדי החברה. ביום 7 במרץ 2018, דחה בית הדין האזורי לעבודה את הבקשה לצווי עשה זמניים כנגד החברה. ביום 14 במרץ 2018 נציגות העובדים והסתדרות העובדים הכללית הגישו בקשת צד מתוקנת. בעקבות דיון נוסף שהתקיים בבקשת הצד המתוקנת ביום 12 ביוני 2018, הוגשה ביום 12 ביולי 2018 בקשה למחיקתה. הבקשה נמחקה ללא צו להוצאות.
6. ביום 7 במרץ 2018 הגישו נציגות העובדים והסתדרות העובדים הכללית החדשה בקשת צד לדיון בסכסוך קיבוצי בעניין אופן חלוקת תקציב הרווחה לעובדי החברה. ביום 29 במרץ 2018 הוגשה תגובת החברה. דיון בבקשת הצד להתקיים ביום 18 בפברואר 2019. הצדדים נדרשים להגיש סיכומים בכתב.
7. ביום 23 במאי 2018, הגישו נציגות העובדים והסתדרות העובדים הכללית החדשה בקשת צד לדיון בסכסוך קיבוצי בעניין החזר תשלומי ביטוח רכב לעובדי החברה המבטחים את רכבם עצמאית. ביום 15 ביולי 2018 ניתן פסק דינו של בית הדין האזורי לעבודה המורה על מחיקת בקשת הצד בהתאם לבקשת נציגות העובדים והסתדרות העובדים הכללית החדשה למחיקתה.

8. ביום 30 לאוגוסט 2018 הגישו נציגות העובדים והסתדרות העובדים הכללית החדשה בקשת צד לדיון בסכסוך קיבוצי שעניינה תשלום שכר מלא לעובדי חטיבת מטענים ולעובדי חטיבת תשתיות אשר שבתו מספר ימים במהלך החודשים אוגוסט-ספטמבר 2018. ביום 3 לספטמבר 2018 הוגשה תגובת החברה וביום 4 בספטמבר 2018 התקיים דיון. ביום 16 לאוקטובר 2018 הגישו נציגות העובדים והסתדרות העובדים הכללית החדשה בקשת צד מתוקנת. ביום 12 בנובמבר 2018 הוגשה תגובה החברה ולאחריה התקיימו דיונים. הצדדים נדרשים להגיש סיכומים בכתב.

9. ביום 6 בספטמבר 2018, הגישה ההסתדרות העובדים הכללית החדשה בקשת צד לדיון בסכסוך קיבוצי בעניין תשלום שי לחג לגמלאי החברה. ביום 15 בנובמבר 2018 הוגשה תגובת החברה. ביום 20 בנובמבר 2018 התקיים דיון בעניין במסגרתו צורף הממונה על השכר והסכמי עבודה במשרד האוצר להליך והוא מסר עמדתו. נקבע לדיון ביום 27 במרס 2019.

10. ביום 3 באוקטובר 2018, הגישו נציגות העובדים והסתדרות העובדים הכללית החדשה בקשת צד לדיון בסכסוך קיבוצי שעניינה מתן צו עשה המחייב את החברה להעביר את המנה הראשונה של תחזוקת הציוד הנייד החשמלי שיירכש או שיוסב לחשמול מכל הסכס התקשרות בו תתקשר החברה. תגובת החברה הוגשה ביום 20 בנובמבר, 2018. התקיימו דיונים. הצדדים נדרשים להגיש סיכומים בכתב.

11. ביום 18 באוקטובר 2018 הגישה הסתדרות העובדים הכללית החדשה בקשת צד בעניין הרכב הוועדות הראשונות כאמור בהסכם הקיבוצי משנת 1994. ביום 25 בדצמבר 2018 ניתן פסק דין המקבל את בקשת הצד. ביום 8 בינואר 2019 הוגש על ידי החברה ערעור לבית הדין הארצי לעבודה. נקבע לדיון ביום 3 באפריל 2019.

12. ביום 9 בנובמבר 2018, הגישו נציגות העובדים והסתדרות העובדים הכללית החדשה בקשת צד לדיון בסכסוך קיבוצי בעניין עובדים שנקלטו לעבוד בחברה במסגרת יישום פסק הדין של בית הדין האזורי לעבודה מיום 8 במאי 2018. תגובת החברה הוגשה ביום 13 בנובמבר. התקיימו דיונים להגיש סיכומים בכתב.

13. ביום 1 במרץ 2019 הגישו נציגות העובדים והסתדרות העובדים הכללית החדשה בקשת צד דחופה שבה ביקשו לאסור על החברה להפעיל את סידור העבודה החדש של נהגי הנוסעים עד לקבלת החלטה וכן להגיע להסכמות עם נציגות העובדים כתנאי להחלת הסידור החדש. באותו היום התקיים דיון בבקשה בבית הדין האזורי לעבודה שלאחריו התקבלה החלטה, לפיה החברה תבצע בהקדם סידור עבודה חדש שבו יועברו להדרכה מספר עובדים מצומצם יותר בהתאם להסכמה שניתנה בדיון וכן שהצדדים ימשיכו את ההידברות ביניהם ויעדכנו את בית הדין.

ככלל, בעבר עלה בידי הנהלת החברה לצמצם את היקף העיצומים האמורים והשפעתם על פעילות החברה והמוניטין שלה, אך אין כל וודאות שיהיה בידה למנוע לחלוטין הישנותם של אירועים כאמור ולבקר עוצמתם. שביתות, עיצומים ושיבושי עבודה מהווים גורם סיכון מהותי של החברה, שכן הם עשויים לפגוע בעבודתה התקינה, בתפוקתה, ברמת השירות, במוניטין החברה המשפיע גם על יכולתה למשוך ולשמר לקוחות. כן נדרשת השקעת משאבים מצד החברה לפתרון הסכסוכים, לפרטים ראו גם סעיף 26.5.7 להלן.

#### 15.12. התחייבויות החברה בגין סיום יחסי עובד-מעביד

על פי הסכם 94, עובדים ששמו נכלל בהסכם מיום 14 בדצמבר 1989, ואשר נולדו לפני 31 בדצמבר 1934, מבוטחים בפנסיה תקציבית על פי הוראות חוק שירות המדינה (גמלאות) [נוסח משולב], תש"ל-1970 (להלן: "חוק הגמלאות"). עובדים אלו מהווים קבוצה סגורה (להלן: "עובדים בפנסיה תקציבית"). נכון למועד פרסום הדוח, לא מועסקים בחברה עובדים הזכאים לפנסיה תקציבית. עם זאת, ישנם כ-38 גמלאים אשר פרשו פרישה מוקדמת במסגרת הסכם הפרישה של 2008, הזכאים לפנסיה תקציבית עד להגיעם לגיל פרישה חובה. עובדים שהסכם 94 חל עליהם, אך אינם עובדים בפנסיה תקציבית, בוטחו בפנסיה צוברת. כמו כן החל מחודש ינואר 1990 בוטחו גם עובדים שהיו זכאים לפנסיה תקציבית בקרן הפנסיה נתיב. אלה מבין העובדים אשר התקבלו לעבודה ברשות הנמלים לפני חודש ינואר 1995 מבוטחים בקרן פנסיה ותיקה (כ- 504 עובדים), והאחרים בקרן פנסיה חדשה ובביטוח מנהלים.

בהסכם 94 נקבע כי הפרשות החברה לקרן הפנסיה יבואו במקום פיצויי פיטורים, בהתאם להוראות סעיף 14 לחוק פיצויי פיטורים.

הסכם 94, מאפשר לעובדים פורשים לקבל, בתנאים מסוימים, פיצוי בעד אי ניצול ימי מחלה. כאמור בהסכמי המעבר המתוארים לעיל נקבע כי כל ההסכמים, ההסדרים, הנוהגים והנהלים שהיו בחברה, יוסיפו לחול באותו מעמד נורמטיבי שהיה להם ערב המעבר מרנ"ר לחברה.

לפרטים בדבר הסכם פרישה מיום 25 במרץ 2008 ראו ביאור 20(ג)4 לדוחות הכספיים.

### 15.13. תכניות תגמול לעובדים

מדיניות התגמול נועדה, בין היתר, לתמוך ביכולתה של החברה לגייס ולשמר כוח אדם איכותי הדרוש לה להמשך פיתוחה והצלחתה העסקיים. בהיותה חברה ממשלתית מובילה, החברה מתמודדת על גיוס ושימור עובדים, מנהלים ואנשי מקצוע מובילים, בין היתר, מול חברות אחרות בעלות סדר גודל דומה של פעילות גם אם אינן בתחום פעילותה. תכניות התגמול נועדו לחזק דפוסי התנהגות שאותם מעוניין הארגון לטפח, ולעצב את התרבות הארגונית הרצויה בעיני החברה. תכניות התגמול נועדו לשמור על האיזון הראוי בין יעדי החברה ותכניות העבודה שלה, כפי שנקבעים מעת לעת, לבין יצירת מערכת תמריצים הולמים לגיוס ולשימור כוח אדם איכותי.

בחברה מספר תכניות תגמול, שהעיקריות שבהן מפורטות להלן:

#### 15.13.1. מדיניות התגמול של נושאי המשרה הבכירה-

בשנת 2017 לא חל שינוי במדיניות התגמול לנושאי משרה. מענק התגמול והתמרוץ לעובדים בכירים, אשר שולם במהלך שנת 2018, חושב בהתאם לשקלול ציון עמידה ביעדי חברה, עמידה ביעדי החטיבה/אגף, והערכת עובד אישית כפי שאושרו ע"י דירקטוריון החברה.

ביום 17 בספטמבר 2017 פרסמה רשות החברות הממשלתיות חוזר מס' 3-7-2017 בנושא, המנחה לעדכן את עקרונות מודל התגמול-תמרוץ החל על העובדים הבכירים, אשר זה יחול על מענקי התגמול-תמרוץ של העובדים הבכירים, ובכלל נושאי המשרה, בגין שנת 2018.

בהמשך לאמור, עודכן מודל התגמול-תמרוץ לעובדים בכירים בחברה והותאם לחוזר האמור, אושר בדירקטוריון מיום 7 בפברואר 2018 והועבר לרשות החברות הממשלתיות כנדרש.

15.13.2. **גמול מצוינות למנהלי מחלקה-** מדי שנה, זכאים עובדים בהסכם קיבוצי ועובדים בחוזה אישי בדור א' ברמת עיסוק מנהל מחלקה ומעלה לגמול מצוינות של עד 7,000 ש"ח לעובד, בהתבסס על מספר קריטריונים ועל ציון הערכת עובדים.

15.13.3. **תשלום מענק מצוינות לעובדי ההסכם הקיבוצי-** בתחילת כל שנה מובאות לאישור הדירקטוריון תכניות העבודה ואיתן גם יעדי החברה ויעדי היחידות השונות. המדדים מחולקים למדדי חברה ולמדדים יחידתיים. אלו, יחד עם מדדים אישיים והערכת מנהלים, מרכיבים בסוף השנה את גובה תשלום המענק השנתי (המשולם בחודש אפריל). מדדים אלו הינם כלי לעידוד מצוינות בעבודה, לעורר השגיות ולשפר את העמידה ביעדי הארגון, הן בפיתוח התשתיות והן במתן שירות מיטבי לקהל הלקוחות. תקציב המענק הבסיסי הינו 3% מסך בסיס השכר השנתי של העובדים בהסכם קיבוצי.

15.13.4. **תגמול לעובדי החוזים האישיים שאינם בכירים-** אושר בשנת 2016 כך שמענק התגמול יחושב בהתאם לשקלול ציון ביצועי החברה וציון ביצועי החטיבה/ אגף, כפי שאושרו ע"י הדירקטוריון בתחילת השנה, וכן על פי הערכת העובד. גובה התגמול המקסימלי הינו משכורת חודשית אחת, ואילו מענק מינימלי אינו מזכה בתגמול כלל. התקציב למענק הינו מכפלה של 5% משכרם השנתי של עובדי החוזים האישיים בשיעור עמידת החברה ביעדיה (כאשר תנאי סף לחלוקה הינו עמידת החברה בלפחות 60% מיעדיה). נציין כי על פי אישור רשות החברות והממונה על השכר יש לפנות מדי שנה לקבלת אישור לתשלום התגמול על פי המודל. בגין ביצועי 2018 טרם התקבל אישור הממונה על השכר לתשלום המענק ב - 2019.

#### 15.14. התקשרות עם נושאי משרה בכירה ודירקטורים בחברה

15.14.1. לפרטים נוספים אודות תגמול נושאי המשרה בחברה, ראו פירוט בסעיף 5 תחת תקנה 21 בפרק ד' לדוח התקופתי של החברה לשנת 2018.

15.14.2. לפרטים נוספים אודות תגמול הניתן לדירקטורים בחברה, ראו פירוט בסעיף 5 תחת תקנה 21 בפרק ד' לדוח התקופתי של החברה לשנת 2018.

16. **חומרי גלם וספקים**

רכישת רכבות וציוד לרכבות של החברה מתבצעת ממגוון ספקים שהינם בחלקם חברות בינלאומיות המתמחות בייצור ותחזוקה של רכבות וציוד ייעודי הנחוץ לפעילות החברה, וכן חברות ישראליות העוסקות בתחומים אלו.

16.1 **להלן יפורטו עיקרי ההתקשרות עם שני ספקים, שאינם ספקי ציוד נייד או חלפים, בהם לחברה יש תלות:**

16.1.1 **הסכם עם טאלס** - ביום 18 בדצמבר 2008 חתמה החברה על הסכם עם טאלס לרכישה והטמעה של מערכות איתות למערכת הרכבתי של החברה. ההסכם הינו בתוקף לחמש שנים וניתן להארכה על ידי הצדדים לחמש תקופות נוספות בנות שנה כל אחת. בשנת 2016 הוארך ההסכם עם החברה עד ליום 31 בדצמבר 2018. במסגרת ההסכם, טאלס תספק קורסים ומערכי הסברה לעובדי החברה בדבר הפעלת המערכות ותחזוקתן. בנוסף, מספקת טאלס חלקי חילוף למערכות הנרכשות ואחריות בת חמש שנים עבור המוצרים השונים אותם היא מספקת לחברה. בהתאם להסכם הקיבוצי 2012 על החברה להעביר את כל תחזוקת חומרת האיתות מטאלס לביצוע על ידי החברה ובהתאם לפסק הדין שניתן על ידי בית הדין לעבודה במאי 2018, הועברה כלל תחזוקת חומרת האיתות מטאלס לידי עובדי ר"י ביום 01.11.18. במסגרת הארכת ההסכם הנוספת שנמצאת בהליכי חתימה בימים אלו, בוצעו שינויים מהותיים בתכולת עבודות הפיתוח והתחזוקה. היקף ההסכם המשוער בגין תמיכה ואחריות מיוחדת הינה כ-37.5 מיליון ש"ח לשנה, לחמש השנים הבאות. יצוין, כי טאלס הינה הספק העיקרי אשר לחברה קיימת בו תלות מהותית, בעוד הספקים המפורטים להלן, על אף שקיימת לחברה תלות בהם, הינם משניים בחשיבותם אל מול תלות החברה בטאלס. תלות החברה בטאלס הינה בשל אופי הפעלה ותחזוקת הציוד, כמפורט להלן: (1) חלקי חילוף מקוריים יכולים להיות מיוצרים ע"י טאלס בלבד; (2) שינוי תוכנה וחומרה במערכת הקיימת יכולה להתבצע ע"י טאלס בלבד; ו-(3) אחריות על הבטיחות הכוללת של המערכת ניתנת ע"י טאלס.

16.1.2 **הסכם עם אמן** - ביום 15 בינואר 2009, התקשרה החברה עם חברת אמן - ארגון מדעי ניהול יועצים בע"מ (להלן: "אמן") בהסכם הכולל, בין היתר, תכנון, הנדסה, ייצור ופיתוח של מערכות כרטוס אוטומטיות (להלן: "כרטוס חכם") וכן מתן שירותים הכוללים תמיכה טכנית ותחזוקה, החלים על כלל רכיבי התוכנה. האחריות עבור כל חלק הינה לתקופה של 5 שנים ממועד התקנתו. לחברה ניתנת אופציה להאריך תקופה זו ב-5 שנים נוספות באמצעות הודעה לאמן, ובחמש תקופות בנות שנה כל אחת לאחר מכן. במסגרת ההסכם, הוענק לחברה רישיון שימוש בלעדי בקניין הרוחני של המערכות. החברה זכאית לפיצוי מוסכם מאמן בכל מקרה של עיכוב באספקת המערכות. תלות החברה באמן הינה בשל בלעדיותה של אמן באספקת הציוד הנדרש ובתוכנה הייעודית אשר פותחה לטובת החברה. במקרה של ביטול ההסכם, ללא העברת ידע ותיעוד של היישום והתכנון יהיה קשה מאוד לחברה, או מי מטעמה, להחליף את אמן ולתחזק או לפתח את המערכת. ועדת המכרזים של החברה אישרה את מימוש האופציה לאחריות ותחזוקה לתקופה של 5 שנים בתמורה בסך של כ-10 מיליון אירו.

16.2 בנוסף לטאלס ולאמן, לחברה תלות במספר ספקי ציוד נייד במהלך תקופת האחריות ואף לאחריה וכן, תלות מוגבלת בספקי ציוד ספציפי, ייעודי שמוותקן בציוד ושהיצרן הספציפי הינו בעל בלעדיות ליצור, אספקה ואחזקה של הפריט. הסיבות העיקריות בגינן קיימת לחברה תלות בספקי הציוד הינן: (1) שימוש בחלפים מקוריים בתקופת אחריות הנייד; (2) שימוש בחלפים מקוריים ותקניים לשמירה על בטיחות; (3) העדר שרטוטים ומפרטים לייצור. החלפת הספקים כאמור עלולה ליצור השלכות על פעילות החברה לנוכח פרק הזמן הארוך הנדרש לביצוע הליכי מכרז לבחירת ספק אחר ולייצור הציוד (לדוגמא: רכישת קטרים עשויה להימשך עד כשנתיים וחצי). להערכת החברה, החלפת ספקים אלו עשויה לפגוע בלוחות הזמנים שנקבעו להצטיידות ואו בזמן הנדרש לתיקון ותחזוקת הציוד ולעיתים אף לגרור עלויות מהותיות (במישרין או בעקיפין).

16.2.1 **להלן יפורטו עיקרי ההתקשרות עם ספקי ציוד נייד או חלפים בהם לחברה יש תלות:**

(א) **הסכם עם סטדלר** - ביום 23 בינואר 2011 התקשרה החברה בהסכם עם חברת Stadler Espana (לשעבר Vossloh Espana, SA) (להלן: "Stadler") לרכישת קטרים מסוג דיזל חשמל. ההסכם יעמוד בתוקף למשך 5 שנים מיום החתימה. על פי ההסכם רכשה החברה 14 קטרים במחיר של 3.4 מיליון אירו ליחידה. במסגרת התחייבויותיה בהסכם, העניקה Stadler אחריות עבור הקטרים שסופקו, ממועד אישור הקבלה הסופי על ידי החברה, כלהלן: שנתיים עבור תקלות קלות יחסית וחמש שנים עבור תקלות חמורות יותר שמקורן בכשל מהותי או ליקויים בגוף הקטר, לרבות נזקי חלודה. מעבר לתקופות האחריות המנויות לעיל, תישא Stadler באחריות לנזקים שמקורם בחלקי הקטר הנובעים מתקלות בייצור, תקלות בעיצוב החלקים ותחזוקתם וכן חוסר התאמתם לצרכי החברה. עוד התחייבה Stadler לטפל בתקלות הקשורות בשימוש בקטרים שמקורן תכנון לקוי או חוסר מיומנות של היצרן, וכן לשאת באחריות לכל נזק לרכוש, פציעה או מוות הקשורים לחלקי הקטר ולכל טענה של קבלני משנה נגד החברה בקשר עם החלקים אותם מספקת Stadler או התשלום עבורם.

ביום 25 בינואר 2011 התקשרה החברה בהסכם נוסף עם Stadler לרכישת 24 קטרים מסוג דיזל חשמל. מרבית תנאי ההסכם זהים להסכם המתואר לעיל. במסגרת ההסכם רכשה החברה 24 קטרים.

ביום 2 ביוני 2015 התקשרה החברה בתוספת להסכם עם Stadler לרכישת קטר נוסף מסוג דיזל חשמל, במסגרת הליך פשרה עם Stadler עקב איחורים באספקת הקטרים הקודמים. מרבית תנאי ההסכם זהים להסכם המתואר לעיל.

ביום 1 לאוקטובר 2017, חתמה החברה על הסכם חדש עם Stadler לאספקת תמיכה טכנולוגיסטית וחלקי חילוף לציווד שנרכש מספק זה לתקופה של 6 שנים ובהיקף בסך של כ- 29 מיליון ש"ח.

(ב) הסכם עם בומברדייה - ביום 22 באוקטובר 2010 התקשרה החברה בהסכם עם Bombardier לרכישת קרונות נוסעים דו קומתיים ודו כיווניים (DD) על ידי החברה. תוקף ההסכם הינו ל- 5 שנים מיום החתימה, והוא הוארך ל- 7 שנים נוספות, עד לשנת 2022. ההיקף המצטבר של ההסכם הינו כ- 370 מיליון אירו. בחודש מרץ 2016 יצאה הזמנה נוספת לרכישת 60 קרונות DD בתמורה לסך של כ- 106 מיליון אירו. על פי ההסכם, הקרונות סופקו במהלך השנים 2017-2018. במהלך חודש אפריל 2017 יצאה הזמנה נוספת לרכישת 33 קרונות DD בתמורה לסך של כ- 56 מיליון אירו. על פי ההסכם, הקרונות יסופקו במהלך שנת 2018 ותחילת 2019. בדצמבר 2017 יצאה הזמנה נוספת לרכישת 48 קרונות DD בתמורה לסך של כ- 95 מיליון אירו. על פי ההסכם, הקרונות יסופקו החל ממאי 2019.

בנוסף, כתוספת להסכם, סוכם על פרויקט שדרוג 293 קרונות לקראת החשמול, ועלותו מוערכת בכ- 39 מיליון אירו. ההסבה לחשמול החלה ומתוכננת להתבצע עד לשנת 2020. במסגרת התחייבויותיה בהסכם, מעניקה Bombardier אחריות עבור הקרונות ששודרגו, ממועד אישור הקבלה הסופי על ידי החברה, כלהלן: שנתיים עבור תקלות קלות יחסית ו-5 שנים עבור תקלות חמורות יותר שמקורן בכשל מהותי או ליקויים בגוף הקרון, לרבות נזקי חלודה. מעבר לתקופות האחריות, תהא Bombardier אחראית לכל פגיעה בקניינה הרוחני של החברה בקשר עם השימוש בחלקים על ידי הספק, ספקי המשנה או החברה.

ראו גם סעיף 15.10.9 לעיל בעניין הסכם קיבוצי מיוחד לקליטת עובדים ארעיים להסבת קרונות לחשמול.

ביום 20 בספטמבר 2015 חתמה החברה על הסכם חדש עם Bombardier לרכישת 62 קטרים חשמליים עם אופציה לרכישת 32 קטרים חשמליים נוספים. היקף ההסכם הינו סך של כ- 200 מיליון יורו (62 קטרים). יצוין כי לחברה אופציה לרכישת 32 קטרים נוספים בסכום של כ- 97.4 מיליון יורו וכן אופציה לרכישת חלקי חילוף עבור הצטיידות ראשונית בסכום של כ- 2.4 מיליון יורו. נכון למועד פרסום הדוח, 11 קטרים הגיעו בשנת 2018 ו- 16 קטרים נוספים צפויים להגיע במהלך 2019.

הערכות החברה בדבר מועד אספקתם של הקרונות לחברה כמפורט לעיל, מהווה מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך, התשכ"ח-1968, המבוסס על תחזיות והערכות החברה וכן מידע ונתונים המצויים בידיה נכון למועד זה. הערכות אלו עשויות שלא להתממש בפועל, כולן או חלקן, או להתממש באופן שונה מהותית מכפי שנצפה.

(ג) הסכם עם אלסטום - ביום 30 בספטמבר 2013 התקשרה החברה בהסכם למיקור חוץ לתחזוקת קרונועי IC3 עם חברת Alstom Transport SA (להלן: "אלסטום") אשר נכנס לתוקפו ביום 6 באוקטובר 2013. ההסכם כולל תחזוקה מונעת ותחזוקת שבר והינו לתקופה של 7 שנים עם אופציה לחברה להארכה ל-8 שנים נוספות. החברה רשאית לבטל את ההסכם מכל סיבה שהיא בהודעה מראש בת 120 ימים. יצוין, כי תחזוקת מערך קרונועי IC3 באמצעות מיקור חוץ תואמה מול נציגות העובדים ועוגנה בהסכם הקיבוצי שנחתם ביום 6 בדצמבר 2012, כמפורט בסעיף 15.10.6 לעיל. באוגוסט 2018, נחתמה עם החברה תוספת להסכם אשר הסדירה סוגיות שונות לרבות התחשבויות עבר.

(ד) כמו כן, חברת אלסטום זכתה במכרז פומבי לרכישת מערכת ETCS ON BOARD בשווי כ- 40 מיליון אירו. נכון למועד פרסום הדוח, ההסכם נחתם ע"י אלסטום וממתין לחתימת החברה.

(ה) הסכם עם סימנס - ביום 5 בדצמבר 2017 התקשרה החברה בהסכם לרכישת קרונועי EMU עם חברת סימנס. יצאה הזמנה ראשונית של כ- 330 מיליון אירו בעבור 60 קרונועים חשמליים (המנה הראשונה שהוזמנה הינה של 24 קרונועים). תקופה לרכש קרונועים - עד 10 שנים ממועד חתימת ההסכם. תחזוקה ראשונית לקרונועים - 15 שנים ממועד הוצאת Final Acceptance בעבור היחידה הראשונה שהוזמנה.

(ו) הסכם עם טאלס - ביום 27 במאי, 2018 התקשרה החברה בהסכם לתכנון, הקמה ותחזוקה של מערכת ETCS Track Side עם חברת טאלס בשווי של כ- 70 מיליון אירו. ההסכם הינו בתוקף ל- 70 חודשים.

(ז) הסכם עם זוקן - ביום 19 ביוני 2014 התקשרה החברה בהסכם לרכישת חלקי חילוף ורכיבים למערך קטרים אשר בבעלות החברה (ויוצרו על ידי חברת Electro-Motive Diesel Inc), וכן לקבלת שירותים, עם חברת זוקו שירותי רכבת (ז.ד.פי) בע"מ (להלן: "זוקו"). ההסכם כולל קבלת שירותי חילוף, שירותי תיקון והשבה, תמיכה טכנית, ייעוץ הנדסי ושירותי הנדסה, והינו לתקופה של שנה מחתימתו עם אופציה להארכה לתקופה של עד שנתיים נוספות. בחודש מאי 2015 החברה מימשה את האופציה להארכת החוזה, ובחודש פברואר 2016 החברה מימשה את האופציה הנוספת והארכה את החוזה עד לחודש יוני 2017. החברה רשאית לבטל את ההסכם בהודעה מראש ובכתב של ארבעה חודשים. נכון למועד פרסום הדוח, החברה נמצאת בהליכים לכריתת הסכם חדש עם זוקו, וההתקשרות היא מכוח ספק יחיד.

(ח) הסכם עם טרקטורים וציווד - ביום 22 בספטמבר 2009, התקשרה החברה עם חברת טרקטורים וציווד (איי.טי.אי) בע"מ (להלן: "טרקטורים וציווד") בהסכם לקבלת שירותי שיפוץ גנראטורים מסוג דיזל המותקנים בחלק מקרונות החברה. ההסכם המקורי היה בתוקף עד חודש ספטמבר 2012 ובחודש מאי 2013 הוארך עד ליום 21 בספטמבר 2015 והוסב לחברת זוקו שירותי רכבת (ז.ד.פי) בע"מ, בהמשך לשינוי ארגוני שחל בחברת טרקטורים וציווד. ביום 15 ביוני

2016 נכרת הסכם חדש עם חברת טרקטורים וציוד (איי.טי.אי) בע"מ (במקום זוקו שירותי רכבת (ז.ד.פי) בע"מ), לקבלת שירותי שיפוץ גנראטורים מסוג דיזל, לרבות התקנת מנועים חדשים. ההסכם החדש מיטיב עם הרכבת הן בנוגע להתקנת מנועים חדשים והן באשר לנוסחת הצמדת המחירים, שכן נקבע סל הצמדות מיטיב שאינו מכיל עלייה קבועה. ההסכם תקף לשנה, עם שתי אופציות לרכבת להארכת ההסכם, כל אחת בת שנה אחת. היקף ההתקשרות המשוער, הינו כ-10 מיליון ש"ח בשנה. ביום 19 למרץ 2017, מימשה החברה את 2 האופציות כאמור, ונחתם עם חברת זוקו הסכם חלפים לתקופה של שנתיים.

(ט) הסכם עם Knorr-Bremse - ביום 27 בינואר 2016 חתמה החברה על הסכם עם חברת Knorr-Bremse (להלן: "קנור") לרכישת חלקי חילוף ההסכם הוא לרכישת חלקי חילוף למערכות בלם מתוצרת קנור, המותקנות בצי הנייד של רכבת ישראל. ההסכם בתוקף לשלוש שנים עם אופציה לשנה נוספת, שמומשה בימים אלה. היקף הרכישות המשוער הינו כ-2.5 מיליון אירו בשנה, כאשר הרכבת התחייבה בהסכם להזמנות בסכום מינימאלי של כ-2 מיליון אירו בשנה.

(י) הסכם עם חברת DEUTZ AG - ביום 25 באפריל 2017 חתמה החברה על הסכם עם חברת Deutz AG לרכישת מזרקי דלק וחלקי חילוף למנועים בקרונועים. ההסכם בתוקף לשנה עם אופציה לארבע שנים נוספות לפי שיקול דעת החברה. סך היקף ההתקשרות מוערך בכ-3 מיליון ש"ח לכל התקופה.

(יא) הסכם עם SEMI - ביום 28 בדצמבר 2015, חתמה החברה על הסכם עם חברת Sociedad Espanola de Montajes Industriales S.A. (להלן: "SEMI") לחשמולת תשתית הרכבות, בהיקף של כ-2 מיליארד שקלים. ההסכם כולל הסבה לחשמל של 420 ק"מ של קווי מסילות קיימים ומתוכננים, הקמת תחנות השנאה וכן מערכות שליטה ובקרה, הנלוות לחשמול המסילה. ההסכם בתוקף עד יום 27 בדצמבר 2032, וכולל תקופת הקמה של 7 שנים ו-10 שנות תחזוקה. בנוסף, קיימת אופציה לעוד 15 שנות תחזוקה.

ראה גם ביאור 20(ג)11 בדוחות הכספיים המאוחדים בעניין עתירה לעניינים מנהליים על ידי חברת ALSTOM TRANSPORT SA אשר התמודדה במכרז.

### 16.3. דלק

חומר הגלם העיקרי המשמש את החברה הינו דלק, אשר מהווה, לאחר עלויות השכר, את ההוצאה התפעולית העיקרית של החברה. בשנים 2016, 2017 ו-2018 עלות הדלק היוותה כ-18%, 18% וכ-19% מסך עלות המכר של החברה, בהתאמה. מכיוון שהסכם ההפעלה והפיתוח כולל מנגנון התאמה של הסובסידיה לשינויים במחירי הדלק, מחיר הדלק לא משפיע על רווחיות החברה באופן מהותי. נכון להיקף פעילות החברה בשנת 2018, עליה של 1 אג' במחיר ליטר דלק מגדילה את הוצאות החברה בכ-920 אלפי ש"ח בשנה.

במהלך חודש פברואר 2015 חתמה החברה על הסכמים עם דור אלון אנרגיה בישראל (1988) בע"מ (להלן: "דור אלון") ועם סונול ישראל בע"מ (להלן: "סונול"). תקופת ההסכמים הראשונה הינה עד ליום 31 בדצמבר 2016, כאשר לרכבת שמורה האופציה להארכת ההסכמים ב-36 חודשים נוספים, מתוכם מומשו האופציות בהסכמים שהינם בתוקף עד ליום 31.12.2019. יצוין כי החברה רשאית לבטל את ההסכם בהתראה של 60 יום. בהסכמים כאמור נקבע מחיר הדלק וכן תנאי האשראי (שוטף +60).

מחירי מרווח השיווק הקבועים בהסכמים עם דור אלון ועם סונול יעודכנו בכל חודש בהתאם למדד המחירים לצרכן. מחיר שער בז"ן לסולר לתחבורה הקבוע בהסכם יעודכן מידי חודש בהתאם לפרסום של מנהל הדלק במשרד התשתיות הלאומיות, מחירי הבלו יתעדכן בהתאם לפרסום משרד האוצר, כפי שמתעדכן מעת לעת. יצוין, כי החברה אינה מחויבת לרכישת כמות מינימאלית כלשהי במסגרת ההסכמים. כמו כן, נקבע כי דור אלון וסונול יהיו אחראיות לבדן לכל אובדן או נזק מכל סוג שהוא אשר ייגרם לחברה עקב ביצוע ההתחייבויות נשוא חוזים אלו.

מכיוון שבהתאם להסכמים עם ספקי הדלק, מחיר שער בז"ן לסולר לתחבורה הקבוע בהסכמים מתעדכן מידי חודש בהתאם לפרסום של מנהל הדלק במשרד התשתיות הלאומיות, ירידה במחירי הנפט עשויה להקטין מחיר זה, ולפיכך הוצאות החברה בגין דלק עשויות לקטון. לקיטון בהוצאות הדלק, כשלעצמו, עשויה להיות השלכה להפחתת הסובסידיה השוטפת לנוסעים, וזאת בהתאם לאופן חישוב הסובסידיה השוטפת לנוסעים. עם זאת, לקיטון בהוצאות הדלק אין השפעה ישירה על תעריפי הנסיעה, הנקבעים ע"י תקנות כמפורט בסעיף 5.1.2 לעיל.

ירידה במחירי הנפט עשויה להקטין את הוצאות הדלק בתחום הובלת המטענים ולהפחית את הכנסותיה בהתאם להסכמי החברה עם לקוחותיה בתחום הובלת המטענים, הכוללים מנגנוני הצמדה. יצוין, כי הסובסידיה למטענים אינה מושפעת ממחיר הנפט. לפרטים נוספים בדבר הסובסידיה השוטפת ראו ביאור 20 (ג)1(1.3) (ט) בדוחות הכספיים.

אספקת הדלק הינה מהותית לפעילות החברה, אולם לחברה אין תלות מיוחדת בספק דלק מסוים.

לחברה אין שליטה על זמינות הדלקים וכל הפרעה באספקת הדלק (לרבות במקרה של מלחמה וסגירת אפשרויות יבוא דלקים מחו"ל) עלולים לפגוע ביכולת החברה להמשיך פעילותה כסדרה ובתוצאותיה הכספיות. לפרטים נוספים ראו סעיף 26.3.3 להלן.

לפרטים אודות המעבר מדלק לרכבות המונעות באמצעות חשמל ראו סעיף 8.4.6 לעיל.

לפרטים אודות מגבלות החלות על החברה בנושא מתן אשראי לספקים ראו סעיף 17.2 להלן.

#### 16.4. ספקי שירותים

לחברה ספקים קבועים הכוללים את חברת חשמל, כאשר הוצאות החשמל בשנת 2018 עמדו על כ-28 מיליון ש"ח, המהווים כ-1.1% מסך עלות המכר של החברה.

עם הפעלת רכבות נוסעים חשמליות בצורה מדורגת החל משנת 2018, כמפורט בסעיף 8.4.6(ו) לעיל, יהפוך החשמל בהדרגה למשאב המשמעותי לו נדרשת החברה וחלקו היחסי יגדל על חשבון הדלק, ובהתאמה תגדל התלות בחברת החשמל. יצוין, כי עם השלמת תכנית החשמול במתכונתה המאושרת נכון למועד פרסום הדוח, עדיין תופעלנה רכבות נוסעים בעלות הינע דיזל בקווים אשר אינם כלולים בתת"ל 18, כמפורט בסעיף 8.4.6(ו) לעיל, כמו כן תופעלנה כל רכבות המטען באמצעות דיזל. לפרטים נוספים בדבר תכנית החשמול והשלכותיה ראו סעיף 8.4.6 לעיל.

כמו כן, לחברה הסכמים עם קבלנים המספקים לה שירותים שונים, לרבות שירותי תחזוקה, בידוק בטחוני, איסוף פסולת, ניקיון שטחים וציוד תפעולי, שירותי ניקיון מבנים, שירותי ייעוץ בנושאים שונים ושירותי מחשב. לחברה הסכמי מסגרת עם ספקי השירותים שלה, אשר קבועים תנאים כלליים, וכל מקרה של מתן שירות מטופל אד-הוק, תוך קביעת היקף השירות הנדרש בעניינו, למעט שירותי חברת החשמל. אי קבלת השירותים כאמור לעיל לא יגרום להשלכה מהותית על פעילות החברה.

חלק ניכר ממערכותיה התפעוליות והמנהליות של החברה נשען על מערכי מחשב וציוד משובץ מחשב, כגון מערכת ההפעלה והכרטוס.

#### 17. הון חוזר

##### 17.1. מלאי

לחברה מלאי הכולל חומרי מסילה, חלפים וחומרים שונים המיועדים לצריכה ולתחזוקה. יצוין, כי מלאי חומרי המסילה המיועד לתכנית הפיתוח וחלק משמעותי ממלאי חלקי החילוף מוצגים ברכוש הקבוע של החברה, ראו סעיף 11 לעיל.

##### מדיניות מלאי

הרכבת מנהלת את המלאי באופן עצמאי במחשני החברה הממוקמים במתחמים שונים בפריסה ארצית. המלאי הרכבתי מחולק ל-5 משקים עיקריים: חלקי חילוף לציוד, דלק לרכבות, חומרי מסילה, חומרי תשתית (חשמל, איתות ותקשורת) וחלקי חילוף לציוד מכאני הנדסי. המלאים מיועדים לתכנית הפיתוח של החברה וכן לתחזוקה שוטפת.

מדיניות ניהול המלאי בחברה נבחנת ומגובשת על פי פרמטרים תפעוליים וכלכליים ומותאמת לכל משק.

להלן פירוט אודות אופן ניהול המלאי בחתך משקי:

משק הנייד: מלאי הנייד מנוהל לפי סוג ציוד (קטרים לסוגיהם, קרונות לסוגיהם, קרונותיים). במסגרת רכש ציוד נייד חדש, מוזמנת רשימת "הצטיידות ראשונית של חלפים", אשר מסופקת בסמוך לאספקת הציוד הנייד ומשמשת לתהליך התחזוקה וכן מהווה את הבסיס לעיתוד המלאי הנדרש לתחזוקה שוטפת. המלאי מנוהל לפי רמות מינימום כאשר LT ממוצע לפרטי משק הנייד עומד על כשישה חודשים.

משק הדלק: משק הדלק מנוהל על בסיס התקשרות רב שנתית עם שני ספקים המחויבים לאספקה שוטפת, ברמה היומית. החברה מחזיקה רמת מלאי המספיקה לתצרוכת של 4-5 ימים. חידושי מלאי מתבצעים על בסיס יומי.

חומרי מסילה וחומרי תשתית: חומרי המסילה לטובת תכנית הפיתוח ולתחזוקה השוטפת של המסילה מוזמנים בהתאם לתכנית העבודה האינטגרטיבית של חטיבות הפיתוח והתשתיות. זמן האספקה הממוצע לחומרי מסילה (יבוא מחו"ל) הינו כ-5 חודשים.

ציוד מכאני הנדסי: חלקי חילוף לשיקום מערכות הצמ"ה (הרכבת מחזיקה כלים מכאניים הנדסאים לתחזוקת מסילה והקמתה), מוזמנים בהתאם לתכנית המבדקים השנתית, תוך התבססות על הגדרות היצרן לכל כלי. ציוד מתכלה לתחזוקה שוטפת מוזמן בהתאם לנתוני צריכת העבר והתאמתם לשינויים במגמות הצריכה.

מלאי החברה מנוהל במערכת SAP-ERP של הרכבת, כאשר לכל אחד מהמשקים הני"ל מחסנים משלו. החברה סיימה תהליך של עיתוד מלאי ממוכן במשק הנייד וגיבשה מדיניות לעיתוד מלאי בשאר המשקים, בהתאם לפרמטרים תפעוליים וכלכליים התואמים לצרכי החברה.

17.2. נכון ליום 31 בדצמבר 2018 עמד הגרעון בהון החוזר של החברה על סך של כ-240 מיליוני ש"ח. נכון ליום 31 בדצמבר 2018 עמד הגרעון בהון החוזר של החברה (בנטרול התחייבויות לספקים והפרשות בגין פעילות הפיתוח אשר ממומנים מתקציב הפיתוח) על סך של כ-55 מיליוני ש"ח.



יצוין, כי במסגרת הסכם הפיתוח וההפעלה החברה אינה רשאית להעניק או לקבל אשראי (לרבות ערבויות בהתאם לתנאים בהסכם) אלא באישור מראש ובכתב של החשבת הכללית במשרד האוצר ושל מנכ"ל משרד התחבורה. אשראי ספקים חריג יחשב התחייבות לתשלום לספקים הגבוהה משוטף +60 או הגבוהה משוטף +90 אם מדובר סכום הנמוך מ-20 מיליון ש"ח.

באשר לפרויקטים שקשורים לפיתוח מתחמי הרכבת משרד האוצר אישר לחברה לקחת אשראי בנקאי ו/ מוסדי בסכום כולל של עד 70% מתוך תקציב כולל של 170 מיליוני ש"ח וזאת לטובת מימון מספר פרויקטים ספציפיים שאושרו ע"י האוצר ואשר יבנו ויהיו בבעלות הרכבת. יתרת המימון ע"ס 30% תמומן מההון העצמי של הרכבת. נכון למועד הדוחות הכספיים טרם נטלה החברה אשראי כזה.

נציין כי ביום 22 במרץ 2017 נתקבל חוק מוסר תשלומים לספקים, התשע"ז-2017. החוק החדש מסדיר את מועד התשלומים שמוסדות המדינה וגופים ציבוריים, בהם חברות ממשלתיות, משלמים לספקים ולנותני שירותים, בעד ביצוע עבודה, מתן שירות או הספקת טובין. החוק החדש עתיד להשפיע, לאחר תחילת הוראותיו, על אופן התקשרות החברה עם ספקים, בדגש על מדיניות דחיית התשלומים לספקים.

**18. השקעות**

**18.1. ניהול השקעות**

בשנת 2018 החברה ניהלה את כספי השקעותיה בקרנות הבאות:

18.1.1 **קרן שיועדה לכיסוי נזקים שאינם מכוסים ע"י הביטוח- הקרן מיועדת לכיסוי נזקים שאינם מכוסים ע"י הביטוח.** נכון ליום 31 בדצמבר 2018 היתרה בקרן עמדה על סך של כ- 26.8 מיליון ש"ח.

18.1.2 **קרן לפרישת עובדים- היתרה מייצגת כספים שמיועדים לתשלום פרישה מוקדמת.** נכון ליום 31 בדצמבר 2018 היתרה בקרן עמדה על סך של כ-14.9 מיליון ש"ח.

18.1.3 **קרן שמורה- בחודש מרץ 2015 הנפיקה החברה אג"ח.** מתוך כספי ההנפקה הפקידה החברה סך של 150 מיליון ש"ח לחשבון בנק ייעודי אשר שועבד לטובת בעלי אגרות החוב, ואשר ישמש כ"קרן שמורה" לטובת תשלום לבעלי אגרות החוב במצב בו תשלומי הסובסידיה לפיתוח לא הספיקו לחברה לתשלום לבעלי אגרות החוב. החברה העבירה את ניהול כספי הקרן לחברה לניהול השקעות. ראו גם סעיף 19.8 להלן. נכון ליום 31 בדצמבר 2018 היתרה בקרן עמדה על סך של כ-152.1 מיליון ש"ח.

18.1.4 **קרן שוטפת- החל משנת 2015 נצברו עודפים מפעילותה השוטפת של החברה, כך שהנהלת החברה החליטה להעביר את ניהולם לחברות לניהול תיקי השקעות.** נכון ליום 31 בדצמבר 2018 היתרה בקרן חוסלה למימון גרעון שוטף.

**18.1.5 ניהול כספי השקעות**

החברה מנהלת, בהתאם להחלטת דירקטוריון החברה מיום 22 בנובמבר 2004, את כל כספי השקעות על ידי מנהלי השקעות חיצוניים אשר נמצאים תחת פיקוח, השגחה ובקרה של החברה באמצעות אגף הכספים. החברה מנחה את מנהלי השקעות של החברה לפעול בהתאם להנחיות רשות החברות הממשלתיות ומדיניות ההשקעות של החברה. כמו כן, קיימת ועדת השקעות המקבלת דיווח עתי מפי מנהלי התיקים, ומנחה אותם לפעול ברוח הנחיות רשות החברות הממשלתיות ומדיניות ההשקעות של החברה. החברה רשאית להשקיע עד 20% מאמצעיה הנזילים הפנויים להשקעה פיננסית במניות או בניירות ערך המירים למניות, או במעו"ף על בסיס מדד מניות המעו"ף בבורסה לניירות ערך בת"א, או עד 25% כאמור, בקרנות נאמנות, המתמחות בהשקעות במניות.

הפיקוח והבקרה על התנהלות הכספים בתיקי ההשקעה בקרנות מתנהלים באגף הכספים באופן שוטף. כל חריגה של מנהלי התיקים מהנהלים, מבוקרת באופן מיידי ומחייבת תיקון מיידי.

**19. מימון**

**19.1. אגרות חוב**

לפרטים אודות אגרות החוב של החברה ראו באור 14 לדוחות הכספיים.

**19.2. מימון פעילות החברה**

19.2.1 ככלל, החברה מממנת את רוב פעילותה מסכומים המשולמים לה על ידי המדינה במסגרת הסכם ההפעלה והפיתוח, כמפורט בביאור 20 (ג)(1)(3). בדוחות הכספיים, ואת היתרה מממנת ממקורותיה העצמיים. בהתאם להסכם ההפעלה והפיתוח, לצורך מימון הפעילות השוטפת ובמטרה לסייע לחברה לגשר על פערים בתזרים המזומנים, משרד התחבורה מעביר לחברה מידי שנה בתחילתה, סכום של 77 מיליון ש"ח, אשר מוחזר למשרד התחבורה בחודש דצמבר של אותה השנה.

19.2.2. לחברה אין יתרת הלוואות נכון ליום 31 בדצמבר 2018.

19.3. מגבלות החלות על התאגיד בקבלת אשראי

החברה לא תיתן ולא תגייס הון ולא תקבל או תעניק אשראי מעל 25 מיליון ש"ח במישרין או בעקיפין מכל גורם שהוא, לרבות אשראי ספקים חריג (מעל שוטף +60 או +90), אלא באישור מראש ובכתב של החשבת הכללית במשרד האוצר ושל מנכ"ל משרד התחבורה, והכל בהתאם לתנאי הסכם ההפעלה והפיתוח כמפורט בביאור 20(ג)(1)(3) בדוחות הכספיים. יובהר, כי בהתאם לאישור הנפקתן של אגרות חוב לציבור אשר ניתן לחברה ביום 25 בפברואר 2015 על ידי נציגי הממשלה, במקרה בו לא תהיה בידי החברה אפשרות לפרוע את תשלומי הקרן והריבית הקרובים, תהא רשאית לקבל אשראי מתאגיד בנקאי בסכום הנדרש לה לטובת התשלום הקרוב, לאחר השימוש בכספי הקרן השמורה. אישור ההנפקה קובע כי בכל מקרה לא יעלה סכום האשראי בו זמנית על סך של 50 מיליון ש"ח.

19.4. ערבויות

נכון ליום 31 בדצמבר 2018 סך הערבויות שניתנו על ידי החברה עמד על כ-2,926 אלפי ש"ח. הערבויות כאמור ניתנו בעיקר במסגרת הפעילות השוטפת להבטחת קיום ההתחייבויות של החברה. הערבויות הועמדו בהתאם לקביעת בית המשפט במסגרת הליכים משפטיים אשר החברה צד להם לשם המשך הדיונים. בנוסף קיימות ערבויות לעיריות להבטחת הסכמים בדבר היתרי בנייה.

19.5. אשראי שנתקבל מתאריך הדוחות ועד מועד פרסום הדוח

לאחר יום 31 בדצמבר 2018 ועד למועד פרסום הדוח לא קיבלה החברה אשראי בנקאי.

19.6. מסגרות אשראי ליום 31 בדצמבר 2018

נכון למועד הדוח, לחברה לא קיימות מסגרות אשראי.

19.7. דירוג אשראי

החברה ואיגרות החוב שהונפקו על ידה דורגו במסגרת דוחות דירוג של החברות Standard & Poor's Maalot ומידרוג בע"מ, מחודש פברואר 2015, דירוג של Aa1-ו ilAA+, בהתאמה. ביום 27 ביוני 2016 פורסם אשרור דירוג מידרוג, וביום 12 במרץ 2018 פורסם אשרור דירוג Maalot S&P ועודכן ל ilAA+ עם אופק חיובי. ביום 4 במרץ 2019 פורסם אשרור דירוג Maalot S&P ועודכן ל ilAA+ עם אופק יציב.

19.8. שעבודים

בחודש מרץ 2015, בטרם השלמת ההנפקה לציבור כמפורט בסעיף 2.1.1 לעיל, החברה שעבדה לטובת הנאמן, עבור מחזיקי אגרות החוב (סדרה א' וסדרה ב'), שעבוד קבוע יחיד, ראשון בדרגה, וללא הגבלה בסכום, על מלוא זכויות החברה בחשבון בנק המתנהל על שם החברה ומשמש כ"קרן שמורה" לטובת תשלום לבעלי אגרות החוב במצב בו תשלומי הסובסידיה לפיתוח לא הספיקו לחברה לתשלום לבעלי אגרות החוב, כמפורט בביאור 20(ג)(1)(3)(1)(ג)(2)(ה) בדוחות הכספיים (להלן: "חשבון הקרן השמורה") ושעבוד שוטף (צף) יחיד, מדרגה ראשונה, על מלוא זכויות החברה בחשבון הקרן השמורה ועל כל הכספים ו/או הפיקדונות ו/או ניירות הערך ו/או פירותיהם ובכל תמורה שתקבל בגינם ו/או בכל נכס אחר, המופקדים ו/או שיופקדו וכפי שיהיו מעת לעת בחשבון הקרן השמורה (להלן ביחד "השעבוד" או "הנכסים המשועבדים"). עוד התחייבה החברה, כי כל עוד אגרות החוב (סדרה א' וסדרה ב') יהיו במחזור, החברה לא תהא רשאית למכור, לשעבד, להחכיר, להמחות, למסור או להעביר בכל דרך אחרת את זכויותיה בחשבון הקרן השמורה, כולו או חלקו, בין בתמורה ובין שלא בתמורה, וכן כי לא תרשה לאחר להשתמש ו/או לעשות בהן פעולה מהפעולות המנויות לעיל בכל דרך שהיא. לפרטים אודות הקרן השמורה ראו ביאור 20(ג)(1)(3)(1)(ג)(2)(ה) לדוחות הכספיים.

לפרטים בדבר היבטי המס החלים על החברה ראו ביאור 19 לדוחות הכספיים.

21. סיכונים סביבתיים וזרכי ניהולם21.1. סיכונים סביבתיים

החברה רואה עצמה כאחראית וכמחויבת בנקיטת אמצעים להגנה על הסביבה וצמצום מפגעים סביבתיים וזאת כחלק ממדיניות מוגדרת. בפעילות החברה סיכונים סביבתיים שונים וביניהם אחסון חומרים מסוכנים ושימוש בדלקים, שינוע חומרים מסוכנים, רעש, פסולת, פליטות מזהמים לאוויר, זיהום קרקע ומקורות מים והזרמת שפכים תעשייתיים למערכת הביוב.

במהלך השנים האחרונות חלה מגמת החמרה בדרישות הסביבתיות וכן הגברת פעולות הפיקוח והאכיפה של הרשויות בנוגע לדרישות אלה. להערכת החברה, מגמה זו צפויה להימשך ואף להתגבר בשנים הבאות, בהתאם להגברת המודעות לנושא איכות הסביבה ולדרישות בינלאומיות בנושא. החברה לומדת את השלכות החוקים הסביבתיים, פועלת למנוע או למזער את הסיכונים הסביבתיים העשויים להתרחש במהלך פעילותה, נערכת להשלכות הנובעות מהחוקים הסביבתיים ומקצה כספים בתקציביה לשם מילוי הוראות החוקים הסביבתיים החלים עליה ואלו אשר צפויים לחול עליה.

רוב פעילות הייצור, התחזוקה, התדלוק והטיפול בקרונות והקטרים של החברה מתבצעת במתחמי הרכבת בחיפה (חוץ שמן), חיפה חוצות המפרץ (סדנאות אפרים), לוד ובאר שבע.

בנוסף, קיימים מתחמים המשמשים לשינוע מטענים ועיתוקים כאשר הגדולים בהם הם: שלוחת נמל חיפה, אשדוד עורף הנמל, צפע (אינם בשטח הרכבת ואינם תחת היתר הרעלים של הרכבת) ונאות חובב. המתחמים הבאים קטנים יותר בפעילות העיתוק ונפח הפעילות: מתחמי דימונה, קריית גת, אשקלון, באר שבע אשדוד עד הלום, דבירה וחדרה. כמו כן, החברה מטפלת בהיבטי איכות הסביבה לאורך מסילות הרכבת ומטפלת בהיבטי איכות סביבה הנוגעים לפעילותה.

21.2. רגולציה סביבתית

על החברה חלות שורה של הוראות חוק בדבר השמירה על איכות הסביבה. נוסף על כך, קיימות מספר הצעות חוק או טיוטות תקנות סביבתיות אשר אם יאושרו עשויות לחול על החברה, כגון: טיוטת תקנות הנוגעות למניעת רעש ורעידות שמקורם במעבר רכבת ארצית (להלן: "טיוטת התקנות") אשר המשרד להגנת הסביבה מקדם וטרם הותקנו. ככל שתאושר טיוטת התקנות יחולו הוראותיה בדבר בחינת השפעות אקוסטיות ונקיטת אמצעים להפחתתן, ככל שיידרש, לצורך עמידה בערכי רעש ורעידות שיקבעו. נכון למועד פרסום הדוח, אין באפשרות החברה להעריך את ההשלכות הכלכליות הצפויות עקב כניסתן לתוקף של התקנות בהתאם לטיוטת התקנות, ככל שיאושרו ויקבלו תוקף מחייב. לפרטים נוספים ראו סעיף 21.5 להלן.

נכון למועד פרסום הדוח, החברה מעריכה כי היא עומדת בהוראות הדין העיקריות בתחום איכות הסביבה, בכפוף להליכים תלויים ועומדים כמפורט בסעיף 21.4 להלן. החברה מחזיקה ברישיונות ובהיתרים הסביבתיים הנדרשים לפעילותה ומקום שהם חסרים, היא פועלת להשגתם.

21.2.1. היתר רעלים לשינוע ולאחסנה של חומרים מסוכנים

החברה משתמשת באתריה בחומרים מסוכנים (בעיקר דלק), וכן משנעת חומרים מסוכנים. חומרים אלה מוחזקים על ידי החברה מכוח היתרי רעלים שניתנו לה על ידי המשרד להגנת הסביבה מכוח חוק החומרים המסוכנים, התשנ"ג-1993 (להלן: "חוק החומרים המסוכנים").

החברה מבצעת שני סוגי פעילויות הנחשבות כעיסוק בחומרים מסוכנים ומחזיקה לצורך כך בהיתרי רעלים מתאימים:

א. שינוע חומרים מסוכנים - לחברה פעילות של שינוע חומרים מסוכנים. עיקר הפעילות הינה שינוע חומרים מסוכנים מאתר צפע ומנאות חובב (רמת חובב) לנמלי אשדוד וחיפה ולכיוון ההפוך. בשינוע חומרים מסוכנים קיימים צוותי חירום חיצוניים נוספים אשר נועדו לתת מענה בקרות אירוע חירום (חברת "טביב" בקשר עם שינוע ומתחמים וחברת "תרכובות ברום" בקשר עם ליווי שינוע ברום). בנוסף קיים צוות חירום באתר "מיון חיפה" במתחם הדיזלים בחיפה. החברה פועלת לקיום תנאי היתר הרעלים ופועלת לחידושו בתום תוקפו מדי שנה ואינה צופה מניעה לחידושו.

ב. אחסנה של חומרים מסוכנים - אחסנת חומרים מסוכנים מתבצעת בהתאם להיתרי רעלים לאחסנה, במספר אתרים, העיקריים שבהם: נאות חובב (רמת חובב), מתחם לוד וחוף שמן. רוב החומרים המסוכנים אשר מאוחסנים ונעשה בהם שימוש על ידי החברה הינם דלקים, בעיקר מסוג סולר. בכל אתרי החברה המאוחסנים חומרים מסוכנים החברה פועלת מכוח היתרי רעלים תקפים ופועלת לקיום תנאיהם.

תוקפם של היתרי הרעלים, הינו לשנה אחת עד שלוש שנים והחברה פועלת לחידושם בתום תוקפם ואינה צופה מניעה לחידושם.

#### 21.2.2. תקנות המים (מניעת זיהום מים) (תחנות דלק), התשנ"ז-1997

נכון למועד פרסום הדוח, החברה מפעילה במתחמיה 12 תחנות דלק מתוכן 3 גדולות (מעל 200 מ"ק) ו-10 תחנות פנימיות לתדלוק ציוד מכני הנדסי, מלגזות וקטרי נוסעים ומטענים.

תחנות תדלוק ומוסכי הרכבת עשויים להוות מקור פוטנציאלי לזיהום קרקע, מי תהום ואויר כתוצאה מדליפת דלקים המכילים חומרים רעילים אל הקרקע וחלחולם עד למי התהום. החברה פועלת לעמידה בהוראות תקנות המים (מניעת זיהום מים) (תחנות דלק), התשנ"ז-1997.

בשנת 2014 עודכנו כללי תאגידי המים והביוב שמטרתם הסדרת הזרמתם של שפכי מפעלים באופן שלא תגרום נזק למערכת הביוב.

כחלק מכללים אלו, נדגמים ע"י תאגידי המים ארבעה מתחמי הרכבת – חיפה דיזלים, לוד, באר שבע (נוסף במהלך 2018) ודימונה, חריגה מערכי הסף הקבועים בכללים גוררת מתן חיובים כספיים למתחמים בהתאם לצריכת המים המתחם.

#### 21.2.3. חוק אוויר נקי, התשס"ח-2008

פעילות החברה, בעיקר בהסעת נוסעים, מהווה מקור לפליטת זיהום אוויר ועשויה לגרום מפגעי זיהום אוויר בסביבתה ובתחנות הנוסעים. החברה מנויה על רשימת החברות המפורטות בתוספת הרביעית לחוק אוויר נקי, התשס"ח-2008 (להלן: "חוק אוויר נקי"), אשר לגביהן רשאי הממונה, כהגדרתו בחוק, לקבוע הוראות נוספות לשם מניעה וצמצום של זיהום האוויר ממקורות פליטה.

נכון למועד פרסום הדוח ניתנה טיוטת הוראות נוספות- ראה סעיף 21.3.2 להלן. בנוסף, זומנה החברה לשימוע בגין חריגות בזיהום אוויר בתחנות השלום, יוספטל וקוממיות בתחילת שנת 2017 ובמהלך 2018 ומאז מבצעת החברה את התחייבויותיה בהתאם לשיפור המצב ע"י התקנת מערכות לטיפול באיכות האוויר- ראה סעיף 21.3.2 להלן.

כמו כן קיבלה חברת רכבת ישראל הוראות להתקנת מסננים בכל קרונוט הכוח של צי הנייד ב 24 בדצמבר, 2017. נכון למועד פרסום הדוח, נרכשו על ידי החברה כלל המסננים הנדרשים והובאו ארצה והתקנתם בקרונוט הכוח החלה. בכל מקרה, על החברה צפויות להמשיך לחול הוראות התנאים הנוספים שברישיונות העסק שבחזקתה בנוגע לפליטת מזהמים לאוויר.

לפירוט אירוע או עניין בנוגע לאיכות אוויר, ראו סעיף 21.3.2 להלן.

#### 21.2.4. חוק הקרינה הבלתי מייננת, התשס"ו-2006

לחוק הקרינה הבלתי מייננת, התשס"ו-2006 (להלן: "חוק הקרינה הבלתי מייננת") ולתקנות מכוחו השפעות על פעילות החברה בכל הנוגע לפרויקט להסבת הפעילות הרכבתית לכזו הפועלת באמצעות מקור אנרגיה חשמלי.

לפרויקט החשמול, התקבלו עד כה 4 היתרי הקמה מכוח חוק הקרינה הבלתי מייננת, לטובת הקמת 4 תה"רים (תחנות השנאה רכבתיות) וכן היתר להקמה והפעלה לסוג של מתקן חשמל. עם התקדמות פרויקט החשמול, ועל פי הצורך, תפעל החברה לקבלת היתרים נוספים.

תכנית תת"ל 18- תכנית לחשמול מערך המסילות הארצי, קובעת בקשר לביצוע פרויקט החשמול, הוראות נוספות בנוגע לקרינה בלתי מייננת. החברה פועלת להתקנת אמצעים לצמצום רמות הקרינה, בהתאם להנחיות הממונה על הקרינה הבלתי מייננת ובהתאם להוראות תת"ל 18.

#### 21.2.5. תקנות הרוקחים (יסודות רדיואקטיביים ומוצריהם)

לצורך הפעלתן של 65 מכונות השיקוף המותקנות בתחנות, החברה מחזיקה בהיתרים מכוח תקנות הרוקחים (יסודות רדיואקטיביים ומוצריהם), התש"ס-1980 ופועלת לעמידה בתנאיהם. היתר כאמור מתחדש לפחות אחת לשנה ולהערכת החברה לא צפויה מניעה לחידוש ההיתרים בתום תוקפם.

בחלק מאתריה, פעילות החברה עשויה להוות מקור פוטנציאלי לזיהום קרקע ומי תהום כתוצאה מדליפת דלקים המכילים חומרים רעילים אל הקרקע וחלחולם עד למי התהום. החברה ערכה סקרים היסטוריים לאתרי החברה העשויים להוות מקור פוטנציאלי לזיהום כאמור, לרבות בכל תחנות הדלק וערכה סקרי קרקע בחלק מאתריה שהועלה חשש כי קיים בהם זיהום.

בשנים האחרונות החברה פועלת ומשקיעה משאבים לטיפול במקומות בהם נמצא זיהום קרקע ומצויה בשלבים מתקדמים של הסדרת אתריה והסרת מפגעים אלו.

בחלק מאתרי החברה שנסקרו נמצאו זיהומי קרקע: במתחם התדלוק בלוד, במתחם חוף שמן בחיפה ובתחנות הדלק בדימונה ובבאר שבע. אתרים אלו מטופלים על ידי החברה, לשיקום הקרקע כמפורט להלן. בתחנות הדלק באתרי החברה בדימונה ובבאר שבע, החברה השלימה הליך חקירת הקרקע ונערכת לבחינת חלופות לטיפול או לביצוע הערכת סיכונים.

החברה מבצעת, על פי הנחיית המשרד להגנת הסביבה ורשות המים, פעולות של ניטור, ניקוז, שאיבה ושיקום קרקע בשני מתחמי תדלוק חיפה חוף שמן, ומתחם התדלוק בלוד, נוכח זיהומי קרקע ומי תהום שהתגלו בשנים האחרונות ותשתיות דלק דולפות. בתחנות אלה מבוצעים סקרי קרקע וקידוחי ניטור למי תהום במטרה לאפיין את אופי הזיהום (השתרעותו האנכית והאופקית).

במתחם קישון בוצע סקר קרקע משלים במהלך שנת 2017 ובמהלך 2019 תטופל הקרקע המזוהמת כחלק מהליכי בנייה ושרדוג המתחם.

הערכת החברה בדבר המועד להשלמת הטיפול בקרקע המצוין לעיל מהווה מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך, התשכ"ח-1968, המבוסס על תחזיות והערכות החברה וכן מידע ונתונים המצויים בידיה נכון למועד זה. הערכות אלו עשויות שלא להתממש בפועל, כולן או חלקן, או להתממש באופן שונה מהותית מכפי שנצפה.

#### א. מתחם התדלוק בלוד

כחלק מהליך שיקום הקרקע במתחם לוד, התחייבה החברה לשיקום הקרקע במקום על ידי החלפת הקרקע, טיפול ביולוגי במוקדי הזיהום, החלפת אמצעים למניעת זיהום קרקע בסביבת רציפי התדלוק, ביצוע סקר סיכונים, סקרי קרקע משלימים, ניטורי מים וקרקע ובדיקות מעבדה. פרויקט זה מלווה על ידי נציגי מחוז מרכז במשרד לאיכות הסביבה.

במסגרת פעולות החברה למניעת זיהום קרקע, הוחלף מיכל הדלק הישן במתחם, ומערכת התדלוק שודרגה למערכת אוטומטית עם הפסקת התדלוק לפני התמלאות המיכל. בנוסף, הותקנה מערכת הולכת דלק על קרקעית והותקנה מערכת בקרה וניהול מלאי דלק. בנוסף לאמור, החברה ביצעה הליך להחלפת מגשיות לאיסוף תשטיפי הדלק למניעת זיהום ובמהלכו בוצע פינוי קרקע מזוהמת.

בשנת 2015 החברה ביצעה סקר קרקע מקיף לטובת בניית המוסך החשמלי בלוד ולהשלמת סקר הסיכונים. בעקבות תוצאות הסקר נקבע שהקרקע תיחפר עד לעומק של 3.5 מ' ותפונה לאתר לטיפול ביולוגי כדון- קרקע מזוהמת ברמת זיהום של 5000 - 5000 tph תפונה כקרקע לכיסוי וקרקע מזוהמת ברמת זיהום של מעל 5000 tph תפונה לטיפול ביולוגי.

החל מסוף שנת 2016 ולאורך שנת 2017 ביצעה החברה פינוי קרקע זו בהתאם לסקר שנערך בשנת 2015. נכון למועד פרסום הדוח פונתה כל הקרקע המזוהמת לשלושה אתרים: רמת חובב, גני הדס וברקת ופרויקט שיקום הקרקע הושלם, בכמות כוללת של כ- 45,000 טון קרקע כאשר על 70% קרקע ברמות ריכוז של פחות מ 5,000 tph והיתר מעל 5,000 tph.

#### ב. מתחם חוף שמן בחיפה

במתחם זה בוצעו מספר סקרי קרקע וסקרים הידרולוגיים אשר הצביעו על זיהום במרכיבי דלק (ממקור סולר) באזור רציפי התדלוק, במקום קיימת עדשת דלק שדלף לתת הקרקע וצף על פני מי התהום המלוחים והרדודים.

החברה מבצעת טיפול ארוך טווח בעדשת דלק המצויה מתחת לקרקע, בהנחיית רשות המים.

כחלק ממאמצי החברה לשיקום הקרקע, הוקמה במקום מערכת להפקה וסילוק דלק. על מנת למנוע זיהום קרקע, הוצב במתחם מיכל דלק חדש בעל מעצרת בטון ומפריד דלקים. בנוסף, לאורך רציפי התדלוק הוצבו מגשיות לניקוז הדלקים. כמו כן, בוצע שדרוג למערכת המגשיות בקו המשמש לתדלוק וריקון קטרים, הותקן מפריד דלקים עילי ובוטלו קווי דלק ישנים במתחם. במהלך שנת 2017, פעלה החברה לשאיבת הפאזה האורגנית באמצעות מערכת הכוללת 2 סקימרים אקטיביים, השלמת מערך השאיבה אשר יכלול 12 סקימרים מתוכנן להתבצע עד תחילת 2019.

הערכת החברה בדבר המועד להשלמת הטיפול כאמור לעיל מהווה מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך, התשכ"ח-1968, המבוסס על תחזיות והערכות החברה וכן מידע ונתונים המצויים בידיה נכון למועד זה. הערכות אלו עשויות שלא להתממש בפועל, כולן או חלקן, או להתממש באופן שונה מהותית מכפי שנצפה.

ג. מתחם באר שבע צפון

במהלך שנת 2018 בוצעה חפירה ושיקום On site של 3,400 טון קרקע מזוהמת באמצעות טיפול ביולוגי משטח תחנת התדלוק הישנה שפעלה במתחם ב"ש. שיקום הקרקע התבסס על שני סקרי קרקע שבוצעו בשטח התחנה עד שנת 2011. לאחר טיפול ממושך ע"י החדרת חיידקים לקרקע, פונתה הקרקע לאתר פסולת רגילה.

לאחר כיסוי השטח הנחפר, בוצעו קידוחים לסקר קרקע משלים בדצמבר 2018.

ד. קו בצת

במסגרת הקמת מתחם עורף נמלי (מתחם מעגן בצ"ת חוף שמן), רכבת ישראל משדרגת את שלוחות הרכבת הישנה במטרה שתהפוך שוב לפעילה ותגיע לתוך המתחם. תוצאות בדיקות קרקע בשטח הקמת המסילה העידו על זיהום הקיים בשטח הפרויקט. במהלך 2018 פונו לאתר המורשה קומפוסט אור כ- 1,400 טון קרקע מזוהמת.

ה. אסבסט בנהריה

אזור הגליל המערבי בכלל ואזור נהריה בפרט, היוו במשך שנים כר נרחב להטמנת אסבסט לסוגיו- צמנט (למבנים ותעשייה) ופריץ, אם בהסכמה (לרוב באזורי פרדסים לדרכי עפר) או בצורה בלתי חוקית. .

בחודש נובמבר 2018 פנתה עיריית נהריה לרכבת ישראל, בנוגע להימצאות אסבסט לסוגיו בשטח שבעלות הרכבת באזור האמור. המפגע התגלה בעקבות עבודה בשטח מקביל לטובת בניית צינור מים לשכונה הנבנית.

נערכו במקום מספר סיורים במהלכן הוצא ע"י המשרד להגנת הסביבה הנחיות לביצוע ניקוי של אסבסט פריץ ממעורמים שבמקום, חישוף צמחיה, וגילוח השטח ופינוי כלל הקרקע המזוהמת לאתר הטמנה יעודי לאסבסט פריץ.

הערכת הרכבת נכון למועד זה לאחר מדידות השטח והמעורמים היא כ- 6 מיליון ש"ח להסרת המפגע, יתכן וידרשו השלמות נוספות אך נכון למועד זה לא ניתן להעריך את העלות שלהם.

הערכות החברה בדבר ביצוע ניקוי אסבסט פריץ ממעורמים שבמקום, לרבות לוחות זמנים, עלויות והוצאות לסיומם כאמור לעיל, הינן מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך, המבוססות על פעילות החברה ועל מידע המצוי בידיה נכון למועד פרסום הדוח. הערכות אלו עשויות שלא להתממש, כולן או חלקן, או להתממש באופן שונה מהותית מכפי שנצפה. הגורמים העיקריים שעשויים להשפיע על כך הינם שינויים בתכניות העבודה של החברה, העדר תקצוב מתאים מטעם הממשלה, התפתחות ושינויים ברגולציה בתחומי הפעילות וגורמי הסיכון המפורטים בסעיף 26 להלן.

21.3.2 איכות אוויר

עמידה בהוראות ניטור אוויר בתחנות רכבת

במהלך שנת 2018 הציבה החברה מערכות ניטור אוויר ניידות כ- 5 תחנות בנוסף ל-5 תחנות ניטור אוויר קבועות בציר איילון ובתחומי ת"א. ועמדה בתכנית הניטור השנתית כפי שאושרה ע"י המשרד להגנת הסביבה בהצבת מערכות ניטור אשר תוקפו החל מינואר 2018 עד דצמבר 2018.

נכון למועד פרסום הדוח, להלן פירוט ההליכים בתחום איכות אוויר שננקטו ע"י המשרד להגנת הסביבה:

א. דרישה להקמה והפעלה של תחנות ניטור של רכבת ישראל כחלק מהמערך הארצי לניטור אוויר לפי חוק אוויר נקי התשס"ח – 2008.

עפ"י טיוטת ההוראות כאמור נדרשת רכבת ישראל להציב 5 מערכות ניטור בתחנות שנמצא בהן זיהום אוויר. התחנות הן: ת"א השלום, ת"א ההגנה, תחנות יוספטל וקוממיות בת ים ותחנת וולפסון חולון.

ב. ביום 9 בינואר 2017 נערך לחברה שימוע במשרד להגנת הסביבה בשל חריגה ברמות זיהום אוויר בהתאם לחוק אוויר נקי הנגרם מתנועת הרכבות בתחנות השלום, קוממיות ויוספטל. בהמשך לשימוע ולדרישת המשרד להגנת הסביבה, הגישה החברה למשרד תשובה מקיפה על פעולות הרכבת לטיפול בנושא. ביום 8 בפברואר 2017 התקיים דיון בין הצדדים במסגרתו הגיעו הצדדים להסכמות בקשר עם דרכי הפעולה שיש לנקוט בנושא.

ג. במהלך שנת 2017 ועד לחודש אוגוסט לשנה זו, התקינה הרכבת מערכות ניטור בכל התחנות עפ"י הוראת המשרד להגנת הסביבה, הכוללים מערכות ניטור אוויר, ציגים אקטיבי המציינים את ערכי הזיהום (חלקיקים P.M 2.5 ותחמוצות חנקן), עדכון הנוסעים על זיהום ברכבת בתחנות הרלבנטיות ושילוט פאסיבי לכלל נוסעי התחנה, כל זאת בהלימה מלאה לדרישות המשרד להגנת הסביבה.

תחנת רכבת ת"א השלום

ממצאי ניטור רציף איכות אויר שביצע המשרד להגנת הסביבה בתחילת שנת 2013 בתחנת רכבת ת"א השלום, העלו חריגות לכאורה בתחמוצות חנקן ביחס לתקני איכות אוויר במועד הניטור. במסגרת התכנית להפחתת רמות זיהום האוויר, בחודש דצמבר 2015 הסתיים פרויקט בניית הקיר בחלקה המערבי של התחנה במטרה למנוע כניסת מזהמים מכיוון נתיבי איילון (דרום). עם סיום הפרויקט, הוצבה במקום מערכת ניטור אוויר לבדיקת יעילותו ובחינת רמת מדדי הזיהום.

מסיכום וריכוז נתוני איכות האוויר עד חודש מרץ 2016, עולה שיפור קל בחלק מהפרמטרים. למרות בניית הקיר כאמור לעיל, עולה כי נתוני איכות האוויר אינם עומדים בדרישות חוק אוויר נקי.

במהלך שנת 2018, פעלה החברה באמצעות חברה חיצונית (אלקטרה מערכות) לתכנון וביצוע להתקנת מערכות לשיפור איכות האוויר בתחנות עלות הפרוייקט כולל ניהול ופיקוח עליון יגיע ל 15 מיליון ש"ח, נכון למועד זה הסתיים שלב התכנון והחל שלב היצוע בו הותקנה קורת פלדה (להחזקת חלק מהמפוחים) הותקנו 4 מפוחים וקיימת תוכנית עבודה להתקנה של כ 16 מפוחים סה"כ.

מערכת ניטור חיצונית בנוסף לפנימית (למדידת רקע איכות האוויר) מערכות סינון, לוחות חשמל ומערכות תאום ובקרה, הצפי לסיום הפרוייקט הינו עד סוף מחצית שנת 2019.

תחנת רכבת מודיעין-מרכז

החברה ביצעה ניטור אוויר בתחנת נוסעים מודיעין-מרכז שהעלה חריגות לכאורה מתקני איכות אוויר הקיימים במועד הניטור. בשנת 2015 שודרגה מערכת האוויר בתחנה ולאחר ניטור נמצא כי התחנה עומדת בתקנות חוק אוויר נקי.

במהלך החודשים יוני ואוגוסט, 2017 כחלק מהסדר הליך הסתלקות של תביעה ייצוגית נערך ניטור אוויר בתחנת מודיעין והתוצאות פורסמו באתר החברה והועברו לתובע.

בנוסף, במהלך החודשים מאי ויוני 2018 נערך ניטור אוויר בשנית בתחנת מודיעין מרכז והתוצאות פורסמו באתר המשרד להגנת הסביבה והועברו לנתבע.

לפירוט הליכים משפטיים בנוגע לאיכות אוויר, ראו סעיף 21.4 להלן.

**21.3.3 שפכים תעשייתיים**

במהלך פעילות החברה במתחמי מוסכים ותדלוק, נוצרים שפכים תעשייתיים. מקורם של שפכים אלו הם בפעילות תדלוק וטיפול מכוונות. החברה מנטרת מעת לעת ואחת לרבעון באתרים הרלוונטיים, את שפכי התעשייה במתחמי הרכבת ומטפלת בהם כדיון. טיפול זה כולל בין היתר, איסוף נפרד של עודפי השמן המושמש המועברים לפינוי וניקוז שאר תשטיפי הדלק והשמן למפרידי דלקים לצורך עמידה בערכים הקבועים בדיון.

כל מפרידי הדלקים מטופלים ומתוחזקים על ידי שאיבת תכולתם, ניקוי צופת ומסננים מדי רבעון. החברה מנטרת מעת לעת ואחת לרבעון באתרים הרלוונטיים, את שפכי התעשייה במתחמי הרכבת ומטפלת בהם כדיון.

בשנת 2015 התקבלו חיובים עקב חריגות לכאורה בדיגומי שפכים בסך כולל של כ- 265 אלפי ש"ח על ידי תאגידי המים, בגין האתרים: לוד ודימונה. הנושא נמצא בערכאות משפטיות.

עבור השנים 2016-2013 התקבלו חיובים בסך של כ- 3 מיליון ש"ח בגין שפכים חריגים באתר חיפה-דיזלים מטעם תאגיד המים והביוב. הנושא נמצא בהליכים משפטיים.

במקביל התבצע תהליך להפרדת זרמי תעשייה מהזרם הסניטרי במתחם חיפה דיזלים בו נמצאות רוב החריגות. התהליך התבצע כהכנה לקראת הקמת מתקן לטיפול בשפכים התעשייתיים, אשר איננו יכול לקבל שפכים מעורבים.

נכון לכתובת דו"ח זה, המתקן בשלבי הקמה סופיים וצפוי להיכנס לפעולה במהלך הרבעון הראשון של 2019.

במהלך שנת 2017, התגבש הסכם פשרה מול תאגיד מי כרמל על הסדר תשלום בסך של כ- 1.65 מיליון ש"ח מתוך חוב כולל בסך של כ- 3.4 מיליון ש"ח כולל התחייבות החברה להכנת מתקן לטיפול בשפכים. במהלך שנת 2018 יצאה חברת רכבת ישראל למכרז תכנון וביצוע להקמת המט"ש, בנוסף לכלל מערכות מפרידי הדלקים והפרדות הזרמים אשר בוצעו במתחמים. סיום בניית מתחם המט"ש הינו עד סוף רבעון ראשון לשנת 2019.

**21.3.4 ניהול פסולת**

לאורך קווי מסילות הרכבת קיימים מצבורי פסולת, אשר עלולים להוות לעיתים מפגעים בטיחותיים וסביבתיים. מערומי הפסולת הינם בחלק מן הפעמים תוצר לוואי של הטיפול השוטף במסילה (פסולת המאופיינת באדני בטון ובמתכות).

במקרים רבים אחרים, מקורם של מערומי הפסולת הינו השלכה פיראטית של פסולת עירונית המתנקזת בצדי המסילה, פסולת חקלאית וגזם משטחי הרשויות הסמוכות ופסולת תעשייתית ממפעלי תעשייה הסמוכים למסילה. בנוסף לכך, מוקדי פסולת אלו מושכים אליהם פורעי חוק, המשליכים בסמוך פסולת בניין, גזם, ועודפי עפר ובטון. החברה פועלת לפינוי מערומי הפסולת והעברת פסולת מתאימה למרכזי מחזור.

**21.3.5 חומרים מסוכנים**

במתקני החברה מאוחסנים ומשונעים חומרים מסוכנים בהתאם להוראות היתרי הרעלים. להרחבה ראו להלן בסעיף 21.2.1 לעיל.

**21.3.6 מניעת מפגעים**

פעילות החברה כרוכה ברעש וריח העלולים להוות מטרד לתושבים המתגוררים בסמוך למתקני החברה. החברה נוקטת אמצעים נדרשים לעמידה ברמות הרעש הקבועות בדין.

לחברה ניתן בסוף שנת 2008 מאת השר להגנת הסביבה הוראה אישית ובכלל זה הוראות למניעת מפגעי רעש ורעידות קרקע מהרכבת, על פי החוק למניעת מפגעים, התשכ"א-1961 (להלן: "חוק למניעת מפגעים"). בהוראה נקבע כי על החברה להפעיל את הרכבת באזור חיפה באופן שלא יגרום לרעש בלתי סביר, בהתאם לתקנות מכוח החוק כאמור, וכי החברה תנקוט את כל הצעדים והאמצעים המתקדמים ביותר בתכנון, בנייה, הפעלה ותחזוקת מסילות. האמצעים כוללים קירות אקוסטיים ומיגון דירתי, ככל שיידרש.

במסגרת תנאים לרישיון עסק למתחם באר שבע צפון ובעקבות תלונות תושבים על מטרדי רעש, הרכבת תגיש לאישור מנהל מחוז דרום במשרד להגני"ס פתרונות למפגעי הרעש הכוללים הקמת קיר אקוסטי ושינויים תפעוליים.

נציין כי המשרד להגנת הסביבה התריע במהלך שנת 2017 בפני החברה על מטרדי ריח בתחנת בני ברק. תלונה זו באה על רקע מטרדי ריח משינוע מכולות פסולת המועמסות על גבי קרונות הרכבת. בהמשך לתלונות אלו, במהלך שנת 2018, רכבת ישראל פעלה להתקנת יריעות אטומות למכולות בצורה מלאה וכן התקינה מערכות מריחנים להקטנת מפגעי הריח באתר.

בעקבות התראה בנושא מטרדי ריח במסוף מטענים חדרה מערב, הופסק שינוע הפסולת והאחסנה באתר ובמקום משונעים מכולות טובין בלבד (ללא חומ"ס ופסולת). עד למועד זה לא התקבלו דיווחים על מטרדי סביבה במקום.

**21.4 הליכים משפטיים או מנהליים מהותיים בקשר עם איכות הסביבה**

לפרטים בדבר הליכים משפטיים או מנהליים מהותיים בקשר עם איכות הסביבה ראו ביאור 20(א) סעיפים: (1.1.3), (1.1.4), (1.2.1), (1.2.2), (1.2.3), (1.2.5), (1.2.8), (1.2.11) לדוחות הכספיים המאוחדים.

**21.5 מדיניות התאגיד בניהול סיכונים סביבתיים**

החברה מספקת שירותיה ופועלת, מתוך אחריות לחברה ולסביבה, בראיה מקיימת ארוכת טווח וצופה פני עתיד, למוזער ההשלכות הסביבתיות הנובעות מפעילותה ולהובלה בתחום מניעת מפגעים והפחתת השפעות סביבתיות.

עקרונות המדיניות הסביבתית של החברה, התואמת את יעדיה האסטרטגיים, כוללים שילוב שיקולים סביבתיים בכל תחומי פעילותה ובכלל זה בתהליכי קבלת החלטות; אימוץ הטכנולוגיות המוכחות והכלכליות הטובות ביותר; אימוץ אמות מידה סביבתיות מתקדמות מוכחות, גם בהיעדר חוקים ותקנות רלבנטיים; שימוש מושכל בחומרי גלם; צמצום ומחזור פסולת ותוצרי לוואי; שילוב שיקולים נופיים וסביבתיים בתכנון ובתחזוקה של מתקנים; קיום דו-שיח פתוח ושקוף עם הציבור, בכל הנוגע לתכניות שיש להן השלכות סביבתיות; צמצום פליטת גזי חממה, הרחבת השימוש בדלקים ובמקורות אנרגיה ידידותיים לסביבה; פעילות משותפת עם גורמים סביבתיים, ציבוריים ובינלאומיים, לרבות עריכת סקרים סביבתיים, השתתפות בפיתוח ובייזום טכנולוגיות מתקדמות והטמעת ערכי סביבה בתרבות הארגונית, הגברת המודעות והמחויבות הסביבתית של עובדי החברה ושילוב נושאי סביבה בפעילותה.

בשנת 2016 גיבשה החברה תכנית אסטרטגית לפיתוח בר קיימא בחברה, במטרה לנהל בצורה מיטבית את הסיכונים הסביבתיים הכרוכים בפעילותה ולצמצם את ההשפעות הסביבתיות הנובעות מפעילותה. נכון למועד פרסום הדוח, החברה פועלת בתחום איכות הסביבה באמצעות מספר גורמים פנימיים בחברה ויועצים מקצועיים חיצוניים. כמו כן, החברה פועלת ליישום הנחיות של רשות החברות בנושא. דיווח בדבר יישום התכנית לפיתוח בר-קיימא מועבר לרשות החברות בכל שנה.

החברה אישרה במהלך שנת 2017 נוהל כלל רכבתי לניהול תחום איכות הסביבה בחברה.

כחלק מתחום האחריות התאגידית, החברה מעבירה דיווחים שנתיים לדירוג מעלה החל משנת 2017 (עבור השנה החולפת). הדירוג מאפשר מדידה שנתית, מיפוי פערים והגדרת יעדים לשיפור ביחס לנורמות והסטנדרטים בישראל.



בשנים 2017-2018 ערכה החברה סקר אכיפה לסיכוני סביבה בכלל המתחמים התפעוליים. נכון למועד פרסום הדוח, סקר האכיפה טרם הושלם. בשנת 2018 ערכה החברה מיפוי של כלל סיכוני הסביבה הכולל הגדרת סיכוני ליבה, גורמי הסיכון, השפעות ודרכי טיפול בהתאם למטריצת הסיכונים של החברה, סקר זה יעודכן גם במהלך 2019, במקביל במהלך 2018 הוסמכה הרכבת לתקן ISO 17025 ובהכנות לתקן ISO 14000 שיבוצע במהלך 2019.

הערכות החברה בפרק זה, הינן בגדר מידע צופה פני עתיד, כהגדרתו בחוק ניירות ערך ומהווה תחזיות והערכות בלבד של החברה שהתממשותן אינה ודאית, אשר מבוססות על מידע הקיים בחברה נכון למועד פרסום הדוח. יישום התחזיות והערכות החברה עשויות שלא להתממש כולן או חלקן. כמו כן התוצאות בפועל עלולות להיות שונות מהערכות והתחזיות הנוכחיות בשל גורמים שונים, לרבות התפתחות ושינויים ברגולציה בתחום הפעילות, בתחום הסביבתי ו/או התממשות איזה מגורמי הסיכון המפורטים בסעיף 26 להלן.

## 22. מגבלות ופיקוח על פעילות התאגיד

הפעלת החברה כפופה לאסדרה שלטונית ולפיקוח במגוון רחב של תחומי פעילותה של החברה באמצעות מכשירים רגולטורים מגוונים כגון חוקים, תקנות, צווים, כתבי הסמכה, רישיונות והיתרים.

כמו כן, קיימים חוקים, תקנות, צווים, כתבי הסמכה, רישיונות והיתרים החלים על החברה ויש בהם כדי להשפיע על פעילות החברה אשר יפורטו להלן. יודגש, כי רשימת החוקים, תקנות, צווים, כתבי הסמכה, רישיונות והיתרים שיפורטו להלן אינה ממצה, וייתכנו הוראות נוספות החלות על החברה אשר אינם מפורטים מטה.

### 22.1 רגולציה מכוח חוק החברות הממשלתיות ומעמד החברה כחברה ממשלתית

למועד פרסום הדוח, החברה הינה "חברה ממשלתית" כהגדרתה בחוק החברות הממשלתיות. כחברה ממשלתית, כפופה החברה להוראות חוק החברות הממשלתיות והתקנות שהותקנו מכוחו לרבות לעניין פעולות והחלטות הטעונות אישור הממשלה, החלטות עסקיות וייעוד רווחים בחברה ממשלתית, הוראות לעניין הרכב הדירקטוריון, מינוי נושאי משרה ועוד. בנוסף, על חברות בנות של החברה, שהן חברות בנות ממשלתיות כמשמען בהוראות חוק החברות הממשלתיות (חברה שיותר ממחצית כוח ההצבעה באספותיה הכלליות או הזכות למנות יותר ממחצית מספר הדירקטורים שלה הם בידי חברה ממשלתית, בידי חברה בת ממשלתית או בידי חברה ממשלתית יחד עם חברה בת ממשלתית) חלות הוראות חוק החברות הממשלתיות בשינויים המפורטים בסעיף 57 לחוק החברות הממשלתיות. כן חלות על החברה הוראות חוק החברות הרלוונטיות.

### 22.2 חוקים, תקנות וצווים אחרים החלים על החברה כחברה ממשלתית

#### 22.2.1 חוק יסודות התקציב, התשמ"ה-1985

חברה ממשלתית נחשבת ל"גוף מתוקצב", כהגדרתו בחוק יסודות התקציב. לפיכך, חלות על החברה מספר הוראות, אשר עיקריהן מפורטים להלן:

בהתאם להוראות סעיף 29 (א) לחוק יסודות התקציב, החברה אינה יכולה להסכים לשינויים בשכר, בתנאי פרישה או בגמלאות, או על הטבות כספיות אחרות הקשורות לעבודה, ולא תנהיג שינויים או הטבות כאמור, אלא בהתאם למה שהוסכם או הונהג לגבי כלל עובדי המדינה או באישורו של שר האוצר.

על אף האמור בכל דין, כל הסכם או הסדר בטל במידה שהוא נוגד את הוראות סעיף 29 (א) לחוק יסודות התקציב. ראה שר האוצר כי גוף מתוקצב לא קיים את הוראות סעיף 29 (א) לחוק יסודות התקציב, רשאי הוא להפחית סכום השווה לסכום ששולם עקב כך מן הסכומים שיש להעבירם לאותו גוף מתקציב המדינה לפי כל דין, ורשאי הוא להפסיק או להפחית כל מענק או השתתפות שהגוף היה מקבל מהממשלה אלמלא החריגה, כל עוד מבצע הגוף תשלומים בניגוד להוראות סעיף זה.

על החברה כגוף מתוקצב למסור למנהל הכללי של משרד האוצר לפי דרישתו, כל מידע שיש בו צורך למטרות מעקב אחר ביצוע חוק יסודות התקציב או חוק תקציב שנתי.

על החברה כגוף מתוקצב למסור לממונה על השכר והסכמי העבודה במשרד האוצר מידע אחת לשנה, במועד ובאופן שייקבעו בתקנות.

בשנת 2011 החל לפעול לראשונה בית דין למשמעת לשיפוט עובדי המדינה ועובדי גופים מתוקצבים ונתמכים, שהוקם מכוח חוק יסודות התקציב. ניתן להעמיד לדין משמעתית בבית הדין, בין היתר, עובד גוף מתוקצב שביצע עבירות משמעת לפי חוק זה וכן, כל מי שבשעת ביצוע העבירה היה מנהל כללי, חשב, גזבר, מנהל חשבונות או פקיד של הגוף המתוקצב האחראי לאותו תחום, אם לא הוכיח אחת מאלה: (1) העבירה נעברה שלא בידעית; (2) הוא נקט אמצעים סבירים להבטחת מניעת העבירה.

## 22.2.2. חוק שיוויון זכויות האישה, התשי"א-1951

על-פי חוק זה, כגוף ציבורי, הכולל חברה ממשלתית, ובוועדות המכרזים והמינויים של גוף ציבורי, יינתן ביטוי הולם בנסיבות העניין, לייצוגן של נשים. החברה מקיימת את הוראות החוק האמור.

## 22.2.3. יישוב סכסוכים בין החברה לבין המדינה

לפי הנחייה 6.1201 של היועץ המשפטי לממשלה, תביעה אזרחית על-ידי המדינה נגד חברה ממשלתית לא תוגש אלא לאחר קבלת אישור אחד מאלה: היועץ המשפטי לממשלה, פרקליט המדינה, המשנה לפרקליט המדינה או מנהל המחלקה האזרחית בפרקליטות המדינה. תחילה ייעשה ניסיון ליישוב הסכסוכים בדרך של משא ומתן, תיווך, מתן חוות דעת משפטית או בדרך אחרת, ואם הסכסוך לא ייושב תוך זמן סביר יוחלט אם להפנותו לבוררות או לאשר הגשת תביעה.

הנחייה 6.1202 של היועץ המשפטי לממשלה מתווה דרך פעולה לפיה מן הראוי להימנע ככל שניתן מהתדיינויות בבית משפט לצורך יישוב סכסוכים משפטיים בעניינים אזרחיים בין חברה ממשלתית לבין המדינה או תאגיד שהוקם על-פי דין או חברה ממשלתית אחרת ומן הראוי שחברה ממשלתית תעשה כל מאמץ ליישב סכסוך כזה שלא על-ידי הגשת תביעה לבית משפט. על-פי ההנחיה, חברה ממשלתית שלא עלה בידה ליישב את הסכסוך בדרך אחרת, והיא מבקשת להגיש תביעה, תודיע על כך למנהל רשות החברות הממשלתיות אשר יפעל ליישוב הסכסוך מחוץ לכותלי בית-המשפט, בדרכים המפורטות בהנחיה. ככל שהסכסוך לא יושב בתוך זמן סביר, יפנה מנהל רשות החברות הממשלתיות את הסכסוך לטיפולו של היועץ המשפטי לממשלה או מי שישמך לכך. לא יושב הסכסוך תוך זמן סביר, יחווה היועץ המשפטי לממשלה את דעתו בפני הצדדים בשאלה כיצד יש לפעול בהמשך.

## 22.2.4. יישוב סכסוכים בין חברות ממשלתיות בענייני תשתיות

פרק ח' 3 לחוק החברות הממשלתיות, החל על החברה כחברת תשתית המנויה בתוספת הראשונה, עוסק ביישוב סכסוכים בין חברות ממשלתיות בענייני תשתיות בין היתר קובעות הוראות פרק זה הקמת ועדה ליישוב סכסוכים ותפקידיה. סימן ד' לחוק משק הגז הטבעי, התשס"ב-2002 עוסק בהקמת ועדה לתאום תשתיות, אחת או יותר, שתפקידה לפסוק בסכסוכים בין בעל רישיון חלוקה לבין בעל תשתית המוגדר בין היתר כחברת תשתית כהגדרתה בסעיף 59כא לחוק החברות הממשלתיות הכוללת חברה ממשלתית המנויה בתוספת הראשונה לחוק החברות הממשלתיות בעניינים המפורטים בסעיף 59כב(א) לחוק החברות הממשלתיות ובלבד שאם צד לסכסוך הוא בעל רישיון חלוקה שאינו חברה ממשלתית, ניתנה הסכמתו בכתב להבאת הסכסוך להכרעת הוועדה.

ביום 29 בדצמבר 2016 נכנס לתוקפו חוק התכנית הכלכלית (תיקי חקיקה ליישום המדיניות הכלכלית לשנות התקציב 2017-2018 התשע"ז-2016 (להלן: "חוק ההסדרים")) במסגרת סימן ב' לפרק י' בחוק ההסדרים הורחבו סמכויות הוועדה לתיאום תשתיות באופן אשר הרחיב את סמכותה של הוועדה לפי סימן ד' וה' לחוק ממשק הגז הטבעי, לפסוק בסכסוכים בין מקים תשתית, שהחברה נמנית על הגדרה זו, לבין בעל תשתית וכן בסכסוכים בין מקימי תשתית או בסכסוכים בין בעלי תשתית והכל בעניינים המפורטים בסעיף 59כב(א) לחוק החברות הממשלתיות בהתאם להוראות סימן ב' לחוק.

## 22.2.5. מבקר המדינה

חוק מבקר המדינה, התשי"ח-1958 [נוסח משולב] (להלן: "חוק מבקר המדינה"), מכפיף כל "גוף מבוקר", כהגדרתו בחוק, לביקורתו של מבקר המדינה, וקובע, בין היתר, כי: כל חברה ממשלתית היא גוף מבוקר אשר יעמוד לביקורתו של מבקר המדינה; גוף מבוקר כפוף להוראות שונות בדבר המצאת מסמכים וידיעות וחלה עליו החובה למנות צוות לתיקון הליקויים ולקבל החלטות בקשר עם תיקון הליקויים שיימצאו בבקרה; על-פי החוק אדם רשאי להגיש תלונה לנציב תלונות הציבור על גוף מבוקר וכי הנציב יהיה רשאי, במקרה שמצא כי התלונה מוצדקת, להצביע על הצורך בתיקון הליקוי ועל הדרך והמועד לתיקונו.

מבקר המדינה מתייחס לחברת רכבת ישראל במסגרת דוחותיו השנתיים, כאשר האחרונים הם:

(1) דוח ביקורת שנתי 68א לשנת 2017, אשר עסק, בין היתר, בביצוע פרויקט החשמול. דוח זה כלל התייחסות לעיכובים בביצוע הפרויקט, השלכות העיכוב על פעולות הרכבת, ליקויים בניהול הפרויקט, התקשרויות עם יועצים ועם קבלן הביצוע לעבודות התשתית; (2) דוח ביקורת לשנת 2018 בנושא מוכנות המדינה לרעידת אדמה - תשתיות לאומיות ומבנים. דוח זה כלל התייחסות לכך שישנם 13 גשרי רכבת אשר נדרש בהם חיזוק ושיקום.

החברה פועלת על מנת ליישם את המלצות דוחות הביקורת ולתקן את הליקויים שנמצאו.

על-פי חוק מבקר המדינה, רשאי נציב תלונות הציבור לברר תלונות נגד החברה בהיותה, כאמור, "גוף מבוקר" וזאת בשל מעשה או מחדל או פיגור בעשייה הפוגע במישרין במתלונן עצמו, או המונע ממנו במישרין טובת הנאה, והמתלונן קיבל, להנחת דעתו של נציב תלונות הציבור, את הסכמתו של אותו אדם להגיש תלונה בעניינו. ממצאי נציב תלונות הציבור על הבירור שעשה והמלצותיו לתיקון ליקויים מועברים לגוף המבוקר.

בחברה קיימת יחידת תלונות הציבור אשר הינה תחת אגף השירות. יחידה זו, בודקת מול הגורמים הרלבנטיים את מהות התלונה ומשיבה וזאת בהתאם לנוהל פניות הציבור. בנוסף הביקורת הפנימית מוסמכת לבחון תלונות עובדי החברה או הציבור המתייחסות לפגיעה בטוהר המידות ובנהלים תקינים. לפירוט נוסף בדבר פעולות הביקורת הפנימית ראו סעיף 14 לעיל.

בשנת 2018 התקבלו בחברה כ- 54 אלף פניות / תלונות לקוחות. מרבית הפניות עסקו בהחזרים כספיים והמרות כרטיסים, בקשות פיצוי בגין איחור, וכן תלונות בנושא שימוש בכרטיס הרב קו. בשנת 2018 חלה עלייה של כ- 6% בכמות הפניות שנובעת בעיקר מעלייה בכמות הנסיעות, פתיחת תחנות חדשות וסגירות של מקטעי רכבות לצורך עבודות תשתית.

#### 22.2.7 דיני מכרזים

חוק חובת המכרזים, התשנ"ב-1992 (להלן: "חוק חובת המכרזים") קובע כי המדינה, כל תאגיד ממשלתי, מועצה דתית, קופת חולים ומוסד להשכלה גבוהה, לא יתקשרו בחוזה לביצוע עסקה בטובין או במקרקעין, או לביצוע עבודה, או לרכישת שירותים, אלא על-פי מכרז פומבי הנותן לכל אדם הזדמנות שווה להשתתף בו. לעניין זה, "תאגיד ממשלתי" הוגדר כ- "חברה ממשלתית, חברת-בת ממשלתית, או תאגיד שהוקם בחוק".

תקנות חובת המכרזים, התשנ"ג-1993 (להלן: "תקנות חובת המכרזים"), קובעות הוראות בדבר הליכי המכרזים ונסיבות בהן יש פטור מעריכת מכרז.

לצד ההוראות הכלליות של תקנות חובת המכרזים, החלות על כל הגופים עליהם חל חוק חובת המכרזים, הותקן פרק ה' לתקנות חובת המכרזים, אשר הינו פרק מיוחד העוסק בהתקשרויות של חברה ממשלתית וחברה בת ממשלתית. פרק זה מחיל על חברות ממשלתיות וחברות בנות ממשלתיות (נוסף להוראות הכלליות) חובות והוראות המיוחדות להן.

נוסף לאמור לעיל, חלות על החברה תקנות חובת המכרזים (העדפת תוצרת הארץ), התשנ"ה-1995, ותקנות חובת המכרזים (חובת שיתוף פעולה תעשייתית), התשס"ז-2007.

#### 22.2.8 חוק הביקורת הפנימית

חוק הביקורת הפנימית, התשנ"ב-1992 (להלן: "חוק הביקורת הפנימית") חל, בין היתר, על גוף מבוקר כמשמעותו בסעיף 9(5) לחוק מבקר המדינה. הוראות נוספות בחוק הביקורת הפנימית חלות על החברה מכוח חוק החברות הממשלתיות. על-פי חוק הביקורת הפנימית, בכל גוף ציבורי תקיים ביקורת פנימית על-ידי מבקר פנימי.

על-פי חוק החברות הממשלתיות, על דירקטוריון חברה ממשלתית למנות לחברה מבקר פנימי, זולת אם אישרה רשות החברות הממשלתיות שהיקף פעולות החברה או אופיין אינם מחייבים מינוי של מבקר פנימי. הדירקטוריון יקבע את תפקידיו וסמכויותיו של המבקר הפנימי. המבקר הפנימי יהיה כפוף ליושב ראש הדירקטוריון ולמנהל הכללי, ויגיש את דוחותיו והצעותיו לדירקטוריון.

#### 22.2.9 תכנון ובנייה

בסוף שנת 2009 או בסמוך לכך ניתנה חו"ד משרד המשפטים לפיה לא ניתן לראות בתחנות לאיסוף נוסעים והורדתם מתקן דרך, לפיכך העלתה הות"ל לראשונה דרישה להוצאת היתר כתנאי לביצוע תחנות רכבת מסוימות, בהתאם לכך תחנות שדרות, נתיבות ואופקים נבנו עם היתר בנייה. באוגוסט 2014 נכנס לתוקפו תיקון 101 לחוק התכנון והבניה, תשכ"ה-1965 אשר הסדיר את הליכי הרישוי לתחנות, במסגרתו נוצרה לראשונה הבחנה בין שני סוגי תחנות: "תחנה לאיסוף נוסעים והורדתם" המיועדת רק לאיסוף נוסעים או הורדתם מרכב או רכבת ו"תחנה לתחבורה ציבורית" שהינה תחנה לנוסעים בתחבורה הציבורית שאינה מיועדת רק לאיסוף נוסעים או הורדתם מרכב או מרכבת. סוג נוסף של תחנת רכבת מוסדר בתמ"א 23/9 שהינה תחנה הכוללת את מלוא הפונקציות לרבות שינוע מטענים ומסחר נרחב. החברה מקימה תחנות בהתאם להליכי הרישוי הקבועים בדיון ובהתאם לפרשנות שניתנה להליכים אילו על ידי משרד המשפטים.

#### 22.2.10 רישוי עסקים

בהתאם לחוק רישוי עסקים ובהתאם לסוג פעילותה, נדרשת החברה להחזיק ברישיונות עסק, המפורטים בצו רישוי עסקים וניתנים מטעם הרשות המקומית בתחומה מתבצעת הפעילות, בכפוף לאישורם של גורמים מאשרים, כגון: המשרד להגנת הסביבה, משטרת ישראל, הרשות הארצית לכבאות והצלה ומשרד הכלכלה. הפריטים הטעונים רישוי הינם, בין היתר, תחנות נוסעים, מסופי מטענים, תחנות תדלוק, מוסכים ומחסנים. הפעלת אתרי החברה ללא רישיון עסק מהווה עבירה על חוק רישוי עסקים ועלולה להביא להפסקת פעילות העסק. כמו כן, על החברה לעמוד בהוראות תקנות רישוי עסקים (מפעלים מסוכנים), התשנ"ג-1993. העובר על הוראות התקנות, דינו - מאסר שישה חודשים או

קנס של עד 14,400 ש"ח. יצוין, כי נכון למועד פרסום הדוח הוקמה בחברה יחידה ייעודית הפועלת מול רשויות מקומיות וגורמים מאשרים בקשר להנפקת רישיונות עסק וחידושם עבור כלל מתחמי החברה. נכון למועד פרסום הדוח, נדרשים לחברה כ- 114 רישיונות, אשר מתוכם 55 רישיונות קיימים, 26 רישיונות בהליכים, ו- 30 רישיונות חסרים. לפרטים נוספים בדבר השלכות וחשיפות אפשריות לחברה עקב העדר רישיונות עסק ראו סעיף 26.4.1 להלן.

**22.2.11 הגבלים עסקיים**

החברה כפופה למכלול הוראות חוק ההגבלים העסקיים, התשמ"ח-1988 לרבות לעניין הסדרים כובלים ומיזוגים. נכון למועד פרסום הדוח, עמדת החברה הינה כי החברה אינה צד להסדרים כובלים כלשהם.

**22.2.12 חוק להסדרת הביטחון בגופים ציבוריים, תשנ"ח-1998 וחוק סמכויות לשם שמירה על ביטחון הציבור, תשס"ה-2005**

החברה מנויה בתוספת השנייה וכן בתוספת הרביעית לחוק להסדרת הביטחון בגופים ציבוריים, התשנ"ח-1998 (להלן בסעיף זה: "החוק"), ובכך כפופה לחוק, אשר קובע הוראות מיוחדות לעניין הסדרים ביטחוניים במתקניה של החברה. יצוין, כי מכוח הוראות החוק, מקבלת החברה הנחיות משירות הביטחון הכללי בתחומי אבטחת המידע והנחיות ממשטרת ישראל בתחומי האבטחה הפיזית, וכן חלה עליה חובת מינוי ממונה ביטחון כמשמעו בחוק.

יצוין, כי בינואר 2018 אושר בוועדת הפנים של הכנסת צו סמכויות לשם שמירה על ביטחון הציבור מכוח חוק סמכויות לשם שמירה על ביטחון הציבור, תשס"ה-2005 ולפיו ניתנו למאבטחים הפועלים מטעם החברה סמכויות, כמוגדר בחוק האמור, לשם ביצוע פעולות אבטחה ושמירה על ביטחון הציבור.

**22.2.13 פקודת מסילות הברזל [נוסח חדש], התשל"ב-1972**

מינוי מנהל לעניין מסילות ברזל

סעיף 2א לפקודת מסילות הברזל (להלן-"הפקודה") מסמיך את שר התחבורה למנות מנהל שהוא עובד מדינה ובעל ניסיון בתפעול ובניהול של מערכות תחבורה יבשתית ובכלל זה מערכות תחבורה מסילתית, כמנהל לעניין מסילות ברזל, ורשאי הוא למנות מנהל נפרד לעניין מסילת ברזל ארצית (להלן: "המנהל") שסמכויותיו הינן כמוגדר בפקודה.

המנהל עומד בראש אגף בכיר לרכבות, ברשות הארצית לתחבורה ציבורית במשרד התחבורה והוא הרגולטור המסדיר את פעילות החברה, בהתאם לסמכויות מכוח הפקודה ותקנות שהותקנו מכוחה, כמפורט להלן.

**22.2.14 חוק לתיקון פקודת מסילות (מס' 9), התשע"ז-2017 (להלן "החוק")**

החוק, שנתקבל במרץ 2017, הסדיר מספר תחומים מהותיים להפעלתה של רכבת ארצית, במסגרת תיקון מקיף לפקודה ובהם:

(א) שתי נורמות עקרוניות חדשות:

1. איסור על נהיגת רכבת ארצית ללא רישיון לנהיגת רכבת ארצית ("רישיון") (או קבלת פטור מרישיון כאמור שעל שר התחבורה (להלן-"השר") לקבוע בתקנות).

בחוק נקבעו עקרונותיו של משטר חדש לרישוי נהגי רכבת ארצית שאת תכניו והוראותיו הקונקרטיים על השר לקבוע בתקנות ועל המנהל להשלים בהוראות.

חשוב לציין, כי תחילתן של הוראות החוק לעניין זה, כפי שנקבעה בחוק, היא בחלוף 15 חודש ממועד תחילת החוק, קרי: ביולי 2018.

בחוק נקבעו מועדי תחילה דחויים לשלושה נושאים (למעשה – לרוב הוראותיו), כמפורט להלן. החוק אף מסמיך את השר לדחות בצו, באישור ועדת הכלכלה של הכנסת, עוד יותר, את כל אחד ממועדי התחילה הדחויים הללו. ואולם, נכון למועד כתיבת דו"ח זה, טרם עשה השר שימוש בסמכותו האמורה, למרות שחלפו זה מכבר מועדי התחילה של הוראות החוק בשניים מתוך שלושת הנושאים האמורים ובנוסף, מועד תחילתו של הנושא השלישי חל במרץ 2019, כמפורט להלן.

יישומן של ההוראות החוק בעניין רישוי נהגי רכבת ארצית מותנה, מהותית, בהתקנת תקנות כאמור ולא תיתכן הנהגת משטר רישוי בלא התקנת תקנות.

נכון למועד כתיבת דו"ח זה, מצוי עדיין תהליך התקנת תקנות כאמור בשלבי הראשונים, תוך קיום דיאלוג מקצועי רצוף בין משרד התחבורה לבין החברה, שבמסגרתו הועברו לחברה טיוטות של תקנות העוסקות בעניינים שונים לרבות לעניין רישוי הנהיגה ברכבת ארצית (כמפורט להלן); הועברו למשרד התחבורה התייחסותה, הערותיה והסתייגותיה של החברה לטיוטות אלו ומתקיימות, מאז דצמבר 2017, ישיבות עבודה משותפות לדיון בהן.

תהליך התקנת התקנות לא הושלם במועד שבו נכנסו לתוקפן הוראות החוק לעניין זה (יולי 2018), כך שמשטר רישוי נהגי רכבת ארצית טרם הונהג בפועל וגם לא ידוע מתי יונהג הלכה למעשה.

2. איסור על הפעלת רכבת ארצית ללא "תכנית הפעלה" (כמתואר להלן) המאושרת על ידי המנהל. תכנית ההפעלה תכלול חובות (ומידע) בעניינים שונים שנקבעו בחוק. בחוק עצמו נקבעה רשימת העניינים הללו ובהם: תכנית לניהול הבטיחות במסילת הברזל; פירוט בדבר הליכי מיון וקבלה של בעלי תפקידים מסילתיים ואחרים; תנאי התפעול והתחזוקה של המסילות, לרבות הצי הנייד ואמצעים טכנולוגיים; סדרי ההפעלה של מסילת הברזל, נוסעים, כבודה ומטענים; תשתיות; רמת השירות ואיכותו; מערכות מידע לציבור; אופן העברת דיווחים למנהל ועוד.

אך גם בעניין זה על השר להתקין תקנות, בין השאר בדבר אופן הגשת תכנית ההפעלה, אופן ביצועה, הדרכים לתיקונה ועוד. לפיכך, גם לעניין זה – אין נפקות מעשית להוראות החוק בעניין מבלי שתקנות כאמור יותקנו על ידי השר.

חשוב לציין, כי גם בעניין זה נקבע בחוק מועד תחילה דחוי, שחל בחלוף 24 חודש מיום תחילת החוק, קרי: במרץ 2019.

נכון למועד כתיבת דו"ח זה, מתקיימות ישיבות עבודה עם משרד התחבורה גם לעניין זה, לאחר שלראשונה, באוקטובר 2018 קיבלה החברה לידיה טיוטת תקנות ראשונית והציגה את הערותיה למשרד התחבורה. גם בעניין זה, חלף כבר המועד שבו נכנסו לתקפן הוראות החוק בעניין (מרץ 2019), מבלי שפורסמו במועד התקנות הנצרכות ולכן גם בעניין זה שהוראות החוק הן עדיין בבחינת "אות מתה" וזאת עד לפרסומן של תקנות.

(ב) סמכותו של השר להתקין תקנות בעניינים נוספים.

(ג) הוראות בדבר הסדרת העיסוק במספר תפקידים תפעוליים-בטיחותיים (להלן-"התפקידים") אצל מפעיל רכבת ארצית.

גם בעניין זה, על השר להתקין תקנות בנושאים רבים, על מנת לאפשר את יישומן של הוראות החוק.

בנוסף, גם בעניין זה נקבע בחוק מועד תחילה דחוי, שחלף כבר, בחלוף שנה מיום תחילת החוק, קרי: במרץ 2018 (למעט העיסוק בנהיגת רכבת ארצית, שלגבי הוראות החוק בנושא זה נקבע מועד תחילה מאוחר יותר, שגם הוא חלף כבר, בחלוף 15 חודש מתחילת החוק, כאמור).

נכון למועד אישור דו"ח זה, נמשך מאז דצמבר 2017 תהליך התקנת תקנות כאמור, תוך קיום דיאלוג מקצועי רצוף בין משרד התחבורה לבין החברה, שבמסגרתו הועברו לחברה טיוטות של תקנות העוסקות גם בעניינים אלו והחברה העירה את הערותיה.

מכל מקום, ללא התקנת תקנות בעניין הסדרת התפקידים, אין נפקות מעשית להוראות החוק בעניין זה. לפיכך, מאחר שטרם פורסמו, נכון למועד כתיבת דו"ח זה, תקנות לעניין הסדרת התפקידים ואף לא לעניין רישוי בית ספר להכשרה (כמפורט להלן) הרי שבפועל, לא החלה הסדרת הנושאים הללו, כפי שנקבע בחוק, במרץ 2018 וגם לא ידוע מתי זו תחל למעשה.

(ד) הוראות בדבר רישוי להפעלת בית ספר להכשרת בעלי תפקידים מסילתיים.

גם בעניין זה, כאמור, על השר להתקין תקנות רבות על מנת שתהיה להוראות החוק נפקות מעשית כלשהי.

גם בעניין זה, נכון למועד כתיבת דו"ח זה, נמשך מאז דצמבר 2017 תהליך התקנת תקנות כאמור, תוך קיום דיאלוג מקצועי רצוף בין משרד התחבורה לבין החברה, שבמסגרתו הועברו לחברה טיוטות של תקנות העוסקות גם בעניינים אלו והחברה העירה את הערותיה. לפיכך, גם בעניין זה, בפועל לא החלה הסדרת הנושאים הללו, כפי שנקבע בחוק, במרץ 2018 וגם לא ידוע מתי זו תחל למעשה.

(ה) החלת הוראות שונות בפקודה על מפעיל רכבת ארצית, ובהן הוראות בדבר הליכים לחקירת תאונות ואירועים בטיחותיים.

בעניינים אלו, ככלל, לא נדרשת התקנת תקנות על ידי השר כתנאי ליישומן. כמו כן, תחילתן של הוראות החוק לגביהן חלה כבר, 30 יום ממועד פרסום החוק ועל כן הוראות אלו חלות כבר על החברה.

בנוסף, ישנם נושאים נוספים, שהסדרתם באמצעות תקנות חדשות מחוייבת על פי הוראות החוק (כגון הסדרתן של נסיבות שבהן תוחל חובת פיצוי נוסעים בשל איחור בהגעת רכבת, באמצעות תקנות המצריכות התייעצות עם שר האוצר ואישור ועדת הכלכלה של הכנסת, או סנקציות שונות בגין הפרת הוראות רגולציה וכו') אך בעניינים טרם נתקבלו ממשרד התחבורה טיוטות כלשהן.

בנוסף, ידוע לחברה כי בכוונת משרד התחבורה להסדיר נושאים שונים הנוגעים לסמכויות האכיפה של "פקיד רכבת" כמשמעו בפקודה, באמצעות הוראות בהצעת חוק לתיקון פקודת התעבורה (מס' 126) (פיקוח על תשלום

דמי נסיעה), התשע"ט-2018 אשר מסמיכות את שר התחבורה להתקין תקנות נוספות בעניין. ואולם, במועד כתיבת דו"ח זה טרם ידוע אם ומתי יסתיים הליך החקיקה, לנוכח פיזור הכנסת ה-20 וההכרזה על בחירות כלליות לכנסת באפריל 2019 וממילא גם לא ידוע אם ומתי יותקנו תקנות כאמור.

בהמשך לחקיקת החוק, החל משרד התחבורה בתהליך לכתיבת הוראות רגולציה חדשות, מהן במסגרת תקנות, כמתואר לעיל, ומהן במסגרת "הוראות מנהל", שהן הוראות רגולטוריות שהמנהל מפרסם.

נכון למועד כתיבת דו"ח זה, נכנסו לתוקף 3 הוראות מנהל חדשות: הוראת מנהל ראשית (שבה נקבעו עקרונות רגולטוריים כלליים, הגדרות שונות ומסמכים ישימים), הוראת מנהל לבטיחות (שבה נקבעו עקרונות רגולטוריים בענייני ניהול מערכות בטיחות ועוד) והוראת מנהל לתחזוקה (שבה נקבעו עקרונות רגולטוריים לניהול תחזוקתן של מערכות מסילת ברזל ארצית, תהליכי הסמכות שונים ועוד).

הוראות מנהל חדשות אלו הצטרפו למספר הוראות מנהל שפורסמו כבר בשנים האחרונות, בעניינים שונים (ובהם: הובלת מטענים ברכבת, רכש ותחזוקת ציוד מסילתי נייד ועוד), עוד טרם חקיקת החוק.

## 22.2.15 חוקים לשעת חירום

על פי חוק רישום ציוד וגיוסו לצבא הגנה לישראל, התשמ"ז-1987 (להלן בסעיף זה: "**חוק הרישום**") ניתן בעתות חירום להפעיל את רכבות החברה לצורכי הגנת המדינה או בטחון הציבור או לקיום האספקה או השירותים החיוניים, כמוגדר בחוק.

חוק הרישום מקנה לשר הביטחון, אם הוא משוכנע שבטחון המדינה מחייב זאת, סמכות להכריז בצו על הצורך בגיוס ציוד, ובכלל זה כלי תחבורה. החוק מתייחס לציוד שיהיה ברשות החברה בזמן חירום. החוק מחייב את המדינה בתשלום דמי שימוש בעד הציוד שגויס וככל שבתקופת הגיוס נגרם לציוד נזק - גם פיצויים בשל הנזק. במקביל לאמור, חוק שירות עבודה בשעת חירום, התשכ"ז-1967, מקנה לשר הכלכלה סמכות לאשר מפעל כ"מפעל חיוני" ומשניתנה הכרזה שכזו לקרוא בצו את כל העובדים לשירות עבודה חיוני. החברה אושרה כ"מפעל חיוני".

חוק הפיקוח על מצרכים ושירותים, התשי"ח-1957, מקנה לשר, שהוסמך לכך על ידי הממשלה, סמכות להוציא "צו אישי" או "צו כללי" לעשייה, בין היתר, של "פעולה חיונית" להגנת המדינה, לביטחון הציבור, לקיום אספקה או שירותים סדירים. פעולה כאמור כוללת, בין היתר, חובה להפעלת מפעל או לעשות כל שירות בר-פיקוח.

## 22.2.16 תעריפים

תעריפי הנסיעה ברכבת, המוסדרים כמפורט לעיל בסעיף 5.1.2, נקבעים על ידי שר האוצר ושר התחבורה, באמצעות צו פיקוח על מחירי מצרכים ושירותים (דמי נסיעה ברכבת), לפי המנגנון הקבוע בחוק פיקוח על מחירי מצרכים ושירותים וכן באמצעות תיקונים מעת לעת לתקנות מסילות הברזל (דמי נסיעה), התשס"ה-2004.

### 22.3 חוק אויר נקי, התשס"ח-2008

להרחבה ראו סעיף 21.2.3 לעיל.

### 22.4 חוק החומרים המסוכנים, התשנ"ג-1993

להרחבה ראו סעיף 21.2.1 לעיל.

### 22.5 חוק למניעת מפגעים, תשכ"א-1961

להרחבה ראו סעיף 21.3.6 לעיל.

### 22.6 שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות

בפרק החמישי לתקנות שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות (הסדרת נגישות לשירותי תחבורה ציבורית), התשס"ג-2003 (להלן: "**תקנות שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות**") נקבעו הוראות בקשר לחובת הסדרת נגישות הרכבת לאנשים עם מוגבלות. בהתאם, החברה ביצעה פעילות הנגשה בתחנות הנוסעים.

### 22.7 חוק הקרינה הבלתי מייננת, התשס"ו-2006

להרחבה ראו סעיף 21.2.5 לעיל.

22.8 תקנות המים (מניעת זיהום מים) (תחנות דלק), התשנ"ז-1997

להרחבה ראו סעיף 21.2.2 לעיל.

חברה ממשלתית חלות על החברה חובות נוספות גם מכוח חוקים אחרים החלים על גופים ציבוריים, כגון, חוק חופש המידע, חוק שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות, התשנ"ח-1988, החוק להגברת האכיפה של דיני עבודה, התשע"ב-2011 והוספת פרק ו' לחוק החברות הממשלתיות המתייחס לייצוג הולם בקרב עובדי חברות ממשלתיות.

22.9 החוק לקידום התחרות ולצמצום הריכוזיות, התשע"ד-2013

בחודש דצמבר 2013, פורסם ברשומות החוק לקידום התחרות ולצמצום הריכוזיות, התשע"ד-2013 (להלן בסעיף זה: "**החוק**"). לפרק ב' לחוק, שכותרתו: "שיקולי ריכוזיות כלל משקית ושיקולי תחרותיות ענפית בהקצאת זכויות", אשר מרבית הוראותיו נכנסו לתוקף בחודש דצמבר 2014, עלולות להיות השלכות על החברה ופעילותה.

החוק קובע מספר תנאים שבהתקיים אחד מהם גוף יוגדר כגורם ריכוזי. ביום 11 בדצמבר 2014 התפרסמה באתר משרד האוצר רשימת הגורמים הריכוזיים עליהם חל החוק. על פי הרשימה, החברה מוגדרת כגורם ריכוזי בהתאם לתנאי החוק (זאת, שכן אחד התנאים הינו גורם שהיקף הפעילות המצטבר שלו בתחום תשתית חיונית<sup>18</sup> עולה על מחצית מכלל הפעילות באותו תחום). להגדרת החברה כגורם ריכוזי עשויות להיות השפעות במקרים כדלקמן:

הרחבת פעילות החברה לתחומי תשתית חיונית נוספים - בהתאם להוראות החוק, על כל גורם המוסמך להקצות זכות (רישיון, חוזה או החזקה משמעותית כהגדרתה בחוק) בתחום תשתית חיונית לשקול שיקולי ריכוזיות כלל-משקית ולקיים התייעצות עם הוועדה לצמצום הריכוזיות בעת הקצאת זכות כאמור לגורם ריכוזי. יצוין, כי למועד פרסום הדוח, אין לחברה כל כוונה להרחבת פעילותה כאמור לתחומי תשתית חיונית. יובהר, כי ככל שכניסת חברה ממשלתית לפעילות בתחום תשתית חיונית נוסף תחייב אישור של הממשלה (מכוח הוראות סעיף 11(א) לחוק החברות הממשלתיות), רשות החברות הממשלתיות תתייעץ עם הוועדה לצמצום הריכוזיות בטרם תעביר את חוות דעתה לממשלה בנושא ההחלטה כאמור.

המשך פעילות החברה בתחום התשתית החיונית בו היא פועלת - בהתאם להוראות החוק, הגורם המוסמך לא יידרש לשקול שיקולי ריכוזיות כלל-משקית ולקיים התייעצות עם הוועדה לצמצום הריכוזיות בעת הקצאת זכות לחברה בתחום התשתית החיונית בו היא פועלת היום ובו היא מחזיקה מעל למחצית מכלל הפעילות באותו תחום (תחום מסילות הברזל). עם זאת, הגורם המוסמך להקצות זכות כאמור יידרש להביא בחשבון, בנוסף על כל שיקול אחר שהוא שוקל, שיקולים של קידום תחרותיות ענפית.

יובהר, כי להערכת החברה, בכל מקרה לא עשויה להיות מגבלה על המשך והרחבת פעילות החברה בתחומי פעילותה הנוכחיים.

הקצאת זכות בתשתית חיונית על ידי החברה - בנוסף, בהתאם להוראות החוק, ככל שחברה ממשלתית תבקש לבצע התקשרות עם צד שלישי במסגרתה תקצה החברה זכות (לרבות התקשרות חוזית), בתחום הנמנה על אחד או יותר מתחומי תשתית חיונית, יהיה על וועדת המכרזים של החברה הממשלתית לשקול שיקולי ריכוזיות כלל-משקית בהתייעצות עם הוועדה לצמצום הריכוזיות במסגרת אישור התקשרות כאמור. יובהר, כי להערכת החברה, החברה אינה רשאית (בהתאם להוראות הדין החלות עליה), להתקשר בהסכמים עם צדדים שלישיים, במסגרתם תקצה החברה זכות בתחום תשתית חיונית.

הפרטת חברה ממשלתית - במקרה של החלטה לביצוע הפרטה בחברה ממשלתית (כהגדרתה בסעיף 1 לחוק החברות הממשלתיות), תתייעץ רשות החברות הממשלתיות עם הוועדה לצמצום הריכוזיות בטרם תגבש את חוות דעת או תזכיר מטעמה, לפי סעיף 59(ב) לחוק החברות הממשלתיות, לעניין האפשרות להקצות זכויות בחברה הממשלתית לגורם ריכוזי ולעניין התנאים לכך. בנוסף, במסגרת קבלת החלטה כאמור תשקול רשות החברות הממשלתיות שיקולים של קידום התחרותיות הענפית.

22.10 חוק העסקת עובדים על ידי קבלני שירותים בענפי שמירה וניקיון בגופים ציבוריים, התשע"ג-2013

להרחבה ראו סעיף 15.8.4 לעיל.

22.11 חדלות פירעון

18 החוק מגדיר מספר תחומי תשתית חיונית בתוספת לחוק הריכוזיות, לדוגמה: שדות תעופה, משאבי טבע, מסילות ברזל שאינן מקומיות וכיו"ב.

## 22.11.1 שלילת רישיונות או היתרים במקרה של חדלות פירעון של החברה

סעיף 48א לפקודת מסילות הברזל [נוסח חדש], תשל"ב-1972 (להלן: "פקודת מסילות הברזל") קובע כי מצא השר תחבורה כי מסילת ברזל אינה מופעלת להנחת דעתו, או לאחר שקבע כי שיקולי מדיניות תחבורתית מחייבים זאת, רשאי הוא, באישור הממשלה, להורות בצו כי מסילת ברזל או חלק ממנה תנוהל או תופעל בידי מי שנקבע בצו ובהתאם לאמור בו. צו כאמור - (1) יינתן לאחר שניתנה הזדמנות לבעלי ענין להשמיע טענותיהם; (2) יכול שיפקיע כל זכות קיימת לפי פקודת מסילות הברזל. הופקעה זכות כאמור, יהיה זכאי מי שהפקיעו ממנו, לפיצוי בשל אובדן זכותו בדרך ובתנאים שיקבע השר בתקנות. בהתאם לאמור, לשר התחבורה, באישור הממשלה, סמכות לשלול מהחברה את הזכות להפעיל את הרכבת במתכונתה הנוכחית במצב של חדלות פירעון. יצוין, כי בהתאם לסעיף 48 לפקודת מסילות הברזל, הפעלת הרכבת באמצעות גורם שאינו החברה, טעונה הרשאה משר התחבורה, באישור הממשלה. לפרטים ראו סעיף 22.2.14 לעיל.

## 22.11.2 יכולת דרישת השבה או ביטול סובסידיות שמשולמות מכוח הסכם ההפעלה והפיתוח

בהתאם להסכם ההפעלה והפיתוח, הממשלה רשאית לעכב ואף להפסיק תשלומים, במקרים המנויים בביאור 20 (ג)(1)(3) (טו) בדוחות הכספיים, ובכלל זה: הפרת הוראה מהותית, הפרת הוראת נציגי הממשלה לפי ההסכם, הפרה שלא תוקנה, ואירועים מיוחדים - אם הוגשה כנגד החברה בקשה להקפאת הליכים, עיקול מעל 50 מיליון ש"ח, מינוי כונס נכסים זמני או קבוע, צו פירוק, אשר בעקבותיהם נפגעה פעילות השוטפת של החברה, או קרה כל אירוע אחר אשר בעקבותיו החברה לא תוכל להמשיך בפעילותה השוטפת כרגיל. בנוסף, למדינה זכות ביטול של ההסכם כמפורט בביאור 20 (ג)(1)(3) (יח) בדוחות הכספיים. מעבר לסעדים הקבועים בהסכם ההפעלה והפיתוח, חלות על הצדדים לו הוראות הדין הכללי, לרבות חוק יסודות התקציב, חוק החוזים, וחוק החוזים (תרופות בשל הפרת חוזה), תשל"א-1970 על הזכויות והסעדים מכוחו, לרבות לענין סעדי השבה וביטול.

## 22.11.3 שלילת זכויות החברה במקרקעין

זכויות החברה במקרקעין הינן בעיקרן זכויות חכירה וזכויות הרשאה, המוקנות לה מכח הסכמי המקרקעין, כמתואר בתיקון להסכם המקרקעין בסעיף 23.3 להלן. בתיקון להסכם המקרקעין לא מוענקת למדינה או לרמ"י זכות חד צדדית לבטל או לשלול מן החברה את נכסי המקרקעין או את זכויות השימוש בהם. זכויות אלה נתונות בידי המדינה ורמ"י בהתאם להסכמי החכירה וההרשאה עצמם. כך, בסעיף 19 לנוסח חוזה החכירה שצורף כנספח לתיקון הסכם המקרקעין, נקבע כי הפרת הוראות החוזה המנויות שם תיחשב להפרה יסודית של החוזה בגינה יהיה המחכיר (רמ"י) רשאי לבטל את החוזה:

הפרת איזה מהתנאים שבסעיפים העוסקים בשינוי יעוד, שינוי קיבולת בנייה, בנייה נוספת, פיצול ו- העברת זכויות;

אם החוכר, ללא הסכמת המשכיר מראש ובכתב, ישנה או יגרום לשינוי במטרת החכירה או ביעודה או יעשה במוכר כל שימוש שאינו עולה בקנה אחד עם;

אם החוכר או מי שהחוכר פועל בשבילו הינו נתין זר;

אם הופר איזה מהתנאים המקדמיים והיסודיים שבמבוא לחוזה החכירה.

בהתאם להחלטת מועצת מקרקעי ישראל, אשר עוגנה בתוספת להסכם המקרקעין כמפורט בסעיף 23.4 להלן, בכל שינוי בשליטה בחברה, יובא התיקון להסכם המקרקעין לדיון חוזר במועצת מקרקעי ישראל, אשר תחליט אם נדרש לעדכן.

זכויות החברה בנכסיה האחרים, ובעיקר בצי הנייד, הינן זכויות בעלות, ולפיכך לא עומדת למדינה זכות להפקיע, לבטל או לשלול אותן מהחברה, אלא במסגרת הדין הכללי. עם זאת, יכולת החברה להפעיל את נכסיה ולהשתמש בהם כרוכה ביכולתה להשתמש ברשת מסילות הברזל וכפופה לכך.

רוב עסקי הסחר של הרכבת במתכונת הנוכחית תלויים בתנועת הנוסעים, לפיכך ככל והחברה לא תפעיל את מערך הרכבות, יכולת הרכבת לממש או לגבות דמי שכירות במגזר הסחר תיפגע באופן משמעותי.

יובהר, כי אין באמור לעיל בכדי לגרוע מהחלת הדינים הרלוונטיים, לרבות דיני החוזים, על הזכויות או החובות מכוח התיקון להסכם המקרקעין.

## 22.11.4 חדלות פירעון של חברה ממשלתית

על פי סעיף 2 לחוק החברות הממשלתיות, על חברה ממשלתית חלה פקודת החברות או חוק החברות, לפי העניין, ולמונחים שבחוק החברות הממשלתיות תהיה המשמעות הנודעת להם בפקודת החברות או חוק החברות, לפי העניין (בכפוף להוראות חוק החברות הממשלתיות). בחוק החברות הממשלתיות אין הוראות המתייחסות לפירוק שאינו מרצון או לכינוס נכסים בנסיבות של חדלות פירעון (להבדיל מהוראות המתייחסות לפירוק מרצון, פירוק, כינוס נכסים או פשרה שניזומו על ידי החברה הממשלתית או על ידי המדינה). בהתאם לכך ובהעדף הוראות רלוונטיות בחוק החברות



הממשלתיות, במקרה של פירוק, כינוס נכסים או הסדרי פשרה שניזומו על ידי נושים בנסיבות של חדלות פירעון של החברה, יחול הדין הכללי החל במקרים כאמור, לפי העניין.

עם זאת, יובהר כי ההוראות הרגולטוריות החלות על החברה ממשיכות לחול עליה גם בהליכי חדלות פירעון בהתאם לדין ולהלכה הפסוקה. להוראות האמורות עשויה להיות השפעה על ההליכים. כמו כן, יודגש כי בחברה ממשלתית בהפרטה, שהוצא ביחס אליה צו מכוח פרק 2' לחוק החברות הממשלתיות, ניתן לקבוע בצו מגבלות על הליכי פשרה או הסדר בחברה הממשלתית וכן מגבלות לעניין העברת נכסים מסוימים של החברה או הוראות בדבר הבטחת המשך פעילותה ועוד. למועד פרסום הדוח החברה אינה חברה בהפרטה ולכן האמור לא חל לגביה.

להלן יפורטו הליכים, אישורים או היתרים שיידרשו ממחזיקי האג"ח לצורך תפיסה, הפעלה או מימוש של נכסי החברה: (1) לעניין הפעלת הרכבת כמכלול, ראו סעיף 22.11.1 לעיל- תיזרש הרשאה מאת שר התחבורה באישור הממשלה; (2) לעניין נכסי הנדל"ן - יידרשו אישורי רמ"י בהתאם להסכמי החכירה וההרשאה (ראו סעיף 22.11.3 לעיל); (3) לעניין הנכסים האחרים והציוד הנייד בפרט - לחברה לא ידועות מגבלות מיוחדות או אישורים ייחודיים הנובעים ממעמד החברה כחברה ממשלתית.

## 23 הסכמים מהותיים

### 23.1 הסכם מסגרת לפיתוח והפעלת החברה

ביום 17 ביוני 2014 נחתם הסכם ההפעלה והפיתוח בדבר סבסוד הפעילות השוטפת ופעילות הפיתוח של החברה (אשר חלק מסעיפיו תוקנו ביום 25 בפברואר 2015). הסכם ההפעלה והפיתוח החליף את הסכם הסובסידיה הקודם שנחתם ביום 30 בדצמבר 2009, את הסכם הפיתוח הקודם שנחתם ביום 11 באוגוסט 2008, לרבות את התוספות להסכמים אלו, וכן את הסכם סבסוד הסעת חיילים, כמפורט בביאור 20(ג)(1) וביאור 20(ג)(1) לדוחות הכספיים. הסכם ההפעלה והפיתוח מסדיר את מימון פעילות הפיתוח של החברה לשנים 2013-2020. לפרטים אודות ההסכם ראה ביאור 20(ג)(1)(1).

### 23.2 הסכם הסובסידיה בגין היסעי חיילים

לפרטים בדבר הסכם להסעת חיילים מיום 6 במאי 2012 ראו ביאור 26(ה)(1) לדוחות הכספיים. לאור ההסכם כאמור, נחתם בין החברה לחשב הכללי ומשרד התחבורה ביום 12 בספטמבר 2012 הסכם סבסוד מערך הסעת חיילים בימי ראשון, ואשר מטרתו לסכם את טענות הצדדים בדבר שינויים הנוגעים לנסיעות חיילי צה"ל במערך הרכבתי (להלן: "הסכם סבסוד הסעת חיילים"). יש לציין כי נפתחו הקווים לנסיעות חנם לחיילים בימי ראשון בבוקר החל מיום 8 בנובמבר 2015. לפרטים בדבר הסכם סבסוד הסעת חיילים ראו ביאור 20(ג)(1)(1) לדוחות הכספיים.

### 23.3 תיקון ההסכם למתן זכות שימוש ולהעברת זכויות במקרקעין

ביום 18 בפברואר 2014 חתמו החברה, רמ"י ומשרד התחבורה על תיקון ההסכם למתן זכות שימוש ולהעברת זכויות במקרקעין מיום 29 באפריל 2004 (להלן: "תיקון הסכם המקרקעין"). מטרת תיקון הסכם המקרקעין הינה להסדיר את זכויות השימוש, הפיתוח והחכירה של המקרקעין. תיקון הסכם המקרקעין יעמוד בתוקף לתקופה של 49 שנים. לפרטים בדבר תיקון הסכם המקרקעין ראו ביאור 20(ג)(2)(2) לדוחות הכספיים.

### 23.4 הסכם עקרונות למתן זכות שימוש ולהעברת זכויות במקרקעין

ביום 29 באפריל 2004, נחתם הסכם עקרונות למתן זכות שימוש ולהעברת זכויות במקרקעין (להלן בסעיף זה: "הסכם עקרונות מקרקעין") בין ממשלת ישראל, בשם מדינת ישראל, לבין החברה, אשר במסגרתו הסדירו הצדדים את פעילות הרכבת על מקרקעי המדינה הדרושים להפעלת שירותי החברה, כחלק מהעברת פעילות הרכבת מרנ"ר לחברה. לפרטים בדבר הסכם עקרונות מקרקעין ראו ביאור 20(ג)(2)(1) לדוחות הכספיים.

### 23.5 כתב שיפוי

בהתאם לקבוע בתקנון החברה, ביום 24 בפברואר 2015 אישרה האסיפה הכללית של בעלי המניות של החברה בהמשך להחלטת הדירקטוריון מיום 16 בפברואר 2015, הענקת כתב התחייבות לשיפוי לדירקטורים ונושאי משרה בחברה המכהנים בחברה וכפי שיקהנו בה מעת לעת (להלן: "כתב שיפוי" ו-"נושא המשרה", בהתאמה). כתב שיפוי זה החליף כל התחייבות קודמת שנתנה החברה בקשר עם התשקיף טרם מועד אישור האסיפה לשיפוי, למי מנושאי המשרה. ביום 23.2.17 אישרה האסיפה הכללית של החברה, בהמשך להחלטות ועדת התגמול ודירקטוריון החברה מיום 15.2.17 את הרחבת כתב השיפוי וכן הענקת כתב שיפוי חדש לנושאי המשרה בחברה.

### 23.6 סיכום בין משרד הביטחון והחברה- פיניו תדרי GSMR

ביום 24 באוגוסט 2015 התקבלה בדירקטוריון החברה החלטה בדבר התקשרות בעסקה עם משרד הביטחון. להלן עיקרי ההתקשרות:

1. צה"ל פינה תדרי GSMR לשימוש החברה בשלבים אשר הושלם עד לסוף שנת 2018.

2. השימוש בתדרים האמורים נחוץ לשם הפעלת מערכת שליטה ובקרה על תנועת הרכבות בחברה (ETCS).
3. פינוי התדרים יבוצע בארבע אבני דרך, וזאת כנגד ארבעה תשלומים אותם התחייבה החברה להעביר למשרד הביטחון בסך כולל של 220 מיליון ש"ח, אשר יועמד לחברה במלואו על ידי משרד האוצר.
- נכון למועד פרסום הדוח, שולם למשרד הביטחון סך של כ- 220 מיליוני ש"ח, כאמור בסעיף 3 לעיל.
- 23.7 לפרטים אודות הכנסות החברה ממשרד הביטחון ראו סעיף 5.4.1 לעיל.
- 23.8 לפרטים אודות הסכמים קיבוציים ראו סעיף 15.10 לעיל.
- 23.9 לפרטים אודות הסכמים עם ספקים ראו סעיף 16 לעיל.

## **24 הליכים משפטיים**

לפרטים אודות הליכים משפטיים מהותיים, אשר החברה צד להם, ראו ביאור 20(א) לדוחות הכספיים.

## **25 יעדים ואסטרטגיה עסקית**

### 25.1 כללי

- 25.1.1 הגברת השימוש בישראל בתחום הסעת נוסעים בתחבורה הציבורית ובתחום הובלת מטענים.
- 25.1.2 החברה תמשיך לתפעל ולתחזק את רשת מסילות הברזל בישראל וכן לפתח את התחנות הקשורות אליה בהתאם לתכניות הפיתוח, כפי שיאושרו על ידי הממשלה מעת לעת.
- 25.1.3 החברה שואפת לספק שירות מיטבי, תוך הבטחת זמינות דיוק ובטיחות.
- 25.1.4 החברה חותרת למצוינות, לחדשנות וליעילות מרבית – ניהולית וטכנולוגית.
- 25.1.5 החברה תפעל לפיתוח עסקי-מסחרי של המקרקעין ומתחמי תחנות הרכבת בישראל, באמצעות חברת פיתוח מתחמי רכבת ישראל בע"מ.
- וכל אלה תוך שמירה על הוראות החוק ועקרונות מנהל תקין, שאיפה לפיתוח בר קיימא ואחריות חברתית וסביבתית.

### 25.2 ערכיה המרכזיים של החברה

החברה שמה את הלקוח במוקד עניינה, והיא פועלת לספק ללקוחותיה שירות מיטבי, תוך הדגשת הדיוק וזמינות השירות בפעילותיה.

### 25.3 מטרות עיקריות

- 25.3.1 רווחיות - השגת רווחיות נאותה ושמירה, ככל האפשר, על תזרים מזומנים יציב.
- 25.3.2 אספקת שירותי הסעה בקווי הסעות לנוסעים ברמות זמינות, רמות אמינות ורמות בטיחות גבוהות.
- 25.3.3 אספקת שירותי הובלה בתחום המטענים, תוך התייעלות תפעולית ושיפור ברמת הדיוק.
- 25.3.4 השגת איכות שירות גבוהה תוך דבקות בשיפורה.
- 25.3.5 עמידה בלוחות זמנים, תוך מתן מידע אמין ומדויק ללקוחות.
- 25.3.6 טיפוח המשאב האנושי תוך העלאת רמתם המקצועית של עובדי החברה באמצעות העלאת רמתם האקדמאית, הדרכתם המתמדת, הנעתם, שיתופם ועידודם לנקיטת יוזמה, והצטיינות, וטיפוח והעצמת המנהלים.
- 25.3.7 מימוש תכניות הפיתוח של החברה בלוחות זמנים שנקבעו, בתקציב ובאיכות בלתי מתפשרת.

### 25.4 יעדיה של החברה הינם כדלקמן:

#### 25.4.1 יעדים כלליים

חתיירה למובילות בתחומי הפעילות העיקריים - החברה פועלת להובלת השוק בתחומי הפעילות המרכזיים שלה, תוך התמקדות בפעילות הסעת נוסעים והובלת מטענים. בכוונת החברה להמשיך לפעול לתפעול אופטימאלי של מערך הרכבות, באיכות שירות גבוהה והקפדה על לוחות זמנים.

הקפדה על רמת שירות גבוהה ושיפורה - החברה פועלת באופן מתמיד לשיפור ברמת השירות באמצעות שיפור חוויות הלקוח, באמצעים כגון: דיוק, הגברת תדירות הרכבות, הטמעת תפיסת שירות בכל רמות החברה, שיפור באמינות השירות, הכנסת טכנולוגיות חדשות המספקות מידע אמין ועדכני ישירות ללקוח, לרבות תשלום תוך שימוש באמצעי רכישה נוחים.

איכות תפעולית - המשך התייעלות תפעולית וחתימה לדיוק בביצוע, הן בתהליכי השירות ללקוח ובתהליכים אחרים תוך תפעול אופטימאלי של אמצעי הייצור וזאת באמצעות השקעה במערכות ותהליכים לניהול משאבי הארגון בצורה מיטבית.

השקעות בחברה וביצוע פרויקטים - ביצוע והשלמת פרויקטים מתוכננים בחברה וכן פיתוח רשת מסילות הברזל בהתאם ליעדי הממשלה ולתכניות הפיתוח תוך עמידה בלוחות זמנים, באיכות ובתקציבים המיועדים.

מוניטין - המשך פעילות לשיפור מוניטין החברה לשם שימור לקוחות והגדלת היקף הפעילות, זאת באמצעות שיפור רמת השירות, יחסי ציבור ופעילות הסברתית.

משאבי אנוש - טיפוח המשאב האנושי תוך העלאת רמתם המקצועית של עובדי החברה וגיוס עובדים בהתאם להיקפי הפעילות החזויים. בהתאם לאמור, החברה פועלת לשימור, וטיפוח המשאב האנושי באמצעות הדרכות, פיתוח מסלולי קידום, תכניות הכשרה מקצועית וניהולית, שיתוף העובדים ועידודם לנקיטת יוזמה ולהצטיינות וטיפוח והעצמת המנהלים, כל זאת תוך שמירה על יחסי עבודה תקינים.

איכות הסביבה - לאור החשיבות ההולכת וגוברת של נושא איכות הסביבה, החברה חותרת לצמצם ככל האפשר במסגרת פעילותה, פגיעה אפשרית בסביבה, לרבות מניעה וצמצום חשיפה של הציבור בכללותו, ועובדי החברה בפרט, לסיכונים ומפגעים סביבתיים, ופועלת לעמידה ברגולציה החלה עליה בתחום זה.

#### 25.5 יעדים בתחום הסעת הנוסעים

היקף הפעילות של החברה בתחום זה גדל במהלך השנים האחרונות (לפרטים נוספים ראו סעיף 5 לעיל). על רקע הגידול בפעילות זו, ובמקביל להיערכות לקידום פרויקט החשמול, החברה חותרת להגדלת היקף הנוסעים ברכבות בשנים הקרובות באמצעות פתיחת תחנות וקווים חדשים, שילוב מערך ההסעה עם אמצעי תחבורה נוספים לשיפור נגישות, ובעיקר שיפור רמת השירות, היעילות התפעולית והבטיחות.

#### 25.6 יעדים בתחום הובלת המטענים

החברה פועלת להרחבת סוגי והיקפי פעילותה בתחום הובלת המטענים, בין היתר, על ידי יצירת מעטפת שירותים מקיפה הכוללת שירותי הובלה, אחסון ולוגיסטיקה. לשם כך, פועלת החברה גם לאיתור גורמים עסקיים בעלי פוטנציאל קיים או עתידי לקישור ישיר לרשת המסילות של החברה ובוחנת יחד עימם אפשרויות שונות לשיתופי פעולה וכן פעולת לשיפור חיבור רשת המסילה לנמלי הים, תוך שימוש ברכבת כגשר יבשתי בין הנמלים. בהתאם להחלטת הממשלה בדבר הקמת חברות הבת, החברה תפעל לביצוע השקעות ופיתוח תשתיות ייעודיות להובלת מטענים, לרבות שירותים משלמים להובלה כאמור, וזאת באמצעות חברת המטענים.

#### 25.7 יעדים בתחום הסחר

תהליך התקשרות עם זכיון חדש למתן שירות פרסום מתקדם בשטחי הרכבת, לניהול פיתוח של כלל שטחי המסחר בתחנת מודיעין, הרחבה ופיתוח של שטחי המסחר בתחנת סבידור והרחבת סל השירותים המוצעים בכלל התחנות לחנויות נוחות ובתי קפה.

#### 25.8 יעדים בתחום הפיתוח

ככלל, יעדיה העיקריים של החברה בתחום הפיתוח הינם לממש את תכניות הפיתוח ולעמוד באבני הדרך שנקבעו, לרבות השלמת הפרויקטים, עמידה בלוחות זמנים, עמידה במסגרת תקציבי הפרויקטים ובאיכות הנדרשת והשגת היתרים ואישורים הנדרשים לפרויקטים השונים. השלמת הקו המהיר לירושלים והפעלתו, הטמעת טכנולוגיות איתות מתקדמות וכן הקמת תשתיות החשמול הנדרשות במסגרת תכנית החשמול. להרחבה על הפרויקטים השונים בהקמה ראו סעיף 8 לעיל.

יעדיה של החברה ומימוש האסטרטגיה העסקית שלה, לרבות השלמת הקו המהיר לירושלים, הטמעת טכנולוגיות איתות מתקדמות, קידום פרויקט החשמול כמפורט, הינו מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך, המבוסס על מאפייני השירותים אותם מספקת החברה, מאפייני השוק, תכניות העבודה של החברה, תקציב החברה, תחזיות והערכות החברה ועל מידע המצוי בידיה נכון למועד פרסום הדוח. הערכות אלו עשויות שלא להתממש בפועל, כולן או חלקן, או להתממש באופן שונה מהותית מכפי שנצפה. הגורמים העיקריים שעשויים להשפיע על כך הינם אי קבלת אישורים נדרשים, שינויים בתכניות העבודה של החברה, אי עמידה ביעדים, העדר יכולת לממש ולהטמיע בחברה טכנולוגיות, התפתחות ושינויים ברגולציה בתחומי הפעילות, העדר מקורות מימון עתידיים וגורמי הסיכון המפורטים בסעיף 26 להלן.

**25.9 יעדים שנתיים**

אחת לשנה מעדכן הדירקטוריון את המטרות השנתיות של החברה. בסוף 2018 עודכנו 10 מטרות שנתיות המתייחסות לשנת 2019:

- \* הגדלת הקיבולת
- \* שיפור רמת השרות
- \* עמידה ביעדי פיתוח
- \* ניהול כארגון עסקי מצליח
- \* שיפור תהליכי עבודה
- \* שיפור התרבות הארגונית
- \* הרכבת כארגון לומד
- \* קידום החדשנות
- \* קידום הבטיחות לפי תקינה בינלאומית
- \* שיפור איכות תחזוקת תשתיות ונייד

**26 דיון בגורמי סיכון**

26.1 ניהול סיכונים הנו תהליך מתמשך לאיתור וזיהוי הסיכונים העומדים בפני חברה, הערכת השלכותיהם, ההסתברות להתממשותם, תעדוף הטיפול והקצאת המשאבים הנדרשים לצורך מזעורם. תהליך זה הנו מהותי לשם עמידה ביעדים ובמטרות שנקבעו לחברה על ידי גורמים פנים ו/או חוץ ארגוניים.

**התוקף הרגולטורי לניהול סיכונים בחברות ממשלתיות**

א. ביום 11 ביוני 2009 פרסמה רשות החברות הממשלתיות חוזר בדבר ניהול סיכונים בחברות הממשלתיות (להלן: "החוזר"). על פי החוזר, חברות ממשלתיות חשופות למגוון סיכונים שהעיקריים שבהם הנם: סיכונים אסטרטגיים<sup>19</sup>, סיכונים תפעוליים<sup>20</sup>, סיכונים פיננסיים<sup>21</sup> וסיכוני ציות<sup>22</sup>.

מטרת החוזר הינה קביעת עקרונות להסדרת חובתה של חברה ממשלתית למסד תהליך מסודר לניהול הסיכונים להם היא חשופה, תוך יצירת מנגנוני בקרה. במסגרת זו נקבעת החובה לדירקטוריון החברה להתוות מדיניות ניהול סיכונים ולפקח על ביצועה. יצירת מערך ניהול סיכונים אשר יוטמע בכל התהליכים בחברה כחלק מביסוס תרבות ארגונית לניהול סיכונים.

19 סיכונים אסטרטגיים הינם סיכונים שיגרמו נזקים לחברה וליכולתה לממש את יעדיה לרבות יעדים ממלכתיים כפי שהוגדרו בחקיקה, בתקנות או בהחלטות ממשלה ורשויות מדינה אחרות המוסמכות לכך, וכן הסיכון שיגרם נזק ליעדים העסקיים המהותיים והאסטרטגיים שקבעה לעצמה החברה.

20 סיכונים תפעוליים הינם סיכונים שיגרמו נזקים מהותיים לפעילות השוטפת של החברה כתוצאה משימוש בלתי נאות, בלתי אפקטיבי, או בלתי יעיל בתהליכים ובמקורות השונים המופעלים על ידה או העומדים לרשותה לצורך ביצוע פעילויותיה.

21 סיכונים פיננסיים הינם סיכונים שיגרמו נזקים מהותיים לחברה כתוצאה ממחסור במקורות הון הדרושים לצורך ביצוע השקעות ופירעון חובות ולצורכי הנזילות של החברה, או כתוצאה מהפסדים כספיים שיגרמו לחברה עקב חשיפתה לסיכונים אשראי ולסיכונים שוק (הכוללים, בין היתר, סיכונים מטבע, סיכונים ריבית והצמדה, סיכונים מחירים אחרים כדוגמת מחירי מלאים והשקעות פיננסיות). סיכונים פיננסיים כוללים בין היתר סיכונים שוק, סיכונים נזילות, סיכונים אשראי ובטחונות, סיכונים משפטיים וסיכונים דוחות.

22 סיכוני ציות הינם הסיכונים שיגרמו נזקים מהותיים לחברה בשל העדר ציות נאות של גורמים רלוונטיים בחברה לחוקים ולהוראות רגולטוריות חיצוניות, החלים על החברה או להוראות פנימיות שניתנו ע"י האורגנים הרלוונטיים בחברה, או הסיכון לנזקים לחברה כתוצאה מהעדר הוראות פנימיות של האורגנים הרלוונטיים בחברה בדבר אמות מידה שנדרשו להתנהגות ראויה בחברה ומול גורמים חיצוניים.

על פי החוזר, על כל חברה ממשלתית לקבוע את סוגי הסיכון אליהם היא חשופה, ליצור ביניהם מדרג, לקבוע סדרי עדיפות לטיפול וכן להגדיר את הגורמים הרשאים ליצור חשיפות לסיכונים, לגדרם ולטפל בהם ובסמכויותיהם, וכן לקבוע את תהליך הבקרה הפנימית במסגרת החברה, לרבות אופן הדיווח לדירקטוריון.

בנוסף, החוזר קבע כי החברה תעגן בנהלים את תחומי האחריות, הסמכות והדיווח של הגורמים השונים המעורבים בניהול הסיכונים, בהתאם למדיניות הדירקטוריון. הנוהל יקבע כללים לאירועים המחויבים בדיווח להנהלת החברה ולדירקטוריון וכן כללי דיווח, מיידים, שוטפים ותקופתיים. כמו כן יקבע בנהלי החברה מדרג של גורמים מאשרים רלוונטיים לתעדוף הסיכונים. בשנת 2016 החברה גיבשה נוהל ניהול סיכונים כאמור.

ב. ביום ה-22 בפברואר 2017 פרסמה רשות החברות הממשלתית חוזר בדבר הערכות החברה ליישום מודל בקרה מקובל במסגרת ביקורת אפקטיביות הבקרה הפנימית. על פי החוזר, נדרשת החברה לאמץ את מודל הבקרה הבינלאומי, מודל ה-COSO<sup>23</sup>.

ג. החל משנת 2015, חברת רכבת ישראל נסחרת בבורסת תל-אביב. ע"פ דרישות הרשות לניירות ערך, עליה כחברה מדווחת לעמוד בתקנות ה-ISOX בדבר הערכת אפקטיביות הבקרה הפנימית המתבסס, בין-היתר, על תהליך הערכת הסיכונים הייחודיים לתאגיד (ISOX מתבסס על התקן הבינלאומי SOX<sup>24</sup>). כחלק מתקנה זאת עליה לבצע תהליך מתודולוגי לניהול סיכונים.

### מערכת ניהול הסיכונים ברכבת

#### א) מנהל סיכונים ראשי

מנהל אגף אסטרטגיה ותיאום הינו מנהל הסיכונים הראשי של רכבת ישראל. לשם ניהול מקיף ורחב הוא מסתייע במנהלת הסיכונים התאגידית. בהחלטת הדירקטוריון נקבע כי מנהל הסיכונים יפתח כלים לאופן הזיהוי, ההערכה, הניטור, הבקרה וההפחתה של הסיכונים, ויצג אותם להנהלת החברה ולדירקטוריון מעת לעת ולפחות אחת לרבעון. כמו כן נקבע, כי על מנהל הסיכונים לזהות, ולהעריך את הסיכונים הטמונים בכל הפעילויות, התהליכים, המערכות והמוצרים המהותיים באופן שוטף ולפני כניסה לתחומי פעילות/מוצרים/שירותים מהותיים, או בעת שינוי מהותי בפעילות קיימת. לאחר מכן ידווח על כך להנהלת החברה, לדירקטוריון ולגורמים רלוונטיים אחרים, כחלק אינטגרלי מהליך קבלת ההחלטות בעניינים אלו.

#### ב) סקר הסיכונים

החברה פרסמה סקר סיכונים עדכני ברבעון הראשון לשנת 2018. לאור קצב השינויים המואץ, הגידול בביקושים ותהליך מתמשך של אימוץ טכנולוגיות חדשות, הוחלט לעדכן את סקר הסיכונים גם בתחילת שנת 2019.

#### ג) פורום נאמני ניהול סיכונים

במהלך שנת 2016 מונו לכל חטיבה ולכל אגף מהותי, נאמני ניהול סיכונים האמונים על ליווי צמוד של בעלי הסיכון בתהליך ניהול הסיכונים הארגוני. אחת לרבעון מתכנסים נאמני הסיכון, בפורום ייעודי<sup>25</sup> שמטרתו לדון בסוגיות הקשורות בנושא, הצפת סיכונים חדשים באם ישנם ויצירת אחידות בניהול הסיכונים בחברה.

#### ד) מערכת מידע ארגונית לניהול סיכונים

במהלך הרבעון השני לשנת 2018 הוטמעו כלל סיכונים הליבה של החברה במערכת מידע ממוכנת ארגונית לניהול סיכונים. בכוונת החברה ביצוע תהליך הדרגתי של הטמעת כלל הסיכונים הפנים חטיבתיים/אגפיים בתוך המערכת הנ"ל.

#### ה) תחום מניעת מעילות והונאות

במהלך הרבעון השלישי לשנת 2018 עבר תחום מניעת מעילות והונאות תחת אחריות ניהול הסיכונים התאגידית. להצפת אירועים חריגים מבוצעות בקורות שוטפות ובקורות אד-הוק כמו כן מתקיים פורום לנאמנים והחברה נמצאת בשלבי פיתוח מתקדמים של לומדות להעלאת מודעות המנהלים ועובדים לאחריותם למניעת התממשות הסיכון.

23 COSO (Committee Of Sponsoring Organization) – מודל בינלאומי המקובל בחברות רבות ברחבי העולם לפיתוח ותחזוק הבקרה הפנימית בארגון. המודל מייסד, בין היתר, עקרונות מפתח אחידים לניהול סיכונים.

24 SOX (Sarbanes-Oxley Act of 2002) – חוק שחוקק בארה"ב להגברת ושיפור של אפקטיביות הבקרה הפנימית והגילוי בדיווח הכספי.

25 פורום נאמני ניהול סיכונים.

## 26.2 גורמי סיכון מאקרו

## 26.2.1 השפעת המצב הכלכלי בישראל והמצב העולמי

למצב הכלכלי במדינת ישראל ו/או בעולם הגלובאלי השפעה הפוכה ועם זאת נמוכה באופן יחסי על פעילות החברה בתחום הובלת נוסעים. שכן הביקוש לשירותיה קשיח באופן יחסי וכן הסכם ההפעלה והפיתוח כולל מנגנוני פיצוי על הכנסות החברה העצמיות. כמו כן דווקא בתקופות מיתון כלכלי צפוי גידול בביקוש לנסיעה בתחבורה ציבורית, שכן היא מהווה תחליף זול לנסיעה ברכב פרטי.

למרות זאת, פעילות החברה בתחום הובלת מטענים מושפעת מתקופות מיתון כלכלי, שכן בתקופות אלו, צפוי קיטון יחסי בהיקף הייצור והביקוש לחומרי גלם בישראל, כמו כן תתכן פגיעה כלכלית בלקוחותיה הגדולים של הרכבת העולה להתבטא בקיטון בכמות השינוע באמצעותה.

## 26.2.2 השפעת שינויים גיאוגרפיים-פוליטיים במזרח התיכון, פוליטיים-מדיניים והמצב הביטחוני במדינת ישראל

לשינויים גיאוגרפיים-פוליטיים, פוליטיים-מדיניים וביטחוניים השפעות ישירות על פעילות החברה. התפתחויות שליליות במזרח התיכון, פעולות טרור כלל ומכוונות מטרות ישראליות בפרט או הרעה ביחסי המסחר הבינלאומיים (העשויות במקרים מסוימים להביא לסגירת נמלי הים והאוויר של ישראל, לחרם סחורות על ישראל וכיוצא"ב), עלולים להשפיע על היקף תנועת הנוסעים ו/או היקף הובלת המטענים, סגירה זמנית של קווים/אזורים, וכתוצאה מכך להשפיע על פעילותה של החברה ועל מצבה הכספי. כמו כן, בעת מתיחות ביטחונית החברה עלולה להוות יעד לאירועי טרור באמצעות ניסיון פגיעה פיזית בתשתיות, בציוד הנייד והקבוע ובמתחמי החברה.

יצוין, כי החברה מפעילה אמצעי שמירה ואבטחה שונים במתקניה ומקבלת הנחיות מגורמים מוסמכים בנושאים ביטחוניים שונים (כגון: משטרת ישראל, שירות הביטחון הכללי, לרבות הרשות הממלכתית לאבטחת מידע, ופיקוד העורף) בדבר ההיערכות הביטחונית.

לפירוט בדבר הגדרת החברה כ"מפעל חיוני" והשלכותיו על פעילות החברה בעת חירום, ראו סעיף 15.6 לעיל.

## 26.3 מערכות מידע ואבטחת מידע והגנה מפני מתקפות סייבר

פעילותה השוטפת של החברה מבוססת על מערכות ומאגרי מידע. תקלות במערכות מידע וכשלים באבטחת המידע, בין אם באופן אקראי ובין אם במכוון על-ידי פריצה של גורמים בלתי מורשים (עוינים, לאומניים או פלייליים) למערכות המחשוב של החברה, עלולים לגרום לפגיעה במידע, פגיעה בתפעולה השוטף של החברה ואף להשבתת תנועת הרכבות. כמו כן, תקלות וכשלים כאמור עלולים לגרום לאובדן מידע עסקי ופגיעה בשלמות המידע, לזליגת מידע לגורמים לא מורשים, וכן להסב עלויות מהותיות בגין שיקום מערכות המידע של החברה. בנוסף תקיפה מכוונת במערכות המידע של החברה (על-ידי החדרת "קוד עיון"), עלולה לגרום לפגיעה במערכות קריטיות, ברשת הניהולית של החברה, להשבתת תנועת רכבות ובמקרים מסוימים אף לתאונות רכבת אשר עלולות להביא לפגיעה בחיי אדם.

לפרטים בדבר פעילות מרכז שליטה ובקרה ארצי של החברה (משוא"ה) כגורם סיכון ראו סעיף 26.5.2 להלן.

החברה פועלת למניעת כשלים במערכות המידע ולהתמודדות עם הסיכונים הנובעים ממתקפת סייבר וניסיונות פריצה של גורמים בלתי מורשים, בין היתר, באמצעות הפרדת מערכות קריטיות מיתר מערכות המחשוב אשר בשימוש החברה, הפעלת מנגנוני גיבוי ואבטחה ומנגנונים למניעת כשלים במערך המחשוב שלה, שדרוג התשתית הפיזית ומערכת החשמל והעלאת רמת אבטחת המידע ועוד.

יצוין, כי ציוד המחשוב של החברה מכוסה בדומה ליתר הרכוש התפעולי של החברה במסגרת כיסוי ביטוחי כנגד "כל הסיכונים", לרבות אובדן רווחים בעקבות נזקים לציוד המחשוב.

## 26.3.1 אסונות טבע

פעילות החברה ומתקניה חשופים לפגעי טבע ומוג אוויר כגון הצפות, שיטפונות, צונאמי, רעידות אדמה ואסונות טבע אחרים, העלולים לפגוע במתקני החברה, בתשתיות וביציוד שלה בהם ועקב כך לפגוע בפעילות החברה ובעסקיה.

בשל עלויות ההקמה הגבוהות של תשתית הרכבתית, התרחשות אסונות טבע כאמור לעיל, עלולים לגרום לנזקים מהותיים לחברה ולפעילותה ולשיבוש בתנועת הרכבות. כמו כן נדרשות הוצאות משמעותיות לתיקון או התקנה מחדש של תשתיות החברה. יצוין, כי פוליסת ביטוח רכוש וציוד (אש מורחב) של החברה מכסה את הסיכון הכרוך באסונות טבע, למעט ביחס לציוד נייד רכבתי בתנועה. בנוסף, הכיסוי הביטוחי כפוף להשתתפות עצמית כמפורט בסעיף 12 לעיל.

החברה פועלת באמצעים הבאים לשם הערכות לרעידות אדמה: (1) כתיבת נהלים, ביצוע תרגילים, הליך הפקת לקחים ויישום; (2) ניתוח תשתיות ומבנה, במסגרתו נקבעה תכנית עבודה רב שנתית לחיזוק מבנים וגשרים אשר אינם עומדים בתקן רעידת אדמה ונבנו לפני שנת 1980; (3) החברה התקשרה עם ספק להתקנת מערכת סמית לאורך תוואי המסילה לקבלת התראה בעת התרחשות רעידת אדמה; ו-(4) בחודש יולי בכל שנה החברה מעבירה תכנית עבודה שנתית ייעודית בנושא היערכות לרעידת אדמה ליו"ר ועדת ההיגוי לרעידות אדמה במשרד ראש הממשלה.

26.3.2

**שריפות**

לאור אופי פעילות החברה, התרחשות שריפות יכולה להיות באחד, או יותר, משלושת הסוגים הבאים:

(א) שריפה במתקני החברה, לרבות תחנות הדלק ומתחמי הנייד;

(ב) שריפה בציוד נייד רכבתי תוך כדי נסיעה;

(ג) שריפות לאורך המסילה.

התרחשות של אירוע שריפה עלולה לגרום לנזקים ישירים, וכן לנזקים עקיפים שונים, בהתאם למיקום אירוע השריפה ולמידת חומרתו. נזקים ישירים כאמור, עשויים לכלול פגיעה במתקנים ובתשתיות, נפגעים בנפש, התלקחות או דליפה של חומרים מסוכנים המובלים על ידי החברה, פגם או פגיעה בציוד נייד רכבתי, בציוד מסילתי וכיוצ"ב. כמו כן, נזקים עקיפים עשויים להיגרם, מהפסקת פעילות זמנית של יחידות רכבתיות תפעוליות והשבתת מסילות רכבת, אשר עשויים לגרום לפגיעה בלוח זמני הרכבות המתוכנן ובכמות הציוד שיופעל, ובמקרים מסוימים אף לשיבושים בתנועת הרכבות הארצית.

נוסף על כך, החברה נמצאת בשלבים מתקדמים של קליטת מערכות חדשות הכוללות מנהרות וגשרים ושילובם עם תשתיות מסילתיות מחושמלות. מערכות אלה חושפות את החברה בפני סיכונים של שריפות במנהרות. האתגר המרכזי בטיפול באירוע שריפה ברכבת המצויה במנהרה נובע מן העובדה שמדובר בחלל תחום (בניגוד לאירוע המתרחש בשטח פתוח), שהינו מוגבל בכל הקשור לנגישות כוחות הכיבוי, התאום המבצעי וחילוץ הלכודים. הנחת העבודה היא כי רמת הסיכון להתרחשות אירוע כזה הינה נמוכה. זאת בשל מאפייני התנועה, הסטנדרטים הגבוהים לבטיחות בנסיעה במנהרה, והעובדה כי מטען האש ברכבות חשמליות הינו נמוך.

החברה נערכת להתמודדות עם איומי שריפה במנהרות וגשרים בהתאם להנחיות הגופים הממונים עליה, ופועלת להתיישרות עם התקינה הבינלאומית בנושא זה.

לחברה כיסוי ביטוחי כנגד נזקים ישירים ועקיפים של שריפות, אך יצוין כי תשלום פיצוי ביטוחי כפוף להשתתפות עצמית של החברה כמפורט בסעיף 12 לעיל. החברה עובדת בשיתוף פעולה עם האיגודים העירוניים כאשר הנציבות הארצית לכבאות והצלה מיודעת ומשתלבת בתהליך התכנון וההנחיות וזאת על מנת להיערך למתן מענה לסוגי השריפות המפורטות לעיל, ככל הנדרש. עבודת המטה עם הנציבות הארצית לכבאות והצלה נעשית באופן שוטף ועל-פי תכנית עבודה סדורה לעמידה בתקנים. כמו כן, החברה מבצעת סיורים, סקרים, ופעילויות נוספות בסביבת המסילה על מנת לאתר מפגעים פוטנציאליים לרבות אתרי פסולת פיראטיים ועצים מסוכנים הגובלים באזורי הפעילות של החברה ואשר עלולים בעת שריפה לגרום לשיבוש תנועת הרכבות. בנוסף, במתקני הרכבת מורכבות מערכות גילוי, כיבוי ומטפים המתוחזקות באופן שוטף על ידי אגף הלוגיסטיקה בחברה באמצעות קבלנים מורשים ובחברה פועלים ממוני ונאמני בטיחות בהתאם לחוק. החברה משלבת בתהליכי התכנון והפיתוח בקרה פנימית המבוצעת על ידי מהנדסי אגף הנדסת בטיחות לצורך עמידה בדרישות התקן ואישורי הכבאות לתכנון, תחנות, מתחמים ומנהרות.

26.4 גורמי סיכון ענפיים

26.4.1 **ציות לרגולציה**

רכבת ישראל כפופה למערכת ענפה של חוקים, תקנות, הוראות, צווים ופקודות חוץ ארגוניות ונהלים והוראות פנים ארגוניות. החל מפקודת הליבה, פקודת מסילות הברזל (על תיקוניה), דרך הוראות חוק החברות הממשלתיות, חוזרי רשות החברות הממשלתיות, הוראות חוק החברות, דיני ניירות ערך (מכוח היותה של החברה "חברת איגרות חוב" ו"יתאגיד מדווח"), רגולציה הנוגעת לרישוי עסקים, לתכנון ובניה, צרכנות, הגנת הסביבה ועוד.

לפירוט בדבר מגבלות ופיקוח הקיימים מכוח הרגולציה החלה על פעילות החברה ראו סעיף 22 לעיל, לרבות לעניין רישוי עסקים כמפורט בסעיף 22.2.10 לעיל.

אי עמידה בהוראות הרגולציה השונות (החלות כיום או אשר תחולנה בעתיד) עלולה להביא לנקיטת סנקציות שונות כנגד החברה ונושאי משרה בה, ובכלל זאת ביטול רישיונותיה או התנייתם, השתתפות קנסות כבדים על החברה, הוצאת צווים אישיים נגד מנהלים בכירים בחברה, הגשת כתבי אישום פליליים נגד מי מאלה ואף לפגיעה תדמיתית קשה.

להחמרה בדרישות הרגולטוריות החלות על החברה עשויה להיות השפעה מהותית על הפעילות העסקית של החברה ועל מצבה הכספי, במקרה בו העלויות האמורות לא יכוסו באופן מלא ובמועדים הרלוונטיים במסגרת הסכם ההפעלה והפיתוח.

#### 26.4.2 פגיעה באיכות הסביבה

מעצם פעילותה השוטפת של החברה, עלולה לגרום לפגיעה באיכות הסביבה ולחשוף את החברה לאי ציות להוראות החוק והתקנה בתחום. כמו כן להתממשות סיכון זה עלולות להיות השלכות רבות החל מפגיעה בנפש, דרך קנסות והיטלים ועד לחשיפת מנהליה הבכירים לנקיטת סנקציות שונות.

על מנת להתמודד עם הסיכון, משקיעה החברה זמן ומשאבים רבים (ניטור ומיפוי זיהום אוויר ומפגעי רעש, התקנת מערכות לאורור וסינון מזהמים, התקנת מערכת לטיפול בשפכים, ביצוע סקר סיכונים ייעודי לתחום פגיעה באיכות הסביבה, סקר ציות להוראות החוק ועוד).

החברה שמה לה ליעד לטיפול בסיכון ובהסתברות להתממשותו ומשקיעה רבות (ראה סעיף 26.4 לעיל) באמצעים להפחתתו.

להרחבה על פעילות החברה בתחום איכות הסביבה והרגולציה החלה על החברה בנושא זה, ראו בסעיף 21 לעיל.

#### 26.4.3 תנודות במחיר הדלק

דלק מסוג סולר לרכבות מהווה מרכיב מהותי בהוצאות התפעול של החברה. מחיר הדלק מאופיין בתנודתיות גבוהה ומושפע בראש ובראשונה ממחיר חבית נפט גולמי (אשר מושפע, בין השאר, מתנודות היצע וביקוש גלובליות, ועל כן רגיש למתיחויות והסכמים כלכליים בין מדינות המערב לבין מדינות ערב, המהוות ספק נפט עולמי משמעותי). בנוסף, מושפע מחיר הדלק באופן משמעותי גם ממס הבלו, המתעדכן מספר פעמים בשנה בהתאם לשינויים במדד המחירים לצרכן. גורם נוסף המשפיע על מחיר הדלק הוא עלות הזיקוק הנקבעת בשוק החופשי ותלויה בשינויים במחירי תשומות, כגון עובדים, חשמל, הובלה ועוד, וכן משינויים רגולטוריים. יצוין, כי על פי מודל ההתחשבות בין המדינה לחברה בקשר עם הסובסידיה השוטפת, שינוי במחיר הדלק עבור תחום הסעת נוסעים מגודר במסגרת הסכם ההפעלה והפיתוח באופן מלא כל עוד מרכיבי ההוצאה של הדלק מהווים את אותו חלק, שהיוו במועד חתימת הסכם ההפעלה מסך הוצאות החברה עבור ק"מ נסיעה של רכבות נוסעים. חשיפת החברה לשינויים במחיר הדלק קיימת עבור הובלת המטענים, תחום שאינו מוגדר בהסכם מול המדינה. בהתאם לכך, להתייקרות במחיר הדלק עשויה להיות השפעה על תוצאות הפעילות של החברה ועל מצבה הכספי. בחלק מההסכמים עם לקוחות החברה בתחום המטענים, קיימים מנגנוני הצמדה, בין היתר למחירי הדלק.

#### 26.4.4 מעילות והונאה

חברות תשתיות לאומיות הנן עתירות בתקציבים ובמשאבים. כל זאת עלול לצור חשיפה גדולה יותר, בהשוואה לחברות עסקיות פרטיות, להתממשות אירועי מעילה והונאה. דירקטוריון והנהלת רכבת ישראל מתייחסים באפס סובלנות להתממשות אירועים מהסוג הנ"ל ומצפים מכלל המנהלים, העובדים והספקים העובדים עמה, להתנהג על פי אמות מוסר ויושר גבוהות.

החברה מבצעת בקרות שוטפות, הד-הוק לצד פיתוח לומדות והעלאת המודעות כדי למנוע ככול הניתן התממשות סיכונים מסוג זה.

#### 26.4.5 הסיבה התחרותית בה פועלת החברה

החברה חשופה כיום לתחרות, בעיקר מול רכבים פרטיים, מול ספקי שירותי תחבורה ציבורית אחרים (אוטובוסים ומוניות שירות) בתחום הסעת נוסעים ומול ספקי שירותי הובלות ושינוע מטענים (משאיות) בתחום הובלת המטענים. כניסתם של מתחרים משמעותיים לתחום הובלת המטענים, לרבות החרפת התחרות בתחום זה, עלולה להיות השפעה על פעילות החברה ותוצאותיה הפיננסיות והעסקיות בעתיד.

לפרטים נוספים אודות הסיבה התחרותית בה פועלת החברה ראו סעיפים 5.1.9, 5.6, 6.6 לעיל.

#### 26.5 סיכונים מיוחדים לחברה

##### 26.5.1 אירועים בטיחותיים (תאונות)

במסגרת פעילותה השוטפת של החברה, חשופים נוסעיה, עובדיה ומתקניה (לרבות הרכבות עצמן) לסיכונים בטיחותיים ולהתממשותן של תאונות. החברה שמה לה כמטרת על שמירה על בטיחות הנסיעה ברכבת, ברציפים, בתחנות ובמתחמי התחזוקה. זאת היא עושה באמצעות חטיבה ייעודית האמונה על ניהול סיכוני הבטיחות ויישום תכנית הבטיחות אשר אושרה על ידי דירקטוריון החברה וביצוע מעקב, בקרה ותחקור של כשלים וליקויי בטיחות. כמו כן, מעדכנת החברה מעת לעת את תכנית הבטיחות ומבצעת תעדוף של פרויקטי הבטיחות ושינוי לוחות הזמנים על פי הצורך.



בנוסף, מקיימת החברה קשר הדוק עם משרד התחבורה אשר בודק ומבקר את הסדרי בטיחות הקיימים, ופועלת לאכיפת תכניות ההכשרה ייעודית כמפורט בסעיף 13.1 לעיל ומנהלת פרום בטיחות המתנהל בקביעות, להצפת מוקדי סיכון ומציאת האמצעים למזעורם.

לפגיעה בלקוחותיה ו/או במתקניה ו/או בעובדיה של החברה עקב התממשות תאונה עלולה להיות השפעה מהותית על פעילות החברה ומצבה הכספי.

#### 26.5.2 תקלה זמנית במרכז השליטה והפיקוד הארצי

החברה מפעילה מרכז שליטה ופיקוד ארצי (המשוא"ה), אשר אחראי על ניהול, תפעול ובקרה של תנועת הרכבות הארצית בזמן אמת תוך הקפדה על בטיחות ודיוק התנועה וכן קביעת הוראות התפעול ברמה המערכתית והמקומית בקווים מבוקרים במערכת האיתות (לפרטים נוספים, ראו סעיף 9 לעיל). תקלה במרכיבים של אחת או יותר מן המערכות המשמשות את משוא"ה (כגון: מערכת האיתות) עלולה לגרום לשיבוש או להפסקת תנועת רכבת ובמקרים חריגים אף לשיתוק רוב או כלל תנועת הרכבות הארצית. כמו כן, שיבושים בפעילות המערכות במשוא"ה עלולים לגרום לפגיעה בפעילות הרכבות באופן מהותי, לרבות בפן הבטיחותי. בנוסף יצוין, כי ריכוז מערכת ההפעלה של משוא"ה במיקום גיאוגרפי יחיד בחוף הכרמל, המאפשרת יכולות שליטה ותפעול נוחות ויעילות, יכול להביא במקרים מסוימים לניתוק כלל המערכת באופן זמני במקרה של פגיעה במשוא"ה. יצוין, כי לחברה קיימת יכולת חלקית להפעיל, בעת הצורך, מערכת משוא"ה חלופית בלוד.

#### 26.5.3 תלות בקבלת סובסידיה ממשלתית לצורך התפעול השוטף ומימון תכנית הפיתוח

ב-17 ביוני 2014, חתמה רכבת ישראל על הסכם הפעלה ופיתוח עם ממשלת ישראל, להסדרת סבסוד הפעילות השוטפת ופעילות הפיתוח של החברה לשנים 2013-2020. הסכם זה החליף הסכם משנת 2009 ועיקר תרומתו בהסדרת פעילות החברה בשנים אלו (2013-2020). בינואר 2016, נחתם הסכם נוסף לתקצוב תכניות הפיתוח של החברה, המתייחס לשנים 2013-2020. לפרטים נוספים אודות הסכם ההפעלה והפיתוח ותנאיו, ראו ביאור 20 (ג)(1)(3) בדוחות הכספיים.

שינויים בסדרי העדיפויות הלאומיים ו/או קיצוצים בתקציב המדינה עלולים להשפיע לרעה על הסכם ההפעלה והפיתוח הנוכחי והעתידי וכתוצאה מכך לפגוע בהיקף הסובסידיה (סובסידיה להובלת נוסעים והובלת מטענים) והמימון (תכנית הפיתוח) אותם מקבלת החברה מהממשלה.

יודגש כי לחברה תלות קריטית בהסכם ההפעלה ובהעברת הכספים מהמדינה לפי הסכם זה. בהתאם לכך, ביטול הסכם ההפעלה והפיתוח ו/או שינוי באופן שאינו עולה בקנה אחד עם טובת החברה, ו/או אי העברת תשלומים מהמדינה מכל סיבה שהיא (לרבות כתוצאה מהפרת ההסכם על ידי החברה ו/או כתוצאה מעיכוב ו/או קיזוז על ידי המדינה), עלולים לפגוע בחברה, במצבה הכספי, במקורות המימון לפעילותה השוטפת ויכולתה ליישם את תכנית הפיתוח האסטרטגית שלה.

בנוסף, אי העברת תשלומים מהמדינה לחברה לצורך החזר התחייבויות למשקיעי אגרות החוב, עלול לפגוע ביכולת עמידתה של החברה בהתחייבויותיה כלפיהם וביכולת הגיוס העתידית שלה.

יש לציין כי לאופן חישוב הסובסידיה בעיקר עבור הובלת מטענים, הקיטון השנתי בסובסידיה הניתנת להובלת הן נוסעים והן מטענים ולקנסות המושטים על החברה, חשיבות גדולה על שורת הרווח או ההפסד השנתי ועל יכולתה להמשיך להתפתח אסטרטגית ולקלוט טכנולוגיות חדשות.

במקרה בו לא יעמוד לטובת החברה המימון הנדרש, לא תוכל החברה לממש את מטרותיה האסטרטגיות הלאומיות (כמו למשל חיבורה של הפריפריה למרכז הארץ) ויהיה לדבר השפעה ישירה על הן על פעילותה העסקית והן על מצבה הכספי.

#### 26.5.4 כשירות, אמינות וזמינות מערך הציוד והתחזוקה

לתקינות, אמינות וזמינות התשתיות והציוד בהם עושה החברה שימוש במסגרת עבודתה, עשויה להיות השפעה מהותית על פעילות החברה והמוניטין שלה. כשלים בציוד הרכבתי, במכלוליו או במערכות תפעוליות ממוחשבות עלול להשפיע על יכולת החברה לספק שירות מרבי לציבור לקוחותיה, להוביל לשימוט רכבת ואף לפגיעה בנפש.

תיקון תקלות וכשלים טכניים בתשתיות וציוד החברה או במערכותיה התפעוליות בהיקף רחב, שאינו מכוסה באחריות היצרן, והתאמת הציוד הנייד ומערכות התשתית לנורמות האירופאיות ולטכנולוגיות מתקדמות, כרוכים בעלויות ישירות ועקיפות גבוהות מאד של ציוד, חלקי חילוף, עבודת מומחים (קבלנים ועובדי חברה), ועלויות נוספות ועשוי להשפיע באופן מהותי על פעילות החברה ומצבה הכספי.

#### 26.5.5 מענה לגידול בביקושים

רכבת ישראל שמה לה ליעד, בהתאם למדיניות הממשלה בנושא, הובלת נוסעים ומטענים תוך שיפור מתמיד בשירות לנוסע, באמצעות קיצור זמני הנסיעה, הנגשת תחנות הרכבת לתחבורה משלימה, פתיחת קווים נוספים ועוד.

כמענה לביקוש ההולך וגדל, הטמיעה החברה תהליכי תכנון, תפעול ולוגיסטיקה מורכבים הצופים פני העתיד, באמצעותם מותאם היצע הצי הנייד, המתחמים וקווי השירות לביקושים. לצורך כך מתבססת החברה מעת לעת על הערכות ותחזיות ממשלתיות רב שנתיות בנוגע לכמות הביקושים הצפויות לנסיעות ברכבת. בין היתר, התחזיות נשענות על הערכות כלכליות בנוגע למצב המשק, וביניהם קצב והיקף פיתוח מרכזי תעסוקה ומסחר. התחזיות מהוות בסיס לתכנון תקופתי כולל הצטיידות בציוד נייד, פעולות פיתוח והיערכות של מתחמי תפעול ותחזוקה של החברה וכן פיתוח קווי שירות נוספים.

לצד תחזית הגידול הממשלתיות בכמות הנוסעים, משתנים כמו רגולציה חדשה, שינויי תעריפים, רפורמות במתווה השירות, תהליכים בירוקרטיים ארוכי טווח, שינויים מאקרו כלכליים וטיב החלופות העומדות בקרב הלקוחות, מקשים על יכולת החיזוי של החברה באופן שעלול ליצור פערים והטיות בהתאמת ההיצע לביקוש.

כמו כן לעיתוי והיקף קבלת תקציבים לרכש נייד, לבניית מתחמי דיור לנייד ופיתוח נוסף, חשיבות גדולה ביכולתה של החברה להתאים עצמה לכמות הביקוש הגדלה לשירותיה.

חוסר התאמה בין היצע לרמת הביקושים העתידית כאמור, עשוי להשפיע על רמת השירות אותה מספקת החברה ללקוחותיה. החברה מנסה להתמודד עם גורם סיכון זה, על ידי בחינה תקופתית של הערכות ותחזיות אלו, תיאום מול נציגי הממשלה לקבלת תקציבים שיאפשרו הערכות של הרכבת בטרם עת ועדכון בשוטף במידת הצורך. זאת על מנת להתאים ככל האפשר את היקף פעולות הרכש והפיתוח להערכות והתחזיות המעודכנות.

## 26.5.6 ספקים ולקוחות

תחום הרכבות הינו תחום התמחות ייחודי, לפיכך מספר הספקים בעלי הניסיון והידע הקיימים בשוק המקומי הינו מועט ובשל כך, במספר תחומים קיימת לחברה תלות במספר ספקים מצומצם כמפורט בסעיף 16 לעיל. הפסקת השירות מצדם של ספקים אלו עשויה לגרום לקשיי תפעול זמניים ולהשפיע על פעילות החברה ועל טיב ואיכות השירות הניתן לנוסעים.

כמו כן, קיימת תלות מסוימת של החברה בפעילות תקינה ורציפה של נמלי הים (הן מבחינת הדלק המיובא המשמש את הרכבת לפעילותה השוטפת והן מבחינת חלק מהמטענים המובלים באמצעות הרכבת ומיובאים לארץ דרך נמלי הים). בהתאם לכך, שביתות בנמלי הים של ישראל, צפיפות בנמלים, אמברגו ועיצומים שונים, עלולים למנוע באופן זמני או לעכב הן את הספקת הדלק והן לפגוע בפעילות העסקית של החברה בתחום הובלת המטענים ובשל כך להשפיע לרעה על תוצאות פעילותה. מצב זה עלול אף להשפיע על המשך פעילות החברה בתחום הובלת המטענים עקב מניעה או עיכובים בפריקת מכולות בנמלים ופגיעה בשירות הניתן ללקוחות החברה.

## 26.5.7 שימור, גיוס עובדים בעלי ידע ייחודי ויחסי עבודה

פרופיל הפעילות של החברה משתרע על פני מגוון רחב של פעילויות ומיומנויות והכשרות ייחודיות, החל במתן שירותי הסעת נוסעים והובלת מטענים, דרך תכנון וניהול פרויקטים, פיתוח תשתיות, ניהול תפעול ובקרה של תנועת הרכבות ותחזוקה שוטפת של הפעילות הרכבתית, וכלה בפיתוח וניהול מתחמי ומתקני הרכבת ושירותים נוספים. הכשרה רכבתית אקדמית הנה חלקית ביותר במדינת ישראל, וקיים מחסור בתכניות לימוד בחלק מתחומי ההתמחות בבתי הספר להנדסה בארץ, כמו כן, פרישתם של עובדים בעלי ידע ייחודי וניסיון עלולים להותיר פערי ידע ויוצרים צורך בהכשרת עובדים חלופיים הן לטווח הקצר והן לטווח הארוך.

כמו כן נכנסו לאחרונה לתחום מתחרים נוספים התרים אחר עובדים בעלי מיומנויות והכשרה בתחום הרכבות ויכולים להוות תחרות.

החברה מתמודדת עם סיכונים אלה בדרכים הבאות: מערך הדרכה האחראי על יישום תכניות הדרכה שנתיות ורב שנתיות בהתאם לתכניות העבודה והצרכים הייחודיים של החטיבות; תכנון כוח אדם לטווח קצר, בינוני וארוך במסגרת תקני כוח אדם מאושרים; עידוד תהליכי ניווד והסבה פנימית; גיבוי עובדים בתפקידי מפתח קריטיים; תכניות להכשרת מהנדסים ובעלי מקצועות טכניים וחניכתם וליוויים על-ידי בעלי מקצוע מנוסים; השתתפות פעילה בירידי תעסוקה לאיתור מועמדים להשמה והסדרי שימור כוח אדם במקצועות הנדרשים.

בנוסף יצוין, כמפורט בסעיף 15.11 לעיל, כי סכסוכי עבודה, עיצומים, שביתות והשבתות של עובדים וכן הפעלה לא יעילה של מתקנים, ציוד ותשתיות הרכבת, עלולים לגרום לעיכובים, שיבושים ואף להשבתה של פעילות החברה, ולהשפיע לרעה על תוצאות פעילותה ומצבה הכספי. כמו כן, בשל היותה חברה ממשלתית, המוגבלת ביכולתה להתחרות כלכלית על המשאב האנושי, ובשל מחויבותה לפעול במסגרת הסכמים קיבוציים, חשופה החברה לקושי בניהול המשאב האנושי.

## 26.5.8 פרויקט הקו המהיר

חשיבותו של פרויקט הקו המהיר לירושלים הוא בחיבורה של בירת ישראל, ירושלים, למטרופולין גוש דן ואזור המרכז בלוחות זמנים קצרים מהקיים עד כה, ועל ידי כך להוות חלופה משמעותית לנסיעה בכביש 1 באמצעי תחבורה מקבילים. כל זאת במטרה להקטין את עומסי התנועה בין העיר ירושלים לאזור המרכז, לשפר את השירות הניתן לנוסעי הרכבת בקו הני"ל ולהגדיל את כמות משתמשי הרכבת באזור.

כיום פועלת הרכבת לחשמול פרוזדור איילון במקביל למסילה פעילה ולצד מגבלות תשתית, לוחות זמנים ואילוצים נוספים.

הסיכונים העיקריים נובעים כיום מעבודות במקביל למסילה פעילה היוצרים חשיפות לאירועים בטיחותיים, שיבושים בפעילות השוטפת ו/או אי עמידה בלוחות הזמנים, בתקציב, ואיכות הפרויקט.

רכבת ישראל רואה ביתרת הפרויקט חשיבות ארגונית לשיפור השירות, משך זמני הנסיעה ואיכות הנסיעה ולאומית ומשקיעה את מרב המאמצים והמשאבים בצמצום הסיכונים הקיימים לרווחת כלל משתמשי הרכבת ושירותיה. זאת תוך שמירה מרבית על בטיחות וביטחון הנוסעים והעובדים. לפרטים נוספים ראו סעיף 8.4.1 לעיל.

#### 26.5.9 פרויקט ERTMS

רכבת ישראל נמצאת בתהליך החלפת מערכת העצירה האוטומטית הישנה למערכת חדשה אשר תגביר משמעותית את בטיחות הנסיעה ברכבת ותאפשר הגדלת הקיבולת המסילתית ועל ידי כך גם תקטין את צפיפות הנוסעים ברכבות.

מערכת ה-ERTMS מאפשרת לחבר את מערכת האיתות הנייחת, לציוד הנייד של הרכבת באמצעות רדיו - GSMR ובכך למנוע כמעט לחלוטין, סיכון לטעות אנוש.

הסיכונים העיקריים הקיימים בפרויקט הינם פרויקטאליים; אי עמידה בלוחות זמנים, אי עמידה בתקציב, באיכות ותכולת הנדרשות. אי-עמידה בלוחות זמנים עלולה להתרחש גם כתוצאה מהשפעות חיזונית לפרויקט כמו יחסי עבודה באימוץ טכנולוגיה חדשה, שלבי רכש ועוד.

הרכבת רואה בפרויקט כפרויקט דגל בעל חשיבות אסטרטגית ומשקיעה מאמצים רבים בצמצום הסיכונים הקיימים.

#### 26.5.10 תכנית החשמול

החברה נמצאת בתהליך חשמול התשתית המסילתית, בשלב הראשון מוקמת תשתית רשת מגע עילי מעל קווי הרכבת על מסילות בקווים הראשיים באורך של כ- 420 ק"מ (לפרטים נוספים בדבר פרויקט החשמול ראו סעיף 8.4.6 לעיל). לתכנית יתרונות רבים החל מקיצור זמני הנסיעה בקווים העירוניים והפרבריים, הקטנת הצפיפות בקרונות בשל הפעלת המערך הרכבתי בתדירות גבוהה יותר, דרך הפחתת מפגעי זיהום האוויר והרעש בתחנות ועד לשיפור העמידה בלוחות הזמנים. לשם הצלחה בפרויקט זה, נדרש תיאום רב בין פרויקטים נוספים המתנהלים במקביל בחברה, בין החברה לבין צדדים שלישיים לרבות גורמי ממשלה ורשויות שונות, ספקים, קבלני משנה, וכן בין צדדים שלישיים לבין עצמם.

לצורך הקמת התשתיות נדרשת השלמת רכש ציוד נייד חשמלי מתאים והסבת ציוד נייד קיים, התאמות חלק ממערכות הרכבת, מוסכים חשמליים וכן כשירות הגורמים המקצועיים בחברה. הסיכונים העיקריים בפרויקט הינם סיכונים לאי עמידה בלוחות זמנים, אי עמידה בתקציב ואי עמידה באיכות ובתכולות הנדרשות. כמו כן, קיימים סיכונים הנגזרים מהצורך בהקמת תשתית פיזית חשמלית במקביל לתשתית פעילה ואף לפגיעה בתנועת הרכבות הסדירה במקרה של תקלות בלתי צפויות. יצוין, כי יישום תכנית החשמול מחייב סגירת קווי רכבות נוסעים ומטענים לתקופות שונות בהתאם לתכנית התפעולית ולשלבי הביצוע שיקבעו ועלול לגרום במהלך תקופת הביצוע של הפרויקט לשיבושים ואיחורים בתנועת הרכבות הסדירה, דבר אשר עלול להשליך על פעילות החברה באופן נקודתי. לפרטים נוספים ראו סעיף 8.4.6 לעיל.

רכבת ישראל שמה לה כמטרה עליונה פעילות מוגברת ושאינה מתפשרת למניעת אירועי בטיחות ולצמצום מרבי כמידת האפשר של הפגיעה בתפעול השוטף כתוצאה מפרויקט זה.

#### 26.5.11 עמידה בלוחות הזמנים, בתקציב ובתכולות תכנית הפיתוח הרכבתית

לחברה פרויקטים רבים הנמצאים בשלבי תכנון וביצוע שונים, כאשר המרכזיים שבהם הינם: תכנית החשמול, סלילת מסילה רביעית באיילון, הקמת מסילה מזרחית והפעלת מערכת ה-ERTMS (ראו סעיף 26.5.9 לעיל). עמידתה של החברה בלוחות הזמנים, בתקציב, באיכות ובתכולות הפרויקטים השונים (מפרויקט קטן ועד גדול) הינה בעלת חשיבות רבה להיקף פעילותה של החברה בעתיד וביכולתה לספק ללקוחותיה שירות מרבי. לצורך כך, הקימה החברה חטיבה ייעודית שמטרתה ניהול פרויקטים בצורה מטריציונית תוך ביצוע תיאום בין פרויקטים מקבילים. להערכת החברה, עיקר הסיכון מתבטא בסטייה מלוחות זמנים ומהתקציב המיועד לפרויקט. במסגרת הליך הבקרה, מוצפים הסיכונים העיקריים בפרויקטים וכל חריגה נידונה בוועדה ייעודית בראשות סמנכ"ל החטיבה.

נציין כי החברה עובדת בשיתוף פעולה מלא עם משרד התחבורה ועם חברה אשר נבחרה לשמש כ- ISA במסגרת כלל פרויקטי הליבה על מנת שיתמלאו כלל התנאים והתהליכים הבטיחותיים הנדרשים לקבלת אישור להפעלה מסחרית.

#### 26.5.12 תיאום פעילות עם חברת נתיבי ישראל וגורמים נוספים

חלק מהפרויקטים מחייבים שיתוף פעולה של רכבת ישראל עם חברת נתיבי ישראל (כדוגמת סלילת המסילה הרביעית באיילון והקמת המסילה המזרחית) לצורך בניית התשתית המסילתית. על פי החלטות הממשלה כמפורט בסעיף 8.4.6(א) לעיל, חברת נתיבי ישראל מבצעת בפועל (להבדיל מפעילות תכנון שנמסרה בחלקה גם לחברת כביש חוצה ישראל בע"מ) מספר פרויקטים של בניית תשתיות וסלילת מסילות לטובת המערך הרכבתי ופיתוחו. לאור זאת, על החברה לוודא כי

מתקיים תיאום מלא בין פעילותה לבין פעילות חברת נתיבי ישראל בקשר לפרויקטים האמורים, בנוגע לאיכות התכנון (בנוגע לפרויקטים מסוימים), עמידה בלוחות הזמנים, איכות חומרי הגלם ואיכות הביצוע, עבודה ע"פ תקנים ועל פי דרישות הרגולציה. עיכוב ביצוע פרויקטים על ידי חברת נתיבי ישראל עשוי לעכב גם את לוחות הזמנים של פרויקטים נוספים התלויים בקצב התקדמות העבודות בידי חברת נתיבי ישראל (לדוגמא, במסגרת פרויקט החשמול, כמפורט בסעיף 8.4.6 לעיל) ובכך להשפיע על קצב ביצוע הפרויקטים בהקמה של החברה. השפעה מהסוג האמור עשויה להיות גם בפרויקטים אחרים שבהם נדרשת החברה לשיתוף פעולה ותיאום מול חברות תשתית ממשלתיות נוספות המבצעות עבודות משלימות ו/או תומכות בפרויקטים כאמור.

**26.5.13 תביעות משפטיות**

לאור אופי פעילותה של החברה, השימוש הגובר בשירותיה על ידי הציבור ותפקידיה במישור הלאומי, חשופה החברה לתביעות בסכומים גבוהים, לרבות תביעות ייצוגיות. בשנים האחרונות ישנה עלייה בכמות התביעות הייצוגיות המוגשות כנגד חברות המספקות שירותים צרכניים כגון החברה. בנוסף, לקראת סיום ביצוע פרויקטים המבוצעים כחלק מתכנית הפיתוח ובמסגרת גמר חשבון, עולות לעיתים דרישות מהקבלנים לתוספת תשלומים מעבר לנקוב בהסכמים המקוריים. דרישות אלה מסתיימות לרוב בהסכמה בין הצדדים בסכומים נמוכים משמעותית מסכומי הדרישה. במקרים בהם לא מושגת הסכמה, חלק מאותם קבלנים עשויים לתבוע את החברה. נכון למועד פרסום הדוח, תלויות ועומדות כנגד החברה בקשות להכרה בתובענות כתובענות ייצוגיות, תביעות ייצוגיות וכן תביעות נוספות כמפורט בביאור 20(א) לדוחות הכספיים. ככל שתתקבלנה תביעות אלו או חלקן, עשויה להיות לכך השפעה מהותית לרעה על החברה.

החברה פועלת במישורים רבים לעמידה בדרישות החוק, בתקנות ובהוראות הרגולטורים השונות ובין היתר: בתקנות צרכניות, בחוקי הגנה על איכות הסביבה, משקיעה משאבים וכח אדם להתאמת מתקניה לאנשים בעלי מוגבלויות ועוד. לפרטים נוספים ראו סעיף 26.4.1 לעיל.

**26.5.14 שיקולי פעולה של חברה ממשלתית**

בהתאם להוראות סעיף 4(א) לחוק החברות הממשלתיות, על חברה ממשלתית לפעול לפי השיקולים העסקיים שעל פיהם פועלת חברה שאינה ממשלתית. עם זאת, ממשלת ישראל רשאית, באישור ועדת הכספים של הכנסת, לקבוע לחברה שיקולי פעולה אחרים/נוספים, שאינם שיקולים עסקיים על פיהם הייתה פועלת חברה שאינה ממשלתית.

**26.5.15 כיסוי ביטוחי**

החברה רוכשת פוליסות ביטוח על מנת לבטח את נכסיה, את פעילותה ואת אחריותה כלפי גורמים שלישיים. עם זאת, הכיסוי הביטוחי שרוכשת החברה הינו מוגבל, ובכלל זאת אינו כולל כיסוי לאירועים מסוימים (כגון: נזקים לציוד נייד רכבתי בתנועה ונזקים הנובעים מאירועי מלחמה וטרור- נזקי מלחמה וטרור אמורים להיות מכוסים על ידי הקרן לפיצוי בגין נזקים הנובעים מאירועים אלה). יצוין, כי אין כל ודאות שהכיסויים ו/או גבולות האחריות בפוליסות מכסים את כל הסיכונים הכרוכים בפעילות החברה. כמו כן לפרטים בדבר פוליסות הביטוח בהן התקשרה החברה, ראו סעיף 12 לעיל.

**26.6 דירוג גורמי הסיכון - להלן יובא תיאור השפעת גורמי הסיכון על החברה:**

סיווג גורם הסיכון בהתבסס על חוזר רשות החברות הממשלתיות מיום 11.6.2009 והקבוצות הרלוונטיות לחברה	השפעה			
	נמוכה	בינונית	גבוהה	
	השפעה קלה על החברה	השפעה מתונה על החברה	השפעה משמעותית על החברה	
<b>סיכוני מאקרו</b>				
אסטרטגיים – דינמיקת שוק	X			השפעת המצב הכלכלי בישראל והמצב העולמי
אסטרטגיים		X		השפעת שינויים גיאוגרפיים-פוליטיים במזרח התיכון, פוליטיים-מדיניים והמצב הביטחוני במדינת ישראל
תפעוליים – מערכות מידע			X	מערכות מידע, אבטחת מידע והגנה מפני מתקפת סייבר
תפעוליים - סכנות	X			אסונות טבע
תפעוליים - סכנות	X			שריפות

סיווג גורם הסיכון בהתבסס על חוזר רשות החברות הממשלתיות מיום 11.6.2009 והקבוצות הרלוונטיות לחברה	השפעה			
	נמוכה	בינונית	גבוהה	
	השפעה קלה על החברה	השפעה מתונה על החברה	השפעה משמעותית על החברה	
<b>סיכונים ענפיים</b>				
ציאות ונהלים			X	רגולציה
תפעוליים – סכנות ציאות ונהלים – רגולציה וסטנדרטים			X	פגיעה באיכות הסביבה
פיננסיים	X			תנודות במחיר הדלק
תפעוליים – חוסן פיננסי		X		מעילות והונאות
אסטרטגיים – דינמיקת שוק	X			הסביבה התחרותית בה פועלת החברה
<b>סיכונים ייחודיים לחברה</b>				
תפעוליים – בטיחות הנוסעים והנסיעה			X	אירועים בטיחותיים (תאונות)
תפעוליים - סכנות			X	תקלה זמנית במרכז שליטה ופיקוד ארצי
פיננסיים אסטרטגיים – תכנון והקצאת משאבים			X	תלות בקבלת סובסידיה ממשלתית לצורך התפעול השוטף ומימון תכנית הפיתוח
אסטרטגיים – תכנון והקצאת משאבים		X		כשירות, אמינות וזמינות מערך הציוד והתחזוקה
אסטרטגיים – תכנון והקצאת משאבים		X		מענה לגידול בביקושים
אסטרטגיים – דינמיקת שוק תפעוליים – אספקה תחזוקה ושירותים		X		ספקים ולקוחות
אסטרטגיה – תקשורת תפעוליים – משאבי אנוש ציאות ונהלים – קוד התנהגות		X		שימור, גיוס עובדים בעלי ידע ייחודי ויחסי עבודה
תפעוליים – פרויקטליים		X		פרויקט הקו המהיר
אסטרטגיים – יוזמות מרכזיות ופרויקטים אסטרטגיים - תכנון והקצאת משאבים			X	פרויקט ERTMS
אסטרטגיים – יוזמות מרכזיות ופרויקטים			X	תכנית החשמול
אסטרטגיים – יוזמות מרכזיות ופרויקטים		X		עמידה בלוחות הזמנים, בתקציב ובתכולות תכנית הפיתוח הרכבתית

סיווג גורם הסיכון בהתבסס על חוזר רשות החברות הממשלתיות מיום 11.6.2009 והקבוצות הרלוונטיות לחברה	השפעה			
	נמוכה	בינונית	גבוהה	
	השפעה קלה על החברה	השפעה מתונה על החברה	השפעה משמעותית על החברה	
תפעוליים – עבודה מול ספקים/שותפים ופרויקטים	X			תיאום פעילות עם חברת נתיבי ישראל וגורמים נוספים
אסטרטגיים - ממשל פיננסיים – נזילות ואשראי		X		תביעות משפטיות
אסטרטגיים - ממשל		X		שיקולי פעולה של חברה ממשלתית
פיננסיים		X		כיסוי ביטוחי

**רכבת ישראל בע"מ**

**דוח הדירקטוריון למצב ענייני התאגיד  
לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר, 2018**

דירקטוריון חברת רכבת ישראל בע"מ (להלן: "החברה") מתכבד להגיש את דוח הדירקטוריון על מצב ענייני החברה לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2018, בהתאם לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומיידיים), תש"ל-1970 (להלן: "תקנות ניירות ערך") ולהוראות חוזרי רשות החברות הממשלתיות, ובהם חוזר "דוחות כספיים 2013-5-2" (להלן: "חוזר דוחות כספיים").

**א. הסברי הדירקטוריון למצב עסקי התאגיד**

**1. התאגיד וסביבתו העסקית**

**א. כללי**

החברה הינה חברה ממשלתית בבעלות מלאה של מדינת ישראל, ולפיכך היא ופעילותה כפופים בין היתר להוראות חוק החברות הממשלתיות, התשל"ה-1975 (להלן: "חוק החברות הממשלתיות"). עיקר עיסוקה של החברה הינו בהסעת נוסעים, הובלת מטענים, וכן פיתוח, ניהול ותחזוקה של תשתית מסילות רכבת בישראל ושל מערכות ציוד נייד נלווים.

בחודש יולי 2003, עם כניסתו לתוקף של חוק רשות הנמלים והרכבות (תיקון מספר 11), התשס"ג-2002, הופרדה פעילותה של הרכבת מרני"ר והחברה החלה לפעול.

בשנת 2012 התקבלה החלטת ממשלה על הקמת שתי חברות בת, אשר תהיינה במועד הקמתן בבעלות מלאה של החברה (להלן: "חברות הבנות"). חברות הבנות התאגדו ונרשמו בישראל ביום 15 ביולי, 2014. נכון למועד אישור הדוחות הכספיים, חברות הבנות מוחזקות במלואן על ידי החברה, כאשר חברת רכבת ישראל מטענים בע"מ החלה פעילותה ביום 1 באוקטובר, 2016, וחברת פיתוח מתחמי רכבת ישראל בע"מ החלה את פעילותה ביום 1 בינואר, 2017.

ביום 17 ביוני, 2014 נחתם הסכם מסגרת לפיתוח והפעלת רכבת ישראל כפי שתוקן ביום 25 בפברואר, 2015 (להלן: "ההסכם החדש") בתוקף מיום 1 בינואר, 2013 ועד ליום 31 בדצמבר, 2012. בהתאם להסכם זה, לאור הנפקת אגרות החוב לציבור ביום 18 במרץ, 2015, הוארך ההסכם עד סוף שנת 2020. ראה גם באור 20(ג)(1)(3) לדוחות הכספיים.

**ב. מידע הנדרש בהתאם להוראות רשות החברות הממשלתיות**

יעדים ואסטרטגיה:

לפרטים בדבר היעדים והאסטרטגיה של החברה, ראה סעיף 25 בפרק א'- תיאור עסקי התאגיד.

יעדיה הפיננסיים העיקריים של החברה:

לפרטים בדבר היעדים הפיננסיים של החברה, ראה סעיף 25 בפרק א'- תיאור עסקי התאגיד.

**ג. תחומי הפעילות של החברה**

החברה פועלת בארבעה תחומי פעילות עיקריים, המדווחים כמגזרים עסקיים ברי דיווח בדוחותיה הכספיים של החברה (לפרטים ראה באור 25 לדוחות הכספיים).

**הסעת נוסעים** - ניהול, תחזוקה והפעלת רשת מסילות הברזל בישראל ואספקת שירותי תחבורה ציבורית ברכבת באמצעות רשת מסילות ברזל ארצית.

**הובלת מטענים** - אספקת שירותי הובלת מטענים לגורמים שונים הפועלים במדינת ישראל באמצעות רשת מסילות הברזל הארצית.

**סחר** - החברה מפתחת שירותי מסחר ושירותים נלווים לנוסע בתחנות בהיקפים מוגבלים. בהתאם לתיקון הסכם המקרקעין עם המדינה, החברה הינה בעלת זכויות חכירה במקרקעין המאפשרים לה פיתוח עתידי בהיקפים נרחבים בכל מתחמי הרכבת.

**פיתוח** - תכנון, פיתוח ומימוש פרויקטים ע"פ מדיניות הממשלה בהתאם לתוכניות הפיתוח המאושרות והמפורטות שלה.

פעילות נוספת שהינה שולית הינה פעילות מתן שירותים לגורמי חוץ. החברה מבצעת עבודות תשתית ותחזוקה לטובת צדדים שלישיים וגובה תשלום בגין עבודות אלו. פעילות זו אינה עולה לכדי מגזר פעילות בר דיווח ומדווחת תחת פעילויות אחרות.



2. המצב הכספי

להלן הנתונים מתוך סעיפי מאזן החברה:

א. נכסים שוטפים

הסברי החברה לשינויים	סך השינוי		ליום (באלפי ש"ח)		סעיף
	ב- %	באלפי ש"ח	31 בדצמבר, 2017	31 בדצמבר, 2018	
ראה/י הסבר בסעיף 4(א)	86%	54,288	63,369	117,657	מזומנים ושווי מזומנים
הקיטון בסך של כ- 130 מיליוני ש"ח נובע בעיקר ממימוש הקרן השוטפת לצורך תשלומים בפעילות השוטפת.	(97%)	(130,007)	134,103	4,096	השקעות לזמן קצר
	(9%)	(12,519)	132,545	120,026	לקוחות
הגידול בסך של כ- 240 מיליוני ש"ח נובע בעיקרו מגידול בנכס לקבל בפיתוח המקוּוּז בתקבול מענקים ממשלתיים בפועל.	26%	240,306	935,162	1,175,468	ממשלת ישראל
הקיטון בסך של כ- 161 מיליוני ש"ח נובע בעיקר ממימוש פיקדונות למימון השקעות בפעילות הפיתוח בסך של כ- 172 מיליוני ש"ח, בקיזוז גידול בהוצאות מראש.	(34%)	(161,205)	477,865	316,660	חייבים ויתרות חובה
	13%	1,573	12,087	13,660	מלאי
	0%	(7,564)	1,755,131	1,747,567	סה"כ נכסים שוטפים

הסברי החברה לשינויים	סך השינוי		ליום (באלפי ש"ח)		סעיף
	ב- %	באלפי ש"ח	31 בדצמבר, 2017	31 בדצמבר, 2018	
הקיטון בסך של כ- 48 מיליוני ש"ח נובע בעיקר מקיטון ביתרת פיקדונות מיוחדים לזמן ארוך כתוצאה מתשלומים לספקי פיתוח.	(57%)	(47,753)	83,933	36,180	חייבים ויתרות חובה לזמן ארוך
הקיטון בסך של כ- 248 מיליוני ש"ח נובע בעיקר ממיון חוב ממשלת ישראל בגין פרעונות קרן האג"ח הצפויים בשנת 2019 מנכס שאינו שוטף לנכס שוטף.	(72%)	(247,763)	344,692	96,929	ממשלת ישראל
	(1%)	(1,379)	155,094	153,715	קרן שמורה
הקיטון בסך של 15 מיליוני ש"ח נובע בעיקר בשל מימוש ניירות ערך סחירים מהקרן לפרישת עובדים.	(28%)	(14,638)	52,465	37,827	השקעות בנכסים פיננסיים
הקיטון נובע מעדכון כלפי מטה של תחזיות החברה שגרם להקטנת הטבת המס הצפויה.	(39%)	(23,000)	59,000	36,000	נכסי מיסים נדחים
	(48%)	(334,533)	695,184	360,651	סה"כ נכסים לא שוטפים
ראה הערה 1	39%	5,805,368	14,805,042	20,610,410	רכוש קבוע מופעל, נטו
ראה הערה 2	(40%)	(4,033,196)	9,970,227	5,937,031	רכוש קבוע בהקמה
ראה הערה 3	5%	13,042	276,391	289,433	נכסים בלתי מוחשיים, נטו
	5%	1,443,117	27,501,975	28,945,092	סה"כ נכסים

**הערה 1- רכוש קבוע מופעל, נטו -** הגידול בסך של כ- 5,805 מיליוני ש"ח נובע בעיקר מהגורמים הבאים :

- גידול בסך של כ- 6,925 מיליוני ש"ח בגין פריטי רכוש קבוע אשר הופעלו לראשונה בתקופת הדוח שעיקרם :
  - כ- 5,604 מיליוני ש"ח בגין השקעה בפרוייקטים ותשתיות (בעיקר קו מהיר לירושלים, שינוי מערך המסילות בסבידור ובהגנה ועוד);
  - כ- 839 מיליוני ש"ח תחנות ומתחמים וציוד (תחנת יצחק נבון, תחנת קריית מלאכי יואב, טרמינל חדש גשר מודעי תחנת סבידור, גשר 60 מתחם ב"ש, שדרוג תחנת מוצקין ועוד);
  - כ- 482 מיליוני ש"ח ציוד נייד (בעיקר רכש נייד חשמלי קרונוט וקטרים).
- החברה הכירה בירידת ערך נכסים בסך 209 מיליוני ש"ח ביום 30 בספטמבר 2018.
- והכל בקיזוז הוצאות פחת והפחתות בסך של כ- 911 מיליוני ש"ח. (הוצאות הפחת בספרים, לרבות הפחתות בגין נכסים בלתי מוחשיים מוצגות נטו ממענקים ממשלתיים ומסתכמות לסך של כ- 49 מיליוני ש"ח).

**הערה 2- רכוש קבוע בהקמה -** הקיטון בסך של כ- 4,033 ש"ח נובע בעיקר מהבאים :

- גידול בסך של כ- 2,043 מיליוני ש"ח בהשקעות בפרוייקטים חדשים שעיקרם :
  - כ- 707 השקעה בתשתיות (החלפת איתות חשמלי לאלקטרוני+ERTMS, גשר לב המפרץ, הפרדות מפלסיות ועוד)
  - כ- 530 מיליוני ש"ח רכש ציוד נייד, בעיקר נייד חשמלי (קרונוט DD חשמליים, קרונועים דו קומתיים חשמליים, הסבות לחישמול, וקטרים חשמליים);
  - כ- 455 מיליוני ש"ח תחנות ומתחמים : מתחם ב"ש, מתחם אשקלון שלב א', מתחם לוד שלב א', מתחם קישון שלב ב', הקמת תחנת מזכרת בתיה ועוד;
  - כ- 234 מיליוני ש"ח השקעה בפרוייקטים קויים : רעננה קו החוף, הקו המהיר לירושלים, קשת מודיעין, מסילה 431 ראשונים-ענבה, מסילת 431 משה דיין ראשונים ועוד;
  - כ- 117 מיליוני ש"ח בגין פרויקט החשמול.
- קיטון בסך של כ- 6,076 מיליוני ש"ח ברכוש בהקמה עקב הפעלתו והעברתו לרכוש קבוע מופעל

**הערה 3- נכסים בלתי מוחשיים-** הגידול בסך 13 מיליוני ש"ח נובע מסך של כ- 37 מיליוני ש"ח תוספות (רכש תוכנה ופיתוחים) ובקיזוז הפחתות בסך של כ- 24 מיליוני ש"ח.

## הפסד מירידת ערך במהלך שנת 2018

לאור הירידה ברווחיות כפי שהוצגה בדוחות רווח והפסד של החברה לתשעת החודשים הראשונים של שנת 2018 מול הצפי שהיה בשנה הקודמת, קבעה הנהלת החברה כי התקיימו סימנים המצביעים על הצורך לאמוד מחדש את הסכום בר ההשבה של החברה, וזאת על מנת לבחון האם נדרש לבטל הפסד כלשהוא מירידת ערך של פריטי רכוש קבוע שהוכר בשנים קודמות. לצורך כך בוצעה בחינה של אומדן סכום בר ההשבה על ידי מעריך שווי בלתי תלוי.

להלן פירוט ההנחות המרכזיות ששימשו בבסיס אומדן הסכום בר ההשבה:

- אורך חיי התחזית נאמד בכ- 28 שנים, בהתאם ליתרת אורך החיים הממוצעת של נכסי התשתית, המהווים את נכס הליבה של החברה.
- תחזית תזרים המזומנים המפורטת (עד לשנת 2020) מבוססת על התכנית העסקית הרב שנתית ועל תכנית פיתוח מאושרת.
- הכנסות החברה מסובסדיה שוטפת חושבו על פי עקרונות ההסכם החדש לאורך כל חיי התחזית תחת ההנחה כי עקרונות אלו ייכללו גם בהסכמי הסובסידיה שייחתמו בעתיד.
- חשוב הכנסות מדמי הפעלה שוטפים נחלקו לשני תרחישים:
  1. תרחיש בו גיוס אג"ח בעל אורך חיים של 8 שנים על ידי החברה בשנת 2020. בתרחיש זה הונח כי שיעור הרווח הבסיסי יהיה 4% עד שנת 2028. לאחר שנת 2028, הונח כי הרווחיות הנורמטיבית תשוב להיות 2% מההכנסות, בדומה למצב ערב גיוס האג"ח בהסכם הסובסידיה (הונח כי לטווח הארוך בממוצע, הרווחית תתכנס לרמה של 2%, ללא תלות בקיומו של גיוס אג"ח נוסף).
  2. תרחיש בו לא יבוצע גיוס אג"ח נוסף מעבר לאג"ח הקיים נכון למועד הערכת השווי. בתרחיש זה הונח כי הרווחיות הנורמטיבית החל משנת 2021 ועד תום תקופת התחזית תעמוד על 2% מההכנסות. בהתאם להנהלת החברה, ההסתברות לתרחיש 1 לעיל הינה 70%.
- שיעור המינוף הנורמטיבי הרלוונטי לחברה בהתאם למגבלות נטילת האשראי החלות עליה מתוקף ההסכם החדש הינו 0%.
- שיעור היוון משוקלל (לאחר מס)- 5.03% וחושב כממוצע משוקלל של שיעורי היוון שנאמדו עבור כל תחום פעילות.
- שיעור הצמיחה בהכנסות העצמיות של מגזר הנוסעים ומגזר המסחר לאחר שנת 2020 נאמד בהתאם לגידול החזוי בנסועה מהפרויקטים הקיימים למועד הערכת השווי, עד להגעת כמות הנוסעים לקיבולת המקסימלית בשנת 2024. בעקבות זאת, החל משנת 2025 הונח כי ההכנסות העצמיות של מגזרים אלה לא תצמחנה.
- שיעור הצמיחה בהכנסות העצמיות של מגזר המטענים לאחר שנת 2020 נאמד בכ-3.4%, עד להגעת כמות הטון לק"מ לקיבולת המקסימלית בשנת 2032. בעקבות זאת, החל משנת 2033 הונח כי ההכנסות העצמיות של מגזר המטענים לא תצמחנה.
- אחוז ערך הגרט מסך השווי שנקבע בהערכה כ- 15%.
- סכום בר השבה נקבע לפי שווי שימוש.

נכון ליום המאזן הערך בספרים עולה על שווי השימוש, לכן רשמה החברה הפסד מירידת ערך נכסים בסך של 209 מיליוני ש"ח, המתייחס לפריט רכוש קבוע. בשנים 2015-2016 ביטלה החברה הפסד מירידת ערך בסך של 15 ו-160 מיליוני ש"ח, בהתאמה. בשנת 2017 הכירה בירידת ערך בסך של 45 מיליון ש"ח. השינוי בהפרשה לירידת ערך נכסים נזקף בכל אחת מהשנים לסעיף הוצאות אחרות בדוח על הרווח והפסד.

ג. התחייבויות שוטפות

הסברי החברה לשינויים	סך השינוי		ליום (באלפי ש"ח)		סעיף
	ב- %	באלפי ש"ח	31 בדצמבר 2017	31 בדצמבר 2018	
הקיטון בסך של כ- 100 מיליוני ש"ח נובע מקיטון בספקי פעילות הפיתוח בסך של כ- 137 מיליוני ש"ח בקיזוז עליה בספקי הפעילות השוטפת בסך 37 מיליוני ש"ח.	(10%)	(99,999)	1,035,862	935,863	התחייבויות לספקים ונותני שירותים
הקיטון בסך של כ- 47 מיליוני ש"ח נובע בעיקר בשל תשלום רטרואקטיבי של תוספת רטרואקטיבית בגין תחזוקת ציוד נייד חשמלי בהתאם להסכם השכר הקיבוצי מיום 17 בדצמבר, 2012 אשר בוצע ברבעון הראשון של שנת 2018.	(18%)	(47,440)	269,217	221,777	זכאים ויתרות זכות
	0%	-	86,330	86,330	ממשלת ישראל
הגידול בסך של כ- 303 מיליוני ש"ח נובע בעיקר בשל גידול בהפרשות בגין פעילות הפיתוח.	158%	303,146	191,712	494,858	הפרשות
	0%	1,198	247,711	248,909	אגרות חוב
	(94%)	(489)	520	31	התחייבות מסים שוטפים
	9%	156,416	1,831,352	1,987,768	סה"כ התחייבויות שוטפות

ד. התחייבויות לא שוטפות

הסברי החברה לשינויים	סך השינוי		ליום (באלפי ש"ח)		סעיף
	ב- %	באלפי ש"ח	31 בדצמבר 2017	31 בדצמבר 2018	
הקיטון בסך של כ- 247 מיליוני ש"ח נובע מפירעונות קרן אג"ח בימים 31 במרס, 2018 ו- 30 בספטמבר, 2018.	(50%)	(246,500)	495,719	249,219	אגרות חוב
הקיטון בסך של כ- 53 מיליוני ש"ח נובע בעיקר בשל ביטול הפרשה בגין תוספת אחוזית בגין הפרטת הבת למטענים בהתאם להסכם השכר הקיבוצי (2012).	(30%)	(52,580)	176,375	123,795	הטבות לעובדים
	8%	1,916,134	23,904,733	25,820,867	הכנסה נדחית בגין מענקים ממשלתיים
	7%	1,617,054	24,576,827	26,193,881	סה"כ התחייבויות לא שוטפות

ה. הון עצמי

הסברי החברה לשינויים	סך השינוי		ליום (באלפי ש"ח)		סעיף
	ב- %	באלפי ש"ח	31 בדצמבר 2017	31 בדצמבר 2018	
	0%	-	3,000,000	3,000,000	הון מניות
	0%	-	174,720	174,720	קרן הון
	16%	(330,353)	(2,080,924)	(2,411,277)	יתרת הפסד
השינוי נובע מההפסד הכולל לתקופה	(30%)	(330,353)	1,093,796	763,443	סה"כ הון עצמי
	5%	1,443,117	27,501,975	28,945,092	סה"כ התחייבויות והון

### 3. תוצאות הפעילות העסקית

להלן תמצית נתונים אודות התוצאות העסקיות :

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר,			לתקופה של שלושה חודשים שהסתיימה ביום-31 בדצמבר,		
2016	2017	2018	2017	2018	
<b>באלפי ש"ח</b>					
2,308,655	2,436,783	2,434,259	622,726	581,496	סה"כ הכנסות**
2,080,466	*2,275,921	2,376,749	*603,212	585,255	סה"כ עלות ההכנסות
<b>228,189</b>	<b>160,862</b>	<b>57,510</b>	<b>19,514</b>	<b>(3,759)</b>	<b>רווח (הפסד) גולמי</b>
18,012	16,651	13,844	5,389	3,877	הוצאות מכירה ושיווק
138,073	*140,896	145,767	*42,560	36,935	הוצאות הנהלה וכלליות
(16,132)	44,118	203,870	44,517	(2,956)	הוצאות (הכנסות) אחרות, נטו
<b>88,236</b>	<b>(40,803)</b>	<b>(305,971)</b>	<b>(72,952)</b>	<b>(41,615)</b>	<b>רווח (הפסד) תפעולי</b>
8,872	7,126	3,872	1,631	302	הכנסות מימון
7,712	7,350	12,987	1,926	3,644	הוצאות מימון
-	520	31	(3,039)	12	הוצאות (הכנסות) מיסים על הכנסה
(59,000)	-	23,000	-	-	הוצאות (הכנסות) מיסים נדחים
<b>148,396</b>	<b>(41,547)</b>	<b>(338,117)</b>	<b>(70,208)</b>	<b>(44,969)</b>	<b>רווח (הפסד) נקי</b>
(6,805)	8,456	(7,764)	(1,381)	(2,236)	הפסד(רווח) אקטוארי בגין תכניות להטבה מוגדרת
<b>155,201</b>	<b>(50,003)</b>	<b>(330,353)</b>	<b>(68,827)</b>	<b>(42,733)</b>	<b>סה"כ רווח (הפסד) כולל</b>

\*סיווג מחדש.

לפרטים אודות מגזרי הפעילות של החברה ראה באור 25 לדוחות הכספיים.

**\*\* סה"כ הכנסות - פירוט**

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר,			לתקופה של שלושה חודשים שהסתיימה ביום-31 בדצמבר,		
2016	2017	2018	2017	2018	
<b>באלפי ש"ח</b>					
					<b>הכנסות מחיצוניים</b>
707,555	747,680	752,846	186,088	198,763	נוסעים
186,691	190,327	176,801	44,845	41,443	מטענים
37,890	43,340	47,081	12,540	12,041	דמי שכירות ומסחר
9,500	8,951	10,547	3,181	1,859	גורמי חוץ
<b>941,636</b>	<b>990,298</b>	<b>987,275</b>	<b>246,654</b>	<b>254,106</b>	<b>סה"כ הכנסות מחיצוניים</b>
1,367,019	1,446,485	1,446,984	376,072	327,390	הכנסות מדמי הפעלה
<b>2,308,655</b>	<b>2,436,783</b>	<b>2,434,259</b>	<b>622,726</b>	<b>581,496</b>	<b>סה"כ הכנסות שוטפות</b>



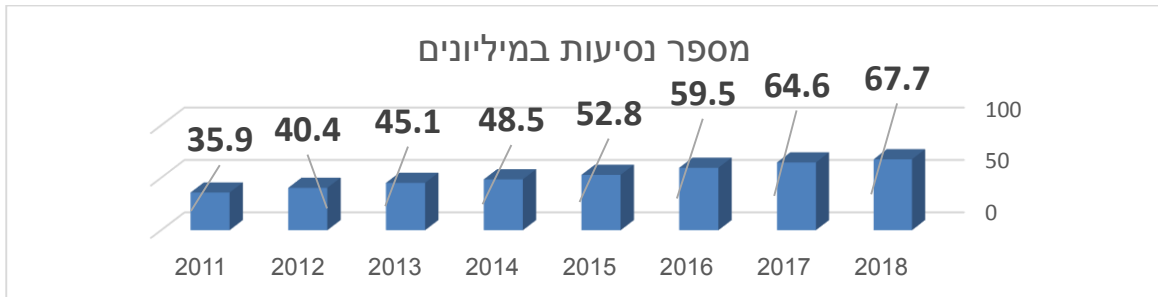
**באורים לטבלת תוצאות הפעילות העסקית**

**להלן השינויים העיקריים שחלו בשנת 2018 לעומת שנת 2017:**

**הכנסות מהסעת נוסעים** לשנת 2018 הסתכמו לסך של כ- 753 מיליוני ש"ח לעומת הכנסות של כ- 748 מיליוני ש"ח בשנת 2017, גידול בשיעור של כ- 1%. כמות הנסיעות בשנת 2018 הסתכמה ל- 67.7 מיליוני נסיעות לעומת 64.6 מיליוני נסיעות בשנת 2017, גידול בשיעור של כ- 5%.

בשנים האחרונות חלה עלייה משמעותית ומתמשכת בהיקף הנסיעות כמפורט בגרף מטה וזאת כתוצאה משיפור השירות, לרבות שיפור משמעותי באחוז הדיוק של הרכבות.

**סה"כ משנת 2011 לשנת 2018 גדלה כמות הנסיעות מ 35.9 מיליון ל 67.7 מיליון- גידול של כ- 88.6%**



(א) **הכנסות מדמי הפעלה** לשנת 2018 הסתכמו לסך של כ-1,447 מיליוני ש"ח בדומה להכנסות של כ- 1,446 מיליוני ש"ח בשנת 2017.

(ב) **הכנסות מהובלת מטענים** לשנת 2018 הסתכמו לסך של כ- 177 מיליוני ש"ח לעומת הכנסות בסך של כ- 190 מיליוני ש"ח בשנת 2017, קיטון בשיעור של כ-7%. הקיטון בהכנסות נובע בעיקר מכך שבשנת 2018 החברה הובילה 8,540 אלפי טון לעומת 9,107 אלפי טון בשנת 2017, קיטון בשיעור של כ- 6%.

(ג) **הכנסות מדמי שכירות וגורמי חוץ** לשנת 2018 הסתכמו לסך של כ- 58 מיליוני ש"ח לעומת הכנסות בסך של כ- 52 מיליוני ש"ח בשנת 2017, גידול בשיעור של כ- 12%, הגידול נובע בעיקרו מחידוש חוזי השכרה במחירים גבוהים יותר.

(ד) **עלות המכירות העבודות והשירותים** לשנת 2018 הסתכמו לסך של כ-2,377 מיליוני ש"ח לעומת סך של כ- 2,276 מיליוני ש"ח בשנת 2017. הגידול בסך של כ- 101 מיליוני ש"ח, כ- 4%, נובע בעיקר מהבאים:

- גידול בסך של כ- 53 מיליוני ש"ח בהוצאות הדלק. גידול זה בשיעור של כ- 13% נובע בעיקר מעליה במחיר הסולר בשיעור של כ- 11%, ומגידול בצריכת הדלק בשיעור של כ-2%, הנובע מגידול בנסועה.
- גידול בסך של כ- 31 מיליוני ש"ח בהוצאות שמירה בעקבות פתיחת תחנות ומבני אבטחה חדשים והעליה בשכר המינימום.
- גידול בסך של כ- 20 מיליוני ש"ח בהוצאות התפעול והאחזקה כתוצאה מגידול בפעילות החברה והתייקרות בשל העליה בשכר המינימום.
- גידול בסך של כ- 13 מיליוני ש"ח בהוצאות ניקיון בעקבות עלייה בשכר המינימום, פתיחת תחנות ומתחמים חדשים.
- גידול בסך של כ- 12 מיליוני ש"ח בהוצאות ארנונה בשל כך שבשנת 2017 היה קיטון חד פעמי בהוצאה בסך 9 מיליוני ש"ח בעקבות חתימה על הסכמי פשרה ובנוסף היה גידול בהוצאה בשנת 2018 בשל פתיחת תחנות חדשות.
- קיטון בסך של כ- 19 מיליוני ש"ח בהוצאות השכר, אשר נובע בעיקר בשל ביטול הפרשה בגין תוספת רטרואקטיבית בגין הפרטת הבת למטענים בהתאם להסכם השכר הקיבוצי (2012) בסך של כ- 55 מיליוני ש"ח בקיזוז גידול בהוצאות שכר בעקבות גידול במצבת העובדים, עדכון שכר המינימום ו- 2 פעימות שכר שהיו בחודשים יוני ודצמבר 2018.
- קיטון בסך של כ- 9 מיליוני ש"ח בהוצאות פחת בעקבות הפחתה מלאה של שלושה נכסים מהותיים במהלך השנה.

(ה) **הוצאות הנהלה וכלליות** לשנת 2018 הסתכמו לסך של כ- 146 מיליוני ש"ח לעומת סך של כ- 141 מיליוני ש"ח בשנת 2017. הגידול בסך של כ- 5 מיליוני ש"ח נובע בעיקר מגידול בעלויות תחזוקה של מבנה הנהלה שהחל לפעול בסוף שנת 2017.

(ו) **הוצאות מכירה ושיווק** לשנת 2018 הסתכמו לסך של כ- 14 מיליוני ש"ח, לעומת סך של כ- 17 מיליוני ש"ח בשנת 2017. הקיטון בסך של כ- 3 מיליוני ש"ח נובע מצמצום בהוצאות פרסום.

(ז) **הוצאות אחרות, נטו** לשנת 2018 הסתכמו לסך של כ- 204 מיליוני ש"ח לעומת סך של כ- 44 מיליוני ש"ח בשנת 2017. הגידול נובע בעיקר עקב גידול בהפרשה לירידת ערך נכסים (209 מיליוני ש"ח בשנת 2018 לעומת 45 מיליוני ש"ח בשנת 2017).

(ח) **הוצאות מימון, נטו** לשנת 2018 הסתכמו לסך של כ- 9.1 מיליוני ש"ח לעומת סך של כ- 224 אלפי ש"ח בשנת 2017. הגידול נובע מהפרשי שער לספקי חו"ל.

(ט) **הוצאות מיסים, נטו** לשנת 2018 הסתכמו לסך של כ- 23 מיליוני ש"ח לעומת סך של כ- 520 אלפי ש"ח בשנת 2017. הקיטון נובע בשל עדכון בנכס מס נדחה.

**להלן השינויים העיקריים שחלו ב-3 החודשים שהסתיימו ביום 31 בדצמבר 2018 לעומת 3 החודשים שהסתיימו ביום 31 בדצמבר 2017:**

**הכנסות מהסעת נוסעים** לשלושת החודשים שהסתיימו ביום 31 בדצמבר 2018 הסתכמו לסך של כ- 199 מיליוני ש"ח לעומת הכנסות בסך של כ- 186 מיליוני ש"ח בתקופה המקבילה אשתקד גידול בשיעור של כ- 7%. כמות הנסיעות ברבעון הרביעי לשנת 2018 הסתכמה לכ- 18.5 מיליוני נסיעות לעומת 15.7 מיליוני נסיעות בשנת 2017, גידול בשיעור של כ- 18%.

(א) **הכנסות מדמי הפעלה** לשלושת החודשים שהסתיימו ביום 31 בדצמבר 2018 הסתכמו לסך של כ- 327 מיליוני ש"ח לעומת 376 מיליוני ש"ח בתקופה המקבילה אשתקד. הקיטון בסך של כ- 49 מיליוני ש"ח בשיעור של 13%, נובע בעיקר מהגורמים הבאים: קיטון ע"ס של כ- 55 מיליוני ש"ח בגין ביטול ההפרשה להפרטת חברת הבת למטענים, גידול הסובסידיה לנוסעים בקיזוז קיטון הסובסידיה למטענים שנגרמה בין היתר בעקבות ירידה של כ- 7% בתעריפים לפי ההסכם החדש.

(ב) **הכנסות מהובלת מטענים** לשלושת החודשים שהסתיימו ביום 31 בדצמבר 2018 הסתכמו לסך של כ- 41 מיליוני ש"ח לעומת 45 מיליוני ש"ח בתקופה המקבילה אשתקד, קיטון בשיעור של כ- 9%. ברבעון הרביעי לשנת 2018 החברה הובילה 2,009 אלפי טון לעומת 2,159 אלפי טון בתקופה המקבילה אשתקד, קיטון של כ- 7%.

(ג) **הכנסות מדמי שכירות וגורמי חוץ** לשלושת החודשים שהסתיימו ביום 31 בדצמבר 2018 הסתכמו לסך של כ- 14 מיליוני ש"ח לעומת הכנסות של כ- 16 מיליוני ש"ח בתקופה המקבילה אשתקד קיטון בשיעור של כ- 13% שנובע בעיקרו מקיטון בהכנסות מגורמי חוץ.

(ד) **עלות המכירות העבודות והשירותים** לשלושת החודשים שהסתיימו ביום 31 בדצמבר 2018 הסתכמו לסך של כ- 585 מיליוני ש"ח בהשוואה לסך של כ- 603 מיליוני ש"ח בתקופה המקבילה אשתקד. הקיטון בסך של כ- 18 מיליוני ש"ח, כ- 3%, נובע בעיקר מהסיבות הבאות:

- קיטון בסך של כ- 51 מיליוני ש"ח בהוצאות השכר, אשר נובע בעיקר בשל ביטול הפרשה בגין תוספת רטרואקטיבית בגין הפרטת הבת למטענים בהתאם להסכם השכר הקיבוצי (2012) בסך של כ- 55 מיליוני ש"ח.

- קיטון בסך של כ- 7 מיליוני ש"ח בהוצאות שירותים לוגיסטיים, הדרכה ואחר, נובע בעיקר בשל קיטון בפעילויות הדרכה ואחרות לעובדים.

- גידול בסך של כ- 14 מיליוני ש"ח בהוצאות הדלק. גידול זה בשיעור של כ- 13% נובע בעיקר מעליה במחיר הדלק בשיעור של כ- 11%, בתוספת גידול בצריכת הדלק בשיעור של כ- 1% הנובע מגידול בנסועה כתוצאה מגידול בפעילות החברה.

- גידול בסך של כ- 9 מיליוני ש"ח בהוצאות שמירה בעקבות פתיחת תחנות ומבני אבטחה חדשים ועליה בשכר המינימום.

- גידול בסך של כ- 9 מיליוני ש"ח בהוצאות איכות הסביבה נובע בעיקר מהפרשה לביצוע עבודות ניקוי קרקע.

- גידול בסך של כ- 8 מיליוני ש"ח בהוצאות התפעול והאחזקה כתוצאה מגידול בפעילות החברה והתייקרות בשל העלייה בשכר המינימום.

(ה) **הוצאות הנהלה וכלליות** לשלושת החודשים שהסתיימו ביום 31 בדצמבר 2018 הסתכמו לסך של כ- 37 מיליוני ש"ח לעומת סך של כ- 43 מיליוני ש"ח בתקופה המקבילה אשתקד. הקיטון בסך של כ- 6 מיליוני ש"ח, קיטון זה נובע בעיקר בשל קיטון בהוצאות שכר, עקב ביטול הפרשה בגין תוספת רטרואקטיבית בגין הפרטת הבת למטענים בהתאם להסכם השכר הקיבוצי (2012) ומכך שבשנת 2017 הוצאות השכר כללו הוצאה בגין ביקורת ניכויים.

(ו) **הוצאות מכירה ושיווק** לשלושת החודשים שהסתיימו ביום 31 בדצמבר 2018 הסתכמו לסך של כ- 4 מיליוני ש"ח לעומת סך של כ- 5 בתקופה המקבילה אשתקד.

(ז) **הכנסות אחרות, נטו** לשלושת החודשים שהסתיימו ביום 31 בדצמבר 2018 הסתכמו לסך של כ- 3 מיליוני ש"ח, לעומת הוצאות אחרות, נטו בתקופה המקבילה אשתקד אשר הסתכמו לסך של כ- 45 מיליוני ש"ח. ההוצאות האחרות לשלושת החודשים שהסתיימו ביום 31 בדצמבר 2017 נובעות מגידול בהפרשה לירידת ערך נכסים בסך של 45 מיליוני ש"ח.

(ח) **הוצאות מימון, נטו** לשלושת החודשים שהסתיימו ביום 31 בדצמבר 2018 הסתכמו לסך של כ- 3.3 מיליוני ש"ח לעומת סך של כ- 0.3 מיליוני ש"ח בתקופה המקבילה אשתקד.

(ט) **הוצאות מסים נטו**- לשלושת החודשים שהסתיימו ביום 31 בדצמבר 2018 הסתכמו לסך של כ- 12 אלפי ש"ח לעומת סך של כ- 3 מיליוני ש"ח בתקופה המקבילה אשתקד.

## להלן השינויים העיקריים שחלו בשנת 2017 לעומת שנת 2016:

- (א) **ההכנסות מהסעת נוסעים** לשנת 2017 הסתכמו לסך של כ- 748 מיליוני ש"ח לעומת הכנסות של כ- 708 מיליוני ש"ח בשנת 2016, גידול בשיעור של כ- 6%. כמות הנסיעות בשנת 2017 הסתכמה ל- 64.6 מיליוני נסיעות לעומת 59.5 מיליוני נסיעות בשנת 2016, גידול בשיעור של כ- 8%.
- (ב) **הכנסות מדמי הפעלה** לשנת 2017 הסתכמו לסך של כ-1,446 מיליוני ש"ח לעומת הכנסות של כ- 1,367 מיליוני ש"ח בשנת 2016. הגידול בהכנסות מדמי הפעלה נובע בעיקר מגידול בפעילות החברה בתחום הנוסעים מחד מול קיטון בתחום המטענים אשר נבע בעיקר מירידה של כ- 7% מתשלום המדינה בגין טון/קילומטר בהתאם להסכם ההפעלה.
- (ג) **הכנסות מהובלת מטענים** לשנת 2017 הסתכמו לסך של כ- 190 מיליוני ש"ח לעומת הכנסות בסך של כ- 187 מיליוני ש"ח בשנת 2016, גידול בשיעור של כ-2%. בשנת 2017 החברה הובילה 9,107 אלפי טון לעומת 9,232 אלפי טון בשנת 2016, קיטון בשיעור של כ- 1%.
- (ד) **הכנסות מדמי שכירות וגורמי חוץ** לשנת 2017 הסתכמו לסך של כ- 52 מיליוני ש"ח לעומת הכנסות בסך של כ- 47 מיליוני ש"ח בשנת 2016, גידול בשיעור של כ- 11%.
- (ה) **עלות המכירות העבודות והשירותים** לשנת 2017 הסתכמו לסך של כ-2,276 מיליוני ש"ח לעומת סך של כ- 2,080 מיליוני ש"ח בשנת 2016. הגידול בסך של כ- 196 מיליוני ש"ח, כ- 9%, נובע בעיקר מהבאים:
- גידול בסך של כ- 66 מיליוני ש"ח בהוצאות התפעול והאחזקה כתוצאה מגידול בפעילות החברה והתייקרות בשל עלייה בשכר המינימום.
  - גידול בסך של כ- 86 מיליוני ש"ח בהוצאות השכר, אשר נובע בעיקר מתוספת בכוח אדם בשל גידול בפעילות החברה וכן מתוספות שכר בהתאם להסכמים קיבוציים שנחתמו בשנת 2017 (ראה גם באור 20 בדוח הכספי), בנוסף, בהמשך לביקורת ניכויים שמתנהלת מול החברה כמפורט בביאור 19(ג) לדוחות הכספיים, רשמה החברה הפרשה בהתאמה להשגות אשר העבירה לרשות המסים.
  - גידול בסך של כ- 7 מיליוני ש"ח בהוצאות הפחת כתוצאה מהפעלת נכסים שמומנו מרווחי החברה, וכן עקב ביטול חלק מההפרשה לירידת ערך נכסים בסך של 160 ו- 15 מיליוני ש"ח, שבוצע בימים 31 במרס 2015 ו- 31 בדצמבר, 2016, בהתאמה.
  - גידול בסך של כ- 37 מיליוני ש"ח בהוצאות הדלק. גידול זה בשיעור של כ- 10% נובע בעיקר מעליה במחיר הסולר בשיעור של כ- 5%, ומגידול בצריכת הדלק בשיעור של כ-5%, הנובע מגידול בנסועה כתוצאה מגידול בפעילות החברה.
- (ו) **הוצאות הנהלה וכלליות** לשנת 2017 הסתכמו לסך של כ- 141 מיליוני ש"ח לעומת סך של כ- 138 מיליוני ש"ח בשנת 2016.
- (ז) **הוצאות מכירה ושיווק** לשנת 2017 הסתכמו לסך של כ- 17 מיליוני ש"ח, לעומת סך של כ- 18 מיליוני ש"ח בשנת 2016.
- (ח) **הוצאות אחרות, נטו** לשנת 2017 הסתכמו לסך של כ- 44 מיליוני ש"ח, לעומת הכנסות אחרות, נטו בשנת 2016 אשר הסתכמו לסך של כ- 16 מיליוני ש"ח. ההכנסות האחרות בשנת 2017 נובעות בעיקר מגידול בהפרשה לירידת ערך נכסים בסך של 45 מיליוני ש"ח. ההכנסות האחרות בשנת 2016 נובעות בעיקר מביטול חלקי של הפרשה לירידת ערך נכסים בסך של 15 מיליוני ש"ח.
- (ט) **הוצאות מימון, נטו** לשנת 2017 הסתכמו לסך של כ- 200 אלפי ש"ח לעומת הכנסות מימון, נטו שהסתכמו לסך של כ- 1 מיליון ש"ח בשנת 2016.
- (י) **הכנסות מיסים נדחים**- לשנת 2017 לא נרשמו הכנסות בגין מיסים נדחים לעומת סך של כ- 59 מיליוני ש"ח הכנסות שנרשמו בשנת 2016 בשל הכרה לראשונה של נכס מס נדחה בגין הפסדים מועברים לצרכי מס.
- בתקופת הדוח חלה שחיקה ברווחיות התפעולית בעיקר בשל גידול בהוצאות שכר בשל הסכמי שכר שנחתמו בתקופה (ראה ביאור 20 לדוחות הכספיים התמציתיים המאוחדים). כמו כן מגזר המטענים מציג הפסד בעיקר בשל ירידה בהכנסות מדמי הפעלה והתייקרות שכר כאמור.**

#### 4. נזילות ומקורות מימון

החברה מממנת את פעילותה מהכנסות עצמיות מנוסעים, מטענים ומסחר וכן מהכנסות מדמי הפעלה מהמדינה. מרכיב דמי הפעלה מסך כל הכנסות החברה הסתכמו בשנים 2018-2017 ו-2016 לשיעור של כ- 59%, 59% ו-59%, בהתאמה.

במסגרת ההסכם החדש, פרט להכנסות מדמי הפעלה:

- הממשלה מעמידה לחברה הלוואה לזמן קצר בסך של 77 מיליוני ש"ח לצרכי גישור על פערי הון חוזר.
- החברה מקבלת מימון מלא מהממשלה לפעילות הפיתוח שלה.
- החברה רשאית לגייס אגרות חוב עד לסך של 2 מיליארד ש"ח לטובת תכנית הפיתוח, מתוכם גויס בשנת 2015 סך של כ-1 מיליארד ש"ח.

יש לציין כי החברה אינה רשאית ליטול אשראי מכל גורם שהוא אלא באישור מראש של החשב הכללי ושל מנכ"ל משרד התחבורה. נכון למועד חתימת הדוח לא פנתה החברה לקבלת אישור כאמור.

באשר לפרויקטים שקשורים לפיתוח מתחמי הרכבת משרד האוצר אישר לחברה לקחת אשראי בנקאי ו/ מוסדי בסכום כולל של עד 70% מתוך תקציב כולל של 170 מיליוני ש"ח שקלים וזאת לטובת מימון מספר פרויקטים ספציפיים שאושרו ע"י משרד האוצר ואשר יבנו ויהיו בבעלות הרכבת. יתרת המימון ע"ס 30% תמומן מההון העצמי של הרכבת. נכון למועד הדוחות הכספיים טרם נטלה החברה אשראי כזה.

#### (א) תזרים המזומנים

(1) תזרימי המזומנים ששמשו לפעילות שוטפת בתקופת הדוח הסתכמו לסך של כ- 64 מיליוני ש"ח, בהשוואה לסך של כ- 69 מיליוני ש"ח שנבעו מפעילות שוטפת בתקופה המקבילה אשתקד אשר השינוי נובע מירידה ברווחיות החברה, מתשלום רטרואקטיבי של תוספת שכר בגין תחזוקת ציוד נייד חשמלי בהתאם להסכם קיבוצי מיום 17 בדצמבר, 2012 בסך של כ- 43 מיליוני ש"ח, בקיזוז שינויים בסעיפי ההון החוזר.

(2) תזרימי המזומנים שנבעו מפעילות ההשקעה בתקופת הדוח הסתכמו לסך של כ-120 מיליוני ש"ח בהשוואה לסך של כ- 54 מיליוני ש"ח ששימשו בתקופה המקבילה אשתקד. עיקר השינוי בתזרים נובע ממימוש כספים מתוך הקרן השוטפת לצורך פירעון התחייבויות שוטפות.

(3) תזרימי המזומנים ששימשו לפעילות המימון בתקופת הדוח הסתכמו לסך של כ- 1.8 מיליוני ש"ח בהשוואה לסך של כ- 1.6 מיליוני ש"ח ששימשו לפעילות המימון בתקופה המקבילה אשתקד.

#### (ב) הון חוזר

לחברה גרעון בהון החוזר בסך של כ-240 מיליוני ש"ח וכ- 76 מיליוני ש"ח ליום 31 בדצמבר 2018 וליום 31 בדצמבר 2017, בהתאמה.

יצוין כי ההון החוזר לעיל חושב לפי סה"כ הנכסים השוטפים וההתחייבויות השוטפות כהגדרתם בתקינה החשבונאית. התחייבויות החברה השוטפות כוללות יתרות של ספקים, זכאים והפרשות השייכות לפעילות הפיתוח, אשר ממומנות באופן מלא על ידי מענקים ממשלתיים, כך שליתרות אלו אין כל השפעה על ההון החוזר מהפעילות השוטפת של החברה.

ההון החוזר בניכוי סעיפי הפיתוח כפי שפורטו לעיל הינו שלילי ומסתכם לסך של כ- 55 מיליוני ש"ח ליום 31 בדצמבר, 2018 לעומת הון החוזר חיובי שהסתכם לסך של כ- 67 מיליוני ש"ח ליום 31 בדצמבר, 2017.

להערכת החברה יהיו בידיה מקורות מספקים בהיקף ובעיתוי הנדרש על מנת לעמוד בהתחייבויותיה ולממן את פעילותה בעתיד הנראה לעין.

בנוסף, בישיבת הדירקטוריון שהתקיימה ביום 25 במרס, 2019, קיים דירקטוריון החברה דיון בתחזית תזרים המזומנים החזוי של החברה לשנת 2020, וכך דיון בתחזית תזרים המזומנים החזוי של החברה בלבד, לפיהם לחברה צפויים תזרימי מזומנים חיוביים בעתיד הנראה לעין ולפיכך קבע כי קיום גירעון בהון החוזר אינו מצביע על בעיית נזילות, אם כי יתרת המזומנים הצפויה בתום התקופה החזויה נמוכה מזו שהייתה בתקופה המקבילה אשתקד.

5. תזרים מזומנים חזוי לתקופה 1 בינואר, 2019 עד 31 בדצמבר, 2020

ינואר – דצמבר 2020	ינואר – דצמבר 2019	
<b>מיליוני ש"ח</b>		
77	113	<b>יתרת פתיחה (ראה הנחה א')</b>
		<b>מקורות סולו:</b>
86	(49)	תזרים מזומנים מפעילות שוטפת (ראה הנחה ב')
98	90	תזרים מזומנים מפעילות מימון (ראה הנחה ג')
94	248	תקבולים מהמדינה לפירעון האג"ח (ראה הנחה ד')
154	-	שימוש בקרן שמורה לפירעון האג"ח (ראה הנחה ד')
1,000	-	הנפקת אג"ח (ראה הנחה ה')
3,087	2,878	תזרים מזומנים מפעילות השקעה (ראה הנחה ו')
<b>4,519</b>	<b>3,167</b>	<b>סה"כ מקורות:</b>
		<b>התחייבויות צפויות (שימושים)</b>
87	72	תזרים מזומנים לפעולות מימון (ראה הערה ג')
248	248	פירעון אג"ח (ראה הערה ד')
4,098	2,883	תזרים מזומנים לפעילות השקעה (ראה הערה ה')
<b>4,433</b>	<b>3,203</b>	<b>סה"כ שימושים</b>
86	(36)	<b>סה"כ שינוי לתקופה</b>
<b>163</b>	<b>77</b>	<b>יתרת סגירה</b>

## 5. תזרים מזומנים חזוי לתקופה 1 בינואר, 2019 עד 31 בדצמבר, 2020 (המשך)

### להלן ההנחות בהן החברה השתמשה לעריכת התזרים:

- א. מזומנים ושווי מזומנים והשקעות לזמן קצר הינם בהתאם לדוחותיה הנפרדים של החברה ("דוח סולוי") ליום 31 בדצמבר 2018.
- ב. תזרים מזומנים מפעילות שוטפת - תחזיות החברה לתזרימי המזומנים מפעילותה השוטפת נקבעו כדלקמן:
- לשנת 2019 - בהתאם לתכנית העבודה העדכנית של החברה.
  - לשנת 2020 - בהתאם לתכנית העסקית העדכנית של החברה.
  - תחזיות תזרימי המזומנים לעיל הינן זהות לתחזיות החברה ששימשו לצורך אומדן הסכום בר ההשבה כמפורט בביאור 12(ד) בדוחותיה הכספיים המאוחדים של החברה.
  - פעילותה השוטפת של החברה וכן פעילות הפיתוח שלה מסובסדות על ידי המדינה על פי הסכם מסגרת לפיתוח והפעלת רכבת ישראל בין ממשלת ישראל (בשם מדינת ישראל) לבין החברה, מיום 17 ביוני, 2014 (אשר חלק מסעיפיו תוקנו ביום 25 בפברואר 2015), המתואר בביאור 20(ג)(1)(1.3) בדוחות כספיים שנתיים להלן (להלן: "הסכם ההפעלה והפיתוח"), המדינה מעבירה מימון לפעילות החברה על ידי מתן סובסידיה שוטפת בגין הסעת נוסעים, סובסידיה עבור הובלת מטענים, וכן סובסידיה למימון פעילות הפיתוח של החברה. נוסף על כך, זכאית החברה לסובסידיה תמריצית בגין גידול במספר הנוסעים כאשר מנגד מנוכים סכומי פיצויים בגין אי עמידה במדדי שירות ובמדדי תפעול. לפרטים נוספים ראו ביאור 20 (ג)(1)(1.3)(ט) לדוחות הכספיים שנתיים 2018.
- בשנים 2019 ו-2020 ההכנסות הצפויות מהסובסידיה כאמור 60% ו-59%, בהתאמה מסה"כ הכנסות החברה בהתאמה. תזרים המזומנים מפעילות שוטפת בשנת 2019 כולל תשלום חובות בגין העבר למס הכנסה ולמדינה בסכום כולל של 77 מיליוני ש"ח. בניכוי סכומים אלו תזרים החברה מפעילות שוטפת עומד על תזרים חיובי של 28 מיליוני ש"ח.
- ג. תזרים מזומנים מפעילות מימון - מורכב ברובו מסך של 77 מיליון ש"ח, הלוואת גישור על פערי הון חוזר אשר ניתנת לחברה מהמדינה בכל חודש ינואר (עד וכולל שנת 2020) בהתאם להסכם הפיתוח וההפעלה. (להלן "הסכם הפיתוח"). בהתאם להסכם הפיתוח-הלוואה זו מוחזרת למדינה בחודש דצמבר בכל שנה.
- ד. בחודש מרץ 2015 השלימה החברה הנפקת אגרות חוב (סדרה א' וסדרה ב') לציבור בתמורה לסך של כמיליארד ש"ח. במסגרת ההנפקה לציבור, הונפקו 588 מיליון ש"ח ערך נקוב אגרות חוב סדרה א' ו-400 מיליון ש"ח ערך נקוב אגרות חוב סדרה ב' בהתאם לתשקיף שפורסם לציבור ביום 26 בפברואר 2015, אשר תוקן ביום 10 במרץ 2015 וההודעה המשלימה מכוחו מיום 15 במרץ 2015. הסכום שגויס בגין אגרות חוב אלו שימש למימון חלק מהשקעות החברה בפיתוח בשנת 2015 וזאת חלף קבלת מימון מהמדינה.
- קרן אגרות חוב אלו נפרעת בתקופת תזרים המזומנים החזוי כמפורט:
- בשנת 2019 - בחודשים מרץ וספטמבר - סה"כ כ-248 מיליון ש"ח.
  - ינואר - ספטמבר, 2020 - שני פירעונות כמו ב-2019 כאשר התשלום בסוף ספטמבר 2020 מהווה פירעון אחרון ומלא של קרן האג"ח.
- פירעון הקרן של אגרות החוב נעשה מסכמים ייעודיים לכך ולא מתזרים החברה מפעילות שוטפת. הכספים לפירעון קרן האג"ח מועברים מהמדינה לחברה בסכומים המלאים לפירעונות. בהתאם לשרט הנאמנות של אגרות חוב אלו הפקידה החברה סך של 150 מיליון ש"ח לחשבון בנק ייעודי אשר שועבד לטובת בעלי אגרות החוב, ואשר ישמש כ"קרן שמורה" לטובת תשלום לבעלי אגרות החוב במצב בו תשלומי הסובסידיה לפיתוח לא הספיקו לחברה לתשלום לבעלי אגרות החוב. החברה העבירה את ניהול כספי הקרן לחברה לניהול השקעות.
- בהתאם לתנאי האג"ח, הקרן השמורה תשמש את החברה ב-2 הפירעונות האחרונים של קרן האג"ח בשלהי שנת 2020. סכום הקרן השמורה ליום 31 בדצמבר, 2018, מסתכם לסך של כ-154 מיליוני ש"ח.
- לפי הערכת החברה הונחה הנפקת אג"ח נוספת בשנת 2020, אשר כספיה ישמשו למימון השקעות החברה בפיתוח בדומה לכספי הנפקת האג"ח הקודמת, וזאת חלף קבלת מימון מהמדינה. נכון למועד אישור הדוחות הכספיים אין בידי החברה מידע הסותר את החלטת המדינה - לבצע הנפקה כאמור.
- במידה והנפקת האג"ח לא תצא לפועל, השקעות החברה בפיתוח ימומנו על ידי המדינה ולא מתזרים המזומנים של החברה מפעילותה השוטפת, וזאת בהתאם להסכם הפיתוח.
- ה. תזרים מזומנים מפעילות השקעה - כולל את התקבולים מהמדינה בגין השקעות בפיתוח.
- ו. תזרים מזומנים לפעילות השקעה - כולל את סה"כ ההשקעות הצפויות של החברה בתחום הפיתוח בתקופות אלו. קצב ההשקעות בפועל עשוי להיות שונה מצפי זה - אבל מכיוון שכל ההשקעות ממומנות ממקורות ייעודיים לא תהיה לכך השפעה על תזרים החברה מפעילות שוטפת.

6. תזרים מזומנים חזוי לתקופה אוקטובר – דצמבר לשנת 2018 – תזרים מזומנים חזוי מול בפועל

תזרים חזוי	תזרים בפועל	
מיליוני ש"ח		
131	131	יתרת פתיחה (ראה הנחה א')
		מקורות סולו:
60	21	תזרים מזומנים מפעילות שוטפת (א)
604	918	תזרים מזומנים מפעילות מימון
664	939	סה"כ מקורות:
		התחייבויות צפויות (שימושים)
77	77	תזרים מזומנים לפעולות מימון
604	918	תזרים מזומנים לפעילות השקעה (ב')
681	995	סה"כ שימושים
(17)	(56)	סה"כ שינוי לתקופה
113	75	יתרת סגירה

להלן ההסברים לפערים העיקריים בין נתוני התזרים החזוי של החברה כפי שהציגה בדוח התקופתי ליום 30 בספטמבר, 2018 לבין נתוני תזרים המזומנים כפי שהיו בפועל במהלך אותה תקופה :

(א) תזרים מזומנים מפעילות שוטפת - הביצוע בפועל היה גבוה בכ- 39 מיליוני ש"ח מהצפי עקב גביית הכנסות מעל לצפי שחלקן הפרשי עיתוי שיתהפכו בשנת 2019.

(ב) תזרים מזומנים לפעילות השקעה - בפועל נמוך בכ- 314 מיליוני ש"ח, עקב דחיית תשלומים לשנת 2019. מכיוון שכל המקורות לתשלומי השקעה מתקבלים במלואם מהמדינה, הרי הסטייה מול הצפי לא משפיעה על תזרים המזומנים השוטף של החברה.

7. אומדנים קריטיים

הכנת הדוחות הכספיים על פי כללי חשבונאות מקובלים מחייבת את הנהלת החברה לבצע הערכות ואומדנים המשפיעים על הערכים המדווחים של נכסים, התחייבויות, הכנסות והוצאות וכן על גילוי בקשר לנכסים והתחייבויות מותנים. לפרטים אודות שימוש באומדנים חשבונאים קריטיים של החברה ראה באור 2(ד) לדוחות הכספיים.



## 8. הערכות שווי מהותיות ומהותיות מאוד

בהתאם לסעיף 8(ב') לתקנות ניירות ערך, וכן בהתאם לעמדה משפטית מספר 31-315 של רשות ניירות ערך בנושא, לרבות ההבהרה לה: כאשר הערכת שווי מהותית שימשה בסיס לקביעת ערכם של נתונים בדוח תקופתי, לרבות קביעה כי אין צורך בשינוי ערכם של נתונים כאמור, יינתן בדוח גילוי לפרמטרים שונים המפורטים בתקנות, וכאשר הערכת השווי הינה מהותית מאוד היא תצורף לדוח.

ראה גם באור 2(ה') לדוחות הכספיים.

## 9. גילוי בדבר הערכת שווי מהותית

לפרטים בדבר הערכת שווי מהותית ראה סעיף 12(ד') בפרק ג'- דוחות כספיים מאוחדים.

## 10. חשיפה לסיכוני שוק ודרכי ניהולם

לפרטים בדבר גורמי סיכון נוספים שאינם סיכוני שוק ראה סעיף 26 בפרק א'- תיאור עסקי התאגיד.

### (א) האחראית על ניהול סיכוני שוק בחברה

האחראית על ניהול סיכוני שוק בחברה הינה תמר אדלר, ממלאת מקום סמנכ"לית כלכלה, כספים והתקשרויות בחברה.

### (ב) תיאור של סיכוני השוק אליהם חשופה החברה

סיכוני מטבע - החברה חשופה לסיכון שער חליפין הנובע מחשיפה למטבעות שונים, עיקר הסיכון מתייחס לאירו. סיכון שער חליפין נובע מעסקאות מסחריות בעיקר התקשרויות החברה (בהסכמים עבור פעילות הפיתוח) והתחייבויות שהוכרו בדוחות הכספיים, הנקובות במטבע חוץ שאינו מטבע הפעילות.

סיכון מחיר - לחברה השקעות במכשירים פיננסיים סחירים בבורסה לניירות ערך, מניות ואגרות חוב, המסווגים כנכסים פיננסיים הנמדדים בשווי הוגן דרך רווח והפסד, אשר בגינם החברה חשופה לסיכון בגין תנודתיות במחיר נייר הערך הנקבע בהתבסס על מחירי שוק בבורסה.

סיכון אשראי - סיכון אשראי הוא סיכון להפסד כספי שייגרם לחברה באם לקוח או צד שכנגד למכשיר פיננסי לא יעמוד בהתחייבויותיו החוזיות, והוא נובע בעיקר מחובות לקוחות ומהשקעות החברה בפיקדונות ובניירות ערך.

סיכון נזילות - סיכון נזילות הינו סיכון שהחברה תתקשה לעמוד במחויבויות הקשורות בהתחייבויותיה הפיננסיות.

להערכת החברה יהיו בידיה מקורות מספקים בהיקף ובעיתוי הנדרש על מנת לעמוד בהתחייבויותיה ולממן את פעילותה בעתיד הנראה לעין.

בנוסף, בישיבת הדירקטוריון שהתקיימה ביום 25 במרס, 2019, קיים דירקטוריון החברה דיון בתחזית תזרים המזומנים החזוי של החברה לשנתיים הקרובות, לפיו לחברה צפוי תזרים מזומנים חיובי בעתיד הנראה לעין ולפיכך קבע כי קיום גירעון בהון החוזר אינו מצביע על בעיית נזילות.

חשיפה לשינויים במחירי הדלק - דלק מסוג סולר לרכבות מהווה מרכיב מהותי בהוצאות התפעול של החברה. מחיר הדלק מאופיין בתנודתיות גבוהה ומושפע בראש ובראשונה ממחיר חבית נפט גולמי (אשר מושפע, בין השאר, מתנודות היצע וביקוש גלובליות, ועל כן רגיש למתיחויות והסכמים כלכליים בין מדינות המערב לבין מדינות ערב, המהוות ספק נפט עולמי משמעותי). בנוסף, מושפע מחיר הדלק באופן משמעותי גם ממס הבלו, המתעדכן מספר פעמים בשנה בהתאם לשינויים במדד המחירים לצרכן. גורם נוסף המשפיע על מחיר הדלק הוא עלות הזיקוק הנקבעת בשוק החופשי ותלויה בשינויים במחירי תשומות, עובדים, חשמל, הובלה ועוד, וכן בשינויים רגולטורים. יצוין, כי שינוי במחיר הדלק מגודר באופן חלקי במסגרת ההסכם החדש עבור תחום הסעת נוסעים, בהתאם להתאמות הקבועות בהסכם, אך אינו מגודר עבור תחום הובלת המטענים, ובהתאם לכך, להתייקרות במחירי הדלק עשויה להיות השפעה על תוצאות הפעילות של החברה ועל מצבה הכספי.

חשיפה למצב הכלכלי - פעילות החברה בתחום הנוסעים מושפעת באופן מועט יחסית מהמצב הכלכלי שכן הביקוש לשירותיה קשיח באופן יחסי וכן ההסכם החדש כולל מנגנוני פיצוי על הכנסות החברה העצמיות. פעילות החברה בתחום המטענים מושפעת מהמצב הכלכלי לרבות היקף הייצור, הביקוש לחומרי גלם בישראל ועוד, אך ההשפעה על תוצאות החברה, בהתבסס על ההכנסות בשנים 2016-2018, הינה מוגבלת.

### (ג) תיאור מדיניות החברה בניהול סיכוני שוק

החברה הטמיעה במסגרת ההסכם החדש מנגנוני הצמדה אשר להערכתה מהווים הגנה לסיכוני השוק.

### (ד) אמצעי פיקוח למימוש מדיניות

החברה מקיימת ועדת השקעות, הנעזרת במומחים בתחום, ודנה במדיניות ההשקעה במכשירים הפיננסיים.

דיווח רבעוני לדירקטוריון - ניהול תיקי השקעות החברה.

1. **תרומות**

החברה מנועה מלתרום נוכח הנחיות רשות החברות הממשלתיות, ובכלל זה, חוזר רשות החברות הממשלתיות בדבר תרומות של חברות ממשלתיות, חברות בת ממשלתיות וחברות מעורבות (חוזר מס' 2000/1) 29 באוקטובר 2000.

2. **דירקטורים בעלי מומחיות חשבונאית ופיננסית**

על פי החלטת דירקטוריון החברה מיום 25 בפברואר 2015, המספר המזערי של דירקטורים בעלי מומחיות חשבונאית ופיננסית אשר יכהנו בדירקטוריון החברה, לרבות דירקטורים חיצוניים, לאחר הפיכתה של החברה לחברת איגרות חוב, יעמוד על 2 דירקטורים, וזאת בהתחשב באופי ובהיקף פעילות החברה.

נכון ליום 31 בדצמבר, 2018, בחברה כיהנו 2 דירקטוריות בעלות מומחיות חשבונאית ופיננסית: גב' חגית בכר וגב' יעל שידלובסקי. יצוין, כי עד ליום 14 באוקטובר, 2018 כיהן גם מר עופר מרגלית כדירקטור בעל מומחיות חשבונאית ופיננסית.

עוד יצוין כי ביום 27 בנובמבר, 2018 התמנתה הדירקטורית יעל אגמון, וכי ביום 27 בפברואר 2019 אישר הדירקטוריון כי היא בעלת מומחיות חשבונאית ופיננסית. כפועל יוצא, נכון למועד פרסום הדוח, בחברה מכהנות 3 דירקטוריות בעלות מומחיות חשבונאית ופיננסית: גב' חגית בכר, גב' יעל שידלובסקי וגב' יעל אגמון.

3. **דירקטורים חיצוניים ובלתי תלויים**

נכון ליום 31 בדצמבר, 2018 ולמועד פרסום הדוח, מכהנות הדירקטוריות חגית בכר ויעל שידלובסקי כדירקטוריות חיצוניות, כהגדרת מונח זה בחוק החברות.

נכון ליום 31 בדצמבר, 2018 ולמועד פרסום הדוח, מכהן הדירקטור קוצאי גנאים כדירקטור בלתי תלוי, כהגדרת מונח זה בחוק החברות.

4. **תגמול נושאי משרה בכירה**

תגמול נושאי משרה בכירה מתבצע בהתאם להסכמים שנחתמו מול אותם נושאי משרה. תנאי ההעסקה הינם לפי נוסח אחיד של הסכמי עבודה לעובדים בכירים של רשות החברות הממשלתיות, ובהתאם להנחיות רשות החברות הממשלתיות כפי שתעוגנה מפעם לפעם.

תגמול נושאי משרה בחברה מוסדר בהתאם להוראות חוזר רשות החברות הממשלתיות 1-7-2015 בנושא תגמול תמרוץ התקף מיום 1 בינואר 2015, אשר עודכן בחוזר 2-7-2015, התקף מיום 3 בנובמבר 2015 וכן בהתאם לחוזר 1-7-2001 מיום 7 בנובמבר 2001.

לעניין גמול דירקטורים ר' סעיף 5 להלן.

5. **תגמול בעלי עניין**

**מנכ"ל החברה**

הסכם העסקתו של מנכ"ל החברה הינו הסכם עבודה אישי בנוסח אחיד המוכתב על ידי רשות החברות הממשלתיות בהתאם לחוזר רשות החברות הממשלתיות מספר 1/2001 מתאריך 7 בנובמבר 2001. שכר המנכ"ל נקבע בהתבסס על החלטות ממשלה שהתקבלו בנושא, וכן על הנחיות והודעות עיתיות של רשות החברות הממשלתיות, אשר קובעות תקרה לשכר מנכ"לים בחברות ממשלתיות (שכר זה מתעדכן בהתאם לסיווג החברה ואחת לשנה בהתאם לעליית מדד המחירים לצרכן).

**גמול דירקטורים**

גמול הדירקטורים נקבע על פי דין:

גמול הדירקטורים מקרב הציבור נקבע, בהתאם לסיווגה של החברה על פי הסכומים הנקובים בתקנות החברות הממשלתיות (כללים בדבר גמול והוצאות לדירקטור מקרב הציבור בחברות ממשלתיות), התשנ"ד-1994 (להלן: "תקנות הגמול הממשלתיות") (כאשר סיווגה של החברה הינו 10).

ביום 5 בספטמבר, 2018, לאחר אישור ועדת הביקורת בשבתה כוועדת תגמול מיום 25 ביולי, 2018 ואישור הדירקטוריון מיום 25 ביולי, 2018, אישרה האסיפה הכללית את תנאי כהונתו והעסקתו של יו"ר הדירקטוריון, דן הראל, החל ממועד מינויו כיו"ר דירקטוריון החברה ביום 20 ביוני, 2018, למשך שנה (עד ליום 19 ביוני, 2019), במשרה מלאה (100%) בשכר מנכ"ל חברה ממשלתית בסיווג 10, תנאים סוציאליים ותשלומים אחרים המפורטים בהסכם העסקה בנוסח המאושר על ידי רשות החברות הממשלתיות בלבד: הוצאות טלפון, הוצאות אש"ל, קצובת ביגוד, קרן השתלמות, הוצאות רכב, חופשה שנתית והבראה, דמי מחלה וביטוח כנגד אובדן כושר עבודה, תגמולים ופיצויי פיטורין.

יצוין כי ממועד מינויו של מר הראל כדירקטור ביום 16 באפריל, 2018 ועד ליום 20 ביוני, 2018 (מועד אישור האסיפה הכללית את תנאי כהונתו כיו"ר הדירקטוריון), היה זכאי מר הראל לגמול בהתאם לתקנות הגמול הממשלתיות.

הדירקטורים מקרב העובדים – מר אילן אזולאי ומר ראובן הושיע, לא קיבלו גמול דירקטורים, אלא שכר עבודה מן החברה.

בנוסף להם, הדירקטורים היוצאים מר עופר מרגלית וגב' דלית רגב, והדירקטורים מר אלי כהן והגב' יעל אגמון, שהינם עובדי מדינה, אינם מקבלים גמול דירקטורים. יצוין כי מר עופר מרגלית סיים כהונתו ביום 14 באוקטובר, 2018 וגב' דלית רגב סיימה כהונתה ביום 13 במרס, 2019.

הדירקטורים מקרב הציבור הזכאים לגמול בהתאם לתקנות הגמול הממשלתיות הינם הדירקטורים גב' חגית בכר, מר קוצאי גנאים וגב' יעל שידלובסקי.

כמו כן, הדירקטורים היוצאים מקרב הציבור, מר יעקב גנות וגב' שרית צולשין, שהינם עובדים בגוף מתוקצב, כהגדרת המונח בתקנות הגמול הממשלתיות, לא קיבלו גמול דירקטורים. יצוין, כי מר יעקב גנות סיים כהונתו ביום 28 במרס, 2018 וגב' שרית צולשין סיימה כהונתה ביום 29 בנובמבר, 2018.

לפרטים אודות כתבי שיפוי שהוענקו לדירקטורים ראה סעיף 23.5 בפרק א'- תיאור עסקי התאגיד, ולפרטים אודות ביטוח דירקטורים ונושאי משרה ראה סעיף 12.9 בפרק א'- תיאור עסקי התאגיד.

#### **אכיפה פנימית**

.6

דירקטוריון החברה אחראי לגיבושה של תכנית אכיפה פנימית נאותה וליישומה. תכנית אכיפה פנימית הינה מנגנון אותו אמצה החברה במטרה לאתר ולמנוע הפרות של הדין ופגיעה במנהל התקין, וכדי לוודא ציות של התאגיד ושל נושאי המשרה בו להוראות הדין, בדגש על קיום ניהול תאגידי תקין בהתאם להוראות חוק החברות והוראות הדין הרלוונטיות לפעילות החברה, בין היתר כחברה ממשלתית. הדירקטוריון ביצע בדיקה והערכה של תכנית האכיפה הפנימית בחברה והאפקטיביות שלה, בהתבסס על הקריטריונים שנקבעו בחוזר הרשות בדבר תכנית אכיפה פנימית. בהתבסס על קריטריונים אלו אשר אומצו והותאמו לאופי פעילות החברה, ועל בסיס הצהרותיהם של מנכ"ל החברה והממונה על האכיפה אשר בהתאם לתכנית האכיפה אחראים אף הם ליישום התכנית, הדירקטוריון הגיע למסקנה, כי תכנית האכיפה הפנימית בחברה ביחס לתקופה מיום 1 בינואר, 2018 עד ליום 31 בדצמבר, 2018 היא אפקטיבית.

**המבקר הפנימי של החברה****(א) פרטי המבקר הפנימי**

1. צביקה דוידוביץ שימש בתפקיד המבקר הפנימי בפועל של החברה בחודשים ספטמבר-דצמבר 2018. לפני כן כיהנה כמבקר הפנימי- רוי"ח רחל בן משה, בעלת תואר ראשון בכלכלה וחשבונאות ותואר שני במשפטים, שהחלה למלא את תפקידה מיום 15 ביולי, 2012 והועסקה "כפקידה בכירה" בהתאם לסעיף 32(א)(4) לחוק החברות הממשלתיות ובהתאם לאישור הרשות החברות הממשלתיות.
- החל מיום 1 בינואר, 2019 מונה רוי"ח אביעד שקדי כמבקר הפנימי של החברה.
2. המבקר הפנימי בפועל עומד בתנאים הקבועים בסעיף 146(ב) לחוק החברות ובהוראות סעיפים 3(א) ו-8 לחוק הביקורת הפנימית, התשנ"ב-1992 (להלן: "חוק הביקורת הפנימית").
3. המבקר הפנימי בפועל הינו עובד החברה ואינו ממלא תפקיד נוסף על הביקורת הפנימית.
4. המבקר הפנימי בפועל אינו מחזיק בניירות ערך של החברה או של גוף קשור אליה.
5. למבקר הפנימי בפועל אין קשרים עסקיים מהותיים או קשרים מהותיים אחרים עם החברה ואינו ממלא מחוץ לחברה תפקיד היוצר או העלול ליצור ניגוד עניינים עם תפקידו כמבקר הפנימי בפועל.
- תקן כ"א של הביקורת הפנימית, שאושר ע"י דירקטוריון הרכבת, כלל את המבקר הפנימית, סגן המבקר הפנימית שהוא גם ראש תחום ביקורת, ראש צוות מיקור חוץ שהוא גם ראש תחום ביקורת, 6 ראשי תחומי ביקורת ומנהלת לשכה. היקף העסקת המבקר הפנימית וצוות עובדי הביקורת הפנימית בתקופת הדו"ח הינו במשרה מלאה. בתחילת שנת 2018 אישר הדירקטוריון שינוי מבנה ארגוני בביקורת הפנימית ויצירת שני צוותים.
- נכון לסוף שנת 2018 איוש יחידת הביקורת הפנימית עמד על מבקר פנימי בפועל ו- 4 ראשי תחום ביקורת.
6. הממונה הארגוני על המבקר הפנימי בפועל הוא המנכ"ל. בהתאם להוראות חוק החברות הממשלתיות כפוף המבקר הפנימי למנכ"ל וליו"ר הדירקטוריון. זהות הממונה הינה בהתאם להוראות סעיף 148 לחוק החברות וסעיף 49 לחוק החברות הממשלתיות.

**(ב) תכנית העבודה**

1. תפקיד המבקר הפנימי הוא, בין היתר, לערוך ביקורת בכל יחידות החברה ובכל תחומי עיסוקיהן ללא יוצא מן הכלל על פי תכנית עבודה שנתית ורב שנתית כפי שמאושרת מראש ע"י הדירקטוריון.
2. מדי שנה מאושרת תכנית עבודה שנתית לביקורת הפנימית על ידי ועדת הביקורת והדירקטוריון. בנוסף, נערכות במהלך השנה ביקורות נוספות שאינן מתוכננות מראש, לבקשת יו"ר הדירקטוריון, יו"ר ועדת הביקורת, המנכ"ל או בעקבות תלונות גלויות או אנונימיות המתקבלות בחברה.
3. מידי שנה מתעדכנות עדיפויות הביקורת שנקבעו בסקר הסיכונים המקורי ונפרסת תכנית עבודה רב שנתית מעודכנת. תכנית העבודה הרב שנתית מהווה את הבסיס לתוכנית העבודה השנתית.
4. תכנית העבודה של הביקורת הפנימית מתייחסת לכלל פעילויות החברה ולכלל היחידות בחברה תוך התמקדות בבחינת תהליכי בקרה, ניהול סיכונים, פיקוח וממשל תאגידי. תכנית העבודה כוללת, בין היתר, ביקורות תפעוליות, ביקורות תחזוקה, ביקורות הנדסיות, ביקורות כספיות ותקציביות, ביקורות רכש והתקשרויות, ביקורות בטיחות, ביקורות ציות, ביקורות מעקב אחר יישום המלצות קודמות וביקורות פתע.

**(ג) ביקורת של חברות בנות**

תכנית העבודה של הביקורת הפנימית בחברות הבנות מאושרת על ידי דירקטוריון חברות הבנות.

**(ד) היקף העסקה**

- בגין פעילות הביקורת במרבית שנת 2018 הועסקו כ- 8 מבקרים במשרה מלאה + כמשרה אחת במיקור חוץ.
- (ה) תכנית 2018 שאושרה כללה 30 נושאי ביקורת ובנוסף ביקורות מעקב וביקורות פתע. היקף התוכנית הינו כ- 1,550 ימי עבודה.

**(ו) עריכת הביקורת**

מטלות הביקורת נערכות על פי תקנים מקצועיים מקובלים בביקורת פנימית, בהתאם לחוקים הנוגעים בדבר, בהתאם לחוק הביקורת הפנימית ולהנחיות רשות החברות הממשלתיות הניתנות מעת לעת בחוזרי רשות החברות הממשלתיות.

הדירקטוריון וועדת הביקורת מעריכים כי המבקר הפנימי עמד בדרישות שנקבעו בתקנים המקצועיים.

כשירותה של המבקר הפנימית ועמידתה בתקנים המקצועיים נבחנה על ידי וועדת האיתור של מבקר הפנים בהליך שהתקיים בשנת 2012.

(ז) גישה למידע

למבקר הפנימי בפועל ניתנה גישה חופשית כאמור בסעיף 9 לחוק הביקורת הפנימית, ובכלל זה גישה מתמדת ובלתי אמצעית למערכות המידע של החברה, לרבות לנתונים כספיים.

(ח) דין וחשבון המבקר הפנימי

דוחות הביקורת מוגשים בכתב. מדי חצי שנה מוגש דוח לסיכום עבודת הביקורת הפנימית ודוח שנתי הכולל מעקב אחר יישום החלטות והמלצות.

במהלך שנת העבודה, הוגשו דוחות ביקורת במתכונתם הסופית ליו"ר הדירקטוריון, למנהל הכללי וליו"ר ועדת הביקורת של הדירקטוריון. דוחות הביקורת מוגשים לחברי ועדת הביקורת של הדירקטוריון באמצעות מזכיר הדירקטוריון, לפני הדיון בדוח בוועדת הביקורת. בנוסף, מקבלים חברי ועדת הביקורת דיווח רבעוני בגין דוחות שהוחלט לא להעלותם לדיון בישיבת הוועדה. במסגרת הדיווחים החצי שנתיים המוגשים על ידי יו"ר הדירקטוריון לשר האוצר, שר התחבורה והבטיחות בדרכים ולמנהל רשות החברות, מועבר דיווח אודות עבודת הביקורת הפנימית בחברה.

(ט) הערכת הדירקטוריון את פעילות המבקר הפנימי

בהתאם לתוכנית הרב שנתית, החברה מעריכה כי היקף עבודת הביקורת הפנימית מאפשר לבקר את הנושאים המהותיים בחברה אחת לשנה עד שלוש שנים. היקף זה, אופי ורציפות פעילות המבקר הפנימי ותוכנית עבודתה הינם סבירים, ויש בהם כדי לממש את מטרות הביקורת הפנימית בחברה.

(י) תגמול המבקר הפנימי

להערכת הדירקטוריון אין השפעה לתגמול המבקר הפנימית ולמבקר הפנימי בפועל על הפעלת שיקול דעתה המקצועי. לא ניתנו למבקר הפנימית ולמבקר הפנימי בפועל ניירות ערך כחלק מתנאי העסקתם.

8. גילוי בדבר הליך אישור הדוחות הכספיים

זהות האורגנים בחברה המופקדים על בקרת העל בקשר עם הליך אישור הדוחות הכספיים: חברי הדירקטוריון, מנכ"ל החברה - שחר איילון ומ"מ סמנכ"לית כלכלה, כספים והתקשרויות - תמר אדלר.

8.1 הוועדה לבחינת הדוחות הכספיים, דנה בדוחות הכספיים ביום 20 במרס, 2019 (להלן "הישיבה"). בישיבה השתתפו נושאי המשרה הבכירים בחברה, רואה החשבון המבקר ונציגי רשות החברות הממשלתיות. הוועדה שמעה הצגה מפורטת של נושאי המשרה ואחרים בחברה, לרבות מנכ"ל החברה ומ"מ סמנכ"ל כלכלה, כספים והתקשרויות ביחס לסוגיות המהותיות בדיווח הכספי, לרבות נתוני הדוחות הכספיים והטיפול החשבונאי שננקט לגביהם, את ההערכות המהותיות והאומדנים הקריטיים שישומו בדוחות הכספיים, ואת יישום עיקרון הגילוי הנאות בדוחות הכספיים ובמידע הנלווה.

הוועדה דנה וגיבשה המלצותיה לדירקטוריון בין היתר בעניינים הבאים: (1) הבקורות הפנימיות הקשורות בדיווח הכספי; (2) שלמות ונאותות הגילוי בדוחות הכספיים; (3) המדיניות החשבונאית שאומצה והטיפול החשבונאי שיושם בעניינים מהותיים של החברה; (4) הערכות שווי, לרבות ההנחות והאומדנים שבבסיסן, ושעליהן נסמכים נתונים בדוחות הכספיים; (5) היבטים שונים של בקרה וניהול סיכונים, הן כאלה המשתקפים בדוחות הכספיים והן כאלה המשפיעים על מהימנותם של הדוחות הכספיים.

8.2 חברי הוועדה שנכחו בישיבות הינם: יו"ר הוועדה – הדירקטורית יעל שידלובסקי והדירקטוריות יעל אגמון וחגית בכר.

המלצות הוועדה הועברו לדירקטוריון ביום 20 במרס, 2019 ונדונו ואושרו בישיבה מס' 5/19 שהתקיימה ביום 25 במרס, 2019 בהשתתפות יו"ר הדירקטוריון- דן הראל, והדירקטורים יעל אגמון, אילן אזולאי, חגית בכר, קוצאי גנאים, ראובן הושיע, אלי כהן ויעל שידלובסקי. בישיבת הדירקטוריון השתתפו נושאי המשרה הבכירים בחברה, רואה החשבון המבקר ונציגי רשות החברות הממשלתיות. הדירקטוריון שמע הצגה מפורטת של נושאי המשרה ואחרים בחברה, לרבות מנכ"ל החברה ומ"מ סמנכ"ל כלכלה, כספים והתקשרויות ביחס לסוגיות המהותיות בדיווח הכספי, לרבות נתוני הדוחות הכספיים והטיפול החשבונאי שננקט לגביהם, את ההערכות המהותיות והאומדנים הקריטיים שישומו בדוחות הכספיים, ואת יישום עיקרון הגילוי הנאות בדוחות הכספיים ובמידע הנלווה.

הדירקטוריון הגיע למסקנה, כי הבקרה הפנימית בחברה על הדיווח הכספי של החברה לשנה המסתיימת ביום 31 בדצמבר, 2018 אינה אפקטיבית בשל חולשה מהותית בבקרה הפנימית על דיווח כספי הנובעת מצירוף מספר ליקויים משמעותיים.

צירוף ליקויים בבקרה הפנימית בתהליך הסגירה והדיווח הכספי של החברה אשר מצביעים על כך שהחברה לא קיימה בקרה אפקטיבית על נאותות אומדנים חשבונאיים ועל נאותות שלמות ודיוק של נתונים שמהווים בסיס לרישומים חשבונאיים ולגילויים בדוחות הכספיים.

הפניית תשומת לב הכלולה בחוות הדעת של רואה החשבון :

מבלי לסייג את חוות דעתם, הפנו רואי החשבון המבקרים את תשומת הלב:

מבלי לסייג את חוות דעתנו הנ"ל, אנו מפנים את תשומת הלב לאמור בביאור 20(א)(1)(2) בדבר תביעות ייצוגיות, אחרות ודרישות שהוגשו כנגד החברה אשר להערכת ההנהלה, לאור השלב המקדמי בו נמצאות התביעות הנ"ל, לא ניתן להעריך את השפעתן, אם בכלל, על תוצאות הפעילות והמצב הכספי של החברה, ולפיכך, בדוחות הכספיים לא נכללו כל הפרשות בגינן.

בנוסף, לאמור בביאור 1ב' בדבר מצבה הכספי של החברה והערכת הנהלת ודירקטוריון החברה כי לחברה יהיו מקורות מספקים בהיקף ובעיתוי הנדרש על מנת לעמוד בהתחייבויותיה ולממן את פעילותה השוטפת בעתיד הנראה לעין.

התקשרות עם ספק רכש מנה 6

.8.3

לחברה הסכם עם חברת בומברדיה לרכישת קרונות נוסעים דו קומתיים ודו כיווניים (DD), כמפורט בסעיף 16.2.1 לפרק א' לדוח התקופתי. מכוח ההסכם האמור, הוציאה החברה הזמנה לרכישת 54 קרונות DD בחודש דצמבר 2017, בהיקף כספי של כ- 104 מיליון אירו.

ההזמנה האמורה הוצאה לספק טרם קבלת הרשאה להתחייב חתומה על ידי כל שלושת נציגי המדינה הרלוונטיים (משרד התחבורה, החשב הכללי, אגף התקציבים), כנדרש בהסכם המסגרת לפיתוח והפעלת החברה.

בהמשך לכך החברה העבירה מקדמה לספק בהיקף של כ- 31 מיליון אירו מעודפי המזומנים מהפעילות השוטפת במקום מפעילות הפיתוח (ראה ביאור 20(ג)(14) לפרק ג' לדוח התקופתי).

ביום 11.3.18 התקבל האישור הפורמלי לרכישת 48 קרונות, בעלות של 430 מיליון ש"ח. בשל הקיטון בהיקף הרכש שאושר ובסך ההזמנה, תיקנה החברה את אבני הדרך לתשלום באופן שיתר התשלומים יוקטנו באופן יחסי ליתרה ששולמה במסגרת המקדמה (שהייתה גדולה באופן יחסי).

בעקבות האמור לעיל, קיבל דירקטוריון החברה החלטה ביום 30 במאי, 2018 על הקמת צוות בדיקה, בראשות יו"ר הדירקטוריון ובהשתתפות כל חברי הוועדה לבחינת דוחות כספיים, אשר יבחן את נסיבות העניין וימליץ לדירקטוריון על פעולות נדרשות. צוות הבדיקה בחן באופן יסודי ומעמיק את נסיבות האירוע, בראי כלל ההוראות הרגולטוריות הרלוונטיות לפעילות החברה, ובהן הוראות הסכם המסגרת לפיתוח והפעלת רכבת ישראל, המחייב בין היתר, קבלת אישור מראש ובכתב של נציגי הממשלה בהתקשרויות העולות בהיקפן על 50 מיליון ש"ח; נהלי החברה; הוראות קוד הממשל התאגידי של החברה והוראות הנוגעות לזרימת המידע בחברה, וכן נתן את דעתו להיקף הדיווח שניתן ע"י החברה בעניין זה, במסגרת הדוחות הכספיים. בתום עבודת צוות הבדיקה, אשר העלתה מספר ליקויים בתהליך קבלת החלטות ובאופן עדכון נציגי הממשלה והדירקטוריון בנושא, המליץ הצוות על מספר פעולות שיפור ובהן פעולות הנוגעות לחיזוק הבקרה הפנימית בחברה, במטרה להבטיח כי אירוע מהסוג הנדון לא יישנה, חידוד נהלי הרכש של החברה בפני הגורמים הרלוונטיים, חיזוק אפקטיביות תכנית האכיפה הפנימית של החברה ועוד.

דוח צוות הבדיקה לרבות המלצותיו הוצג בפני הדירקטוריון ואושר על ידו ביום 16 באוקטובר 2018 וכן הוצג לנציגי הממשלה הרלוונטיים.

בהמשך לכך, כלל האירוע, המסקנות והלקחים הוצגו בפני הנהלת החברה; כן הוסדר דיווח ממוחשב על ביצוע חשבונות פיננסית או מקדמה (בסכום שנקבע) שלא בהליך הלוגיסטי הרגיל לגורמי בקרה של החברה; חודדו הוראות ונהלי רכש בהיבטים הנדרשים לכלל הגורמים הרלוונטיים לעניין זה בחברה; חוזקה אפקטיביות הבקרה הפנימית בהיבטי עדכונים שוטפים בין גורמי החברה וריענון נהלים.

נכון למועד זה, השלימה החברה את יישום כל המלצות צוות התחקיר.

**גילוי בדבר שכר רואה חשבון מבקר**

משרד רואי החשבון בריטמן אלמגור זהר ושות' הינו רואה החשבון המבקר של החברה (\*).  
להלן הוצאות שכר הטרחה לשנים 2018-2016 :

שירותי מס		שירותי ביקורת, שירותים הקשורים לביקורת ושירותים אחרים		שירותי ביקורת, שירותים הקשורים לביקורת ושירותים אחרים		
שעות	אלפי ש"ח	שעות	אלפי ש"ח	שעות	אלפי ש"ח	
10,520	2,314	280	62	10,240	2,253	שנת 2018
11,517	2,532	380	84	11,137	2,448	שנת 2017 (**)
9,446	2,045	259	60	9,187	1,985	שנת 2016 (*)

(\*\*) שנת 2017 כוללת חריגה של 1,017 שעות אשר אושרו בשנת 2017 בגין שנת 2016.

(\*) ביום 20 ביוני 2016 משרד רואי חשבון סומך חייקין חדל לכהן כרואה החשבון המבקר של החברה ובמקומו מונה משרד רואה חשבון בריטמן אלמגור זהר ושות' כרואה החשבון המבקר של החברה.

לעמדת החברה, אין בביצוע השירותים האחרים המתבצעים על ידי רואה החשבון המבקר כדי לפגוע באי תלותו.

שכר הטרחה של המבקר נקבע על פי כללי רשות החברות הממשלתיות (מינוי רואה חשבון ושכרם), התשנ"ד-1994, ועל פי חוזרי הרשות, לרבות היקף השעות והתעריף לשעה, ללא מעורבות החברה. במהלך שנת הביקורת משולמים למבקר מקדמות שוטפות בהתאם להתקדמות עבודת הביקורת והסקירה השוטפות, בגין שירותים הקשורים לביקורת ובגין שירותי מס וזאת עד לתקרה הנקבעת בגין עבודות אלו. יתרת התשלום (בניכוי מקדמות ששולמו) משולמת בתום שנת הביקורת לאחר אישור רשות החברות הממשלתיות.

**ג. גילוי בקשר עם הדיווח הפיננסי של החברה**

**הדיווח הכספי בחברה**

הדוחות הכספיים של החברה מקיימים את הוראות תקנות החברות הממשלתיות לעריכת דוחות כספיים, תקנות ניירות ערך, תקנות דוחות כספיים וחוזר דוחות כספיים.

לפרטים בדבר אירועים מהותיים לאחר תאריך הדוח הכספי ראה באור 27 בדוחות הכספיים.

**גילוי בקשר עם הדיווח הפיננסי הנדרש על-פי חוזר דוחות כספיים של רשות החברות הממשלתיות**

**(א) רישום זכויות ונכסים**

בשנת 2014 החלה החברה בהיערכות כוללת למיפוי גושים לפרצלציה, להסדר ומיפוי משפטי ותכנוני של מקרקעי הרכבת. הטיפול ברישום זכויות המדינה והחברה בנכסים החל רק במחצית השנייה של אותה השנה לאחר קבלת תקציב מנציגי הממשלה לביצוע מהלך זה.

החברה פועלת להשלמת תהליך הרישום על פי תיקון הסכם המקרקעין.

**(ב) התחייבויות בשל יחסי עובד מעביד.**

ראה באור 18 בדוחות הכספיים.

**ד. גילוי ייעודי למחזיקי אגרות החוב**

**פרטים אודות תעודות התחייבות שבמחזור**

ביום 26 בפברואר 2015 פרסמה החברה תסקיף (תסקיף להשלמה – הנפקה ראשונה לציבור) בגין גיוס אגרות חוב בשתי סדרות, אחת שקלית והשנייה צמודה למדד מחירים לצרכן, וזאת בסכום כולל של עד מיליארד ש"ח ערך נקוב.

ביום 18 במרץ 2015 השלימה החברה את מלוא הנפקת אגרות החוב.

1. להלן יובא תיאור סדרות אגרות החוב שהנפיקה החברה ונמצאות בידי הציבור נכון ליום 31.12.2018:

שם הסדרה	סדרה א'	סדרה ב'
מועד הנפקה	18.03.2015	18.03.2015
ע.ג. במועד הנפקה (באלפי ש"ח)	588,000	400,000
ע.ג. אגרות החוב ליום 31.12.2018 (באלפי ש"ח)	294,000	200,000
שער בבורסה ליום 31.12.2018 (באגורות)	100	103
ע.ג. אגרות החוב בתוספת הפרשי הצמדה ליום 31.12.2018 (באלפי ש"ח)	293,236	204,891
סך הריבית הצבורה ליום 31.12.2018 (באלפי ש"ח)	919	297
שווי בורסאי ליום 31.12.2018 (באלפי ש"ח)	295,264	205,140
סוג הריבית ושיעורה	קבועה ולא צמודה בשיעור של 1.24%	קבועה וצמודה בשיעור של 0.59%
מועדי תשלום הקרן	8 תשלומים חצי שנתיים בימים 31 במרץ ו- 30 בספטמבר של כל אחת מהשנים 2017-2020	8 תשלומים חצי שנתיים בימים 31 במרץ ו- 30 בספטמבר של כל אחת מהשנים 2017-2020
מועדי תשלום הריבית	11 תשלומים חצי שנתיים ביום 31 במרץ של השנים 2016-2020 וביום 30 בספטמבר של השנים 2015-2020	11 תשלומים חצי שנתיים ביום 31 במרץ של השנים 2016-2020 וביום 30 בספטמבר של השנים 2015-2020
בסיס ותנאי הצמדה (קרן + ריבית)	אינן צמודות	צמודות למדד המחירים לצרכן בגין חודש פברואר 2015, כפי שפורסם בחודש מרץ 2015
האם אגרות החוב ניתנות להמרה	לא	לא
זכות החברה לבצע פדיון מוקדם או המרה כפויה	החברה תהא רשאית, בכל עת, לאחר הרישום למסחר, לפי שיקול דעתה הבלעדי, להעמיד את אגרות החוב לפדיון מוקדם	החברה תהא רשאית, בכל עת, לאחר הרישום למסחר, לפי שיקול דעתה הבלעדי, להעמיד את אגרות החוב לפדיון מוקדם
האם סדרת אגרות החוב מהותית	לא	לא

2. נאמנים לאגרות החוב (סדרות א' ו- ב')

הנאמן לאגרות החוב של החברה (סדרות א' ו- ב') הינו הרמטיק נאמנות (1975) בע"מ, אשר פרטיה, למיטב ידיעת החברה הינם כדלקמן:

האחראי על אגרות החוב מטעם הנאמן: רו"ח דן אבנון; כתובת: רחוב הירקון 113, תל אביב; טלפון: 03-5544553; פקס:

03-5271039; דואר אלקטרוני: [hermetic@hermetic.co.il](mailto:hermetic@hermetic.co.il)



3. דירוג אגרות החוב

להלן פרטים אודות דירוג אגרות החוב של החברה:

חברה מדרגת	דירוג למועד הדוח	דירוג בסמוך למועד הנפקה	מועד הנפקה	סדרה
Maalot S&P מידרוג	ilAA+ אופק חיובי Aa1	ilAA+ Aa1 אופק יציב	18.03.2015	סדרה א'
Maalot S&P מידרוג	ilAA+ אופק חיובי Aa1	ilAA+ Aa1 אופק יציב	18.03.2015	סדרה ב'

לפרטים נוספים בדבר הדירוג, ראה נספחים ג' ו-ד' לתשקיף החברה שפורסם ביום 10 במרץ 2015 (מספר אסמכתא: 2015-01-048370), וכן אשרור דירוג Maalot S&P. ביום 27 ביוני, 2016 פורסם אשרור דירוג מידרוג, וביום 12 במרס, 2018 פורסם אשרור דירוג Maalot S&P ועודכן ל ilAA+ עם אופק חיובי. ביום 4 במרס, 2019 פורסם אשרור דירוג Maalot S&P ועודכן ל ilAA+ עם אופק יציב.

4. עמידה בתנאים ובהתחייבויות לפי שטרי הנאמנות

למיטב ידיעת החברה, נכון למועד הדוח החברה עמדה בכל התנאים וההתחייבויות מכוח שטרי הנאמנות של אגרות החוב (סדרה א' ו- סדרה ב') ולא התקיימו תנאים המקיימים עילה להעמדת אגרות החוב (סדרה א' ו-סדרה ב') לפירעון מידי.

5. בטוחות ושעבודים לאגרות החוב

(א) אגרות החוב (סדרה א') ו-(סדרה ב') אינן מובטחות בבטוחות.

(ב) החברה התחייבה, כי כל עוד אגרות החוב (סדרה א' וסדרה ב') לא נפרעו במלואן, החברה לא תיצור ולא תסכים ליצור לטובת צד שלישי כלשהו שעבודים שוטפים בדרגה כלשהי על רכוש החברה להבטחת כל חוב או התחייבות כלשהי בכפוף לחריגים המפורטים בשטר הנאמנות.

(ג) בכפוף לאמור בס"ק ב' לעיל, החברה תהא רשאית, מעת לעת למכור, לשעבד, להחכיר, להמחות, למסור או להעביר בכל דרך אחרת, את רכושה, או כל חלק ממנו, ללא צורך בקבלת אישור הנאמן או ממחזיקי אגרות החוב והחברה אינה מחויבת להודיע לנאמן על יצירת כל שיעבוד על נכסיה.

(ד) עם השלמת הנפקת אגרות החוב, הפקידה החברה מאה וחמישים מיליון ש"ח (150,000,000) מתוך תמורת הנפקה בחשבון בנק ייעודי בבעלות החברה אשר זכויות החתימה בו הינן של החברה בלבד. זכויות החברה בחשבון הקרן השמורה ובכספים ו/או ניירות הערך אשר בו, שועבדו בשעבוד קבוע ובשעבוד שוטף, יחידים ראשוניים בדרגה וללא הגבלה בסכום לטובת הנאמן (עבור מחזיקי אגרות החוב) על אגרות החוב עד לתשלום כלל תשלומי הקרן והריבית למחזיקי אגרות החוב. כל עוד השעבוד יהא בתוקף, החברה תהא רשאית לעשות שימוש בסכום הקרן לתשלום תשלומי הקרן והריבית של שתי סדרות אגרות החוב (סדרה א' וסדרה ב') בלבד.

(ה) מבלי לגרוע מהאמור לעיל, החברה תהא רשאית להשקיע את סכום הקרן בהשקעות סולידיות על פי נוהל רשות החברות הממשלתיות והנחיות החשב הכללי. למען הסר ספק יובהר, כי השקעות החברה על פירותיהם כאמור יופקדו גם כן בחשבון הקרן השמורה ויחולו עליהן מגבלות השימוש המפורטות לעיל.

6. מצבת התחייבויות לפי מועדי פירעון

לפירוט בדבר מצבת ההתחייבויות של החברה לפי מועדי פירעון נכון ליום 31 בדצמבר, 2018 ראה דיווח מיידי בטופס 126ת המדווח במקביל לדוח זה ונכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

דירקטוריון והנהלת החברה מביעים את הערכתם לציבור עובדי החברה ולמנהליה.

שחר איילון, מנכ"ל

דן הראל, יו"ר דירקטוריון

תאריך אישור הדוח: 25 במרס, 2019

**רכבת ישראל בע"מ**

**דוחות כספיים מאוחדים ליום  
31 בדצמבר 2018**



## דוח רואי החשבון המבקרים לבעלי המניות של

### רכבת ישראל בע"מ

#### בהתאם לתקנות החברות הממשלתיות

(דוחות נוספים בדבר אפקטיביות הבקרה הפנימית על דיווח כספי), התשס"ח-2007

ביקרנו את הבקרה הפנימית על דיווח כספי של רכבת ישראל בע"מ וחברות בנות (להלן "החברה") ליום 31 בדצמבר 2018, בהתבסס על קריטריונים שנקבעו במסגרת המשולבת של בקרה פנימית שפורסמה על ידי ה- Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (להלן "COSO"). הדירקטוריון וההנהלה של החברה אחראים לקיום בקרה פנימית אפקטיבית על דיווח כספי ולהערכתם את האפקטיביות של בקרה פנימית על דיווח כספי, הנכללת בדוח הדירקטוריון וההנהלה בדבר בקרה פנימית על דיווח כספי המצורף. אחריותנו היא לחוות דעה על בקרה פנימית על דיווח כספי של החברה בהתבסס על ביקורתנו.

ערכנו את ביקורתנו בהתאם לתקני ה- Public Company Accounting Oversight Board (PCAOB) בארה"ב בדבר ביקורת של בקרה פנימית על דיווח כספי, כפי שאומצו על ידי לשכת רואי חשבון בישראל. על-פי תקנים אלה נדרש מאיתנו לתכנן את הביקורת ולבצעה במטרה להשיג מידה סבירה של ביטחון אם קוימה, מכל הבחינות המהותיות, בקרה פנימית אפקטיבית על דיווח כספי. ביקורתנו כללה השגת הבנה לגבי בקרה פנימית על דיווח כספי, הערכת הסיכון שקיימת חולשה מהותית, וכן בחינה והערכה של אפקטיביות התכנון והתפעול של בקרה פנימית בהתבסס על הסיכון שהוערך. ביקורתנו כללה גם ביצוע נהלים אחרים כאלה שחשבנו כנחוצים בהתאם לנסיבות. אנו סבורים שביקורתנו מספקת בסיס נאות לחוות דעתנו.

בקרה פנימית על דיווח כספי של חברה ממשלתית הינה תהליך המיועד לספק מידה סבירה של ביטחון לגבי המהימנות של דיווח כספי וההכנה של דוחות כספיים למטרות חיצוניות בהתאם לתקני דיווח כספי בינלאומיים (IFRS). בקרה פנימית על דיווח כספי של חברה ממשלתית כוללת את אותם מדיניות ונהלים אשר: (1) מתייחסים לניהול רשומות אשר, בפירוט סביר, משקפות במדויק ובאופן נאות את העסקאות וההעברות של נכסי החברה (לרבות הוצאתם מרשותה); (2) מספקים מידה סבירה של ביטחון שעסקאות נרשמות כנדרש כדי לאפשר הכנת דוחות כספיים בהתאם לתקני דיווח כספי בינלאומיים (IFRS), ושקבלת כספים והוצאת כספים של החברה נעשים רק בהתאם להרשאות הדירקטוריון וההנהלה של החברה ובכפוף לאישורים של רשויות המדינה הנדרשים על-פי דין; ו- (3) מספקים מידה סבירה של ביטחון לגבי מניעה או גילוי במועד של רכישה, שימוש או העברה (לרבות הוצאה מרשות) בלתי מורשים של נכסי החברה, שיכולה להיות להם השפעה מהותית על הדוחות הכספיים.

בשל מגבלותיה המובנות, בקרה פנימית על דיווח כספי עשויה שלא למנוע או לגלות הצגה מוטעית. כמו כן, הסקת מסקנות לגבי העתיד על בסיס הערכת אפקטיביות נוכחית כלשהי חשופה לסיכון שבקורות תהפוכה לבלתי מתאימות בגלל שינויים בנסיבות או שמידת הקיום של המדיניות או הנהלים תשתנה לרעה.

חולשה מהותית היא ליקוי, או צירוף של ליקויים, בבקרה הפנימית על הדיווח הכספי, עד כדי כך שקיימת אפשרות סבירה כי הצגה מוטעית מהותית בדוחות כספיים שנתיים או רבעוניים של החברה לא תמנע או תתגלה במועד.

החולשה המהותית הבאה זוהתה ונכללה בהערכת הדירקטוריון וההנהלה כמפורט להלן:

צירוף ליקויים בבקרה הפנימית בתהליך הסגירה והדיווח הכספי של החברה אשר מצביעים על כך שהחברה לא קיימה בקרה אפקטיבית על נאותות אומדנים חשבונאיים ועל נאותות שלמות ודיוק של נתונים שמהווים בסיס לרישומים חשבונאיים ולגילויים בדוחות הכספיים.



החולשה המהותית הנ"ל הובאה בחשבון בקביעת המהות, העיתוי וההיקף של נהלי ביקורת שיושמו בביקורתנו את הדוחות הכספיים המאוחדים של החברה ליום 31 בדצמבר 2018 ולשנה שהסתיימה באותו תאריך, ודוח זה אינו משפיע על הדוח שלנו על הדוחות הכספיים האמורים.

לדעתנו, בשל השפעה של החולשה המהותית שזוהתה לעיל על השגת מטרות הקריטריונים של בקרה, החברה לא קיימה בקרה פנימית אפקטיבית על דיווח כספי ליום 31 בדצמבר 2018, בהתבסס על קריטריונים שנקבעו במסגרת המשולבת של בקרה פנימית שפורסמו על ידי COSO.

ביקרנו גם, בהתאם לתקני ביקורת מקובלים בישראל, את הדוחות הכספיים המאוחדים של החברה לימים 31 בדצמבר 2018 ו-2017 ולכל אחת משלוש השנים בתקופה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2018 והדוח שלנו, מיום 25 במרץ 2019, כלל חוות דעת בלתי מסויגת על אותם דוחות כספיים בהתבסס על ביקורתנו וכן כלל פסקת הפניית תשומת לב.

בריטמן אלמגור זהר ושות'

רואי חשבון

Member of Deloitte Touche Tohmatsu Limited

תל אביב, 25 במרץ, 2019

#### תל אביב - משרד ראשי

מרכז עזריאלי 1 תל אביב, 6701101, ת.ד. 16593 תל אביב 6116402 | טלפון: 03-6085555 | [info@deloitte.co.il](mailto:info@deloitte.co.il)

**משרד נצרת**  
מרג' אבן עאמר 9  
נצרת, 16100

**טלפון:** 073-3994455  
**פקס:** 073-3994455

[info-nazareth@deloitte.co.il](mailto:info-nazareth@deloitte.co.il)

**משרד אילת**  
המרכז העירוני  
ת.ד. 583  
אילת, 8810402

**טלפון:** 08-6375676  
**פקס:** 08-6371628

[info-eilat@deloitte.co.il](mailto:info-eilat@deloitte.co.il)

**משרד באר שבע**  
רחוב האנגריה 77, בנין 1  
פארק ההייטק, גבי ים נגב  
באר שבע, 8470912

**טלפון:** 08-6909500  
**פקס:** 08-6909600

[info-beersheva@deloitte.co.il](mailto:info-beersheva@deloitte.co.il)

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

**טלפון:** 04-8607333  
**פקס:** 04-8672528

[info-haifa@deloitte.co.il](mailto:info-haifa@deloitte.co.il)

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

**טלפון:** 02-5018888  
**פקס:** 02-5374173

[info-jer@deloitte.co.il](mailto:info-jer@deloitte.co.il)

## תוכן העניינים

<u>עמוד</u>	
2-4	הצהרות מנהלים
5	דוח רואי החשבון המבקרים
6-7	דוחות מאוחדים על המצב הכספי
8	דוחות מאוחדים על הרווח הכולל
9	דוחות מאוחדים על השינויים בהון
10-11	דוחות מאוחדים על תזרימי המזומנים
12-101	באורים לדוחות הכספיים המאוחדים

## רכבת ישראל בע"מ

### הצהרת מנהלים בהתאם לתקנות החברות הממשלתיות (דוח נוסף בדבר הפעולות שננקטו והמצגים שניתנו להבטחת נכונות הדוחות הכספיים ודוח הדירקטוריון) התשס"ו - 2005

#### הצהרת יו"ר דירקטוריון

אני, דן הראל, מצהיר כי:

1. בחנתי את הדוח התקופתי כמשמעותו בפרק ב' לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומיידים), התש"ל - 1970 של חברת רכבת ישראל בע"מ (להלן - "החברה"), לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר, 2018 (להלן - "הדוחות").
  2. בהתאם לידיעתי ולאחר שבחנתי את הדוחות, הדוחות אינם כוללים מצג לא נכון של עובדה מהותית ולא חסר בהם מצג של עובדה מהותית הנחוץ כדי שהמצגים שניתנו, לאור הנסיבות שבהן ניתנו אותם מצגים, לא יהיו מטעים בהתייחס לתקופה המכוסה בדוחות.
  3. בהתאם לידיעתי ולאחר שבחנתי את הדוחות, הדוחות הכספיים ומידע כספי אחר הכלול בדוח הדירקטוריון משקפים באופן נאות, מכל הבחינות המהותיות, את המצב הכספי, תוצאות הפעולות, השינויים בהון העצמי ותזרימי המזומנים של החברה לימים ולתקופות המוצגים בדוחות.
  4. אני, לצד אחרים בחברה המצהירים הצהרה כזו, אחראי לקביעתם ולהתקיימותם בחברה של בקרות ונהלים לצורך גילוי הנדרש בדוחות. בהתאם לכל, קבענו בקרות ונהלים כאלה, או גרמנו לקביעתם תחת פיקוחנו של בקרות ונהלים כאלה, המיועדים להבטיח שמידע מהותי המתייחס לחברה, מובא לידיעתנו על ידי אחרים בחברה, בפרט במהלך תקופת ההכנה של הדוחות.
  5. אני ואחרים בחברה המצהירים הצהרה כזו, גילינו לרואה החשבון המבקר של החברה ולדירקטוריון שלה, בהתבסס על הערכתנו העדכנית ביותר:
- א. את כל הליקויים המשמעותיים והחולשות המהותיות בקביעתה או בהפעלתה של בקרה פנימית על דיווח כספי העלולים באופן סביר להשפיע לרעה על יכולת החברה לרשום, לעבד, לסכם ולדווח מידע כספי.
- ב. כל תרמית, בין מהותית ובין שאינה מהותית, בה מעורבים מנהלים או עובדים אחרים, שיש להם תפקיד משמעותי בבקרה הפנימית על דיווח כספי של החברה.
- אין באמור לעיל כדי לגרוע מאחריותי או מאחריות כל אדם אחר, על פי כל דין.

---

דן הראל  
יו"ר דירקטוריון

תאריך: 25 במרס, 2019

## רכבת ישראל בע"מ

### הצהרת מנהלים בהתאם לתקנות החברות הממשלתיות (דוח נוסף בדבר הפעולות שנקטו והמצגים שניתנו להבטחת נכונות הדוחות הכספיים ודוח הדירקטוריון) התשס"ו - 2005

#### הצהרת מנהל כללי

אני, שחר איילון, מצהיר כי:

1. בחנתי את הדוח התקופתי כמשמעותו בפרק ב' לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומיידים), התש"ל - 1970 של חברת רכבת ישראל בע"מ (להלן - "החברה"), לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר, 2018 (להלן - "הדוחות").
  2. בהתאם לידיעתי ולאחר שבחנתי את הדוחות, הדוחות אינם כוללים מצג לא נכון של עובדה מהותית ולא חסר בהם מצג של עובדה מהותית הנחוץ כדי שהמצגים שניתנו, לאור הנסיבות שבהן ניתנו אותם מצגים, לא יהיו מטעים בהתייחס לתקופה המכוסה בדוחות.
  3. בהתאם לידיעתי ולאחר שבחנתי את הדוחות, הדוחות הכספיים ומידע כספי אחר הכלול בדוח הדירקטוריון משקפים באופן נאות, מכל הבחינות המהותיות, את המצב הכספי, תוצאות הפעולות, השינויים בהון העצמי ותזרימי המזומנים של החברה לימים ולתקופות המוצגים בדוחות.
  4. אני, לצד אחרים בחברה המצהירים הצהרה כזו, אחראי לקביעתם ולהתקיימותם בחברה של בקורות ונהלים לצורך גילוי הנדרש בדוחות. בהתאם לכל, קבענו בקורות ונהלים כאלה, או גרמנו לקביעתם תחת פיקוחנו של בקורות ונהלים כאלה, המיועדים להבטיח שמידע מהותי המתייחס לחברה, מובא לידיעתנו על ידי אחרים בחברה, בפרט במהלך תקופת ההכנה של הדוחות.
  5. אני ואחרים בחברה המצהירים הצהרה כזו, גילינו לרואה החשבון המבקר של החברה ולדירקטוריון שלה, בהתבסס על הערכתנו העדכנית ביותר:
    - א. את כל הליקויים המשמעותיים והחולשות המהותיות בקביעתה או בהפעלתה של בקרה פנימית על דיווח כספי העלולים באופן סביר להשפיע לרעה על יכולת החברה לרשום, לעבד, לסכם ולדווח מידע כספי.
    - ב. כל תרמית, בין מהותית ובין שאינה מהותית, בה מעורבים בה מנהלים או עובדים אחרים, שיש להם תפקיד משמעותי בבקרה הפנימית על דיווח כספי של החברה.
- אין באמור לעיל כדי לגרוע מאחריותי או מאחריות כל אדם אחר, על פי כל דין.

---

שחר איילון  
מנהל כללי

תאריך: 25 במרס, 2019

## רכבת ישראל בע"מ

### הצהרת מנהלים בהתאם לתקנות החברות הממשלתיות (דוח נוסף בדבר הפעולות שננקטו והמצגים שניתנו להבטחת נכונות הדוחות הכספיים ודוח הדירקטוריון) התשס"ו - 2005

#### הצהרת ממלאת מקום סמנכ"ל כספים וכלכלה

אני, תמר אדלר, מצהירה כי:

1. בחנתי את הדוח התקופתי כמשמעותו בפרק ב' לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומיידים), התש"ל - 1970 של חברת רכבת ישראל בע"מ (להלן - "החברה"), לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2018 (להלן - "הדוחות").
  2. בהתאם לידיעתי ולאחר שבחנתי את הדוחות, הדוחות אינם כוללים מצג לא נכון של עובדה מהותית ולא חסר בהם מצג של עובדה מהותית הנחוץ כדי שהמצגים שניתנו, לאור הנסיבות שבהן ניתנו אותם מצגים, לא יהיו מטעים בהתייחס לתקופה המכוסה בדוחות.
  3. בהתאם לידיעתי ולאחר שבחנתי את הדוחות, הדוחות הכספיים ומידע כספי אחר הכלול בדוח הדירקטוריון משקפים באופן נאות, מכל הבחינות המהותיות, את המצב הכספי, תוצאות הפעולות, השינויים בהון העצמי ותזרימי המזומנים של החברה לימים ולתקופות המוצגים בדוחות.
  4. אני, לצד אחרים בחברה המצהירים הצהרה כזו, אחראית לקביעתם ולהתקיימותם בחברה של בקורות ונהלים לצורך גילוי הנדרש בדוחות. בהתאם לכל, קבענו בקורות ונהלים כאלה, או גרמנו לקביעתם תחת פיקוחנו של בקורות ונהלים כאלה, המיועדים להבטיח שמידע מהותי המתייחס לחברה, מובא לידיעתנו על ידי אחרים בחברה, בפרט במהלך תקופת ההכנה של הדוחות.
  5. אני ואחרים בחברה המצהירים הצהרה כזו, גילינו לרואה החשבון המבקר של החברה ולדירקטוריון שלה, בהתבסס על הערכתנו העדכנית ביותר:
- א. את כל הליקויים המשמעותיים והחולשות המהותיות בקביעתה או בהפעלתה של בקרה פנימית על דיווח כספי העלולים באופן סביר להשפיע לרעה על יכולת החברה לרשום, לעבד, לסכם ולדווח מידע כספי.
- ב. כל תרמית, בין מהותית ובין שאינה מהותית, בה מעורבים בה מנהלים או עובדים אחרים, שיש להם תפקיד משמעותי בבקרה הפנימית על דיווח כספי של החברה.

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

---

תמר אדלר  
ממלאת מקום  
סמנכ"ל כספים וכלכלה

תאריך: 25 במרס, 2019



## דוח רואי החשבון המבקרים לבעלי המניות של רכבת ישראל בע"מ

ביקרנו את הדוחות המאוחדים על המצב הכספי המצורפים של חברת רכבת ישראל בע"מ (להלן – "החברה") לימים 31 בדצמבר 2018 ו-2017 ואת הדוחות המאוחדים על הרווח או הפסד, הרווח הכולל, השינויים בהון ותזרימי המזומנים לכל אחת משלוש השנים בתקופה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2018. דוחות כספיים אלה הינם באחריות הדירקטוריון והנהלה של החברה. אחריותנו היא לחוות דעה על דוחות כספיים אלה בהתבסס על ביקורתנו.

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

לדעתנו, בהתבסס על ביקורתנו, הדוחות הכספיים המאוחדים הנ"ל משקפים באופן נאות, מכל הבחינות המהותיות, את המצב הכספי של החברה והחברות המאוחדות שלה לימים 31 בדצמבר 2018 ו-2017 ואת תוצאות פעולותיהן, השינויים בהון ותזרימי המזומנים שלהן לכל אחת משלוש השנים בתקופה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2018, בהתאם לתקני דיווח כספי בינלאומיים (IFRS) והוראות תקנות ניירות ערך (דוחות כספיים שנתיים), התש"ע-2010.

בנוסף לאמור בפסקה הקודמת, לדעתנו, המידע הכספי הנ"ל ממלא, מכל הבחינות המהותיות, אחר הוראות הגילוי לפי הוראות רשות החברות הממשלתיות.

- מבלי לסייג את חוות דעתנו הנ"ל, אנו מפנים את תשומת הלב לאמור בביאורים בדוחות הכספיים כמפורט להלן-
- לאמור בביאור 20א'1 (1.2) בדבר תביעות ייצוגיות ובקשות לאישור תובענות ייצוגיות שהוגשו כנגד החברה אשר להערכת הנהלה, לאור השלב המקדמי בו נמצאות התביעות והבקשות הנ"ל, לא ניתן להעריך את השפעתן, אם בכלל, על תוצאות הפעילות והמצב הכספי של החברה, ולפיכך, בדוחות הכספיים לא נכללו כל הפרשות בגין.
  - לאמור בביאור 1ב' בדבר מצבה הכספי של החברה והערכת הנהלת ודירקטוריון החברה כי לחברה יהיו מקורות מספקים בהיקף ובעיתוי הנדרש על מנת לעמוד בהתחייבויותיה ולממן את פעילותה השוטפת בעתיד הנראה לעין.

ביקרנו גם, בהתאם לתקני ה-PCAOB בארה"ב בדבר ביקורת של בקרה פנימית על דיווח כספי, כפי שאומצו על ידי לשכת רואי החשבון בישראל, את הבקרה הפנימית על דיווח כספי של החברה ליום 31 בדצמבר 2018, בהתבסס על קריטריונים שנקבעו במסגרת המשולבת על בקרה פנימית שפורסמה על ידי COSO משנת 2013 והדוח שלנו מיום 25 במרץ, 2019 כלל חוות דעת שלילית על אפקטיביות הבקרה הפנימית על דיווח כספי של החברה.

**בריטמן אלמגור זהר ושות'**  
**רואי חשבון**

**Member of Deloitte Touche Tohmatsu Limited**

**תל אביב, 25 במרץ, 2019**

**תל אביב - משרד ראשי**

מרכז עוריאלי 1 תל אביב, ת.ד. 6701101 | טלפון: 03-6085555 | פקס: 03-6094022 | info@deloitte.co.il | 6116402

<b>Seker - Deloitte</b> צ'וכרי ישראל 7 ת.ד. 8458 נתניה דרום, 4250407	<b>Deloitte Analytics</b> היטים 7 ת.ד. 7796 פתח תקווה, 4959368	<b>Deloitte</b> מרכז עוריאלי 3 תל אביב, 6701101	<b>משרד אילת</b> המרכז העירוני ת.ד. 583 אילת, 8810402	<b>משרד באר שבע</b> אלומות 12 פארק התעשייה עומר ת.ד. 1369 עומר, 8496500	<b>משרד חיפה</b> מעלה השחרור 5 ת.ד. 5648 חיפה, 3105502	<b>משרד ירושלים</b> קרית המדע 3 מגדל הר חוצבים ירושלים, 9777603 ת.ד. 45396 ירושלים, 9145101
טלפון: 09-8922444 פקס: 09-8922440 info@deloitte.co.il	טלפון: 077-8322221 פקס: 03-9190372 info@deloitte.co.il	טלפון: 03-6070500 פקס: 03-6070501 info@deloitte.co.il	טלפון: 08-6375676 פקס: 08-6371628 info-ellat@deloitte.co.il	טלפון: 08-6909500 פקס: 08-6909600 info-beersheva@deloitte.co.il	טלפון: 04-8607333 פקס: 04-8672528 info-haifa@deloitte.co.il	טלפון: 02-5018888 פקס: 02-5374173 info-jer@deloitte.co.il

ליום 31 בדצמבר,		באור	
2017	2018		
אלפי ש"ח			
<b>נכסים שוטפים</b>			
63,369	117,657	4	מזומנים ושווי מזומנים
134,103	4,096	5	השקעות לזמן קצר
132,545	120,026	6	לקוחות
935,162	1,175,468	7,26	ממשלת ישראל
477,865	316,660	8	חייבים ויתרות חובה
12,087	13,660	9	מלאי
<u>1,755,131</u>	<u>1,747,567</u>		
<b>נכסים לא שוטפים</b>			
83,933	36,180	10	חייבים ויתרות חובה לזמן ארוך
344,692	96,929	7,26	ממשלת ישראל
155,094	153,715	11(ב)	קרן שמורה
52,465	37,827	11	השקעות בנכסים פיננסיים
59,000	36,000	19	נכסי מיסים נדחים
		12	<b>רכוש קבוע</b>
14,805,042	20,610,410		רכוש קבוע מופעל, נטו
9,970,227	5,937,031		רכוש קבוע בהקמה
<u>24,775,269</u>	<u>26,547,441</u>		סה"כ רכוש קבוע, נטו
276,391	289,433	13	נכסים בלתי מוחשיים, נטו
<u>25,746,844</u>	<u>27,197,525</u>		
<u>27,501,975</u>	<u>28,945,092</u>		

הבאורים המצורפים מהווים חלק בלתי נפרד מהדוחות הכספיים המאוחדים.

ליום 31 בדצמבר		באור	
2017	2018		
אלפי ש"ח			
			<b>התחייבויות שוטפות</b>
520	31		התחייבות מסים שוטפים
1,035,862	935,863	15	התחייבויות לספקים ולנותני שירותים
269,217	221,777	16	זכאים ויתרות זכות
86,330	86,330	7	ממשלת ישראל
191,712	494,858	23	הפרשות
247,711	248,909	14	אגרות חוב
<u>1,831,352</u>	<u>1,987,768</u>		
			<b>התחייבויות לא שוטפות</b>
495,719	249,219	14	אגרות חוב
176,375	123,795	18	הטבות לעובדים
23,904,733	25,820,867	21,26	הכנסה נדחית בגין מענקים ממשלתיים
<u>24,576,827</u>	<u>26,193,881</u>		
		22	<b>הון עצמי</b>
3,000,000	3,000,000		הון מניות
174,720	174,720		קרן הון
(2,080,924)	(2,411,277)		יתרת הפסד
<u>1,093,796</u>	<u>763,443</u>		
<u>27,501,975</u>	<u>28,945,092</u>		

הבאורים המצורפים מהווים חלק בלתי נפרד מהדוחות הכספיים המאוחדים.

תמר אדלר ממלאת מקום סמנכ"ל כספים וכלכלה	שחר איילון מנהל כללי	דן הראל יו"ר דירקטוריון	25 במרס, 2019 תאריך אישור הדוחות הכספיים
---	-------------------------	----------------------------	---

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר,			באור	
2016	2017	2018		
אלפי ש"ח				
2,308,655	2,436,783	<b>2,434,259</b>	(א) 24	הכנסות ממכירות ושירותים
2,080,466	*2,275,921	<b>2,376,749</b>	(ב) 24	עלות ההכנסות ממכירות ושירותים
228,189	160,862	<b>57,510</b>		<b>רווח גולמי</b>
18,012	16,651	<b>13,844</b>	(ג) 24	הוצאות מכירה ושיווק
138,073	*140,896	<b>145,767</b>	(ד) 24	הוצאות הנהלה וכלליות
(16,132)	44,118	<b>203,870</b>	(ה) 24	הוצאות (הכנסות) אחרות, נטו
88,236	(40,803)	<b>(305,971)</b>		<b>רווח (הפסד) תפעולי</b>
8,872	7,126	<b>3,872</b>	(ו) 24	הכנסות מימון
7,712	7,350	<b>12,987</b>	(ז) 24	הוצאות מימון
89,396	(41,027)	<b>(315,086)</b>		<b>רווח (הפסד) לפני מיסים על ההכנסה</b>
59,000	-	<b>(23,000)</b>	19	הכנסות (הוצאות) מיסים נדחים
-	(520)	<b>(31)</b>	19	הוצאות מיסים על ההכנסה
148,396	(41,547)	<b>(338,117)</b>		<b>רווח (הפסד) נקי לשנה</b>
				<b>רווח (הפסד) כולל אחר</b>
6,805	(8,456)	<b>7,764</b>	(א) 18	רווח (הפסד) אקטוארי בגין תוכניות להטבה מוגדרת
155,201	(50,003)	<b>(330,353)</b>		<b>סה"כ רווח (הפסד) כולל</b>

\*סיווג מחדש

הבאורים המצורפים מהווים חלק בלתי נפרד מהדוחות הכספיים המאוחדים.

סה"כ הון	יתרת הפסד אלפי ש"ח	קרן הון	הון מניות	
1,093,796	(2,080,924)	174,720	3,000,000	יתרה ליום 1 בינואר, 2018
(338,117)	(338,117)	-	-	הפסד נקי
7,764	7,764	-	-	רווח כולל אחר
(330,353)	(330,353)	-	-	סה"כ (הפסד) כולל
<u>763,443</u>	<u>(2,411,277)</u>	<u>174,720</u>	<u>3,000,000</u>	יתרה ליום 31 בדצמבר, 2018

סה"כ הון	יתרת הפסד אלפי ש"ח	קרן הון	הון מניות	
1,143,799	(2,030,921)	174,720	3,000,000	יתרה ליום 1 בינואר, 2017
(41,547)	(41,547)	-	-	הפסד נקי
(8,456)	(8,456)	-	-	הפסד כולל אחר
(50,003)	(50,003)	-	-	סה"כ (הפסד) כולל
<u>1,093,796</u>	<u>(2,080,924)</u>	<u>174,720</u>	<u>3,000,000</u>	יתרה ליום 31 בדצמבר, 2017

סה"כ הון	יתרת הפסד אלפי ש"ח	קרן הון	הון מניות	
988,598	(2,186,122)	174,720	3,000,000	יתרה ליום 1 בינואר, 2016
148,396	148,396	-	-	רווח נקי
6,805	6,805	-	-	רווח כולל אחר
155,201	155,201	-	-	סה"כ רווח כולל
<u>1,143,799</u>	<u>(2,030,921)</u>	<u>174,720</u>	<u>3,000,000</u>	יתרה ליום 31 בדצמבר, 2016

הבאורים המצורפים מהווים חלק בלתי נפרד מהדוחות הכספיים המאוחדים.

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
2016	2017	2018
אלפי ש"ח		

**תזרימי מזומנים מפעילות שוטפת**

148,396	(41,547)	(338,117)
---------	----------	-----------

רווח (הפסד) נקי

**התאמות הדרושות להצגת תזרימי מזומנים מפעילות שוטפת**

**הכנסות והוצאות שאינן כרוכות בתזרימי מזומנים :**

(59,000)	-	23,000
-	520	(489)
50,963	57,479	48,575
(15,000)	45,000	209,000
95	(114)	30
(774)	(7,221)	2,510
(23,716)	95,664	282,626

הוצאות (הכנסות) מיסים נדחים  
 הוצאות (הכנסות) מיסים על הכנסה  
 פחת והפחתות, נטו  
 הפסד (קימום) מירידת ערך  
 הפסד (רווח) מממוש רכוש קבוע  
 שערוך נכסים פיננסיים הנמדדים בשווי הוגן דרך רווח והפסד, נטו

**שינויים בסעיפי נכסים והתחייבויות:**

7,424	(45,106)	12,520
(35,710)	*23,505	54,227
37,001	*(3,773)	(13,615)
(1,491)	(449)	(1,573)
14,654	14,174	(44,816)
32,646	3,125	37,636
8,506	23,803	(53,019)
63,030	15,279	(8,640)

ירידה (עלייה) בלקוחות  
 ירידה (עלייה) בחוב ממשלת ישראל  
 ירידה (עלייה) בחייבים ויתרות חובה (כולל יתרות חובה לזמן ארוך)  
 עלייה במלאי  
 עלייה (ירידה) בהתחייבות בשל הטבות לעובדים, נטו  
 עלייה בהתחייבויות לספקים ולנותני שירותים  
 עלייה (ירידה) בזכאים, יתרות זכות והפרשות

187,710	69,396	(64,131)
---------	--------	----------

**מזומנים נטו שנבעו מפעילות (ששימשו לפעילות) שוטפת**

\*סיווג מחדש.

הבאורים המצורפים מהווים חלק בלתי נפרד מהדוחות הכספיים המאוחדים.

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר,			
2016	2017	2018	
אלפי ש"ח			
<b>תזרימי מזומנים מפעילות השקעה</b>			
*(1,974,730)	*(2,170,219)	(2,723,670)	רכישת רכוש קבוע
(85,854)	(119,378)	(37,316)	רכישת נכסים בלתי מוחשיים
7,899	(18,710)	14,071	שינוי בזכאים/חייבים בגין מע"מ
*2,052,240	*2,410,907	2,509,553	תקבולים בגין מענקי השקעה מממשלת ישראל
827	230	1,379	תמורה מממוש רכוש קבוע
(43,830)	2,417	142,979	(השקעה) תמורה מממוש נכסים פיננסיים הנמדדים בשווי הוגן
171	-	-	דרך רווח או הפסד, נטו
*(120,820)	(159,206)	213,265	ריבית שהתקבלה
			גבייה (השקעה) בפיקדונות בתאגידים בנקאיים, נטו
(164,097)	(53,959)	120,261	<b>מזומנים נטו שנבעו מפעילות (ששימשו לפעילות) השקעה</b>
<b>תזרימי מזומנים מפעילות מימון</b>			
-	247,408	248,107	קבלת מענק ממשלתי לכיסוי פרעון קרן האג"ח
-	(247,408)	(248,107)	פרעון קרן האג"ח
8,222	7,698	5,656	קבלת מענק ממשלתי לכיסוי פרעון ריבית אג"ח
(9,673)	(9,058)	(6,654)	ריבית ששולמה
77,000	77,000	77,000	קבלת הלוואה לזמן קצר ממשלת ישראל, נטו
(77,000)	(77,231)	(77,844)	פירעון הלוואה לזמן קצר ממשלת ישראל, נטו
(1,451)	(1,591)	(1,842)	<b>מזומנים נטו ששימשו לפעילות מימון</b>
22,162	13,846	54,288	<b>עלייה במזומנים ושווי מזומנים</b>
27,361	49,523	63,369	<b>יתרת מזומנים ושווי מזומנים לתחילת השנה</b>
49,523	63,369	117,657	<b>יתרת מזומנים ושווי מזומנים לסוף השנה</b>

\*סיווג מחדש

הבאורים המצורפים מהווים חלק בלתי נפרד מהדוחות הכספיים המאוחדים.

באור 1 - כללי

א. פעילות החברה וסביבתה החוקית

חברת רכבת ישראל בע"מ, ביחד עם חברת הבת רכבת מטענים בע"מ (בבעלות מלאה), אשר החלה פעילותה ביום 1 באוקטובר 2016 (להלן ביחד: "החברה") עוסקת בהסעת נוסעים ובהובלת מטענים ברכבת, השכרה של מתחמי מסחר והקמת התשתיות הנדרשות לפעילותה.

החברה הינה בבעלות מלאה של מדינת ישראל, ולפיכך הינה חברה ממשלתית וחל עליה חוק החברות הממשלתיות, התשל"ה-1975 וההוראות שניתנו על פיו, לרבות כללים והוראות לעריכת הדוחות הכספיים ודוחות דירקטוריון בהתאם לחוזרי והנחיות רשות החברות הממשלתיות.

הקמתה והפעלתה של חברת רכבת ישראל בע"מ

בחודש יולי 1996 החליטה ממשלת ישראל לפעול להעברת הפעילות של הרכבת מרשות הנמלים והרכבות אשר שינתה שמה לחברת נמלי ישראל פיתוח ונכסים בע"מ (להלן: "רנ"ר" ו/או "חני"י") לחברה ממשלתית שתוקם בכפוף להוראות חוק החברות הממשלתיות, התשל"ה-1975. בחודש ינואר 1998 הוקמה החברה והחלה לפעול החל מיום 1 ביולי 2003.

הקמת חברות בנות

ביום 2 באפריל, 2013 אישרה הממשלה (הקבינט החברתי-כלכלי) הקמת שתי חברות בנות לחברה: חברת בת למטענים וחברת בת לנדל"ן.

ההחלטה לאשר לחברה, לפי סעיף 11(א)(9) לחוק החברות הממשלתיות, תשל"ה – 1975 (להלן: "החוק") ובהתאם להחלטת דירקטוריון החברה מיום 21 במרץ, 2013, להקים שתי חברות בנות ממשלתיות, אשר יהיו במועד הקמתן בבעלות מלאה של החברה (להלן: "חברות הבנות"), להלן מטרת חברות הבת:

1. מטרת חברת רכבת מטענים בע"מ: להוביל מטענים באמצעות קרונות רכבת, שבבעלות חברת המטענים או בבעלות תאגידים אחרים ולבצע לצורך כך השקעות ופיתוח תשתיות, לרבות תחבורתיות, ייעודיות להובלת מטענים. חברת המטענים תהיה רשאית לבצע כל פעולה הדרושה לה לביצוע המטרות דלעיל, לרבות שירותים משלימים להובלת מטענים עד ליעדם הסופי (door to door).
2. מטרת חברת פיתוח מתחמי רכבת ישראל בע"מ: לפעול לפיתוח עסקי- מסחרי של המקרקעין ומתחמי תחנות הרכבת. חברת הפיתוח תהיה רשאית לבצע כל פעולה הדרושה לה לביצוע המטרות דלעיל. פעילות הפיתוח תהיה כפופה לצרכי החברה וחברות הבנות שלה ולא יגרמו לפגיעה במטרות החברה והחברות הבנות שלה ובפעילותן בטווח הארוך.

נכון למועד אישור הדוחות הכספיים, חברות הבת מוחזקות במלואן על ידי החברה, כאשר חברת רכבת מטענים בע"מ החלה פעילותה ביום 1 באוקטובר, 2016, ואילו החל מיום 1 בינואר, 2017, הוסבו כל הסכמי הלקוחות של הרכבת בנושא הובלת המטענים לחברת הבת רכבת מטענים בע"מ וחברת הבת הפכה ללקוח היחיד של הרכבת בתחום הובלת מטענים.

חברת פיתוח מתחמי רכבת ישראל בע"מ החלה פעילותה ביום 1 בינואר, 2017.

ב. מצב עסקי החברה

החברה מקבלת מענקים באופן שוטף ומתמשך ממשלת ישראל לצורך מימון פעילותה השוטפת. פעילות החברה מעוגנת בהסכם מסגרת לפיתוח והפעלת רכבת ישראל (להלן: "ההסכם החדש") מול נציגי הממשלה. לפרטים בדבר עיקרי ההסכם ראה באור 20 (ג)(1)(3).

כמו כן, החברה מקבלת מענקים ממשלת ישראל לצורך מימון פעילות הפיתוח של החברה (הקמת תשתיות, רכישת ציוד נייד וכיוצא"ב). תמיכה זו מוסדרת במסגרת ההסכם החדש. לפרטים בדבר עקרונות ההסכם ראה באור 20(ג)(1)(3) ובאור 20(ג)(1)(3).



## באור 1 - כללי (המשך)

## ב. מצב עסקי החברה (המשך)

לחברה גרעון בהון החוזר, בסכום של כ-240 מיליוני ש"ח וכ-76 מיליוני ש"ח ליום 31 בדצמבר, 2018 וליום 31 בדצמבר 2017, בהתאמה; החברה יצרה תזרים מזומנים שלילי מפעילות שוטפת בשנת 2018 ותזרים מזומנים חיובי בשנת 2017 בסך של כ-64 מיליוני ש"ח וכ-69 מיליוני ש"ח, בהתאמה.

כמו כן, לחברה הפסד תפעולי לפני הכנסות (הוצאות) תפעוליות אחרות (בעיקר הפסד מירידת ערך) לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר, 2018 בסך של כ-102 מיליוני ש"ח, ורווח תפעולי לפני הכנסות (הוצאות) תפעוליות אחרות (בעיקר הפסד מירידת ערך) לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2017 בסך של כ-3 מיליוני ש"ח.

כמו כן, למידע אודות מצבה הכספי של חברת הבת רכבת ישראל למטענים בע"מ, ראה ביאור 5(ב)2 בדוח מידע כספי נפרד.

ביום 13 בפברואר, 2019 קיבל דירקטוריון החברה החלטה לפיה הוא ממליץ לרשות החברות הממשלתיות לפעול לתיקון החלטת ממשלת ישראל מס' 4545 מיום 2 באפריל, 2012 (חכ/268), אשר תוקנה בהחלטה מס' 5307 מיום 18 בדצמבר, 2012, (חכ/327), בדבר הקמה והפרטה של חברת הבת למטענים, באופן המביא לכדי סיום פעילות חברת הבת למטענים וכן לפירוקה כך שכלל פעילות בתחום המטענים תרוכז ותנוהל בידי החברה.

בהמשך להחלטה האמורה, העריך דירקטוריון החברה, בהחלטתו מיום 27 בפברואר, 2019, כי ההסתברות להפרטת חברת הבת הינו נמוך מ-50%.

לגבי החלטת הדירקטוריון בדבר המלצתו לרשות החברות לפעול מול ממשלת ישראל לסיום פעילות חברת הבת ראה ביאור 27.3.

ההרעה בתוצאות הכספיות של החברה נובעת בעיקר מההרעה מתמשכת בתוצאות מגזר המטענים, משחיקת דמי ההפעלה מהמדינה ומעלייה בעלויות התפעול של החברה. ברבעון השלישי של שנת 2018 חלה גם הרעה בתוצאות מגזר הנוסעים אשר נגרמה בחלקה עקב ההשלכות של פתיחת הקו המהיר לירושלים.

לאור התפתחויות אלו החלה הנהלת החברה בתכנון ובביצוע של פעולות אשר מטרתן לשפר את תוצאות הפעילות של החברה. פעולות אלו כוללות בין היתר קיום מגעים מול נציגי המדינה לתיקון הסכם הפיתוח וההפעלה מול מדינת ישראל ופעולות לחיסכון בעלויות.

תיקון הסכם הפיתוח וההפעלה כפוף לאישור נציגי משרד התחבורה, החשב הכללי ואגף התקציבים במשרד האוצר. כמו כן תיקון זה כפופים לאישור דירקטוריון החברה ורשות החברות הממשלתיות.

כמו כן יצוין כי בהמשך לאמור בביאור 20(ג)1.3(א) לדוחות הכספיים השנתיים, פירעון הקרן של אגרות החוב עתיד להתבצע מסכומים המועברים לחברה מהמדינה ומכספי קרן שמורה ולא מתזרים החברה מפעילות שוטפת.

על אף ההרעה בתוצאות הפעילות כאמור לעיל, לאור היות החברה חברה ממשלתית המפעילה תשתית לאומית הנתמכת באופן שוטף ומתמשך בממשלת ישראל לצורך מימון פעילותה השוטפת ופעילות הפיתוח שלה כאמור בסעיף א לעיל, ולאור הפעולות המתוכננות והמבוצעות על ידי הנהלת החברה כמוזכר לעיל, להערכת הנהלת ודירקטוריון החברה יהיו מקורות מספקים בהיקף ובעיתוי הנדרש על מנת לעמוד בהתחייבויותיה ולממן את פעילותה השוטפת בעתיד הנראה לעין.

## ג. הגדרות

החברה - רכבת ישראל בע"מ, ביחד עם חברת הבת רכבת מטענים בע"מ, אשר החלה פעילותה ביום 1 באוקטובר 2016 וכן חברת פיתוח מתחמי רכבת ישראל בע"מ אשר החלה פעילותה ביום 1 בינואר 2017.

צדדים קשורים - כהגדרתם בתקן חשבונאות בינלאומי מס' 24.

בעלי עניין - כמשמעותם בפסקה (1) להגדרת "בעל עניין" בתאגיד בסעיף 1 לחוק ניירות ערך, התשכ"ח – 1968.

בעל שליטה - כהגדרתו בסעיף 268 לחוק החברות.

חברה מאוחדת - חברה אשר לחברה שליטה בה (כהגדרתה בתקן חשבונאות בינלאומי מס' 27) במישרין או בעקיפין ושדוחותיה הכספיים מאוחדים באופן מלא עם דוחות החברה.

## באור 2 - בסיס עריכת הדוחות הכספיים

## א. הצהרה על עמידה בתקני דיווח כספי בינלאומיים

הדוחות הכספיים המאוחדים של החברה ערוכים בהתאם לתקני דיווח כספי בינלאומיים (להלן - "תקני IFRS") ופרשנויות להם שפורסמו על ידי הוועדה לתקני חשבונאות בינלאומיים (IASB). עיקרי המדיניות החשבונאית המפורטים בהמשך יושמו באופן עקבי לגבי כל תקופות הדיווח המוצגת בדוחות כספיים מאוחדים אלה, פרט לשינויים במדיניות החשבונאית שנבעו משייטת של תקנים, תיקונים לתקנים ופרשנויות אשר נכנסו לתוקף במועד הדוחות הכספיים כמפורט בסעיף 2ה' להלן. כמו כן, הדוחות הכספיים ערוכים בהתאם לתקנות ניירות ערך (דוחות כספיים שנתיים), התש"ע - 2010. הדוחות אושרו לפרסום על ידי דירקטוריון החברה ביום 25 במרס, 2019.

## ב. בסיס המדידה

הדוחות הכספיים של החברה ערוכים על בסיס העלות, למעט מכשירים פיננסיים בשווי הוגן דרך רווח והפסד ובכלל זה נגזרים פיננסיים, התחייבויות בשל הטבות לעובדים, נכס בגין מס נדחה וכן הפרשות שונות. מידע בדבר אופן המדידה של נכסים והתחייבויות אלה נכלל בבאור 3 בדבר עיקרי המדיניות החשבונאית. מחזור הפעילות התפעולי של החברה הינו עד שנה.

## ג. מטבע הפעילות, מטבע ההצגה ומטבע חוץ

## 1. מטבע הפעילות ומטבע ההצגה

מטבע הפעילות ומטבע ההצגה של החברה הינו ש"ח. השקל הינו המטבע שמייצג את הסביבה הכלכלית העיקרית בה פועלת החברה.

## 2. עסקאות, נכסים והתחייבויות במטבע חוץ

עסקאות הנקובות במטבע חוץ נרשמות עם ההכרה הראשונית בהן לפי שער החליפין במועד העסקה. לאחר ההכרה הראשונית, נכסים והתחייבויות כספיים הנקובים במטבע חוץ מתורגמים בכל תאריך דיווח למטבע הפעילות לפי שער החליפין במועד זה. הפרשי שער נזקפים לרווח או הפסד. נכסים והתחייבויות לא כספיים הנקובים במטבע חוץ המוצגים לפי עלות מתורגמים לפי שער החליפין במועד העסקה.

## 3. פריטים צמודי מדד

נכסים והתחייבויות כספיים הצמודים על פי תנאיהם לשינויים במדד המחירים לצרכן בישראל (להלן: "המדד") ואינם נמדדים לפי שווי הוגן מותאמים לפי המדד הרלוונטי, בכל תאריך דיווח, בהתאם לתנאי ההסכם.

ערכם של נכסים לא כספיים ופריטי הון שנמדדו על בסיס העלות ההיסטורית, הותאם לשינויים במדד המחירים לצרכן עד ליום 31 בדצמבר 2003, היות ועד למועד זה נחשבה כלכלת ישראל ככלכלה היפר-אינפלציונית.

## ד. שימוש באומדנים ושיקול דעת

ביישום המדיניות החשבונאית של הקבוצה, המתוארת בביאור 3 לעיל, נדרשת הנהלת החברה, במקרים מסוימים, להפעיל שיקול דעת חשבונאי נרחב בנוגע לאומדנים והנחות בקשר לערכם בספרים של נכסים והתחייבויות שאינם בהכרח בנמצא ממקורות אחרים. האומדנים וההנחות הקשורות, מבוססים על ניסיון העבר וגורמים אחרים הנחשבים כרלוונטיים. התוצאות בפועל עשויות להיות שונות מאומדנים אלה.

האומדנים וההנחות שבבסיסם, נבחנים בידי ההנהלה באופן שוטף. שינויים באומדנים 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.

## באור 2 - בסיס עריכת הדוחות הכספיים (המשך)

## ד. שימוש באומדנים ושיקול דעת (המשך)

להלן תיאור האומדנים המהותיים, שקיים סיכון משמעותי שתוצאתם תהיה תיאום מהותי לערכים בספרים של נכסים והתחייבויות בתקופות דיווח עוקבות:

אומדן	הנחות עיקריות	השלכות אפשריות	הפנייה
הכרה בהכנסה מסובסידיה מממשלת ישראל	החברה מפעילה שיקול דעת משמעותי בקביעת סכום ההכנסות מסובסידיה שוטפת וסכום הסובסידיה לפיתוח לה היא זכאית מתוקף הסכם ההפעלה והפיתוח.	הכרה או ביטול של הכנסות סובסידיה	למידע בדבר תנאי ההסכם ראה באור 20ג(1), ולמידע בדבר המחלוקות מול ממשלת ישראל ראה באור 26א(1)
הערכת סיכויי התחייבויות תלויות	ההערכה האם יותר סביר מאשר לא כי יצאו משאבים כלכליים בגין תביעות משפטיות שהוגשו כנגד החברה, בהסתמך על חוות דעת יועציה המשפטיים, המתבססות על מיטב שיפוטם המקצועי, בהתחשב בשלב בו מצויים ההליכים, וכן על הניסיון המשפטי שנצבר בנושאים השונים.	ביטול או יצירת הפרשה בגין תביעה	למידע בדבר חשיפת החברה לתביעות, ראה באור 20.
סכום בר השבה לצורך בחינת ירידת ערך של נכסי רכוש קבוע אשר לא מומנו באמצעות מענקי ממשלה	<ul style="list-style-type: none"> <li>החברה בכללותה מהווה יחידה מניבת מזומנים אחת, לאור התלות הקיימת בין תזרימי המזומנים החיוביים המופקים באמצעות פריטי הרכוש הקבוע.</li> <li>סכום בר השבה נאמד בשיטת שווי שימוש, כהגדרתו בתקן חשבונאות בינלאומי 36. שווי השימוש של החברה נאמד בגישת היוון תזרימי מזומנים (DCF), כאשר הכנסות החברה מסובסידיה שוטפת בתקופת ההסכם נכללות בתזרים המזומנים הצפוי על פי ההסכם החדש. הכנסות החברה לתקופה שלאחר ההסכם נכללות לפי הערכת ההנהלה בנוגע להארכת תנאי ההסכם ושמירה על שיעור רווחיות נורמטיבית של 4% או 2% בהתבסס על הערכות לגבי גיוס של אגרות חוב.</li> <li>קימום הפסד מירידת ערך מוכר אם סכום בר השבה גבוה מהערך בספרים של נכסי היחידה בניכוי סכומי הכנסה נדחית בגין מענקי ממשלה ששימשו לרכישת חלק מפריטי הרכוש הקבוע של החברה.</li> </ul>	הכרה או ביטול של הפסד מירידת ערך	למידע בדבר הפרשה לירידת ערך בשנת 2018, ראה באור 12ד).
הכרה בנכס מס נדחה בגין הפסדים לצרכי מס	צפי לרווחים חייבים במס בעתיד שכנגדם ניתן יהיה לנצל הפסדים מועברים.	הכרה או ביטול של נכס מס נדחה לרווח והפסד	למידע על הפסדים בגינם הכירו בנכס מס נדחה, ראה באור 19 בדבר מיסים על הכנסה.
הטבות עובד	<ul style="list-style-type: none"> <li>הנחות אקטואריות כגון שיעור היוון, שיעור עליות שכר עתידיות ושיעור עזיבה.</li> <li>הפרשות שכר בהתאם להסכם השכר, מוצגות לפי הערכת החברה בקשר למועדי התממשות התנאים המתלים.</li> </ul>	גידול או קיטון במחויבות להטבות לעובדים	למידע בדבר השפעת השינוי בהנחות האקטואריות, ראה באור 18 בדבר הטבות לעובדים.

באור 2 - בסיס עריכת הדוחות הכספיים (המשך)

ה. הערכות שווי מהותיות ומהותיות מאוד

הערכת שווי מהותית בחברה הינה הערכת שווי אשר עומדת בלפחות אחד מבין הקריטריונים הבאים:

(א) מבחן מאזני-בחינת נושא הערכת השווי ביחס לסך נכסי החברה מהווה לפחות 5% מסך נכסי החברה כפי שמוצגים בדוח על המצב הכספי המאוחד ליום האחרון של תקופת הדיווח.

(ב) מבחן תוצאתי-השפעת השוני בשווי כתוצאה מהערכת השווי על הרווח הנקי או הרווח הכולל לפי העניין מהווה לפחות 5% מסך הרווח הנקי או הרווח הכולל של החברה בהתאמה וכן מהווה לפחות 2.5% מההון העצמי של החברה לתום תקופת הדיווח.

הערכת שווי מהותית מאוד הינה הערכת שווי המקיימת סף כמותי פי שניים מהערכת שווי מהותית על פי הפרמטרים המתוארים לעיל (קרי 10% במקום 5% ו-5% במקום 2.5%).

החברה בוחנת בכל תקופת הדוח צירוף הערכת שווי מהותית מאוד בהתאם לקריטריונים המפורטים לעיל.

## באור 3 - עיקרי המדיניות החשבונאית

כללי המדיניות החשבונאית המפורטת להלן יישמו בעקביות לכל התקופות המוצגות בדוחות אלה:

## א. מכשירים פיננסיים שאינם נגזרים

## 1. נכסים פיננסיים שאינם נגזרים

החברה אימצה באימוץ מוקדם את החלק הראשון (נכסים פיננסיים) של IFRS 9 (להלן: "תקן 9"), החל מיום 1 בינואר 2010 (מועד המעבר לתקני ה-IFRS).

נכסים פיננסיים נמדדים לראשונה בשווי הוגן. אם המדידה העוקבת שלהם אינה בשווי הוגן דרך רווח והפסד, אזי המדידה לראשונה כוללת עלויות עסקה הניתנות לייחוס במישרין לרכישה או ליצירה של הנכס. בתקופות עוקבות החברה מודדת נכסים פיננסיים בשווי הוגן או בעלות מופחתת כמפורט להלן:

## נכסים פיננסיים הנמדדים בעלות מופחתת

נכס פיננסי נמדד לאחר ההכרה לראשונה בעלות מופחתת, תוך שימוש בשיטת הריבית האפקטיבית ובניכוי הפסד מירידת ערך, אם הוא מוחזק במסגרת מודל עסקי שמטרתו להחזיק בנכסים על מנת לגבות את תזרימי המזומנים החוזיים הנובעים מהם; על פי התנאים החוזיים של הנכס הפיננסי, הוא מניב בתאריכים ספציפיים תזרימי מזומנים המהווים תשלומי קרן וריבית בלבד; וכן החברה לא בחרה ליעדו לשווי הוגן דרך רווח והפסד כדי להפחית או לבטל חוסר עקביות חשבונאית (accounting mismatch).

## מזומנים ושווי מזומנים

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

פיקדונות אשר קיימת מגבלה לגבי השימוש בהם ופיקדונות אשר מועד פירעונם במועד ההשקעה בהם עולה על תקופה בת שלושה חודשים מסווגים במסגרת סעיף ההשקעות בנכסים פיננסיים.

## נכסים פיננסיים הנמדדים בשווי הוגן דרך רווח והפסד

כל הנכסים הפיננסיים שאינם נמדדים בעלות מופחתת נמדדים לאחר ההכרה לראשונה בשווי הוגן, כאשר כל השינויים בשוויים ההוגן נזקפים לרווח והפסד.

## 2. התחייבויות פיננסיות שאינן נגזרים

התחייבויות פיננסיות של החברה מוכרות לראשונה בשווי הוגן בתוספת כל עלויות העסקה הניתנות לייחוס.

## התחייבויות פיננסיות בעלות מופחתת

לאחר ההכרה לראשונה, התחייבויות פיננסיות נמדדות בעלות מופחתת בהתאם לשיטת הריבית האפקטיבית. עלויות עסקה המיוחסות באופן ישיר להנפקה של מכשיר אשר יסווג כהתחייבות פיננסית, מוכרות כנכס במסגרת סעיף הוצאות נדחות בדוח על המצב הכספי. עלויות עסקה אלו מנוכות מההתחייבות הפיננסית בעת ההכרה לראשונה בה.

לחברה התחייבויות פיננסיות כדלקמן: אגרות חוב, ספקים, זכאים שהינם פיננסיים, והתחייבויות אחרות נושאות ריבית.

## באור 3 - עיקרי המדיניות החשבונאית (המשך)

## א. מכשירים פיננסיים שאינם נגזרים (המשך)

## 3. נגזרים משובצים

נגזרים משובצים מופרדים מהחווה המארח, ככל שהוא מהווה התקשרות איתנה, ומטופלים בנפרד אם: (א) אין קשר הדוק בין המאפיינים הכלכליים והסיכונים של החווה המארח ושל הנגזר המשובץ, (ב) מכשיר נפרד בעל אותם תנאים כשל הנגזר המשובץ היה עומד בהגדרת נגזר ו- (ג) המכשיר המשולב אינו נמדד לפי שווי הוגן דרך רווח או הפסד.

נגזרים משובצים שהופרדו, נמדדים בשווי הוגן דרך רווח או הפסד, כהכנסות או הוצאות מימון. החברה בוחנת את קיומו של נגזר משובץ והצורך בהפרדתו במועד בו היא הופכת להיות לראשונה צד להתקשרות איתנה. הערכה מחדש של נגזר משובץ נעשית רק כאשר יש שינוי בהתקשרות המשפיע באופן משמעותי על תזרימי המזומנים מההתקשרות.

## 4. קיזוז מכשירים פיננסיים

נכס פיננסי והתחייבות פיננסית מקוזזים והסכומים מוצגים בנטו בדוח על המצב הכספי כאשר לחברה קיימת באופן מיידי זכות משפטית ניתנת לאכיפה לקזוז את הסכומים שהוכרו וכן כוונה לסלק את הנכס וההתחייבות על בסיס נטו או לממש את הנכס ולסלק את ההתחייבות בו-זמנית.

## 5. גריעת מכשירים פיננסיים

## א) נכסים פיננסיים

נכסים פיננסיים נגרעים כאשר הזכויות החוזיות של החברה לתזרימי המזומנים הנובעים מהנכס הפיננסי פוקעות, או כאשר החברה מעבירה את הזכויות לקבל את תזרימי המזומנים הנובעים מהנכס הפיננסי בעסקה בה כל הסיכונים וההטבות מהבעלות על הנכס הפיננסי עוברים למעשה.

## ב) התחייבויות פיננסיות

התחייבויות פיננסיות נגרעות כאשר מחויבות החברה, כמפורט בהסכם, פוקעת או כאשר היא סולקה או בוטלה.

## 6. ירידת ערך נכסים פיננסיים המוצגים בעלות מופחתת

ירידת ערך של נכס פיננסי נבחנת כאשר קיימת ראייה אובייקטיבית לכך שאירוע הפסד התרחש לאחר מועד ההכרה לראשונה בנכס ואירוע הפסד זה השפיע באופן שלילי על אומדן תזרימי המזומנים העתידיים של הנכס הניתן לאמידה מהימנה.

החברה בוחנת ראיות לירידת ערך יתרות לקוחות באופן ספציפי בגין חובות שלהערכת הנהלת החברה גבייתם מוטלת בספק.

החברה לא ביצעה בחינה קבוצתית לגבי הנכסים שבגינם לא נערכה הפרשה לירידת ערך בנפרד היות שלדעתה אין לה כל השפעה על הדוחות הכספיים והיא אינה מהותית.

יתרת הנכס בדוחות הכספיים מוקטנת באמצעות רישום הפרשה לירידת ערך (חובות מסופקים). הפסד מירידת ערך לקוחות נזקף לרווח והפסד ומוצג במסגרת הוצאות הנהלה וכלליות.

הפסד מירידת ערך מבוטל כאשר ניתן ליחסו באופן אובייקטיבי לאירוע שהתרחש לאחר ההכרה בהפסד מירידת הערך. ביטול הפסד מירידת ערך, נזקף לרווח והפסד.

## באור 3 - עיקרי המדיניות החשבונאית (המשך)

## ב. חכירות

**החברה כחוכר בחכירה תפעולית**

ככלל, החכירות בהן התקשרה החברה כחוכרת מסווגות כחכירות תפעוליות. הנכסים החכורים אינם מוכרים בדוח על המצב הכספי של החברה. תשלומים במסגרת חכירה תפעולית, למעט דמי חכירה מותנים, נזקפים לרווח או הפסד לפי שיטת הקו הישר, לאורך תקופת החכירה.

**החברה כמחכיר בחכירה תפעולית**

בחכירות תפעוליות בהן החברה היא המחכירה, הנכסים החכורים מוכרים בדוח על המצב הכספי של החברה. הכנסות מדמי חכירה של הנכסים, למעט דמי חכירה מותנים, מוכרים ברווח או הפסד לפי שיטת הקו הישר, לאורך תקופת החכירה.

## ג. רכוש קבוע

## 1. כללי

רכוש קבוע הוא פריט מוחשי, אשר מוחזק לצורך שימוש בייצור או בהספקת סחורות או שירותים, או להשכרה לאחרים, אשר חזוי כי ישתמשו בו במשך יותר מתקופה אחת. החברה מציגה את פריטי הרכוש הקבוע שלה באופן הבא:

**במודל העלות** - פריטי רכוש קבוע מוצגים בדוח על המצב הכספי לפי עלותם בניכוי פחת שנצבר, ובניכוי הפסדים מירידת ערך שנצברו.

העלות כוללת את עלות הרכישה של הנכס וכן עלויות שניתן לייחס במישרין להבאת הנכס למיקום ולמצב הדרושים לצורך הפעלתו באופן שהתכוונה אליו ההנהלה. לעניין בחינת ירידת ערך רכוש קבוע, ראה ביאור 12 ד'.

## 2. הפחתת רכוש קבוע

הפחתת הרכוש הקבוע מבוצעת בנפרד לגבי כל מרכיב של פריט רכוש קבוע בר-פחת בעל עלות משמעותית ביחס לסך העלות של הפריט. ההפחתה מבוצעת באופן שיטתי לפי שיטת הקו הישר על פני אורך החיים השימושיים הצפוי של מרכיבי הפריט מהמועד בו הנכס מוכן לשימושו המיועד תוך הבאה בחשבון של ערך שייר צפוי בתום החיים השימושיים.

אורך החיים השימושיים ושיעורי הפחת בהם נעשה שימוש בחישוב הפחת הינו כדלקמן:

מקרקעין	%	% עיקרי
תשתיות	1.6	5
תחנות ומתחמים	2-15	2
ציוד נייד	2-10	4
ציוד ומחשבים	3.33-20	7
כלי רכב	2-33.3	
	12.5	

ערכי השייר, שיטת הפחת ואורך החיים השימושיים של הנכס נסקרים בידי הנהלת החברה בתום כל שנת כספים. שינויים מטופלים כשינויי אומדן בדרך של "מכאן ולהבא".

רווח או הפסד הנוצר כתוצאה ממכירה או הוצאה משימוש של פריט רכוש קבוע נקבע לפי ההפרש שבין התקבולים ממכירתו לבין ערכו בספרים במועד המכירה או הוצאה משימוש, ונזקף לרווח או הפסד.

## 3. עלויות עוקבות

עלות החלפת חלק מפריט רכוש קבוע, הניתנת לאמידה בצורה מהימנה מוכרת כגידול של הערך בספרים במועד התהוותה, אם צפוי כי ההטבות הכלכליות העתידיות המיוחסות לפריט יזרמו אל הישות. עלויות תחזוקה שוטפות נזקפות לרווח או הפסד במועד התהוותן.

## באור 3 - עיקרי המדיניות החשבונאית (המשך)

ג. רכוש קבוע (המשך)

## 4. חלקי חילוף וציוד עזר

חלקי חילוף וציוד עזר מסווגים כרכוש קבוע כאשר הם עומדים בהגדרה של רכוש קבוע והחברה צופה להשתמש בהם למשך יותר מתקופה אחת. יתר חלקי החילוף וציוד העזר מסווגים כמלאי, הנמדד לפי שיטת הממוצע הנע.

ד. נכסים בלתי מוחשיים

נכסים בלתי מוחשיים בעלי אורך חיים שימושיים מוגדר מופחתים בקו ישר על פני אורך החיים השימושיים המשוער שלהם בכפוף לבחינת ירידת ערך. שינוי אומדן אורך החיים השימושיים של נכס בלתי מוחשי בעל אורך חיים מוגדר, מטופל בדרך של "מכאן ולהבא".

אומדן אורך החיים השימושיים של הנכסים הבלתי מוחשיים הינו כדלקמן:

## שנים

תוכנות מחשב	כ-3
-------------	-----

נכסים בלתי מוחשיים שנרכשו בנפרד מוצגים לפי העלות בניכוי הפחתה והפסדים מירידת ערך שנצברו. הפחתת נכסים בלתי מוחשיים בעלי אורך חיים מוגדר, מחושבת על בסיס הקו הישר על פני משך החיים השימושיים המשוער שלהם. אומדן משך החיים ושיטת ההפחתה נבחנים בתום כל שנת דיווח כאשר השפעת שינויי אומדן מטופלת בדרך של "מכאן ולהבא".

ה. ירידת ערך נכסים שאינם פיננסיים

הערך בספרים של הנכסים שאינם פיננסיים, נבדק בכל מועד דיווח כדי לקבוע האם קיימים סימנים המצביעים על ירידת ערך. באם קיימים סימנים, כאמור, מחושב אומדן סכום בר ההשבה של הנכס.

למטרת בחינת ירידת ערך, הנכסים אשר אינם ניתנים לבחינה פרטנית מקובצים יחד לקבוצת הנכסים הקטנה ביותר אשר מניבה תזרימי מזומנים משימוש מתמשך, אשר הינם בלתי תלויים בעיקרם בנכסים אחרים ובקבוצות נכסים אחרות ("יחידה מניבת מזומנים").

הסכום בר ההשבה של נכס או של יחידה מניבת מזומנים הינו הגבוה מבין שווי שימוש לבין שווי הוגן, בניכוי עלויות מימוש. בקביעת שווי השימוש, מהוונת החברה את תזרימי המזומנים העתידיים החזויים לפי שיעור היוון לפני מיסים, המשקף את הערכות משתתפי השוק לגבי ערך הזמן של הכסף והסיכונים הספציפיים המתייחסים לנכס או ליחידה מניבת המזומנים, בגינם לא הותאמו תזרימי המזומנים העתידיים הצפויים לנבוע מהנכס או מהיחידה מניבת המזומנים.

הפסדים מירידת ערך מוכרים כאשר הערך בספרים של נכס או של יחידה מניבת מזומנים עולה על הסכום בר ההשבה, ונזקפים לרווח והפסד. הפסדים מירידת ערך שהוכרו לגבי יחידות מניבות מזומנים, מוקצים להפחתת הערך בספרים של הנכסים ביחידה מניבת המזומנים, באופן יחסי.

לגבי נכסי רכוש קבוע אשר מומנו במלואם באמצעות מענק, מאחר וערכם בספרים בניכוי ההכנסה הנדחית המתייחסת הינו אפס, אין משמעות לקביעת סכום בר השבה שלהם לצורך בחינת ירידת הערך.

הפסד מירידת ערך מבוטל אם חל שינוי באומדנים ששימשו לקביעת הסכום בר ההשבה, אך ורק במידה שהערך בספרים של הנכס, לאחר ביטול ההפסד מירידת הערך, אינו עולה על הערך בספרים בניכוי פחת והפחתות, שהיה נקבע אלמלא הוכר הפסד מירידת ערך.



באור 3 - עיקרי המדיניות החשבונאית (המשך)

1. מענקים ממשלתיים

מענקים ממשלתיים הינם סכום המתקבל מהממשלה בצורה של העברת משאבים לחברה בתמורה לעמידה בעבר או בעתיד בתנאים מסוימים המתייחסים לפעילויות התפעוליות של החברה. הם אינם כוללים עסקאות שנעשו בין החברה לבין ממשלת ישראל בכובעה כבעלת השליטה בחברה. על כן, בוחנת החברה האם סכום המתקבל מהממשלה ניתן בכובעה כבעלת שליטה או בכובעה כממשלה ובכלל זאת האם קבלת הסכום מחייב את החברה לעמידה בתנאים מסוימים. לפרטים נוספים, ראה באור 3 (יא) ובאור 22 (ג).  
מענקים ממשלתיים מוכרים כאשר קיים ביטחון סביר שהמענקים יתקבלו והחברה תעמוד בתנאים הרלוונטיים, המזכים בקבלתם.

1.1 מענקים ממשלתיים המתייחסים לנכסים:

מענקים המתקבלים מממשלת ישראל לצורך השקעה בתשתיות ופיתוח פעילות הרכבות (נכסי רכוש קבוע) מוצגים בדוח על המצב הכספי כהכנסה נדחית ונזקפים לרווח או הפסד לפי שיטת הקו הישר, לאורך תקופת החיים השימושיים של הנכסים שמומנו באמצעותם.

1.2 מענקים ממשלתיים המתייחסים להכנסה:

מענקים המתקבלים מממשלת ישראל בגין סבסוד פעילותה השוטפת הינם מענקים המתייחסים להכנסה ומוצגים כהכנסות בדוח רווח והפסד.

1.3 מענקים ממשלתיים לא כספיים:

מענקים לא כספיים המתקבלים מממשלת ישראל, ובכלל זאת הרשאות שימוש במקרקעין ונכסי רכוש קבוע שהועברו אל החברה במועד הקמתה מרשות הנמלים והרכבות, נמדדים בדוח על המצב הכספי בסכום סמלי (Nominal). ראה גם באור 3 (יא).

2. מיסים על ההכנסה

1. כללי

הוצאות (הכנסות) המסים על ההכנסה כוללות את סך המסים השוטפים, וכן את סך השינוי ביתרות המסים הנדחים, למעט מסים נדחים הנובעים מעסקאות שזקפו ישירות להון, ולעסקאות צירופי עסקים.

2. מיסים שוטפים

הוצאות המסים השוטפים מחושבות בהתבסס על ההכנסה החייבת לצרכי מס של החברה וחברות מאוחדות במהלך תקופת הדיווח. ההכנסה החייבת שונה מהרווח לפני מסים על הכנסה, בשל הכללת או אי הכללת פריטי הכנסות והוצאות אשר חייבים במס או ניתנים לניכוי בתקופות דיווח שונות, או שאינם חייבים במס או ניתנים לניכוי. נכסים והתחייבויות בגין מסים שוטפים חושבו בהתבסס על שיעורי המס וחוקי המס אשר נחקקו או אשר חקיקתם הושלמה למעשה עד תאריך הדוח על המצב הכספי.

נכסים והתחייבויות מסים שוטפים מוצגים בקיזוז כאשר לישות קיימת זכות משפטית ניתנת לאכיפה לקזז את הסכומים שהוכרו וכן כוונה לסלק על בסיס נטו או לממש את הנכס ולסלק את ההתחייבות בו זמנית.

3. מיסים נדחים

חברות הקבוצה יוצרות מסים נדחים בגין הפרשים זמניים בין ערכם לצורכי מס של נכסים והתחייבויות לבין ערכם בדוחות הכספיים. יתרות המסים הנדחים (נכס או התחייבות) מחושבות לפי שיעורי המס הצפויים בעת מימושן, בהתבסס על שיעורי המס וחוקי המס אשר נחקקו או אשר חקיקתם הושלמה למעשה, עד תאריך הדוח על המצב הכספי. התחייבויות מסים נדחים מוכרות, בדרך כלל, בגין כל הפרשים הזמניים בין ערכם לצורכי מס של נכסים והתחייבויות לבין ערכם בדוחות הכספיים. נכס מס נדחה מוכר בספרים בגין הפסדים מועברים, הטבות מס והפרשים זמניים הניתנים לניכוי אשר צפוי שבעתיד תהיה הכנסה חייבת, שכנגדה ניתן יהיה לנצל אותם. נכסי המיסים הנדחים נבדקים בכל מועד דיווח, ובמידה ולא צפוי כי הטבות המס המתייחסות יתמשו, הם מופחתים.

נכסי מיסים נדחים שלא הוכרו מוערכים מחדש בכל מועד דיווח ומוכרים במידה והשתנה הצפי כך שצפוי שבעתיד תהיה הכנסה חייבת, שכנגדה יהיה ניתן לנצל אותם.

## באור 3 - עיקרי המדיניות החשבונאית (המשך)

## ח. התחייבויות בשל הטבות לעובדים

## 1. הטבות לאחר סיום העסקה

הטבות החברה לאחר סיום העסקה כוללות התחייבות לפיצויי פיטורין, פדיון ימי מחלה, פיצויים מוגדלים, פנסיה מוקדמת ותלושי שי. הטבות הקבוצה לאחר סיום העסקה הינן בחלקן תוכניות להפקדה מוגדרת ובחלקן תוכניות להטבה מוגדרת. הוצאות בגין התחייבות החברה להפקדת כספים במסגרת תכנית להפקדה מוגדרת נזקפות לרווח או הפסד, או מהוונות לעלות הנכס (רכוש קבוע) במועד הספקת שירותי העבודה, בגינם מחויבת הקבוצה לביצוע ההפקדה. ההפרש בין סכום ההפקדה העומד לתשלום, לבין סך ההפקדות ששולמו מוצג כהתחייבות (התחייבויות בשל סיום יחסי עובד-מעביד).

התוכניות ממומנות בדרך כלל על ידי הפקדות לפוליסות ביטוח או קרנות מתאימות והן מסווגות כתוכניות להפקדה מוגדרת וכן כתוכניות להטבה מוגדרת.

## תוכנית להפקדה מוגדרת

תכנית להפקדה מוגדרת הינה תוכנית לאחר סיום העסקה שלפיה הקבוצה משלמת תשלומים קבועים לישות נפרדת מבלי שתהיה לה מחויבות משפטית או משתמעת לשלם תשלומים נוספים. מחויבויות הקבוצה להפקיד בתכנית הפקדה מוגדרת נזקפות כהוצאה לרווח והפסד בתקופות שבמהלכן סיפקו העובדים שירותים קשורים.

## תוכניות להטבה מוגדרת

תכנית להטבה מוגדרת הינה תכנית הטבה לאחר סיום העסקה שאינה תכנית להפקדה מוגדרת. מחויבות נטו של החברה, המתייחסת לתכנית הטבה מוגדרת בגין הטבות לאחר סיום העסקה, מחושבת לגבי כל תכנית בנפרד על ידי אומדן הסכום העתידי של ההטבה שתגיע לעובד בתמורה לשירותיו בתקופה השוטפת ובתקופות קודמות. הטבה זו מוצגת לפי ערך נוכחי בניכוי השווי ההוגן של נכסי התכנית. החברה קובעת את הריבית נטו על ההתחייבות (הנכס), נטו בגין הטבה מוגדרת על ידי הכפלת ההתחייבות (הנכס), נטו בגין הטבה מוגדרת בשיעור ההיוון ששימש למדידת המחויבות בגין הטבה מוגדרת, כפי ששניהם נקבעו בתחילת תקופת הדיווח השנתית.

שיעור ההיוון נקבע בהתאם לתשואה במועד הדיווח על אגרות חוב קונצרניות צמודות באיכות גבוהה שהמטבע שלהן הינו שקל, ושמועד פירעוןן דומה לתנאי המחויבות של החברה. החישובים נערכים מידי שנה על ידי אקטואר מוסמך לפי שיטת יחידת הזכאות החזויה.

כאשר חל שיפור או צמצום בהטבות שמעניקה החברה לעובדים, אותו חלק מההטבות המוגדלות המתייחס לשירותי עבר של העובדים או הרווח או הפסד מהצמצום מוכרים מיידית ברווח או הפסד כאשר מתרחש התיקון או הצמצום של התכנית.

רווחים והפסדים אקטואריים בגין תוכנית הטבה מוגדרת נזקפים כרווח או הפסד כולל אחר, ישירות לעודפים, בתקופת התהוותם.

עלויות ריבית בגין מחויבות להטבה מוגדרת, הכנסות ריבית בגין נכסי התוכנית שזקפו לרווח או הפסד, מוצגות במסגרת הוצאות השכר בעלות ההכנסות ממכירות ושירותים והוצאות הנהלה וכלליות.

**באור 3 - עיקרי המדיניות החשבונאית (המשך)****ח. התחייבויות בשל הטבות לעובדים (המשך)****2. הטבות אחרות לעובדים לטווח ארוך**

המחויבות נטו של החברה בגין הטבות לעובדים לטווח ארוך, שאינן מתייחסות לתוכניות הטבה לאחר סיום העסקה, היא בגין סכום ההטבה העתידית המגיעה לעובדים בגין שירותים שהוענקו בתקופה השוטפת ובתקופות קודמות. סכום הטבות אלו מהווה לערכו הנוכחי ומנוכה ממנו השווי ההוגן של נכסים המתייחסים למחויבות זו. שיעור ההיוון של המחויבות נקבע בהתאם לתשואה במועד הדיווח על אגרות חוב קונצרניות צמודות באיכות גבוהה שהמטבע שלהן הינו שקל ומועד הפירעון שלהן דומים לתנאי המחויבות של החברה. החישוב נעשה לפי שיטת יחידת הזכאות החזויה. רווחים והפסדים אקטואריים נזקפים ישירות לרווח או הפסד בתקופה בה הם נוצרו.

**3. הטבות בגין פיטורין**

הטבות בגין פיטורין מוכרות כהוצאה במוקדם מבין המועד בו הישות מכירה בעלויות שינוי מבני, הכולל תשלום הטבות בגין פיטורין, לבין המועד בו הישות לא יכולה עוד לסגת מההצעה לפיטורי עובדים, לפני הגיעם למועד הפרישה המקובל על פי תכנית פורמאלית מפורטת.

הטבות הניתנות לעובדים בפרישה מרצון נזקפות כהוצאה כאשר החברה הציעה לעובדים תוכנית המעודדת פרישה מרצון, צפוי שההצעה תתקבל וניתן לאמוד באופן מהימן את מספר הנענים להצעה. אם ההטבות עומדות לתשלום לאחר יותר מ- 12 חודשים מסוף תקופת הדיווח, הן מוצגות לפי ערכן הנוכחי. שיעור ההיוון נקבע בהתאם לתשואה במועד הדיווח על אגרות חוב קונצרניות צמודות באיכות גבוהה שהמטבע שלהן הינו שקל ומועד הפירעון שלהן דומים לתנאי המחויבות של החברה.

**4. הטבות עובד לטווח קצר**

מחויבויות בגין הטבות לעובדים לזמן קצר נמדדות על בסיס לא מהוון, וההוצאה נזקפת בעת שניתן השירות המתייחס.

הפרישה בגין הטבות לעובדים לזמן קצר בגין בונוס שוטף במזומן, מוכרת כאשר לחברה קיימת מחויבות נוכחית משפטית או משתמעת לשלם את הסכום האמור בגין שירות שניתן על ידי העובד בעבר וניתן לאמוד באופן מהימן את המחויבות.

סיווג הטבות לעובדים, לצורכי מדידה, כהטבות לטווח קצר או כהטבות אחרות לטווח ארוך נקבע בהתאם לתחזיות החברה לניצול המלא של ההטבות.

**ט. הכרה בהכנסה**

הכנסות מוכרות בדוח רווח והפסד כאשר הן ניתנות למדידה באופן מהימן, צפוי שההטבות הכלכליות הקשורות לעסקה יזרמו לחברה וכן העלויות שהתהוו או שיתהוו בגין העסקה ניתנות למדידה באופן מהימן. ההכנסות נמדדות על פי שוויה ההוגן של התמורה בעסקה בניכוי הנחות מסחריות והנחות כמות.

**הכנסות משירותים**

הכנסות מהובלות משאות נזקפות לדוח רווח והפסד עם תום ביצוע השירות. הכנסות מהסעת נוסעים נזקפות לדוח רווח והפסד עם מתן השירות. הכנסות מדמי שכירות נזקפות לדוח רווח והפסד לאורך תקופת השכירות. הכנסות מגורמי חוץ נזקפות לדוח רווח והפסד בהתאם לשיעורי הביצוע ההנדסי בפועל.

## באור 3 - עיקרי המדיניות החשבונאית (המשך)

## י. הפרשות

הפרשות מוכרות כאשר לקבוצה קיימת מחויבות משפטית או מחויבות משתמעת כתוצאה מאירוע שהתרחש בעבר, בגינה צפוי שימוש במשאבים כלכליים הניתנים לאומדן באופן מהימן על מנת לסלק את המחויבות.

הסכום המוכר כהפרשה משקף את האומדן הטוב ביותר של ההנהלה לגבי הסכום שיידרש ליישוב המחויבות בהווה במועד הדוח על המצב הכספי תוך הבאה בחשבון של הסיכונים ואי הוודאויות הכרוכים במחויבות. כאשר ההפרשה נמדדת תוך שימוש בתזרימי מזומנים חזויים לצורך יישוב המחויבות, הערך בספרים של ההפרשה הוא הערך הנוכחי של תזרימי המזומנים החזויים. שינויים בגין ערך הזמן נזקפים לרווח או הפסד.

כאשר כל הסכום או חלקו הדרוש ליישוב המחויבות בהווה צפוי להיות מושב על ידי צד שלישי, מכירה הקבוצה בנכס, בגין ההשבה, עד לגובה ההפרשה שהוכרה, רק כאשר וודאי למעשה (Virtually Certain) שהשיפוי יתקבל וכן ניתן לאומדן באופן מהימן.

## תביעות משפטיות, לרבות דרישות ארנונה והיטלי פיתוח

הפרשה בגין תביעות מוכרת כאשר לחברה קיימת מחויבות משפטית בהווה או מחויבות משתמעת כתוצאה מאירוע שהתרחש בעבר, יותר סביר מאשר לא (more likely than not) כי החברה תידרש למשאביה הכלכליים לסילוק המחויבות וניתן לאמוד אותה באופן מהימן. החברה מכירה בנכס בגין סכומים לקבל מחברת הביטוח רק באם וודאי למעשה שהסכומים יתקבלו, ובכפוף לכך שהסכום המוכר בגין השיפוי אינו עולה על סכום ההפרשה.

## איכות הסביבה

החברה מכירה בהפרשה בגין מחויבות קיימת שהתהוותה למניעת זיהום הסביבה ועלויות צפויות המתייחסות לשיקום סביבתי הנובע מפעילות שוטפת או מפעילות עבר. אומדן ההתחייבות מבוסס בעיקר על ניסיון העבר, היכרות עם דרישות החוק בתחומי הפעילות של החברה ובהסתמך על חוות דעת יועצים משפטיים ומומחים אחרים. עלויות הקמת מתקנים למניעת זיהום סביבתי, המגדילות את אורך החיים או יעילות המתקן נזקפות כהפרשה ומהוות עלות הרכוש הקבוע ומופחתות בהתאם למדיניות הפחת הנהוגה בחברה. עלויות תחזוקה לניטור זיהום סביבתי נזקפות לדוח רווח והפסד במועד התהוותן.

## יא. טיפול בנכסים שהועברו מרנ"ר

ביום 1 ביולי, 2003 מועד הפעלת החברה, הועברה אליה, ללא תמורה, פעילות הרכבת בישראל, אשר עד למועד זה, התנהלה תחת רשות הנמלים והרכבות. הפעילות שהועברה כללה בעיקר פריטי רכוש קבוע וכן פריטי הון חוזר והתחייבויות אחרות, שערכם הפנקסני נטו בספרי רנ"ר למועד ההעברה הסתכם לכ- 5.2 מיליארד ש"ח וכ- 0.2 מיליארד ש"ח, בהתאמה.

בהתאם להסכם הפיתוח, הנכסים הועברו לחברה ללא תמורה וזאת כנגד התחייבות של החברה לפעול בהתאם ליעוד הציבורי שלשמו הוקמה, קרי מתן שירותי הסעת נוסעים ברכבת לכלל הציבור בישראל וכן לצורך אספקת שירותי הובלת מטענים ברכבת. לפיכך, עמדת החברה, המבוססת על דיונים שהתקיימו עם רשות החברות הממשלתיות, הינה כי העברת הנכסים ללא תמורה מרנ"ר לחברה, נעשתה על ידי המדינה בכובעה כריבון, ועל כן הנכסים ניתנו לה כמענק ממשלתי לא כספי שהינו בתחולת IAS 20. כאמור בבאור 3 (ו) לעיל, החברה בחרה למדוד מענקים ממשלתיים לא כספיים שהתקבלו בסכום סמלי (Nominal).

## יב. עלויות אשראי

עלויות אשראי הניתנות לייחוס באופן ישיר לרכישה, הקמה או יצור של נכסים כשירים אשר הכנתם לשימוש המיועד להם או למכירתם מצריכה פרק זמן משמעותי, מהוות לעלות אותם נכסים עד למועד בו נכסים אלו מוכנים בעיקרם לשימוש המיועד או למכירתם.

הכנסות הנובעות מהשקעה זמנית של אשראי ספציפי שהתקבל לצורך השקעה בנכסים כשירים, מנוכות מעלויות האשראי הכשירות להיוון. כל יתר עלויות האשראי מוכרות ברווח או הפסד במועד היווצרותן.

## יג. הכנסות והוצאות מימון

הכנסות מימון כוללות הכנסות ריבית בגין סכומים שהושקעו ושינויים בשווי ההוגן של נכסים פיננסיים המוצגים בשווי הוגן דרך רווח והפסד. הכנסות ריבית מוכרות עם צבירתן, באמצעות שיטת הריבית האפקטיבית.

הוצאות מימון כוללות שינויים בשווי הוגן של נכסים פיננסיים בשווי הוגן דרך רווח או הפסד. רווחים והפסדים מהפרשי שער מדווחים בנטו כהכנסות או הוצאות מימון, כתלות בתנדודות שער החליפין, וכתלות בפוזיציה שלהן (רווח או הפסד בנטו).

## באור 3 - עיקרי המדיניות החשבונאית (המשך)

## ד. גילוי לתקני IFRS חדשים בתקופה שלפני יישוםם (המשך)

## IFRS 16, חכירות (להלן - "התקן")

בינואר 2016 פרסם ה-IASB את תקן דיווח כספי בינלאומי מספר 16 בדבר חכירות (להלן - "התקן החדש"). בהתאם לתקן החדש, חכירה מוגדרת כחווה, או חלק מחווה, אשר מעביר בתמורה לתשלום את זכות השימוש בנכס לתקופת זמן מוגדרת.

להלן עיקר השפעות התקן החדש:

התקן החדש דורש מחוכרים להכיר בכל החכירות בדוח על המצב הכספי (פרט לחריגים מסוימים, ראה להלן). חוכרים יכירו בהתחייבות בגין תשלומי החכירה ומנגד יכירו בנכס זכות שימוש, באופן דומה לטיפול החשבונאי בחכירה מימונית בהתאם לתקן הקיים- IAS 17 חכירות. כמו כן, החוכרים יכירו בהוצאות ריבית ובהוצאות פחת בנפרד. תשלומי חכירה משתנים שאינם תלויים במדד או בריבית אשר מבוססים על ביצוע או שימוש יוכרו כהוצאה מצד החוכרים או כהכנסה מצד המחכרים במועד היווצרותם.

במקרה של שינוי בתשלומי חכירה משתנים הצמודים למדד, על החוכר להעריך מחדש את ההתחייבות בגין החכירה כאשר השפעת השינוי תיזקף לנכס זכות-השימוש.

התקן החדש כולל שני חריגים שבהם החוכרים רשאים לטפל בחכירות בהתאם לטיפול החשבונאי הקיים בהתייחס לחכירות תפעוליות וזאת במקרה של חכירות נכסים בעלי ערך כספי נמוך או במקרה של חכירות לתקופה של עד שנה. הטיפול החשבונאי מצד המחכיר נותר ללא שינוי מהותי לעומת התקן הקיים, קרי, סיווג כחכירה מימונית או כחכירה תפעולית.

התקן החדש ייושם החל מהתקופות השנתיות המתחילות ביום 1 בינואר, 2019, או לאחרי.

התקן החדש מאפשר לחוכרים לבחור באחת מגישות היישום הבאות:

1. יישום למפרע מלא – לפי גישה זו, נכס זכות-השימוש וההתחייבות יוצגו בדוח על המצב הכספי כאילו מאז ומעולם נמדדו בהתאם להוראות התקן החדש. במקרה זה, השפעת יישום התקן החדש לתחילת התקופה המוקדמת ביותר המוצגת תיזקף להון. כמו כן, החברה תציג מחדש את דוחותיה הכספיים המוצגים כמספרי השוואה. יתרת ההתחייבות למועד יישום התקן החדש לראשונה תחת גישה זו, תחושב תוך שימוש בשיעור הריבית הגלום בחכירה אלא אם שיעור זה אינו ניתן לקביעה בנקל שאז יש להשתמש בשיעור הריבית התוספתי של החוכר במועד ההתקשרות בחכירה.
2. גישת יישום למפרע חלקי – לפי גישה זו, לא תידרש הצגה מחדש של מספרי השוואה. יתרת ההתחייבות למועד יישום התקן החדש לראשונה, תחושב תוך שימוש בשיעור הריבית התוספתי של החוכר הקיימת במועד יישום התקן החדש לראשונה. לגבי יתרת נכס זכות-השימוש, החברה יכולה להחליט, לגבי כל חכירה בנפרד, ליישם את אחת משתי החלופות הבאות:
  - א. הכרה בנכס בגובה ההתחייבות שהוכרה, עם התאמות מסוימות.
  - ב. הכרה בנכס כאילו מאז ומעולם נמדד בהתאם להוראות התקן החדש.

הפרש כלשהו הנוצר במועד יישום התקן החדש לראשונה בעקבות יישום למפרע חלקי, אם נוצר, ייזקף להון.

החברה מעריכה כי תבחר בגישת יישום למפרע חלקי בעת היישום לראשונה של התקן החדש, כאשר מדידת נכסי זכות השימוש תהיה שווה לסכום ההתחייבויות בגין חכירה כפי שיוצגו במועד המעבר.

לחברה חוזי שכירות בעיקר של נכסי נדל"ן, קרקעות ורכבים (ראה גם ביאור 20(ג)) לדוחות הכספיים השנתיים המאוחדים). במסגרת בחינת ההשפעה האפשרית של התקן החדש על הדוחות הכספיים, החברה בוחנת את הנושאים הבאים:

באור 3 - עיקרי המדיניות החשבונאית (המשך)

יד. גילוי לתקני IFRS חדשים בתקופה שלפני יישוםם

א. קיומן של אופציות להארכת החכירה – בהתאם לתקן החדש תקופת החכירה שאינה ניתנת לביטול כוללת גם תקופות המכוסות על ידי אופציה להאריך את החכירה אם ודאי באופן סביר שהחוכר יממש אופציה זו. החברה בוחנת קיומן של אופציות כאמור בהסכמי השכירות שלה והאם ודאי באופן סביר שתממש אופציות אלה. במסגרת הבחינה כאמור, בוחנת החברה את כל העובדות והנסיבות הרלוונטיות אשר עשויות ליצור תמריץ כלכלי למימוש האופציה, בין היתר, שיפורים משמעותיים במושכר שבוצעו או שחזויים להתבצע, חשיבות הנכס החכור לפעילות החברה וכן את ניסיון העבר בקשר למימוש אופציות להארכה כאמור.

ב. הפרדת רכיבים של חוזה – בהתאם לתקן החדש יש לטפל בכל רכיב חכירה בחוזה בנפרד מרכיבים שאינם חכירה כאשר לחוכר יש הקלה לפיה הוא יכול לבחור לפי קבוצות של נכס בסיס שלא להפריד רכיבים כאמור ולטפל בהם ביחד כרכיב חכירה אחד. החברה בוחנת במסגרת הסכמי השכירות שלה את קיומם של רכיבים שאינם חכירה כדוגמת שרותי ניהול ואחזקה והאם ליישם עבור כל קבוצה של נכס בסיס את ההקלה כאמור. החברה מעריכה כי תבחר ליישם את ההקלה בדבר אי-הפרדת רכיבים שאינם חכירה הגלומים בחוזה החכירה.

ג. ריבית להיוון – החברה בוחנת כיצד לקבוע את שיעור ההיוון אשר ישמש למדידת ההתחייבות בגין חכירה ונכס זכות השימוש במועד היישום לראשונה של התקן. חברה בוחנת את היכולת לאמוד את שיעור הריבית התוספתית של החוכר במידה ולא ניתן לקבוע את שיעור הריבית הגלום בחכירה זאת בשים לב לתקופת החכירה ולאופי הנכס החכור.

ד. לגבי הסכמי חכירה בהם מלוא תשלומי החכירה משתנים בהתאם להכנסות החברה (בעיקר הסכם המקרקעין - ראה באור 20 (2.2) לדוחות הכספיים השנתיים), לפי הוראות התקן החדש החברה לא תכיר בנכס זכות שימוש ובהתחייבות חכירה בגין תשלומי חכירה משתנים ולכן הסכמים אלו לא ישפיעו על סך הנכסים וההתחייבויות של החברה.

בנוסף, החברה בוחנת את הצורך בהתאמת מערכות המידע שלה, הבקרה הפנימית, הנהלים והמדיניות אשר נדרשים על מנת ליישם את הוראות התקן החדש.

החברה בחרה ליישם את ההקלה הניתנת בתקן החדש ולא לקחה בחשבון בחישוב ההשפעה לעיל את חוזה החכירה אשר צפויים להסתיים במהלך שנת 2019.

החברה מעריכה כי השפעת היישום לראשונה של התקן החדש על הדוח על המצב הכספי של החברה צפויה להיות בסך של כ- 53 מיליון ש"ח בצד הנכסים ובסכום דומה בצד ההתחייבויות. כמו כן, החברה צופה קיטון בהוצאות השכירות לשנת 2019 בסך כ- 14 מיליון ש"ח ומנגד הכרה בהוצאות פחת והפחתות ובהוצאות מימון בסך כ- 13 מיליון ש"ח ו- 1 מיליון ש"ח בהתאמה. בנוסף, החברה צופה כי תזרים המזומנים מפעילות שוטפת לשנת 2019 יגדל בכ- 13 מיליון ש"ח ותזרים המזומנים מפעילות מימון לאותה השנה יקטן בסכום דומה.

טו. יישום לראשונה של תקנים חדשים

1. תקן דיווח כספי בינלאומי (2014) IFRS 9 מכשירים פיננסיים

החל מיום 1 בינואר, 2018 הקבוצה מיישמת את תקן דיווח כספי בינלאומי (2014) IFRS 9 בדבר מכשירים פיננסיים (להלן: "התקן"). זוהי הגרסה הסופית של התקן, והיא כוללת הוראות מעודכנות לסיווג ומדידה של מכשירים פיננסיים וכן מודל חדש למדידת ירידת ערך של נכסים פיננסיים. הוראות אלו מתווספות ל- IFRS 9 שפורסם בשנת 2013 ויושם על ידי הקבוצה באימוץ מוקדם. לתקן החדש אין השפעה מהותית על הדוחות הכספיים של הקבוצה.

2. תקן דיווח כספי בינלאומי IFRS 15 הכנסה מחוזים עם לקוחות

החל מיום 1 בינואר, 2018 הקבוצה מיישמת את תקן דיווח כספי בינלאומי IFRS 15 בדבר הכנסה מחוזים עם לקוחות (להלן: "התקן"). התקן מחליף את ההנחיות שהיו קיימות עד כה לעניין הכרה בהכנסה, מציג מודל חדש להכרה בהכנסה מחוזים עם לקוחות וכן קובע דרישות גילוי חדשות ונרחבות יותר. לתקן החדש אין השפעה מהותית על הדוחות הכספיים של הקבוצה.

## באור 4 - מזומנים ושווי מזומנים

ליום 31 בדצמבר,	
2017	2018
אלפי ש"ח	
1,312	830
62,057	116,827
63,369	117,657

מזומנים  
שווי מזומנים- פיקדונות לזמן קצר (א)

(א) הפיקדונות נושאים ריבית שנתית משתנה אשר לימים 31 בדצמבר, 2018 ו- 2017 הייתה 0.15%-0.23% ו- 0.05%-0.09%, בהתאמה.

## באור 5 - השקעות לזמן קצר

ליום 31 בדצמבר,	
2017	2018
אלפי ש"ח	
131,173	-
2,930	4,096
134,103	4,096

ניירות ערך סחירים (א)  
חלויות שוטפות של הנכסים המגבים התחייבויות בשל  
פרישה מוקדמת לזמן ארוך (ב)

(א) אגרות חוב ומלוות ממשלתיים הנמדדים בשווי הוגן דרך רווח או הפסד.  
(ב) ראה באור 11(א)

## באור 6 - לקוחות

ליום 31 בדצמבר,	
2017	2018
אלפי ש"ח	
98,986	84,679
4,753	6,987
29,927	29,586
300	378
133,966	121,630
(1,421)	(1,604)
132,545	120,026

חובות פתוחים  
הכנסות לקבל  
חברות אשראי  
המחאות לגבייה  
בניכוי- הפרשה לחובות מסופקים  
לקוחות, נטו (\*)

(\*) לפרטים בדבר צדדים קשורים ראה באור 26

באור 6 - לקוחות (המשך)

להלן התנועה בהפרשה לחובות מסופקים:

אלפי ש"ח	
1,762	יתרה ליום 1 בינואר, 2017
(1,419)	ביטול בגין חובות מסופקים
1,078	הפרשה בתקופה
-	חובות שנמחקו
1,421	יתרה ליום 31 בדצמבר, 2017
-	ביטול בגין חובות מסופקים
183	הפרשה בתקופה
-	חובות שנמחקו
<u>1,604</u>	יתרה ליום 31 בדצמבר, 2018

סה"כ	לקוחות שמועד פירעונם עבר והפיגור בגבייתם הינו			לקוחות שטרם הגיע מועד פירעונם (ללא פיגור בגבייה)	
	מעל 90 יום	30-90 יום	עד 30 יום	אלפי ש"ח	
<u>120,026</u>	<u>6,241</u>	<u>3,800</u>	<u>51,873</u>	<u>58,112</u>	31 בדצמבר, 2018
<u>132,545</u>	<u>6,727</u>	<u>11,169</u>	<u>55,685</u>	<u>58,964</u>	31 בדצמבר, 2017

באור 7 - ממשלת ישראל

ליום 31 בדצמבר,	
2017	2018
אלפי ש"ח	

**בחובה:**  
**נכסים שוטפים**

ממשלת ישראל בגין דמי הפעלה שוטפים, נטו  
ממשלת ישראל בגין פעילות פיתוח: מוצג בזמן קצר \*

267,960	213,731
667,202	961,737
<u>344,692</u>	<u>96,929</u>
<u>1,279,854</u>	<u>1,272,397</u>

**נכסים לא שוטפים**  
ממשלת ישראל בגין פעילות פיתוח: מוצג בזמן ארוך

(86,330)	(86,330)
<u>(86,330)</u>	<u>(86,330)</u>

**בזכות:**  
בגין החזר מע"מ

\* כולל יתרה בסך של כ- 704 מיליוני ש"ח בגין יצירת נכס לקבל בגין מענקים ממשלתיים שצפויים להתקבל אחרי תאריך המאזן בגין תקופת ביצוע השייכת לתקופת הדוח (ראה גם באור 21).



באור 8 - חייבים ויתרות חובה

ליום 31 בדצמבר,		
2017	2018	
אלפי ש"ח		
42,079	50,000	פיקדון מכספי מימון תקציב הפיתוח של המדינה (א)
59,531	52,076	מוסדות
24,900	38,866	הוצאות מראש
13,260	16,644	שיפוי בגין תביעות צד ג' (ראה גם באור 20 (א)(2))
329,507	157,453	פיקדונות מיוחדים
467	480	מס הכנסה לקבל
8,121	1,141	חייבים ויתרות חובה אחרים
<b>477,865</b>	<b>316,660</b>	

(א) פיקדונות לזמן קצר המיועדים לכסות יתרות ספקי פיתוח המוצגות בהתחייבויות שוטפות נושאים ריבית שנתית משתנה אשר ליום 31 בדצמבר 2018 הייתה 0.15%-0.23%. נציין כי כל היתרה מתייחסת לתקבולים מהמדינה לצורך תשלום לספקי פיתוח.

באור 9 - מלאי

ליום 31 בדצמבר,		
2017	2018	
אלפי ש"ח		
4,579	5,585	חומרים שונים
7,508	8,075	מלאי דלקים
<b>12,087</b>	<b>13,660</b>	

באור 10 - חייבים ויתרות חובה לזמן ארוך

ליום 31 בדצמבר,		
2017	2018	
אלפי ש"ח		
7,282	7,014	פיקדון "מוגבל" (א)
41,935	28,214	פיקדון מכספי מימון תקציב הפיתוח של המדינה (ב)
33,764	-	פיקדון למימון "פרויקטים קטנים" (ג)
952	952	הוצאות מראש ויתרות חובה לזמן ארוך
<b>83,933</b>	<b>36,180</b>	

(א) יתרת הפיקדון בבנק יהב משמשת כבטוחה למתן הלוואות לעובדי החברה על ידי בנק יהב. הפיקדון נושא ריבית שנתית משתנה אשר ליום 31 בדצמבר, 2018 הייתה 2.45%, בדומה ליום 31 בדצמבר, 2017.  
 (ב) פיקדונות לזמן קצר, הנושאים ריבית שנתית משתנה אשר ליום 31 בדצמבר, 2018 הייתה 0.23% - 0.15%, יועדו אך ורק לתשלום עלויות בגין פרויקטים של פיתוח.  
 (ג) ראה באור 20 (א)(1)(1.3)(ח)

באור 11 - השקעות בנכסים פיננסיים

השקעות בנכסים פיננסיים

ליום 31 בדצמבר,		
2017	2018	
אלפי ש"ח		
		השקעות שיועדו על ידי החברה לכיסוי התחייבויות בשל פרישה מוקדמת (א):
113	29	פיקדונות וחשבונות עו"ש בתאגידים בנקאיים
27,887	14,907	ניירות ערך ואגרות חוב
(2,930)	(4,096)	חלויות שוטפות התחייבויות בשל פרישה מוקדמת לזמן ארוך
155,094	153,715	קרן שמורה (ב)
		השקעות שיועדו על ידי החברה לכיסוי נזקים שאינם מכוסים על ידי ביטוח (ג)
27,395	26,987	
<u>207,559</u>	<u>191,542</u>	

- (א) היתרה הנ"ל מייצגת כספים אשר יועדו בעבר על ידי דירקטוריון החברה לתשלום פרישה מוקדמת. כספים אלו מופקדים בחשבונות בנק ייעודיים ומושקעים בהתאם למדיניות ההשקעות של החברה בניירות ערך ואגרות חוב.
- השקעה באגרות החוב נמדדת בשווי הוגן דרך רווח או הפסד. הפיקדונות נושאים ריבית שנתית משתנה אשר לימים 31 בדצמבר, 2017 ו- 2018 הייתה 0.15%-0.23% ו- 0.05%-0.09%, בהתאמה.
- ההשקעות המיועדות נכללו בחשבון בנק ייעודי.
- (ב) סך של כ-150 מיליוני ש"ח הופקדו לחשבון בנק ייעודי לטובת בעלי אגרות חוב מיד לאחר הנפקתן, ואשר מטרתם כ"קרן שמורה" לטובת תשלום לבעלי אגרות חוב (הגידול בתקופה נובע מרווחים שנצברו מהשקעת קרן זו).
- ההשקעות המיועדות נכללו בחשבון בנק ייעודי.
- (ג) כספים אשר יועדו על ידי דירקטוריון החברה לכיסוי נזקים שאינם מכוסים על ידי הביטוח. כספים אלו מופקדים בחשבון בנק ייעודי ומושקעים בהתאם למדיניות ההשקעות של החברה בפקדון בנקאי.

באור 12 - רכוש קבוע

א. הרכב ותנועה  
שנת 2018

סה"כ	חלקי חילוף וחומרי עזר, נטו (*)	ציוד ומחשבים	כלי רכב	ציוד נייד אלפי ש"ח	תחנות ומתחמים	תשתיות	מקרקעין	
								רכוש קבוע מופעל, נטו
21,891,612	301,903	285,978	1,690	5,390,444	3,569,390	11,494,311	847,896	עלות יתרה ליום 1 בינואר, 2018
858,378	**35,212	18,989	163	192,966	146,861	458,266	5,921	תוספות במשך השנה:
6,067,253	-	25,875	21	289,746	609,324	5,106,077	36,210	רכישות
(203)	-	-	(203)	-	-	-	-	רכוש שהופעל
28,817,040	337,115	330,842	1,671	5,873,156	4,325,575	17,058,654	890,027	גריעות ומימושים יתרה ליום 31 בדצמבר, 2018
6,115,412	-	156,287	1,119	1,820,369	818,800	3,240,568	78,269	פחת שנצבר יתרה ליום 1 בינואר, 2018
981,648	-	21,657	216	282,239	154,147	508,986	14,403	תוספות במשך השנה:
(82)	-	-	(82)	-	-	-	-	פחת
7,096,978	-	177,944	1,253	2,102,608	972,947	3,749,554	92,672	גריעות במשך השנה: יתרה ליום 31 בדצמבר, 2018
971,158	-	3,067	-	102,700	186,383	643,020	35,988	הפרשה לירידת ערך (2) יתרה ליום 1 בינואר, 2018
(70,506)	-	(550)	-	(10,769)	(9,707)	(48,683)	(797)	הפחתות הפרשה בתקופה
209,000	-	598	-	18,335	41,574	140,256	8,237	הפסד שהוכר בעבר יתרה ליום 31 בדצמבר, 2018
1,109,652	-	3,115	-	110,266	218,250	734,593	43,428	
20,610,410	337,115	149,783	418	3,660,282	3,134,378	12,574,507	753,927	יתרת עלות מופחתת ליום 31 בדצמבר, 2018
9,970,227	-	111,896	-	979,811	1,495,409	7,190,267	192,844	רכוש קבוע בהקמה עלות
2,042,685	-	24,174	-	530,949	328,079	1,135,350	24,133	יתרה ליום 1 בינואר, 2018
(6,075,881)	-	(25,875)	(21)	(298,374)	(609,324)	(5,106,077)	(36,210)	תוספות
5,937,031	-	110,195	(21)	1,212,386	1,214,164	3,219,540	180,767	רכוש שהופעל יתרה ליום 31 בדצמבר, 2018
26,547,441	337,115	259,978	397	4,872,668	4,348,542	15,794,047	934,694	סה"כ רכוש נטו

באור 12 - רכוש קבוע (המשך)

א. הרכב ותנועה (המשך)

שנת 2018

1. בתקופת הדוח הכספי חלה עלייה ביתרת הפרשות פיתוח בגין רכוש קבוע בסך של כ- 299,613 אלפי ש"ח.
2. ההפרשה לירידת ערך הינה בגין נכסי רכוש קבוע שלא מומנו במענקי ממשלה ונעשתה בגינם הפרשה לירידת ערך בשנים קודמות בעקבות קיום סימנים לירידת ערך (ראה גם סעיף ד להלן).
3. ליום 31 בדצמבר 2018, טרם שולמה עלות רכישת נכסים באשראי העומדת כנגד יתרות התחייבויות לספקים ונותני שירותים בסך 613,707 אלפי ש"ח (ליום 31 בדצמבר 2017 - 751,342 אלפי ש"ח וליום 31 בדצמבר 2016 - 289,767 אלפי ש"ח).

(\* ) ביום 31 בדצמבר, 2018 - כולל הפרשה לירידת ערך בסך של כ- 31 מיליון ש"ח (בדומה לשנת 2017).

(\*\*) התנועה מהווה ניפוקים בתקופה.

(\*\*\*) סך של כ- 8,628 אלפי ש"ח הועבר לנכסים בלתי מוחשיים.

באור 12 - רכוש קבוע (המשך)

א. הרכב ותנועה (המשך)

שנת 2017							
סה"כ	חלקי חילוף וחומרי עזר, נטו (*)	ציוד ומחשבים	כלי רכב	ציוד נייד אלפי ש"ח	תחנות ומתחמים	תשתיות	מקרקעין
<b>רכוש קבוע מופעל, נטו עלות</b>							
20,817,243	296,978	239,855	1,558	5,128,939	3,112,453	11,232,615	804,845
יתרה ליום 1 בינואר, 2017							
תוספות במשך השנה:							
291,844	**5,020	28,585	132	109,121	46,116	97,959	4,911
רכישות							
782,620	-	17,538	-	152,384	410,821	163,737	38,140
רכוש שהופעל							
(95)	(95)	-	-	-	-	-	-
גריעות ומימושים							
<b>21,891,612</b>	<b>301,903</b>	<b>285,978</b>	<b>1,690</b>	<b>5,390,444</b>	<b>3,569,390</b>	<b>11,494,311</b>	<b>847,896</b>
<b>יתרה ליום 31 בדצמבר, 2017</b>							
<b>פחת שנצבר</b>							
5,206,400	-	138,039	901	1,552,838	683,036	2,767,026	64,560
יתרה ליום 1 בינואר, 2017							
תוספות במשך השנה:							
909,012	-	18,248	218	267,531	135,764	473,542	13,709
פחת							
-	-	-	-	-	-	-	-
גריעות במשך השנה:							
<b>6,115,412</b>	<b>-</b>	<b>156,287</b>	<b>1,119</b>	<b>1,820,369</b>	<b>818,800</b>	<b>3,240,568</b>	<b>78,269</b>
<b>יתרה ליום 31 בדצמבר, 2017</b>							
<b>הפרשה לירידת ערך (2)</b>							
996,265	-	3,545	-	108,493	187,088	661,927	35,212
יתרה ליום 1 בינואר, 2017							
(70,107)	-	(679)	-	(9,966)	(9,029)	(49,716)	(717)
הפחתת הפרשה בתקופה							
45,000	-	201	-	4,173	8,324	30,809	1,493
הפסד שהוכר בעבר							
<b>971,158</b>	<b>-</b>	<b>3,067</b>	<b>-</b>	<b>102,700</b>	<b>186,383</b>	<b>643,020</b>	<b>35,988</b>
<b>יתרה ליום 31 בדצמבר, 2017</b>							
<b>14,805,042</b>	<b>301,903</b>	<b>126,624</b>	<b>571</b>	<b>3,467,375</b>	<b>2,564,207</b>	<b>7,610,723</b>	<b>733,639</b>
<b>יתרת עלות מופחתת ליום 31 בדצמבר, 2017</b>							
<b>רכוש קבוע בהקמה</b>							
<b>עלות</b>							
8,420,382	-	97,632	-	486,919	1,204,536	6,425,721	205,574
יתרה ליום 1 בינואר, 2017							
2,326,936	-	31,802	-	639,747	701,694	928,283	25,410
תוספות							
*** (777,091)	-	(17,538)	-	(146,855)	(410,821)	(163,737)	(38,140)
רכוש שהופעל							
<b>9,970,227</b>	<b>-</b>	<b>111,896</b>	<b>-</b>	<b>979,811</b>	<b>1,495,409</b>	<b>7,190,267</b>	<b>192,844</b>
<b>יתרה ליום 31 בדצמבר, 2017</b>							
<b>24,775,269</b>	<b>301,903</b>	<b>238,520</b>	<b>571</b>	<b>4,447,186</b>	<b>4,059,616</b>	<b>14,800,990</b>	<b>926,483</b>
<b>סה"כ רכוש נטו</b>							

- בתקופת הדוח הכספי חלה ירידה ביתרת הפרשות פיתוח בגין רכוש קבוע בסך של כ- 14,454 אלפי ש"ח.
- ההפרשה לירידת ערך הינה בגין נכסי רכוש קבוע שלא מומנו במענקי ממשלה ונעשתה בגינם הפרשה לירידת ערך בשנים קודמות בעקבות קיום סימנים לירידת ערך (ראה גם סעיף ד להלן).
- ליום 31 בדצמבר, 2017, טרם שולמה עלות רכישת נכסים באשראי העומדת כנגד יתרות התחייבויות לספקים ונותני שירותים בסך 751,342 אלפי ש"ח (ליום 31 בדצמבר 2016 – 289,767 אלפי ש"ח וליום 31 בדצמבר 2015 – 282,042 אלפי ש"ח).

(\*) ביום 31 בדצמבר, 2017- כולל הפרשה לירידת ערך בסך של כ-26 מיליון ש"ח (בדומה לשנת 2016).

(\*\*) התנועה מהווה ניפוקים בתקופה.

(\*\*\*) סך של כ-5,529 אלפי ש"ח הועבר לנכסים בלתי מוחשיים.

## באור 12 - רכוש קבוע (המשך)

## ב. מקרקעין

לחברה הרשאת שימוש בקרקעות שהופקעו על ידי מרשות מקרקעי ישראל (להלן - "רמ"י"). סכומים ששולמו על ידי החברה בגין הפקעות כאמור מוצגים במסגרת הרכוש הקבוע שלה. כמו כן, סכומים אלו מופחתים לאורך תקופה של 60 שנים (20 שנים עם אופציה לחברה להארכת הרשאת השימוש לשתי תקופות נוספות בנות 20 שנים כל אחת ללא תמורה), ראה באור 20(ג)(2)(1). לגבי הרשאות השימוש ביתר נכסי המקרקעין ראה באור 3(ו), ראה גם באור 20(ג)(2)(2) בדבר חתימה על הסכם מקרקעין חדש.

ג. יתרת הרכוש הקבוע בהקמה כוללת מקדמות ששולמו השנה בגין רכוש קבוע בסך של 7,551 אלפי ש"ח (ליום 31 בדצמבר, 2017-5,121 אלפי ש"ח).

## ד. הפסד מירידת ערך במהלך שנת 2018

לאור הירידה ברווחיות כפי שהוצגה בדוחות רווח והפסד של החברה לתשעת החודשים הראשונים של שנת 2018 מול הצפי שהיה בשנה הקודמת, קבעה הנהלת החברה כי התקיימו סימנים המצביעים על הצורך לאמוד מחדש את הסכום בר ההשבה של החברה, וזאת על מנת לבחון האם נדרש לבטל הפסד כלשהוא מירידת ערך של פריטי רכוש קבוע שהוכר בשנים קודמות. לצורך כך בוצעה בחינה של אומדן סכום בר ההשבה על ידי מעריך שווי בלתי תלוי.

להלן פירוט ההנחות המרכזיות ששימשו בבסיס אומדן הסכום בר ההשבה:

- אורך חיי התחזית נאמד בכ- 28 שנים, בהתאם ליתרת אורך החיים הממוצעת של נכסי התשתית, המהווים את נכס הליבה של החברה.
- תחזית תזרים המזומנים המפורטת (עד לשנת 2020) מבוססת על התכנית העסקית הרב שנתית ועל תכנית פיתוח מאושרת.
- הכנסות החברה מסובסדיה שוטפת חושבו על פי עקרונות ההסכם החדש לאורך כל חיי התחזית תחת ההנחה כי עקרונות אלו יכללו גם בהסכמי הסובסדיה שייחתמו בעתיד.
- חשוב הכנסות מדמי הפעלה שוטפים נחלקו לשני תרחישים:
  1. תרחיש בו גיוס אג"ח בעל אורך חיים של 8 שנים על ידי החברה בשנת 2020. בתרחיש זה הונח כי שיעור הרווח הבסיסי יהיה 4% עד שנת 2028. לאחר שנת 2028, הונח כי הרווחיות הנורמטיבית תשוב להיות 2% מההכנסות, בדומה למצב ערב גיוס האג"ח בהסכם הסובסדיה (הונח כי לטווח הארוך בממוצע, הרווחיות תתכנס לרמה של 2%, ללא תלות בקיומו של גיוס אג"ח נוסף).
  2. תרחיש בו לא יבוצע גיוס אג"ח נוסף מעבר לאג"ח הקיים נכון למועד הערכת השווי. בתרחיש זה הונח כי הרווחיות הנורמטיבית החל משנת 2021 ועד תום תקופת התחזית תעמוד על 2% מההכנסות. בהתאם להנהלת החברה, ההסתברות לתרחיש 1 לעיל הינה 70%.
- שיעור המינוף הנורמטיבי הרלוונטי לחברה בהתאם למגבלות נטילת האשראי החלות עליה מתוקף ההסכם החדש הינו 0%.
- שיעור היוון משוקלל (לאחר מס) - 5.03% וחושב כממוצע משוקלל של שיעורי ההיוון שנאמדו עבור כל תחום פעילות.
- שיעור הצמיחה בהכנסות העצמיות של מגזר הנוסעים ומגזר המסחר לאחר שנת 2020 נאמד בהתאם לגידול החזוי בנסועה מהפרויקטים הקיימים למועד הערכת השווי, עד להגעת כמות הנוסעים לקיבולת המקסימלית בשנת 2024. בעקבות זאת, החל משנת 2025 הונח כי ההכנסות העצמיות של מגזרים אלה לא תצמחנה.
- שיעור הצמיחה בהכנסות העצמיות של מגזר המטענים לאחר שנת 2020 נאמד בכ-3.4%, עד להגעת כמות הטון לק"מ לקיבולת המקסימלית בשנת 2032. בעקבות זאת, החל משנת 2033 הונח כי ההכנסות העצמיות של מגזר המטענים לא תצמחנה.
- אחוז ערך הגרט מסך השווי שנקבע בהערכה כ- 15%.
- סכום בר השבה נקבע לפי שווי שימוש.

נכון ליום המאזן הערך בספרים עולה על שווי השימוש, לכן רשמה החברה הפסד מירידת ערך נכסים בסך של 209 מיליוני ש"ח, המתייחס לפריט רכוש קבוע. זאת לאחר שביטלה החברה הפסד מירידת ערך בסך של 15 מיליוני ש"ח בשנת 2016 והכירה בירידת ערך בסך של 45 מיליוני ש"ח בשנת 2017. השינוי בהפרשה לירידת ערך נכסים נזקף בכל אחת מהשנים לסעיף הכנסות (הוצאות) אחרות בדוח על הרווח והפסד.

באור 13 - נכסים בלתי מוחשיים

שנת 2017		שנת 2018	
אלפי ש"ח		אלפי ש"ח	
380,909	עלות יתרה ליום 1 בינואר, 2017	500,287	עלות יתרה ליום 1 בינואר, 2018
119,378	תוספות*	37,316	תוספות*
500,287	יתרה ליום 31 בדצמבר, 2017	537,603	יתרה ליום 31 בדצמבר, 2018
<u>הפחתה שנצברה</u>		<u>הפחתה שנצברה</u>	
194,645	יתרה ליום 1 בינואר, 2017	223,896	יתרה ליום 1 בינואר, 2018
29,251	הפחתה שהוכרה במהלך השנה	24,274	הפחתה שהוכרה במהלך השנה
223,896	יתרה ליום 31 בדצמבר, 2017	248,170	יתרה ליום 31 בדצמבר, 2018
276,391	יתרה, נטו ליום 31 בדצמבר, 2017	289,433	יתרה, נטו ליום 31 בדצמבר, 2018

\*ראה גם באור 26 (ה)2 בעניין הסכם התדרים.

באור 14 - אגרות חוב

ההרכב:

שם הסדרה	אג"ח סדרה א'	אג"ח סדרה ב'
מועד ההנפקה	18.03.2015	18.03.2015
יתרת ערך נקוב ליום 31.12.2018 (באלפי ש"ח)	294,000	200,000
סוג הריבית ושיעורה	קבועה ולא צמודה בשיעור של 1.24%	קבועה וצמודה בשיעור של 0.59%
בסיס ותנאי הצמדה (קרן + ריבית)	אינן צמודות	צמודות למדד המחירים לצרכן בגין חודש פברואר 2015, כפי שפורסם בחודש מרץ 2015
מועדי תשלום הקרן	8 תשלומים חצי שנתיים בימים 31 במרץ ו- 30 בספטמבר של כל אחת מהשנים 2017-2020	8 תשלומים חצי שנתיים בימים 31 במרץ ו- 30 בספטמבר של כל אחת מהשנים 2017-2020
מועדי תשלום הריבית	11 תשלומים חצי שנתיים ביום 31 במרץ של השנים 2016-2020 וביום 30 בספטמבר של השנים 2015-2020	11 תשלומים חצי שנתיים ביום 31 במרץ של השנים 2016-2020 וביום 30 בספטמבר של השנים 2015-2020
סך הריבית הצבורה ליום 31.12.2018 (באלפי ש"ח)	919	297
ערך בספרים ליום 31.12.2018 - יתרה שוטפת (באלפי ש"ח)	147,000	101,909
ערך בספרים ליום 31.12.2018 - יתרה לא שוטפת (באלפי ש"ח)	146,236	102,983

באור 15 - התחייבויות לספקים ולנותני שירותים

ליום 31 בדצמבר,	
2017	2018
אלפי ש"ח	
581,471	482,731
454,391	453,132
<u>1,035,862</u>	<u>935,863</u>
751,341	613,706
284,521	322,157
<u>1,035,862</u>	<u>935,863</u>

חובות פתוחים  
הוצאות לשלם

כולל התחייבויות:  
בגין פעילות פיתוח  
בגין פעילות שוטפת

באור 16 - זכאים ויתרות זכות

ליום 31 בדצמבר,	
2017	2018
אלפי ש"ח	
52,284	55,065
180,086	135,731
2,930	4,096
1,838	1,222
32,079	25,663
<u>269,217</u>	<u>221,777</u>

הפרשה לחופשה  
התחייבויות לעובדים והתחייבויות אחרות בגין שכר ומשכורת  
חלויות שוטפות של התחייבות בגין פרישה מוקדמת (ראה באור 18)  
ריבית לשלם בגין אג"ח  
זכאים ויתרות זכות אחרים



באור 17 - מכשירים פיננסיים

א. סיווג הנכסים הפיננסיים והתחייבויות הפיננסיות

להלן סיווג הנכסים והתחייבויות הפיננסיות בהתאם ל- IFRS 9 בדוח על המצב הכספי לקבוצות המכשירים הפיננסיים השונות:

ליום 31 בדצמבר,	
2017	2018
אלפי ש"ח	

**נכסים פיננסיים**

נכסים פיננסיים הנמדדים בשווי הוגן דרך רווח או הפסד:

2017	2018	
131,173	-	השקעות לזמן קצר
54,900	41,690	השקעות בנכסים פיננסיים
151,731	152,101	קרן שמורה
7,282	7,014	חייבים ויתרות חובה לזמן ארוך
<b>345,086</b>	<b>200,805</b>	

נכסים פיננסיים הנמדדים בעלות מופחתת:

2017	2018	
63,369	117,657	מזומנים ושווי מזומנים
132,545	120,026	לקוחות
935,162	1,175,468	ממשלת ישראל
431,975	260,272	חייבים ויתרות חובה
76,651	29,166	חייבים ויתרות חובה לזמן ארוך
344,692	96,929	ממשלת ישראל בגין אג"ח
3,363	1,614	קרן שמורה
495	231	השקעות בנכסים פיננסיים
<b>1,988,252</b>	<b>1,801,363</b>	

**התחייבויות פיננסיות**

התחייבויות פיננסיות הנמדדות בעלות מופחתת:

2017	2018	
1,035,862	935,863	התחייבויות לספקים ולנותני שירותים
86,330	86,330	ממשלת ישראל
2,141	4,606	זכאים ויתרות זכות
743,430	498,128	אגרות חוב
<b>1,867,763</b>	<b>1,524,927</b>	

## באור 17 - מכשירים פיננסיים (המשך)

## ב. גורמי סיכון פיננסיים

פעילויות החברה חושפות אותה לסיכונים פיננסיים שונים, כגון סיכוני שוק (סיכון מטבע חוץ, סיכון מדד המחירים לצרכן, וסיכון מחיר), סיכון נזילות וסיכון אשראי. תוכנית ניהול הסיכונים הכוללת של החברה מתמקדת בפעולות לצמצום למינימום של ההשפעות השליליות האפשריות של הסיכונים הפיננסיים להם חשופה החברה על ביצועיה הפיננסיים.

## 1. סיכוני שוק

## א) סיכון מטבע חוץ

החברה חשופה לסיכון שער חליפין הנובע מחשיפה למטבעות שונים, עיקר הסיכון מתייחס לשער האירו. סיכון שער חליפין נובע מעסקאות מסחריות עתידיות (התקשרויות החברה לרכישת רכוש קבוע ולקבלת שירותים) והתחייבויות שהוכרו בדוחות הכספיים, הנקובות במטבע חוץ שאינו מטבע הפעילות. החברה מצמצמת את חשיפותיה לסיכון מטבע חוץ, בין היתר, על ידי התקשרות בהסכמים מול ממשלת ישראל (ראה באור 20 (ג)1)) הצמודים למטבעות הרלוונטיים באופן שנועד לצמצם ככל הניתן את מידת החשיפה של החברה לשינויים בשערי החליפין.

## ב) סיכון מחיר

לחברה השקעות במכשירים פיננסיים סחירים בבורסה לניירות ערך ואגרות חוב, המסווגים כנכסים פיננסיים הנמדדים בשווי הוגן דרך רווח או הפסד, אשר בגינם החברה חשופה לסיכון בגין תנדטיות במחיר נייר הערך הנקבע בהתבסס על מחירי שוק בבורסה.

ליום 31 בדצמבר,	
2017	2018
אלפי ש"ח	
193,355	48,705
193,355	48,705

מכשירים בריבית משתנה  
נכסים פיננסיים

## 2. סיכון אשראי

## לקוחות

הכנסות החברה נובעות בעיקר ממכירות ללקוחות בישראל, בעיקר מוסדות ממשלתיים וחברות אשראי בתחום הנוסעים וחברות ישראליות גדולות בתחום המטענים. הנהלת החברה עוקבת באופן שוטף אחר חובות הלקוחות ובדוחות הכספיים נכללות הפרשות ספציפיות לחובות מסופקים המשקפות בצורה נאותה, לפי הערכת ההנהלה, את ההפסד הגלום בחובות שגבייתם מוטלת בספק. כמו כן בידי החברה ערבויות בנקאיות אוטונומיות מלקוחות שונים.

## מזומנים ושווי מזומנים, פיקדונות והשקעות בניירות ערך

החברה משקיעה במהלך העסקים הרגיל חלק מהיתרות לפעילות שוטפת באגרות חוב של ממשלת ישראל ובאגרות חוב קונצרניות בעלות דירוג אשראי גבוה. כמו כן, החברה מחזיקה את יתרות המזומנים ושווי המזומנים שלה ואת פיקדונותיה במוסדות בנקאיים מרכזיים בישראל בעלי דירוג אשראי גבוה.

באור 17 - מכשירים פיננסיים (המשך)

ב. גורמי סיכון פיננסיים (המשך)

3. סיכון נזילות

ליום 31 בדצמבר, 2018

תזרים מזומנים חוזי					
סה"כ תזרים מזומנים חוזי	מעל 5 שנים	2-5 שנים	1-2 שנים	עד 1 שנה	הערך בספרים
אלפי ש"ח					
935,863	-	-	-	935,863	935,863
4,606	-	-	-	4,606	4,606
501,437	-	-	250,121	251,316	498,128
<u>1,441,906</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>250,121</u>	<u>1,191,785</u>	<u>1,438,597</u>

התחייבויות  
לספקים  
ולנותני  
שירותים  
זכאים  
אגרות חוב

ליום 31 בדצמבר, 2017

תזרים מזומנים חוזי					
סה"כ תזרים מזומנים חוזי	מעל 5 שנים	2-5 שנים	1-2 שנים	עד 1 שנה	הערך בספרים
אלפי ש"ח					
1,035,862	-	-	-	1,035,862	1,035,862
2,141	-	-	-	2,141	2,141
752,159	-	248,919	251,330	251,910	743,430
<u>1,790,162</u>	<u>-</u>	<u>248,919</u>	<u>251,330</u>	<u>1,289,913</u>	<u>1,781,433</u>

התחייבויות  
לספקים  
ולנותני  
שירותים  
זכאים  
אגרות חוב

ג. שווי הוגן

בכל תקופות הדיווח, היתרות בדוח על המצב הכספי של מזומנים ושווי מזומנים, השקעות לזמן קצר, קרן שמורה, לקוחות, חייבים ויתרות חובה (לזמן קצר ולזמן ארוך), השקעות בנכסים פיננסיים, התחייבויות לספקים ולנותני שירותים, זכאים ויתרות זכות ונגזרים פיננסיים תואמת או קרובה לשווי ההוגן שלהם.

מכשירים פיננסיים שנמדדים בשווי הוגן לצרכי גילוי בלבד:

ליום 31 בדצמבר, 2018

הערך בספרים	שווי הוגן רמה 1	טכניקת הערכה לקביעת השווי ההוגן	נתונים ששימשו בקביעת השווי ההוגן
באלפי ש"ח			
498,128	500,404	הסתמכות על מחיר השוק	מחיר השוק

התחייבויות שאינן שוטפות:

באור 17 - מכשירים פיננסיים (המשך)

ד. סיווג מכשירים פיננסיים לפי מדרג שווי הוגן

המכשירים הפיננסיים המוצגים בדוח על המצב הכספי לפי שווי הוגן מסווגים, לפי קבוצות בעלות מאפיינים דומים, למדרג שווי הוגן כדלהלן הנקבע בהתאם למקור הנתונים ששימש לקביעת השווי ההוגן:

רמה 1: מחירים מצוטטים (ללא התאמות) בשוק פעיל של נכסים והתחייבויות זהים.

רמה 2: נתוני שוק שאינם מחירים מצוטטים שנכללו ברמה 1 אשר ניתנים לצפייה במישרין או בעקיפין.

רמה 3: נתונים שאינם מבוססים על מידע שוק ניתן לצפייה.

31 בדצמבר, 2018

נכסים פיננסיים הנמדדים בשווי הוגן

רמה 3	רמה 1
אלפי ש"ח	
-	-
-	152,101
-	14,907
	26,784
	193,792

נכסים פיננסיים בשווי הוגן דרך רווח או הפסד:

השקעות לזמן קצר

קרן שמורה

השקעות בנכסים פיננסיים

קרן לכיסוי נזקים שאינם מכוסים על ידי ביטוח

31 בדצמבר, 2017

נכסים פיננסיים הנמדדים בשווי הוגן

רמה 3	רמה 1
אלפי ש"ח	
-	131,173
-	151,731
-	27,887
	27,013
	337,804

נכסים פיננסיים בשווי הוגן דרך רווח או הפסד:

השקעות לזמן קצר

קרן שמורה

השקעות בנכסים פיננסיים

קרן לכיסוי נזקים שאינם מכוסים על ידי ביטוח

באור 17 - מכשירים פיננסיים (המשך)

ה. תנאי הצמדה של הנכסים וההתחייבויות הפיננסיים בהתאם ל- IFRS 9 :

31 בדצמבר, 2018

ללא סה"כ	מכשיר פיננסי	צמוד למדד	לצרכן	במטבע חוץ או בהצמדה לו		
		המחירים הצמדה		אחר	אירו	
		אלפי ₪				
						<b>נכסים שוטפים</b>
117,657	-	117,657	-	-	-	מזומנים ושווי מזומנים
4,096	-	4,096	-	-	-	השקעות לזמן קצר
120,026	-	120,026	-	-	-	לקוחות
1,175,468	-	1,073,256	102,212	-	-	ממשלת ישראל
316,660	56,388	260,272	-	-	-	חייבים ויתרות חובה
						<b>נכסים לא שוטפים</b>
						חייבים ויתרות חובה לזמן
36,180	-	36,180	-	-	-	ארוך
96,929	-	57,060	39,869	-	-	ממשלת ישראל
153,715	-	153,715	-	-	-	קרן שמורה
37,827	-	37,827	-	-	-	השקעות בנכסים פיננסיים
						<b>התחייבויות שוטפות</b>
						התחייבויות לספקים ולנתוני
(935,863)	-	(799,781)	-	(4,183)	(131,899)	שירותים אחרים
(221,777)	(217,171)	(4,303)	(303)	-	-	זכאים ויתרות זכות
(86,330)	-	(86,330)	-	-	-	ממשלת ישראל
(248,909)	-	(147,000)	(101,909)	-	-	אגרות חוב
						<b>התחייבויות לא שוטפות</b>
						אגרות חוב
(249,219)	-	(146,237)	(102,982)	-	-	
<b>316,460</b>	<b>(160,783)</b>	<b>676,438</b>	<b>(63,113)</b>	<b>(4,183)</b>	<b>(131,899)</b>	

באור 17 - מכשירים פיננסיים (המשך)

ה. תנאי הצמדה של הנכסים והתחייבויות הפיננסיים בהתאם ל- IFRS 9 (המשך):

31 בדצמבר, 2017

ללא סה"כ	מכשיר פיננסי	צמוד למדד המחירים	לצרכן	במטבע חוץ או בהצמדה לו		
		הצמדה אלפי ש"ח		אחר	אירו	
						<b>נכסים שוטפים</b>
63,369	-	63,369	-	-	-	מזומנים ושווי מזומנים
134,103	-	134,103	-	-	-	השקעות לזמן קצר
132,545	-	132,545	-	-	-	לקוחות
935,162	-	834,001	101,161	-	-	ממשלת ישראל
477,865	45,890	431,975	-	-	-	חייבים ויתרות חובה
						<b>נכסים לא שוטפים</b>
						חייבים ויתרות חובה לזמן ארוך
83,933	-	83,933	-	-	-	ממשלת ישראל
344,692	-	203,677	141,015	-	-	קרן שמורה
155,094	-	155,094	-	-	-	השקעות בנכסים פיננסיים
52,465	-	52,465	-	-	-	
						<b>התחייבויות שוטפות</b>
						התחייבויות לספקים ולנתוני שירותים אחרים
(1,035,862)	-	(685,072)	-	(12,699)	(338,091)	
(269,217)	(267,075)	(1,514)	(450)	-	(178)	זכאים ויתרות זכות
(86,330)	-	(86,330)	-	-	-	ממשלת ישראל
(247,711)	-	(147,000)	(100,711)	-	-	אגרות חוב
						<b>התחייבויות לא שוטפות</b>
						אגרות חוב
(495,719)	-	(292,290)	(203,429)	-	-	
<b>244,389</b>	<b>(221,185)</b>	<b>878,956</b>	<b>(62,414)</b>	<b>(12,699)</b>	<b>(338,269)</b>	

באור 17 - מכשירים פיננסיים (המשך)

1. מבחני רגישות

כאמור לעיל, החברה חשופה בפעילותה לסיכונים כמפורט בסעיף (ב)(1) לעיל.

רגישות לשינויים בריבית השקלית ושערי חליפין

להלן טבלאות המפרטות את הרגישות לסיכונים כאמור ליום 31 בדצמבר, 2018 (באלפי ש"ח):

סיכון מטבע

יתרה נושאת סיכון	-10%	-5%	שווי הוגן (אלפי ש"ח)	5%	10%
התחייבויות לספקים ולנותני שירותים	13,608	6,804	(136,082)	(6,804)	(13,608)
סה"כ	13,608	6,804	(136,082)	(6,804)	(13,608)

סיכון ריבית

יתרה נושאת סיכון	-10%	-5%	שווי הוגן (אלפי ש"ח)	5%	10%
השקעות בנכסים פיננסיים	551	272	13,139	(264)	(521)
קרן שמורה	6,126	3,018	151,760	(2,931)	(5,777)
קרן ביטוח	971	478	23,927	(465)	(917)
סה"כ	7,648	3,768	188,826	(3,660)	(7,215)

סיכון שוק

יתרה נושאת סיכון	-10%	-5%	שווי הוגן (אלפי ש"ח)	5%	10%
השקעות בנכסים פיננסיים	(1,491)	(745)	14,907	745	1,491
קרן שמורה	(15,210)	(7,605)	152,101	7,605	15,210
קרן ביטוח	(2,678)	(1,339)	26,783	1,339	2,678
סה"כ	(19,379)	(9,689)	193,791	9,689	19,379

באור 18 - הטבות לעובדים

הרכב ההתחייבויות לעובדים:

ליום 31 בדצמבר	
2017	2018
אלפי ש"ח	
235,482	190,796
2,930	4,096
<b>238,412</b>	<b>194,892</b>

מוצג במסגרת התחייבויות שוטפות- זכאים ויתרות זכות:

		הטבות עובדים לטווח קצר (1)
		חלויות שוטפות של התחייבות בגין פרישה מוקדמת (2)
235,482	190,796	
2,930	4,096	
<b>238,412</b>	<b>194,892</b>	

מוצג במסגרת התחייבויות שאינן שוטפות- הטבות לעובדים:

82,389	83,693	התחייבות בגין פדיון ימי מחלה שלא נוצלו (3)
15,369	8,564	התחייבות בגין פרישה מוקדמת (2)
22,425	20,618	התחייבות בגין תלושי שי לגמלאים (4)
411	420	התחייבות בגין תוכנית הטבה מוגדרת, נטו (5)
9,791	10,500	התחייבות בגין פיצויים מוגדלים לבכירים (6)
45,990	-	התחייבות בגין הסכם שכר קיבוצי 2012 (7)
<b>176,375</b>	<b>123,795</b>	

(1) במסגרת הטבות עובדים לטווח קצר נכללות התחייבויות בגין שכר עבודה והפרשות סוציאליות, לרבות חופשה, הבראה, והתחייבות בגין הסכם שכר קיבוצי 2012. ביתרה ליום 31 בדצמבר, 2017, נכללה בין היתר הפרשה אשר נועדה לתשלום החל ממועד ביצוע התקשרות ראשונה לביצוע תחזוקת ציוד נייד חשמלי באמצעות ספק חיצוני. לאחר ביצוע התקשרות זו כאמור, התחייבות זו שולמה במלואה בחודש פברואר, 2018.

(2) התחייבויות בגין מענקי פרישה מיוחדים המשתלמים בעת פרישה מוקדמת לחלק מעובדי הרכבת המבוטחים בנתיב או בפוליסת ביטוח מנהלים, החברה הפרישה סכומים מסוימים לכיסוי הסדרי פרישה מיוחדים לרבות עלויות פרישה מוקדמת לכיסוי הסכמי התייעלות. הסדרי פרישה אלה אושרו ע"י הממונה על השכר במשרד האוצר (ראה גם באור 20(ג)4) בדבר הסכם פרישה). החברה ייעדה סכומים מסוימים לכיסוי ההתחייבויות הנ"ל ע"י הפקדתם בפקדונות ובניירות ערך.

(3) ראה סעיף א' 4 להלן.

(4) ההפרשה בגין תלושי חג הינם בגין עובדים שהתקבלו לעבודה בחברה ויפרשו לגמלאות לאחר שיגיעו לגיל הפרישה (67 גבר ו-64 אישה) והיא תינתן עד האחרון מבין המאורעות הבאים: מות הפורש, מות אלמן/ת הפורש, הגעת ילד העובד לגיל 21. מדובר בהטבה חצי שנתית בגובה 840 ש"ח. ראה סעיף א' 2 להלן.

(5) ראה סעיף א' 2 להלן.

(6) ראה סעיף א' 3 להלן.

(7) התחייבות בגין הסכם שכר קיבוצי 2012, ראה ביאור 20(ג)1(1.3)(יד) בדבר החלטת דירקטוריון החברה מיום 13 בפברואר, 2019, שבעקבותיה בוטלה ההפרשה.



## באור 18 - הטבות לעובדים (המשך)

## א. הטבות לאחר סיום העסקה

דיני העבודה וחוק פיצויי פיטורין בישראל מחייבים את החברה לשלם פיצויים לעובד בעת פיטורין או פרישה או לבצע הפקדות שוטפות בתוכניות הפקדה מוגדרת לפי סעיף 14 לחוק פיצויי פיטורין כמתואר להלן. התחייבות החברה בשל כך מטופלת כהטבה לאחר סיום העסקה. חישוב התחייבות החברה בשל הטבות לעובדים מתבצע על פי הסכם העסקה בתוקף ומבוסס על משכורת העובד ותקופת העסקתו אשר יוצרים את הזכות לקבלת הפיצויים. אם החברה תידרש לשלם פיצויי פיטורין בגין תקופת עבודתם של העובדים העוברים מהמדינה מלפני תקופת עבודתם בחברה, תשפה המדינה את החברה על כל תשלום כאמור.

ההטבות לעובדים לאחר סיום העסקה ממומנות, בדרך כלל, על ידי הפקדות המסווגות כתוכנית להטבה מוגדרת או כתוכנית להפקדה מוגדרת כמפורט להלן.

## 1. תוכניות להפקדה מוגדרת

לגבי חלק עיקרי מתשלומי הפיצויים, חלים תנאי סעיף 14 לחוק פיצויי פיטורין, התשכ"ג-1963, על-פיו הפקדותיה השוטפות של החברה בקרנות פנסיה ופיצויים, פוטרות אותה מכל התחייבות נוספת לעובדים, בגינם הופקדו הסכומים כאמור לעיל. הפקדות אלו וכן הפקדות בגין תגמולים מהוות תוכניות להפקדה מוגדרת.

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר,		
2016	2017	2018
אלפי ש"ח		
78,710	95,400	102,482

הוצאות בגין תוכניות להפקדה מוגדרת

## 2. תוכניות להטבה מוגדרת ותלושי שי לגמלאים (להלן - "תוכנית להטבה מוגדרת")

החלק של תשלומי הפיצויים שאינו מכוסה על ידי הפקדות בתוכניות להפקדה מוגדרת, כאמור לעיל, מטופל על ידי החברה כתוכנית להטבה מוגדרת לפיה מוכרת התחייבות בגין הטבות עובדים.

## א) הוצאות שנקפו לדוח רווח והפסד

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר,		
2016	2017	2018
אלפי ש"ח		
1,361	425	444
1,212	1,008	934
(75)	(80)	(70)
2,498	1,353	1,308
26	131	22

עלות שירות שוטף  
הוצאות הריבית בגין ההתחייבות להטבות  
תשואה צפויה על נכסי התוכנית  
סך הוצאות בגין הטבות לעובדים  
תשואה בפועל על נכסי התוכנית

באור 18 - הטבות לעובדים (המשך)

א. הטבות לאחר סיום העסקה (המשך)

2. תוכניות להטבה מוגדרת ותלושי שי לגמלאים (להלן- "תוכנית להטבה מוגדרת") (המשך)

ב) השינויים בערך הנוכחי של התחייבות בגין תוכנית להטבה מוגדרת

2017	2018	
אלפי ש"ח		
22,390	25,229	יתרה ליום 1 בינואר
425	444	עלות שירות שוטף
1,008	934	הוצאות ריבית
(657)	(978)	הטבות ששולמו
2,063	(2,439)	<b>מדידה מחדש של התחייבות בגין הטבה מוגדרת</b>
		הפסד (רווח) אקטוארי בגין שינויים בהנחות הפיננסיות
25,229	23,190	יתרה ליום 31 בדצמבר

ג) השינויים בנכסי התוכנית

2017	2018	
אלפי ש"ח		
2,189	2,393	יתרה ליום 1 בינואר
73	(263)	הפקדות המעסיק נטו
80	70	<b>מדידה מחדש של נכס בגין הטבה מוגדרת</b>
51	(48)	תשואה על נכסי התוכנית
2,393	2,152	רווח (הפסד) אקטוארי בגין שינויים בהנחות הפיננסיות
		יתרה ליום 31 בדצמבר

ד) הנחות אקטואריות וניתוחי רגישות

ההנחות האקטואריות המשמעותיות ששימשו לקביעת הערך הנוכחי של ההתחייבות בגין תלושי שי הינן כדלקמן:

2017	2018	
%		
3.85	4.42	שיעור ההיוון של התחייבות התוכנית
1.5	1.5	שיעור עליית סכום תלושי שי

באור 18 - הטבות לעובדים (המשך)

א. הטבות לאחר סיום העסקה (המשך)

2. תוכניות להטבה מוגדרת ותלושי שי לגמלאים (להלן - "תוכנית להטבה מוגדרת") (המשך)

ד) הנחות אקטואריות וניתוחי רגישות (המשך)

שינויים אפשריים באופן סביר בתאריך הדיווח לאחת מההנחות האקטואריות, בהנחה ויתר ההנחות נותרות ללא שינוי, משפיעים על התוכנית להטבה מוגדרת כדלקמן:

ליום 31 בדצמבר,

קיטון באחוז אחד		גידול באחוז אחד		שיעור עליית שכר:
באלפי ש"ח				
2017	2018	2017	2018	
54	36	(95)	(76)	קיטון (גידול) בהתחייבות להטבה מוגדרת

ליום 31 בדצמבר,

קיטון באחוז אחד		גידול באחוז אחד		שיעור עליית סכום תלושי שי:
באלפי ש"ח				
2017	2018	2017	2018	
2,680	2,350	(3,230)	(2,809)	קיטון (גידול) בהתחייבות בגין תלושי שי

ליום 31 בדצמבר,

קיטון בחצי אחוז		גידול בחצי אחוז		שיעור היוון:
באלפי ש"ח				
2017	2018	2017	2018	
(1,651)	(1,431)	1,483	1,291	התחייבות בגין תלושי שי
(100)	(83)	82	67	התחייבות להטבה מוגדרת

3. התחייבות בגין פיצויים מוגדלים לנושאי משרה

ביום 15 בדצמבר, 2015 אישר דירקטוריון החברה את מדיניות התגמול של נושאי המשרה בחברה, לפיה ועדת התגמול ודירקטוריון החברה מוסמכים לאשר תשלום של עד 100% פיצויי פיטורין נוספים לנושאי משרה, מעבר לסכומים שהופקדו עבורם לפי הוראות סעיף 14 לחוק פיצויי פיטורין, בהתאם למכפלת השכר החודשי האחרון במספר השנים בהן שימש כעובד בכיר בחברה.

א) השינויים בערך הנוכחי של התחייבות בגין פיצויים מוגדלים לנושאי משרה

2017	2018	
אלפי ש"ח		
8,617	9,791	יתרה ליום 1 בינואר,
1,593	1,737	עלות שירות שוטף
269	297	הוצאות ריבית
(1,259)	(629)	הטבות שולמו
571	(696)	מדידה מחדש של התחייבות בגין הטבה מוגדרת
9,791	10,500	הפסד (רווח) אקטוארי בגין שינויים בהנחות הפיננסיות
		יתרה ליום 31 בדצמבר,

באור 18 - הטבות לעובדים (המשך)

א. הטבות לאחר סיום העסקה (המשך)

3. התחייבות בגין פיצויים מוגדלים לנושאי משרה (המשך)

ב) ההנחות האקטואריות המשמעותיות ששימשו לקביעת הערך הנוכחי של ההתחייבות בגין פיצויים מוגדלים לנושאי משרה הינן כדלקמן:

	2017	2018	
	%		
שיעור ההיוון של ההתחייבות	2.86	3.6	
שיעור עליית שכר	1.57	1.52	

4. התחייבות בגין פדיון ימי מחלה

התחייבות בגין פדיון ימי מחלה- שלא נוצלו נכללת בהתאם להסכמים בעבור עובדים שהתקבלו לעבודה בחברה ויפרשו לגמלאות לאחר שימלאו להם 55 שנים, בשיעורים שנקבעו בהסכם עבודה קיבוצי מיוחד לעובדי החברה.

א) השינויים בערך הנוכחי של התחייבות בגין פדיון ימי מחלה

2017	2018	
<b>אלפי ש"ח</b>		
71,706	<b>82,389</b>	יתרה ליום 1 בינואר
3,723	<b>4,111</b>	עלות שירות שוטף
3,137	<b>3,120</b>	הוצאות ריבית
(2,049)	<b>(1,051)</b>	הטבות ששולמו
5,872	<b>(4,876)</b>	<b>מדידה מחדש של התחייבות בגין הטבה מוגדרת</b>
		רווח (הפסד) אקטוארי בגין שינויים בהנחות הפיננסיות
<b>82,389</b>	<b>83,693</b>	יתרה ליום 31 בדצמבר

ב) ההנחות האקטואריות המשמעותיות ששימשו לקביעת הערך הנוכחי של ההתחייבות בגין פדיון ימי מחלה הינן כדלקמן:

	2017	2018	
	%		
שיעור ההיוון של ההתחייבות	3.83	4.42	
שיעור עליית שכר	4.63	4.62	

באור 18 - הטבות לעובדים (המשך)

א. הטבות לאחר סיום העסקה (המשך)

4. התחייבות בגין פדיון ימי מחלה (המשך)

ג) שינויים אפשריים באופן סביר בתאריך הדיווח לאחת מההנחות האקטואריות, בהנחה ויתר ההנחות נותרות ללא שינוי, משפיעים על ההתחייבות בגין פדיון ימי מחלה כדלקמן:

ליום 31 בדצמבר,				שיעור עליית שכר:
קיטון באחוז אחד		גידול באחוז אחד		
אלפי ש"ח				
<u>2017</u>	<u>2018</u>	<u>2017</u>	<u>2018</u>	
10,213	10,069	(12,124)	(11,562)	קיטון (גידול)

ליום 31 בדצמבר,				שיעור היוון:
קיטון בחצי אחוז		גידול בחצי אחוז		
אלפי ש"ח				
<u>2017</u>	<u>2018</u>	<u>2017</u>	<u>2018</u>	
(5,846)	(5,465)	5,315	5,282	קיטון (גידול)

**באור 19 - מיסים על ההכנסה**

**א. חוקי המס החלים על החברה**

חוק מס הכנסה (תיאומים בשל אינפלציה), התשמ"ה – 1985.  
 על-פי החוק, עד לתום שנת 2007 נמדדו התוצאות לצורכי מס בישראל כשהן מותאמות לשינויים במדד המחירים לצרכן.

בחודש פברואר 2008 התקבל בכנסת תיקון לחוק מס הכנסה (תיאומים בשל אינפלציה), התשמ"ה - 1985 המגביל את תחולתו של חוק התיאומים משנת 2008 ואילך.

**ב. שיעורי המס החלים על החברה**

שיעור מס החברות בישראל בשנים 2016, 2017, 2018 הם 25%, 24%, 23% בהתאמה.  
 ביום 29 בדצמבר 2016 פורסם ברשומות חוק ההתייעלות הכלכלית (תיקוני חקיקה להשגת יעדי התקציב לשנים 2017 ו- 2018), התשע"ז-2016, במסגרתו שיעור מס החברות הופחת מ- 25% ל- 24% בשנת 2017 על הכנסה שהופקה או נצמחה מיום 1 בינואר 2017 ובשנת 2018 הופחת ל- 23% על הכנסה שהופקה או שנצמחה מיום 1 בינואר 2018 ואילך.

**ג. שומות מס**

במהלך שנת 2017 התנהלה מול החברה ביקורת ניכויים בגין השנים 2012-2016. בגין שנת 2012 הופקה ביום 24 בדצמבר 2017, שומת ניכויים על פי מיטב השפיטה, החברה שלחה השגה בגין השומה כאמור.  
 ביום 31 באוקטובר, 2018 נחתם הסכם עם רשות המסים בדבר שומות לשנים 2012-2017 (השומות בגין השנים 2012-2013 שולמו בחודש דצמבר, 2018)  
 לאחר תאריך המאזן, ביום 9 בינואר, 2019 הוצאו שומות ניכויים סופיות בגין השנים 2014-2017.  
 לחברה הוצאו שומות מס סופיות עד לשנת 2012.

**ד. הפסדים מועברים לצורכי מס והפרשים זמניים אחרים**

לחברה הפסדים עסקיים לצורכי מס המועברים לשנים הבאות, המוערכים ליום 31 בדצמבר, 2018 לסך של כ- 1,455 מיליוני ש"ח. בהתאם להסכם השומה המתייחס לשנים 2012-2003 כאמור בסעיף ג' לעיל, משנת 2013 ועד שנת 2019 (כולל), תותר לחברה הוצאה לצורכי מס בסך של 100 מיליוני ש"ח בכל אחת מהשנים.

**ה. הרכב נכסי מיסים נדחים**

ליום 31 בדצמבר,		
	הוכר ברווח או הפסד	2017
2018	אלפי ש"ח	

36,000	(23,000)	59,000	הפסדים לצרכי מס
--------	----------	--------	-----------------

לאור תוצאות החברה בשנת הדוח, החברה בחנה את תחזיותיה לרווחים העתידיים, ובהתאם לתחזיות עדכנה את יתרת נכסי המס הנדחה.

באור 19 - מיסים על ההכנסה (המשך)

ו. פריטים שבגינם לא הוכרו נכסי מיסים נדחים

ליום 31 בדצמבר,			
2016	2017	2018	
	אלפי ש"ח		
762,550	691,162	822,230	הפרשים זמניים הניתנים לניכוי *
1,137,873	1,164,149	1,454,915	הפסדים לצורך מס והוצאות שיוכרו בשנים הבאות
<u>1,900,423</u>	<u>1,855,311</u>	<u>2,277,145</u>	

לפי חוקי המס הקיימים בישראל, אין הגבלת זמן על ניצול הפסדים לצורכי מס ועל ניצול ההפרשים הזמניים הניתנים לניכוי. נכסי מיסים נדחים לא הוכרו בגין פריטים אלה, כיוון שאין זה צפוי כי תהיה בעתיד הכנסה חייבת, שכנגדה ניתן יהיה לנצל את הטבות המס.

\* עיקר הסכום, בכל השנים, נובע מהפרש זמני בגין ירידת ערך רכוש קבוע שהוכרה במועד המעבר ל- IFRS (1 בינואר, 2010).

ז. באור מס תיאורטי

להלן מובאת התאמה בין סכום המס, שהיה חל אילו כל ההכנסות וההוצאות, הרווחים וההפסדים ברווח או הפסד היו מתחייבים במס לפי שיעור המס הסטטוטורי, לבין סכום מיסים על ההכנסה שנוקף ברווח או הפסד:

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר,			
2016	2017	2018	
	אלפי ש"ח		
89,396	(41,027)	(315,086)	רווח (הפסד) נקי לפני מיסים על ההכנסה
25.0%	24.00%	23.00%	שיעור המס הסטטוטורי
22,349	(9,846)	(72,470)	מס מחושב לפי שיעור המס הסטטוטורי
(59,000)	-	23,000	הפסדים לצורכי מס שלא הוכרו בגינם נכסי מיסים נדחים בעבר, אשר הוכרו בגינם נכסי מיסים נדחים בתקופת הדיווח
			ירידה במיסים על ההכנסה הנובעת מהגורמים הבאים:
(23,612)	4,712	69,592	הפסדים והטבות לצורכי מס שלא הוכרו בגינם מיסים נדחים
1,263	5,654	2,909	הוצאות שאינן מותרות בניכוי לצורכי מס
<u>(59,000)</u>	<u>520</u>	<u>23,031</u>	הכנסות (הכנסות) הוצאות מיסים על ההכנסה

באור 20 - התחייבויות תלויות, ערבויות, התקשרויות ושעבודים

א. התחייבויות תלויות

תביעות משפטיות ודרישות תשלום שהוגשו כנגד החברה

1. בקשה לאישור תובענות ייצוגיות ותביעות ייצוגיות

1.1 תביעות ייצוגיות שהוגשו כנגד החברה אשר ניתנות להערכה על ידי ההנהלה בהתבסס על דעתם של יועציה המשפטיים:

- 1.1.1 כנגד החברה הוגשה בקשה לאישור תביעה ייצוגית על סך של 25 מיליוני ש"ח בגין אי פיצוי בעלי כרטיסי מנוי חופשי חודשי על איחורי הרכבת והסתרת מידע בנוגע לפיצוי נוסעי הרכבת בגין האיחורים. ביום 11 בנובמבר, 2015 אושרה התובענה כתביעה ייצוגית. להערכת החברה, המבוססת על דעתם של יועציה המשפטיים, החברה כללה הפרשה המשקפת באופן נאות, את העלויות אשר ישולמו, בסבירות העולה על 50%.
- 1.1.2 ביום 11 במרס, 2014 הוגשה בקשה לאישור תביעה ייצוגית אשר דומה לבקשה קודמת משנת 2010, שנמחקה ברבעון השלישי של שנת 2014, בטענה כי הרכבת לא מקיימת את הוראות החוק העוסקות בהנגשת תחנות רכבת לשימושם של אנשים עם מוגבלויות בראייה בסך של 50 מיליוני ש"ח. ביום 22 במאי, 2017 אושרה התובענה כתביעה ייצוגית. להערכת החברה, המבוססת על דעתם של יועציה המשפטיים סיכויי התובענה נמוכים מ- 50% ולפיכך לא נכללה הפרשה בספרי החברה.
- 1.1.3 ביום 4 בינואר, 2015 הוגשה בקשה לאישור תביעה ייצוגית על סך של 200 מיליוני ש"ח, שעניינה טענה לקיומו של מפגע סביבתי בדמות זיהום אוויר בתחנת הרכבת "תל אביב-השלום". להערכת החברה, המבוססת על דעתם של יועציה המשפטיים, סיכויי התובענה נמוכים מ- 50% ולפיכך לא נכללה הפרשה בספרי החברה.
- 1.1.4 ביום 6 באפריל, 2016 התקבלה בקשה לאישור תובענה ייצוגית על סך של כ- 20 מיליוני ש"ח, שעניינה נזקים שנגרמו לתושבי העיר דימונה והסביבה כתוצאה מאירוע תאונת רכבת משא מיום 14 במרץ 2016 באזור דימונה, ואשר מקורו בטענה להתרשלות הרכבת בטיפול בחומרים אסורים. להערכת החברה, המבוססת על דעתם של יועציה המשפטיים, החברה כללה הפרשה המשקפת באופן נאות, את העלויות אשר ישולמו, בסבירות העולה על 50%.
- 1.1.5 ביום 4 באפריל, 2017 התקבלה במשרדי החברה בקשה לאישור תובענה ייצוגית על סך של כ- 7.6 מיליוני ש"ח, שעניינה בטענה שבמקרים רבים הרכבת מוכרת שירות מקום שמור מבלי שהיא מספקת אותו בפועל. להערכת החברה, המבוססת על דעתם של יועציה המשפטיים, סיכויי התביעה נמוכים מ- 50% ולפיכך לא נכללה הפרשה בספרי החברה.
- 1.1.6 ביום 27 באפריל, 2017 התקבלה במשרדי החברה בקשה לאישור תובענה ייצוגית על סך של 56 מיליוני ש"ח, שעניינה בטענה שבמערכות הכרטוס של הרכבת נפל פגם בכך שאינן עורכות עבור נוסע שרוכש כרטיס נסיעה התחשבנות ביחס לכרטיסי נסיעה אחרים המוטענים על גבי כרטיס הרב קו שברשותו, הכוללים זכויות שימוש חופפות. להערכת החברה, המבוססת על דעתם של יועציה המשפטיים, סיכויי התביעה נמוכים מ- 50% ולפיכך לא נכללה הפרשה בספרי החברה.
- 1.1.7 ביום 19 בספטמבר, 2016 התקבלה בקשה לאישור תובענה ייצוגית על סך של כ- 6.4 מיליוני ש"ח, שעניינה סגירת קווי הרכבת לנסיעה לצורך ביצוע עבודות פיתוח בתאריכים: 3-4 בספטמבר, 2016 ו- 18-27 בספטמבר, 2016. להערכת החברה, המבוססת על דעתם של יועציה המשפטיים, סיכויי התביעה נמוכים מ- 50% ולפיכך לא נכללה הפרשה בספרי החברה.
- 1.1.8 ביום 26 בספטמבר, 2016 התקבלה בקשה לאישור תובענה ייצוגית על סך של כ- 15 מיליוני ש"ח, שעניינה סגירת קווי הרכבת לנסיעה לצורך ביצוע עבודות פיתוח בתאריכים: 3-4 בספטמבר, 2016. להערכת החברה, המבוססת על דעתם של יועציה המשפטיים, סיכויי התביעה נמוכים מ- 50% ולפיכך לא נכללה הפרשה בספרי החברה.



באור 20 - התחייבויות תלויות, ערבויות, התקשרויות ושעבודים

א. התחייבויות תלויות

תביעות משפטיות ודרישות תשלום שהוגשו כנגד החברה (המשך)

1. בקשה לאישור תובענות ייצוגיות ותביעות ייצוגיות (המשך)

1.1 תביעות ייצוגיות שהוגשו כנגד החברה אשר ניתנות להערכה על ידי ההנהלה בהתבסס על דעתם של יועצי המשפטיים: (המשך)

1.1.9 ביום 13 ביוני, 2017 התקבלה במשרדי החברה בקשה לאישור תובענה ייצוגית על סך של כ- 6.8 מיליוני ש"ח, שעניינה בטענה שהרכבת נוהגת לגבות סך של 10 ש"ח בגין הנפקת רב-קו אנונימי בעוד שכרטיס רב-קו אישי ניתן ללא עלות. ביום 20 במרץ 2019 ניתן פסק דין בבקשה לאישור תובענה ייצוגית במסגרתו אושרה בקשת ההסתלקות של המבקש, נמחקה בקשת אישור התובענה הייצוגית וכן נדחתה התביעה האישית של המבקש, ללא צו להוצאות.

1.1.10 ביום 12 ביולי, 2017 התקבלה במשרדי החברה בקשה לאישור תובענה ייצוגית על סך של 2.5 מיליון ש"ח, שעניינה בהחלטות הרכבת להפסיק לנקוב על גבי כרטיס שירות מקום שמור מספר מושב קונקרטי וכן להפסיק את שירות הדיילים, מה שהביא להפרת השקט בקרון. ביום 9 במאי, 2018 ניתן פסק דין בבקשה לאישור תובענה ייצוגית על סך של 2.5 מיליוני ש"ח, שעניינה בהחלטות הרכבת להפסיק לנקוב על גבי כרטיס שירות מקום שמור מספר מושב קונקרטי וכן להפסיק את שירות הדיילים. במסגרת פסק הדין, אושרה בקשת ההסתלקות של המבקש, נמחקה בקשת אישור התובענה הייצוגית וכן נדחתה התביעה האישית של המבקש. כמו כן, נפסק לטובת המבקש סכום בסך של 46 אלפי ש"ח (בגין שכ"ט ב"כ המבקש וגמול למבקש).

1.1.11 ביום 14 בדצמבר, 2017 התקבלה בקשה לאישור תובענה ייצוגית על סך של 55.1 מיליוני ש"ח, שעניינה טענה לפיה החברה מוכרת לחלק מנוסעיה, בחלק מהקווים המופעלים על ידה, כרטיס נסיעה "הלוך חזור" במחיר כפול כמעט ממחיר כרטיס נסיעה "יומי משולב" באותם הקווים, המאפשר לנוסע לנסוע במהלך היום ללא הגבלה בכל האוטובוסים והרכבות הפועלים במטרופולין כולו. להערכת החברה, המבוססת על דעתם של יועצי המשפטיים, סיכויי התביעה נמוכים מ- 50% ולפיכך לא נכללה הפרשה בספרי החברה.

1.1.12 ביום 14 באוגוסט, 2017 התקבלה במשרדי החברה בקשה לאישור תובענה ייצוגית על סך של כ- 13.8 מיליוני ש"ח, שעניינה בטענה לגביית מחירים מופרזים למוצרי שתייה ומזון הנמכרים באמצעות מכונות אוטומטיות הפזורות בתחנות הרכבת ואי הנפקת חשבונות מס לרוכשים במכונות האוטומטיות. להערכת החברה, המבוססת על דעתם של יועצי המשפטיים, סיכויי התביעה נמוכים מ- 50% ולפיכך לא נכללה הפרשה בספרי החברה.

1.1.13 ביום 12 ביולי, 2017 התקבלה במשרדי החברה בקשה לאישור תובענה ייצוגית על סך של 20 מיליוני ש"ח, שעניינה בטענה ליישום החלטת הרכבת שלא לאפשר לנוסע המחזיק בכרטיס נסיעה תקופתי, המקנה לו זכות נסיעה בין שתי תחנות, לנסוע ליעד רחוק יותר, שאינו כלול בכרטיס התקופתי, תוך תשלום של הפרש דמי הנסיעה בלבד. ביום 19 בפברואר, 2018 הוחלט על איחוד הדיון בבקשה עם בקשה דומה בנושא זה המפורטת בסעיף 1.2.4 להלן. להערכת החברה, המבוססת על דעתם של יועצי המשפטיים, סיכויי התביעה נמוכים מ- 50% ולפיכך לא נכללה הפרשה בספרי החברה.

1.1.14 ביום 28 בנובמבר, 2017 התקבלה בקשה לאישור תובענה ייצוגית על סך של 31.6 מיליוני ש"ח, שעניינה טענה לפיה החברה מפרה את הוראות תקנה 2א' לתקנות מסילות הברזל (דמי נסיעה) תשס"ה 2004 בה נקבע כי כרטיס נסיעה יהא תקף מתחנת היציאה אל תחנת היעד כולל תחנות ביניים להוציא מקרים בהם ירידה או עלייה מתחנת הביניים עולה על דמי הנסיעה בקו הנדון. להערכת החברה, המבוססת על דעתם של יועצי המשפטיים, סיכויי התביעה נמוכים מ- 50% ולפיכך לא נכללה הפרשה בספרי החברה.

החברה כללה בספריה הפרשות בגין התביעות הייצוגיות לעיל (סעיפים 1.1.1 עד 1.1.14) בסכום של כ- 10.9 מיליוני ש"ח.

באור 20 - התחייבויות תלויות, ערבויות, התקשרויות ושעבודים (המשך)

א. התחייבויות תלויות (המשך)

תביעות משפטיות ודרישות תשלום שהוגשו כנגד החברה (המשך)

1. בקשה לאישור תובענות ייצוגיות ותביעות ייצוגיות (המשך)

1.2 תביעות ייצוגיות שהוגשו כנגד החברה אשר להערכת ההנהלה בהתבסס על דעתם של יועציה המשפטיים, לאור השלב המקדמי בו נמצאות התביעות לא ניתן להעריך את השפעתן על תוצאות הפעילות והמצב הכספי של החברה, אם בכלל ולפיכך, לא נכללו כל הפרשות בגינן בדוחות הכספיים:

1.2.1 ביום 22 בינואר, 2017 התקבלה בקשה לאישור תובענה ייצוגית על סך של כ- 125 מיליוני ש"ח, שעניינה טענה לקיומו של מפגע סביבתי בדמות זיהום אוויר בתחנת הרכבת בת ים יוספטל. להערכת החברה, המבוססת על דעתם של יועציה המשפטיים, בשל השלב המקדמי בו נמצאת התביעה לא ניתן להעריך את מידת הסיכון הגלומה בתובענה.

1.2.2 ביום 6 באפריל, 2017 התקבלה במשרדי החברה בקשה לאישור תובענה ייצוגית על סך של 75 מיליוני ש"ח, שעניינה בטענה לקיומו של מפגע סביבתי בדמות זיהום אוויר בתחנת הרכבת בת ים קוממיות. להערכת החברה, המבוססת על דעתם של יועציה המשפטיים, בשל השלב המקדמי בו נמצאת התביעה לא ניתן להעריך את מידת הסיכון הגלומה בתובענה.

1.2.3 ביום 17 באוגוסט, 2017 התקבלה במשרדי החברה בקשה לאישור תובענה ייצוגית על סך של 45 מיליוני ש"ח כנגד החברה וכנגד חברת הבת רכבת ישראל מטענים בע"מ, שעניינה בטענה לקיומו של מפגע ריח חמור ברציפי תחנת הרכבת בבני ברק ובסביבותיה, הנוסף מקרונות המובילים אשפה, החונים בסמוך למקום. להערכת החברה, המבוססת על דעתם של יועציה המשפטיים, בשל השלב המקדמי בו נמצאת התביעה לא ניתן להעריך את מידת הסיכון הגלומה בתובענה.

1.2.4 ביום 28 ביוני, 2017 התקבלה במשרדי החברה בקשה לאישור תובענה ייצוגית על סך של 6.3 מיליוני ש"ח, שעניינה בטענה ליישום החלטת הרכבת שלא לאפשר לנוסע המחזיק בכרטיס נסיעה תקופתי, המקנה לו זכות נסיעה בין שתי תחנות, לנסוע ליעד רחוק יותר, שאינו כלול בכרטיס התקופתי, תוך תשלום של הפרש דמי הנסיעה בלבד. ביום 19 בפברואר 2018 ניתן צו הדוחה את הבקשה ללא צו להוצאות לאור העובדה שהבקשה דן תתנהל במסגרת בקשה לאישור תובענה ייצוגית אחרת המפורטת בסעיף 1.1.13 לעיל.

1.2.5 ביום 11 בינואר, 2018 התקבלה בקשה לאישור תובענה ייצוגית על סך של 8 מיליון ש"ח כנגד החברה וכנגד חברת הבת למטענים בע"מ, שעניינה טענה בדבר קיומו של מפגע סביבתי בדמות מטרד רוח ברציפי תחנת הרכבת חדרה מערב, הנוסף מקרונות המובילים אשפה ו/או ממסוף מטענים שבקרבת מקום. להערכת החברה, המבוססת על דעתם של יועציה המשפטיים, בשל השלב המקדמי בו נמצאת התביעה לא ניתן להעריך את מידת הסיכון הגלומה בתובענה.

1.2.6 ביום 12 בפברואר, 2018 התקבלה בקשה לאישור תובענה ייצוגית על סך של 5 מיליון ש"ח. עניינה של הבקשה בטענה שהרכבת מאפשרת ללקוחותיה לרכוש כרטיס שירות "מקום שמור" עבור רכבות בהן השירות כלל לא מופעל. להערכת החברה, המבוססת על דעתם של יועציה המשפטיים, בשלב מקדמי זה לא ניתן להעריך את מידת הסיכון הגלומה בבקשה.

1.2.7 ביום 17 במאי, 2018 התקבלה בקשה לאישור תובענה ייצוגית כנגד 9 מפעילי תחבורה ציבורית ובהם רכבת ישראל בע"מ על סך 89 מיליון ש"ח בסך הכל, שמתוכם, חלקה של רכבת ישראל בסכום הנתבע הוא 6%, כלומר 5 מיליוני ש"ח (לפי האמור בכתב התביעה עצמו) או 9%, כלומר 8 מיליוני ש"ח (לפי האמור בבקשה לאישור תובענה ייצוגית). עניינה של הבקשה הוא בטענות כנגד מפעילי התחבורה הציבורית בכל הקשור למתן הנחות לאזרחים ותיקים. להערכת החברה, המבוססת על דעתם של יועציה המשפטיים, בשלב מקדמי זה לא ניתן להעריך את מידת הסיכון הגלומה בבקשה.

1.2.8 ביום 28 באוגוסט, 2018 התקבלה בקשה לאישור תביעה ייצוגית על סך של 200 מיליוני ש"ח, שעניינה טענה לקיומו של מפגע סביבתי בדמות זיהום אוויר בתחנת הרכבת "ההגנה". להערכת החברה, המבוססת על דעתם של יועציה המשפטיים, בשלב מקדמי זה לא ניתן להעריך את מידת הסיכון הגלומה בבקשה.

באור 20 - התחייבויות תלויות, ערבויות, התקשרויות ושעבודים (המשך)

א. התחייבויות תלויות (המשך)

תביעות משפטיות ודרישות תשלום שהוגשו כנגד החברה (המשך)

1. בקשה לאישור תובענות ייצוגיות ותביעות ייצוגיות (המשך)

1.2 תביעות ייצוגיות שהוגשו כנגד החברה אשר להערכת ההנהלה בהתבסס על דעתם של יועצי המשפטיים, לאור השלב המקדמי בו נמצאות התביעות לא ניתן להעריך את השפעתן על תוצאות הפעילות והמצב הכספי של החברה, אם בכלל ולפיכך, לא נכללו כל הפרשות בגיבן בדוחות הכספיים:

1.2.9 ביום 7 בנובמבר 2018 התקבלה בקשה לאישור תביעה ייצוגית שעניינה טענה לקיומן של הפרות של החברה את חובותיה להנגשה של מתקני מים צוננים לשתיה במתחמיה. להערכת החברה, המבוססת על דעתם של יועצי המשפטיים, בשלב מקדמי זה לא ניתן להעריך את מידת הסיכון הגלומה בבקשה.

1.2.10 ביום 8 בנובמבר, 2018 התקבלה בקשה לאישור תביעה ייצוגית על סך של כ- 307 מיליוני ש"ח בטענה שהחברה לא סיפקה שירותי אינטרנט אלחוטי חינמי בקרונות הרכבת, בניגוד לפרסומיה. להערכת החברה, המבוססת על דעתם של יועצי המשפטיים, בשלב מקדמי זה לא ניתן להעריך את מידת הסיכון הגלומה בבקשה.

1.2.11 ביום 22 במאי, 2018 (התקבלה בקשה לאישור תביעה ייצוגית שעניינה טענה להפרת הוראות החוק למניעת העישון במקומות ציבוריים והחשיפה לעישון, התשמ"ג – 1983 בשטחי תחנות הרכבת שמחוץ לרציפים או למבנים וכן בטענה כי עדיין קיימת הפרה גם לגבי העישון ברציפים ובמבנים. להערכת החברה, המבוססת על דעתם של יועצי המשפטיים, בשלב מקדמי זה לא ניתן להעריך את מידת הסיכון הגלומה בבקשה.

1.2.12 ביום 20 בספטמבר, 2018 התקבלה בקשה לאישור תביעה ייצוגית על סך של כ- 13.2 מיליוני ש"ח בטענה לפיה הרכבת מסרבת לפצות את הנוסעים המחזיקים בהסדרי נסיעה סטודנטאליים בגין סגירת מקטעי רכבות. להערכת החברה, המבוססת על דעתם של יועצי המשפטיים, בשלב מקדמי זה לא ניתן להעריך את מידת הסיכון הגלומה בבקשה.

**להלן פירוט בדבר תביעות משפטיות נוספות ודרישות תשלום שהוגשו כנגד החברה:**

2. ביום 17 ביולי, 2014 הוגשה תביעה כספית נגד החברה ע"י הקבלן רמ"ט וקבלן המשנה רולצור, על סך של 66 מיליוני ש"ח בגין עבודות כריית ובניית שלד מבנה תחנת בנייני האומה בפרויקט הקו המהיר לירושלים, וזאת בגין טענות לעבודות נוספות וחריגים, התארכות משך ביצוע, החזר קנסות שהטילה הרכבת ועיכוב תשלומים. במקביל להליך המתנהל בבית המשפט, מתנהל בין הצדדים הליך גישור. להערכת החברה, המבוססת על דעתם של יועצי המשפטיים, החברה כללה הפרשה המשקפת באופן נאות, את העלויות אשר ישולמו, בסבירות העולה על 50%, וזאת כנגד יתרות הרכוש הקבוע שלה.

3. ביום 30 ביוני, 2014 המועצה המקומית בנימינה (להלן: "בנימינה") הגישה עתירה למתן צווים נגד ממשלת ישראל, שר התחבורה, משרד התחבורה, המועצה הארצית לתכנון ובניה, הועדה הארצית לתכנון ולבניה לתשתיות לאומיות, רכבת ישראל ונתיבי ישראל (להלן "המשיבים"). המועצה המקומית בנימינה ביקשה בעתירתה כי המשיבים יפעלו: להקמת הפרדה מפלסית, לביצוע טיפול אקוסטי ונופי לביצוע תיקונים בתכנית תשתיות לאומיות 18, מתן כתב שיפוי בערך מלא למועצה כנגד תביעות לירידת ערך, וקידום מהיר של התוכנית להקמת מסילת רכבת בנימינה מערבה מהמיקום הנוכחי. בין הצדדים מתקיימים מגעים והידברות, מרבית המחלוקות בין הרכבת לבין העותרת הסתיימו בהסכמה, ואף הוגשה הודעה מתאימה לבית המשפט. בהסכמת הצדדים נדחה הדיון בעתירה מספר פעמים. בהתאם להחלטת בית המשפט אשר הורתה לצדדים ליתן עמדתם, הגישה הפרקליטות לאחרונה הודעה לבית המשפט בשם המשיבות 1-5 (ממשלת ישראל, שר התחבורה, משרד התחבורה, המועצה הארצית לתכנון ובניה והוועדה הארצית לתכנון ובנייה של תשתיות לאומיות) במסגרתה שבה וטענה כי דין העתירה להידחות על הסף. להערכת החברה, המבוססת על דעתם של יועצי המשפטיים, סיכויי העתירה כנגד הרכבת להתקבל נמוכים מ- 50%.

באור 20 - התחייבויות תלויות, ערבויות, התקשרויות ושעבודים (המשך)

א. התחייבויות תלויות (המשך)

תביעות משפטיות ודרישות תשלום שהוגשו כנגד החברה (המשך)

4. ביום 18 בינואר, 2010 הוגשה תביעה כספית נגד החברה על סך של 80 מיליוני ש"ח. במסגרת כתב התביעה, טען הקבלן, בין היתר, כי בניגוד למערך החוזי בין הצדדים, לא שולמו לו כספים בגין עיכובים בהתחלת העבודות; שינויים ועבודות נוספות; התייקרות במחירי הברזל וכן כי עקב מעשיה ומחדליה של הרכבת, נגרמו לו נזקים, אשר הרכבת חבה בהם. ביום 3 בספטמבר, 2018 ניתן פסק הדין בתביעה: מתוך סכום התביעה (שהוגבל לסכום נמוך יותר מטעמי אגרה), בית המשפט פסק לטובת הקבלן סך של 42 מיליוני ש"ח בתוספת מע"מ, הפרשי ריבית והצמדה, הוצאות ושכ"ט עו"ד. ביום 28 באוקטובר, 2018, הקבלן הגיש ערעור על פסק הדין. למחרת, ביום 29 באוקטובר, 2018, בד בבד עם הגשת בקשה לעיכוב ביצוע, הרכבת הגישה ערעור על פסק הדין. עוד באותו היום (29 באוקטובר, 2018), ניתן צו ארעי לעיכוב ביצוע פסק הדין. בהתאם לדעת יועציה המשפטיים, החברה כללה בדוחותיה הכספיים הפרשה מסוימת אשר שיקפה, באופן נאות, את העלויות אשר אפשר וישולמו לקבלן, בסבירות העולה על 50%, וזאת כנגד יתרות הרכוש הקבוע שלה. יצוין, כי הפער בין הערכת סיכויי הצלחת התביעה בגינם בוצעה אותה הפרשה לבין תוצאת פסק הדין נובעת, לדעת יועציה המשפטיים, מכך שבית המשפט לא קיבל חלק מטענות הרכבת ביחס לעילות התביעה ורכיבי הנזק.
5. ביום 30 ביוני, 2015 הוגשה תביעה כספית נגד החברה על סך של 40 מיליוני ש"ח בגין עבודות שביצעה התובעת להקמת תחנת מודיעין מרכז, במסגרת הקמת קו נתב"ג- מודיעין. לטענת התובעת, היא זכאית לתשלום בגין עריכת שינויים תכנוניים למבנה המקורי, חריגים, הארכת משך הביצוע ועוד. להערכת החברה, המבוססת על דעתם של יועציה המשפטיים, החברה כללה הפרשה המשקפת באופן נאות, את העלויות אשר ישולמו, בסבירות העולה על 50%, וזאת כנגד יתרות הרכוש הקבוע שלה.
6. ביום 17 במרץ, 2016 הוגשה תביעה כספית נגד החברה על סך של כ- 160 מיליוני ש"ח בגין עבודות שביצעה התובעת להקמת מתחם שירות לרכבות בבאר שבע (מבנה 100). לטענת התובעת, היא זכאית לתשלום בגין עריכת שינויים, עבודות נוספות, חריגות במהלך ביצוע הפרויקט והתארכות משך הביצוע. בימים אלה מתנהל בבית המשפט, מתנהל בין הצדדים הליך גישור. להערכת החברה, המבוססת על דעתם של יועציה המשפטיים, החברה כללה הפרשה המשקפת באופן נאות, את העלויות אשר ישולמו, בסבירות העולה על 50%, וזאת כנגד יתרות הרכוש הקבוע שלה.
7. ביום 21 בספטמבר, 2015 הוגשה תביעה כספית נגד החברה על סך של כ- 20 מיליוני ש"ח בגין טענה כי החברה נמנעה מדיווח אמת, ובזמן אמת בדבר נפח החומר המועבר לאתרי הכרייה, כך שנגרם לתובעת חסרון כס. בנוסף, עוד נטען, כי בכדי להפחית את התשלומים המגיעים לתובעת, שינתה החברה במכוון ובניגוד להסכם, את אופן החישוב והתשלום בגין הטמנת נפח עודפי הכרייה. בין הצדדים התקיים הליך גישור אשר השתכלל לכדי הסכם פשרה לפיו תשלם הרכבת לתובעת סך של 500 אלפי ש"ח וסך של 2,000 אלפי ש"ח יעמוד לזכות התובעת ויונתנה בתוצאותיו של פסק דין חלוט בהליך עתידי שיתקיים בין הרכבת לבין התובעת בהתאם לתוצאות בג"צ חסן דיב. ביום 28 במרץ, 2018 אישר בית המשפט את הסדר הפשרה ונתן לו תוקף של פסק דין.
8. במהלך שנת 2014 הוגשה כנגד החברה עתירה במסגרתה התבקש בית המשפט העליון להכיר בשטח בו הוטמנו עודפי עפר שהוצאו מפרויקט הקו המהיר, כאדמת העותר, כאשר משמעות ההכרה הינה הוצאת עודפי עפר. ביום 3 במאי, 2017 הוציא ביהמ"ש העליון צו על תנאי שבו הורה למשיבים בעתירה (לרבות המדינה והחברה) ליתן טעם מדוע לא ייאכף ללא דיחוי צו סופי להפסקת העבודה והריסה. עפ"י הנחיית בג"צ היה על המשיבים לעתירה לאתר אתר הטמנה להעברת עודפי העפר. משלא נמצא אתר מתאים, בג"צ הורה למדינה להגיש כתב תשובה, ביום 9 ביולי, 2018 הגישה המדינה תצהיר תשובה מטעמה. ביום 16 ביולי, 2018 החברה הגישה בקשה להתיר לה להגיש תשובה מטעמה. ביום 17 בינואר, 2019 ניתנה החלטה המאשרת הגשת תשובת החברה לעתירה. התיק קבוע לדיון נוסף ליום 1 באוגוסט, 2019. להערכת החברה, המבוססת על דעתם של יועציה המשפטיים, החברה כללה הפרשה המשקפת באופן נאות, את העלויות אשר ישולמו, בסבירות העולה על 50%, וזאת כנגד יתרות הרכוש הקבוע שלה.
9. בחודש פברואר 2016 הגיש הקבלן בקשה למותן פסק דין הצהרתי כנגד הרכבת בעניין זהותו של המדד שאליו יש להצמיד את מחירי החוזה שנכרת עימו. ביום 13 בינואר, 2019 ניתן פסק דינו של בית המשפט המחוזי לפיו התובענה נדחתה.

באור 20 - התחייבויות תלויות, ערבויות, התקשרויות ושעבודים (המשך)

א. התחייבויות תלויות (המשך)  
תביעות משפטיות ודרישות תשלום שהוגשו כנגד החברה (המשך)

10. ביום 15 באוגוסט, 2015 הוגשה תביעה כספית נגד החברה על סך של כ-12 מיליוני ש"ח בגין טענה כי החברה לא שילמה לתובעת את מלוא התמורה בגין ביצוע עבודות תשתית ועפר אשר ביצעה התובעת במסגרת פרויקט הרכבת באשקלון – באר שבע. החברה הגישה כנגד התובעת תביעה שכנגד בסך של כ-6 מיליוני ש"ח. במסגרת הליך גישור ומו"מ שקיימו הצדדים, הגיעו הצדדים להסדר פשרה לפיו החברה תשלם לתובעת סך של 5.5 מיליוני ש"ח בצירוף מע"מ כדין לסילוק סופי ומוחלט של התביעה. ביום 19 באוגוסט, 2018 אישר בית המשפט את הסדר הפשרה ונתן לו תוקף של פסק דין.
11. במהלך שנת 2014 הוגשו תביעות כספיות נגד החברה על סך כולל של כ-5.4 מיליוני ש"ח בגין מטרדי רעש וזיהום אוויר במסגרת הפעלת מסילת הרכבת בקו תל אביב- בני דרום. הצדדים הגיעו להסדר פשרה לפיו תשלם הרכבת לתובעת סך 1.8 מיליוני ש"ח בצירוף מע"מ כדין לסילוק סופי ומוחלט של התביעה. ביום 20 בינואר 2019 אישר בית המשפט את הסדר הפשרה ונתן לו תוקף של פסק דין.
12. ביום 12 במרס, 2019 הוגשה תביעה כספית נגד החברה על סך של כ-42 מיליוני ש"ח בגין עבודות שביצעה התובעת להקמת תחנת אופקים. לטענת התובעת, החברה הפרה את ההסכם מולה בשל אי תשלום כספים המגיעים לה בגין עבודות שביצעה בפועל. כמו כן, טענה התובעת כי החברה גרמה לה נזקים בשל עיכוב ביצוע העבודות וכן בשל אי השבת ערבויות התובעת על אף סיום הפרויקט ותקופת הבדק. להערכת החברה, המבוססת על דעתם של יועצי המשפטיים, בשלב מקדמי זה לא ניתן להעריך את מידת הסיכון הגלומה בבקשה.
13. החברה הינה צד לתביעות פיצויי הפקעה בסך של כ-76 מיליוני ש"ח. התביעות התקבלו משום רצון התובעים להקדים ולשמור להם את האפשרות לקבלת פיצויים טרם המועד האחרון להתיישנות שקבע פסי"ד רוטמן בביהמ"ש העליון. להערכת החברה, המבוססת על דעתם של יועצי המשפטיים, החברה כללה הפרשה בסך של כ-27.5 מיליוני ש"ח, המשקפת באופן נאות, את העלויות אשר ישולמו, בסבירות העולה על 50%, וזאת כנגד יתרות הרכוש הקבוע שלה.
14. החברה הינה צד לתביעות בגין ירידת ערך מקרקעין בהתאם לסעיף 197 לחוק התכנון והבניה בהיקף כולל של כ-159 מיליוני ש"ח. להערכת החברה, המבוססת על דעתם של יועצי המשפטיים, ובהתאם להערכת הנזק הצפוי על ידי שמאי החברה, כללה החברה הפרשה בסך של כ-12 מיליוני ש"ח, וזאת כנגד יתרות הרכוש הקבוע שלה. יש לציין כי בהתאם להסכם שנחתם בין החברה לבין נתיבי ישראל (נתי"י) בשנת 2010, ישנם פרויקטים, המנויים בהסכם זה, אשר בהם נתי"י היא האחראית הבלעדית לטיפול בתביעות הפקעות וירידת ערך כתוצאה מתכנית (לפי סעיף 197 לחוק התכנון והבניה). יצוין, כי לגבי תביעות הנוגעות לפרויקטים אחרים, זכות השיפוי של החברה לגבי תביעות מסוג זה תוסדר אף היא בהסכמים מתאימים.
15. החברה הינה צד לתביעות משפטיות אחרות בסך של כ-41.7 מיליוני ש"ח שנבעו עקב עבודות פיתוח ותשתית ותביעות כספיות אחרות. להערכת החברה, המבוססת על דעתם של יועצי המשפטיים, החברה כללה הפרשה בסך של כ-4.4 מיליוני ש"ח המשקפת באופן נאות, את העלויות אשר ישולמו, בסבירות העולה על 50%, וזאת כנגד יתרות הרכוש הקבוע שלה.
16. החברה הינה צד לתביעות משפטיות כספיות אחרות בסך של כ-4.4 מיליוני ש"ח שנבעו מפעילותה השוטפת. להערכת החברה, המבוססת על דעתם של יועצי המשפטיים, החברה כללה הפרשה בסך של כ-1.9 מיליוני ש"ח המשקפת באופן נאות, את העלויות אשר ישולמו, בסבירות העולה על 50%.
17. בתביעות נזקי גוף התובע אינו נדרש לכמת את סך כל נזקיו. תביעות אלו נמצאות בטיפול חברות ביטוח ולחברה קיים כיסוי ביטוחי בגינן, בפרט ביטוח חבות מעבידים וביטוח צד ג'. החברה כללה בגין תביעות אלה הפרשה בסך של כ-19.6 מיליוני ש"ח, ויתרת הנכס לקבל בגינן עומדת על סך של כ-16.6 מיליוני ש"ח. ההפרשה נטו משקפת את גובה ההשתתפות העצמית על פי תנאי פוליסות הביטוח.
18. החברה קיבלה דרישות תשלום בסכום כולל של כ-20 מיליוני ש"ח בגין חובות ארנונה לרשויות מקומיות. להערכת החברה, המבוססת על דעתם של יועצי המשפטיים, החברה כללה הפרשה בספריה בסך של כ-15 מיליון ש"ח, המשקפת באופן נאות, את העלויות אשר ישולמו, בסבירות העולה על 50%.
19. החברה קיבלה דרישות תשלום בגין היטלי פיתוח מרשויות מקומיות בסך כולל של כ-2 מיליוני ש"ח. להערכת החברה, המבוססת על דעתם של יועצי המשפטיים, החברה כללה הפרשה בספרים בסכום של כ-1.7 מיליון ש"ח המשקפת באופן נאות, את העלויות אשר ישולמו, בסבירות העולה על 50%, וזאת כנגד יתרות הרכוש הקבוע שלה.

## באור 20 - התחייבויות תלויות, ערבויות, התקשרויות ושעבודים (המשך)

א. התחייבויות תלויות (המשך)  
תביעות משפטיות ודרישות תשלום שהוגשו כנגד החברה (המשך)

20. לקראת סיום ביצוע פרויקטים המבוצעים כחלק מתוכנית הפיתוח ובמסגרת גמר חשבון, עולות לעיתים דרישות מהקבלנים לתוספת תשלומים מעבר לנקוב בהסכמים המקוריים. דרישות אלה מסתיימות לרוב בהסכמה בין הצדדים בסכומים נמוכים משמעותית מסכומי הדרישה. במקרים בהם לא מושגת הסכמה, חלק מאותם קבלנים עשויים לתבוע את החברה.

## 21. דרישות כאמור אשר ניתנות להערכה על ידי החברה

21.1 נכון למועד פרסום הדוח, ידוע לחברה על דרישות לתוספת תשלום כאמור בסכום כולל של כ- 555 מיליוני ש"ח. על פי ניסיונה המצטבר של החברה בטיפול בדרישות כאלו בעבר וההערכה ההנדסית של החברה בגין עבודות שאכן בוצעו מעבר להסכמים המקוריים, סכומי תשלום נוספים אלו במידה וישולמו לא צפויים לעלות על כ-110 מיליוני ש"ח. סכומים אלו, במידה וישולמו כלולים בתקציב הפיתוח של הפרויקטים. להערכת הגורמים המקצועיים בחברה, הסיכויים שהחברה תידרש לשלם סכומים מהותיים מעבר לאלו הכלולים בתקציב הפיתוח של הפרויקטים כאמור לעיל, הינם נמוכים מ-50%. מבלי לגרוע מהאמור לעיל יצוין, כי נכון למועד זה, אין בידי החברה אישורי תקציב מהמדינה אם החברה תידרש לשלם את מלוא סכום הדרישות.

21.2 ביום 9 במאי, 2016 הגיש לחברה אחד הקבלנים חשבונות סופיים לתוספת תשלומים מעבר לנקוב בהסכמים המקוריים בסך של כ- 1.044 מיליארד ש"ח. לאחר מכן, עדכן הקבלן את דרישתו לסך של 2.026 מיליארד ש"ח. להערכת החברה דרישות הקבלן מופרזות. עם זאת, לאור הידברות המתקיימת בין החברה לבין הקבלן בעניין הגעה להסדר פשרה בעניין, אשר עיקרו אושרו ע"י החברה, החברה כללה בדוחותיה הכספיים הפרשה מסוימת אשר משקפת באופן נאות את העלויות אשר אפשר וישולמו לקבלן במסגרת הסדר זה, בסבירות העולה על 50%, וזאת כנגד יתרות הרכוש הקבוע שלה.

עוד יצוין, כי חתימת הסדר הפשרה כאמור כפופה לאישור נציגי הממשלה הרלבנטיים בהתאם להסכם ההפעלה וכי ביום 4 במרס, 2019 התקבלו כל האישורים הנדרשים להסדר הפשרה על ידי נציגי הממשלה הרלבנטיים, אשר מהווה חשבון סופי עבור הפרויקט ומסיים את המחלוקת בין הצדדים. הסכום שישולם במסגרת הסדר הפשרה כלול בתקציב הפיתוח המאושר של הפרויקטים.

## 22. מס ערך מוסף - נכון למועד הדוח לחברה שומות מע"מ סגורות עד וכולל שנת 2017.

23. החברה בוחנת טענות הממונה על השכר לפיהן מבוצעים לכאורה תשלומים חריגים לעובדים, בקשר עם זכויות והטבות המשולמות להם, שלא על פי הוראות ההסכמים בחברה ו/או ללא אישור הממונה על השכר. החברה פנתה לממונה על השכר על מנת שיאשר את המשך התשלומים הנ"ל עד להסדרה בהסכם הקיבוצי החדש שעתיד היה להיחתם בחברה בסוף שנת 2015.

הממונה השיב לפניית החברה בשלילה והודיע כי לא יאושר המצב הקיים עד לחתימת הסכם קיבוצי חדש. עוד הודיע הממונה, כי בכוונתו ללמוד את הנושא על מנת לבחון האם מדובר בחריגות השכר.

לאמור לעיל עשויה להיות השלכה כספית על החברה ככול שיקבע על ידי הממונה על השכר באוצר כי מדובר בחריגת שכר. החברה תחויב להפסיק את התשלומים החורגים ובנוסף יתכן והעובדים יחויבו בהחזרי תשלומים ששולמו להם. כמו כן, בסמכות הממונה על השכר להפסיק הקצבות שהוא מעביר לחברה בגובה הסכומים החורגים ששולמו במידה והחברה לא תפסיק את חריגת השכר. לבסוף בסמכות הממונה על השכר באוצר לפעול כנגד דירקטורים והמנכ"ל שאישרו חריגות שכר ככול שאלה יקבעו.

נכון למועד אישור הדוחות הכספיים, ככל הידוע לחברה, טרם התקבלה החלטה כלשהיא בנושא.

להערכת הנהלת החברה, המבוססת על דעתם של יועציה המשפטיים, הסבירות כי החברה תחויב לשאת בהוצאות ו/או בהקטנת הכנסות בגין האמור לעיל אינה עולה על 50% ולפיכך לא נכללה הפרשה בספרי החברה.

## באור 20 - התחייבויות תלויות, ערבויות, התקשרויות ושעבודים (המשך)

## ב. ערבויות שניתנו על ידי החברה

נכון ליום 31 בדצמבר, 2018, 2017 ו-2016, סך הערבויות שניתנו על ידי החברה עומד על כ-2,846, 2,247 ו-2,047 אלפי ש"ח, בהתאמה. הערבויות כאמור ניתנו בעיקר במסגרת הפעילות השוטפת להבטחת קיום ההתחייבויות של החברה. הערבויות הועמדו בהתאם לקביעת בית המשפט במסגרת הליכים משפטיים אשר החברה צד להם לשם המשך הדיונים. בנוסף קיימות ערבויות לעיריות להבטחת הסכמים בדבר היתרי בנייה.

## ג. התקשרויות

## הסדרים, הסכמים ומסמכי עקרונות מיוחדים

## (1) הסכמים לסבסוד

## (1.1) עדכון הסכם הסובסידיה בגין היסעי חיילים

לאור הסכם הסעת חיילים (ראה באור 26(ה)(1)), נחתם בין החברה לחשב הכללי ומשרד התחבורה ביום 12 בספטמבר 2012 הסכם סבסוד מערך הסעת חיילים בימי ראשון, ואשר מטרתו לסכם את טענות הצדדים בדבר שינויים הנוגעים לנסיעות חיילי צה"ל במערך הרכבתי (להלן: "הסכם סבסוד הסעת חיילים").

ההסכם החדש (ראה באור 20 (ג)(1)(1.3)) החליף, בין היתר, את הסכם סבסוד הסעת החיילים, אשר היה בתוקף עד לסוף שנת 2012.

בחודש אוגוסט, 2017 הרכבת הודיעה על הפסקת מערך הסעת חיילים באוטובוסים כמוגדר בהסכם וכפועל יוצא על הפחתת ההנחות הניתנות בשל כך בהסכם. משרד הביטחון הודיע כי אין הוא מסכים להפחתת ההנחה וכרגע הנושא נמצא בבירור אצל היועץ המשפטי לממשלה.

עם זאת הרכבת עדיין מפעילה שאטלים של אוטובוסים לחיילים בתחנות עמוסות במיוחד בהיקף מצומצם של כ-1500 חיילים בכל יום א בבוקר.

## (1.2) הסכם פיתוח מפורט לביצוע תוכנית הפיתוח הרב שנתית של חברת הרכבת

ביום 11 באוגוסט 2008 נחתם הסכם פיתוח מפורט בין הממשלה לבין החברה לביצוע תוכנית הפיתוח (להלן: "הסכם הפיתוח הקודם"). תוקף הסכם הפיתוח הקודם, כפי שהוארך מעת לעת, היה עד ליום 30 באוקטובר 2013. הסכם הפיתוח הקודם החליף את מסמך העקרונות שנחתם ביום 29 באפריל, 2004 (להלן: "מסמך העקרונות"). מטרת הסכם הפיתוח הקודם הייתה להסדיר את היחסים בין הצדדים בכל הנוגע להתחייבות החברה לבצע את תוכניות הפיתוח אשר נקבעו בהחלטת ממשלה מס' 2231 מיום 12 באוגוסט, 2007 וכללו, בין היתר, פרויקטי פיתוח ופרויקטי שירות, וכן קבעו הוראות לעניין המימון שיינתן על ידי הממשלה לחברה לביצוע תוכניות הפיתוח.

לפרטים בדבר סיווג הכספים שהשקיעה המדינה בחברה במהלך השנים 2003-2008 בסך של 3 מיליארד ש"ח בדוחות הכספיים כהשקעת בעלים, ראו באור 22 (ג).

## באור 20 - התחייבויות תלויות, ערבויות, התקשרויות ושעבודים (המשך)

## ג. התקשרויות (המשך)

## הסדרים, הסכמים ומסמכי עקרונות מיוחדים (המשך)

## (1) הסכמים לסבסוד (המשך)

## (1.3) הסכם מסגרת לפיתוח והפעלת רכבת ישראל

ביום 17 ביוני 2014 נחתם הסכם הפעלה והפיתוח בדבר סבסוד הפעילות השוטפת ופעילות הפיתוח של החברה (אשר חלק מסעיפיו תוקנו ביום 25 בפברואר 2015. ההסכם החדש החליף את הסכם הסובסידיה הקודם שנחתם ביום 30 בדצמבר 2009, את הסכם הפיתוח הקודם שנחתם ביום 11 באוגוסט 2008, לרבות את התוספות להסכמים אלו, וכן את הסכם סבסוד הסעת חיילים. ההסכם החדש מסדיר את מימון פעילות הפיתוח של החברה לשנים 2013-2020.

## (א) מטרת ההסכם ותקופת ההסכם

מטרת ההסכם החדש הינה להסדיר את היחסים בין המדינה לבין החברה בכל הנוגע להתחייבויות החברה ביחס לפעילותה השוטפת בתחום התחבורה הרכבתית וביחס לביצוע תוכניות פיתוח, וכן לקבוע הוראות בדבר מתן תשלומי סובסידיה לחברה ע"י המדינה כנגד עמידתה בהתחייבויות אלה. ההסכם יעמוד בתוקפו החל מיום 1 בינואר 2013 ועד ליום 31 בדצמבר 2016 או עד סוף שנת 2020 במידה ותבוצע הנפקת אג"ח של החברה עד ליום 31 בדצמבר 2016. למדינה אופציה להארכת ההסכם מעבר ליום 31 בדצמבר 2016, גם אם לא תבוצע הנפקת אג"ח, עד סוף שנת 2020.

יצוין כי החברה הנפיקה אג"ח ברבעון הראשון לשנת 2015 כך שתוקף ההסכם הוארך עד לשנת 2020.

## (ב) מילוי יעדי הממשלה וסבסוד הפעילות השוטפת

במסגרת ההסכם החדש, הסכימה החברה, כנגד העמדת הסובסידיה על פי ההסכם כאמור, לפעול למימוש מדיניות הממשלה בתחום התחבורה הרכבתית. לשם מימוש מדיניותה כאמור, מתחייבת הממשלה לסייע בפעילות התחבורתית השוטפת של החברה בתקופת ההסכם החדש בדרך של מתן סובסידיה. החברה תפעיל את שירותי ההסעה והובלת המטענים בקווי הרכבת ותפעל בהתאם לתכנית התפעולית הרב שנתית ולתוכניות התפעוליות השנתיות אשר יאושרו ע"י נציגי הממשלה, ובהתאם לעקרונות התכנית התפעולית המפורטת אשר יאושרו ע"י המנהל, ולתכניות התפעוליות המפורטות, וכן בכפוף לכל דין ובהתאם להנחיות נציגי הממשלה והנחיות המנהל כפי שיינתנו מעת לעת, ותוך הקפדה על רמת שירות מיטבית ורמת התחזוקה הנדרשת.

## (ג) התחייבויות החברה

במסגרת ההסכם החדש, התחייבה החברה להפעיל את שירותי ההסעה לנוסעים, את שירותי הובלת המטענים ואת שירותי התשתית כדין, בהתאם להנחיות הממשלה, ברמת שירות נאותה, באופן רציף ותקין תוך מיצוי יעיל של המשאבים והמקורות שלרשותה ונקיטת מדיניות הוצאות מרוסנת וחסכנית ותוך שיפור רמת השירות לנוסע. ההסכם החדש מפרט עקרונות למדידת רמת השירות הנדרשת מהחברה, ומנגנוני התחשבות בין הממשלה לבין החברה בגין עמידה ברמת השירות כמפורט להלן.

במסגרת ההסכם החדש, התחייבה החברה לפעול לטובת הבטחת איכות ביצוען של תוכניות הפיתוח כפי שתעודכן מדי שנה בהתאם ליעדים, לתקציב, ללוחות הזמנים ולאבני הדרך המפורטים בה, תוך עמידה בתקני האיכות, שמירה על כללי זהירות ובטיחות, הבטחת פיקוח נאות על ביצוע העבודות ואכיפתם של נהלי ביטחון ובטיחות מתאימים.



## באור 20 - התחייבויות תלויות, ערבויות, התקשרויות ושעבודים (המשך)

## ג. התקשרויות (המשך)

## הסדרים, הסכמים ומסמכי עקרונות מיוחדים (המשך)

## (1) הסכמים לסבסוד (המשך)

## (1.3) הסכם מסגרת לפיתוח והפעלת רכבת ישראל (המשך)

## (ד) מערך מדדי שירות

במסגרת ההסכם החדש, התחייבה החברה לנקוט בכל הצעדים הנדרשים על מנת להפעיל את שירותי ההסעה בקווי הנוסעים ברמת שירות מיטבית, בין היתר, בהתאם למדדי השירות המפורטים בהסכם ובנספחים, לרבות: (1) דיוק - שמירה על רמת דיוק גבוהה בנסיעת הרכבות, תוך נקיטת פעולות לצמצום איחורים, וביטולי עצירת רכבות בתחנות במקרה של שיבושים ברשת; (2) מניעת צפיפות יתר - מניעת מצבים של "צפיפות יתר" החורגת מעקרונות התוכנית התפעולית; (3) תחזוקה, ניקיון וסדר - שמירה על ניקיון ורמת תחזוקה נאותה בכל עת של התחנה והרציפים, על כל המתקנים והאביזרים המותקנים בהם, ושל כל הקרונות הפעילים, מבחוץ ומבפנים; (4) מידע לציבור - הפצת מידע עדכני, מהימן ורלוונטי לציבור בדבר שירותי החברה בתחנות ובקרונות הנוסעים, בקופות, באינטרנט, באמצעות המוקד הטלפוני ובכל מקום נוסף שיורה לה המנהל. המידע יוצג כך שיסייע לציבור להשתמש באופן יעיל בשירותי התחבורה הציבורית כמכלול, ויקטין את אי-הודאות של הנוסע לגבי נסיעתו; (5) כרטוס - מכירת כל סוגי הכרטיסים, למעט כרטיס בודד ללא הנחה, תתבצע בכל תחנות הנוסעים באמצעות מערכות כרטוס חכם (כרטיס אלקטרוני חכם רב פעמי); (6) נגישות - פעילות למען מתן שירות מלא, קל ונוח לנוסעים עם מוגבלות פיסית, בהתאם לכל דין; (7) טיפול בפניות הציבור - טיפול יעיל, מהיר ואדיב בפניות הציבור, בהתאם לנוהל פניות ציבור אשר פורסם על ידי המנהל; ו- (8) טיפול באבדות ומציאות - דאגה לשירותי אחסון לשימוש והחזרה של אבדות ומציאות, בהתאם לנוהל אבדות ומציאות של החברה. בגין אי עמידה במדדי השירות תחויב החברה בפיצויים מוסכמים.

לשם חישוב התמריצים והקנסות אשר יוטלו על החברה, נחלקים מדדי השירות לשתי קבוצות עיקריות: מדדי דיוק (כגון: איחורי רכבות, אי עצירה בתחנה) ומדדי שירות (כגון: מדדי תחזוקה, ניקיון וסדר ברכבות ובתחנות, מידע לציבור בקרונות בתחנות וברציפים, מידע מרחוק ומדדי כרטוס). יצוין, כי הקנס המקסימאלי לסך מדדי הדיוק עומד על 33.7 מיליון ש"ח והקנס המקסימאלי לסך מדדי השירות מסתכם לכ- 12.5 מיליון ש"ח.

יצוין, כי הקנסות על מדדי השירות החלו רק לאחר תקופת מדידה בת תשעה חודשים אשר החלה בחודש ספטמבר 2014 והסתיימה בחודש יוני 2015.

באור 20 - התחייבויות תלויות, ערבויות, התקשרויות ושעבודים (המשך)

ג. התקשרויות (המשך)

הסדרים, הסכמים ומסמכי עקרונות מיוחדים (המשך)

(1) הסכמים לסבסוד (המשך)

(1.3) הסכם מסגרת לפיתוח והפעלת רכבת ישראל (המשך)

ה) רמת התפעול

במסגרת ההסכם החדש, התחייבה החברה לרמת תפעול כמפורט להלן: (1) זמינות הצי הנייד - החברה תתחייב לפעול לעמידה ברמת זמינות גבוהה של צי הנייד שלה, תוך שאיפה לאימוץ הסטנדרטים המובילים בעולם; ו- (2) זמינות המסילה - החברה מתחייבת להשיג זמינות מרבית של המסילה לתנועת רכבות, ובכלל זה לתזמן את אירועי סגירת המסילה לצורך עבודות פיתוח באופן שיקטין ככל הניתן את ההפרעה הנגרמת לפעילות הרכבת; סגירת מסילה תהיה בהתאם לתוכנית עבודה שנתית לסגירת קווים לביצוע עבודות תשתית, אשר תוגש למנהל ותאושר בהתאם לנוהל סגירת קווים לצורך עבודות תשתית ואשר תיגזר מתוכנית הפיתוח.

ה) אישור התוכנית התפעולית של החברה

במסגרת ההסכם החדש, התחייבה החברה להגיש לאישור נציגי הממשלה תוכנית הפעלה רב שנתית, שנתית ומפורטת, כמפורט להלן:

"תוכנית הפעלה רב שנתית" - תיאור מערך הנסיעות של קווי הנוסעים כפי שהוא מתוכנן להיות בכל שנה, לרבות מפת הקווים ותדירות הנסיעות בכל אחד מן הקווים בשעות השיא ובשעות השפל וכן התפלגות השימושים במסילה לפי ייעודים.

יצוין כי נכון למועד פרסום הדוח לא אישרו נציגי הממשלה את התוכנית התפעולית לשנת 2017 שהוגשה על ידי החברה בשל אי הסכמה לגבי הערכות ההנהלה בתוכנית בנוגע לזמינות המתוכננת. התוכנית שהוגשה משקפת בין היתר קנסות בסך של כ- 6 מיליוני ש"ח בגין זמינות הציוד הנייד. במהלך החודש הקרוב ידונו הצדדים בדבר אישור התוכנית כאמור.

"תוכנית הפעלה שנתית" - תיאור מערך הנסיעות של קווי הנוסעים תוך התייחסות לתדירות הנסיעות ולהיקפי הנוסעים החזויים בכל אחד מן הקווים בשעות השיא ובשעות השפל והשינויים בהם לאורך השנה, לכמות ימי הסגירה הצפויים בכל קטע מסילה, סך מרחק הנסיעה המצרפי, ולהתפלגות השימושים במסילה לפי ייעודים בחלוקה לשעות שיא ושפל. יחד עם תוכנית ההפעלה השנתית החברה תגיש את ההוצאה המוכרת הנדרשת עבור התוכנית המוצעת.

"תוכנית הפעלה מפורטת" - לוח הזמנים המפורט לנסיעות כל אחד מקווי הנוסעים בהתבסס על תוכנית ההפעלה השנתית, וכפי שאושר על ידי המנהל על נספחיו.

ה) מכרזים וקבלת אישורים מוקדמים

החברה מתחייבת שלא לפרסם ללא אישור מראש ובכתב מנציגי הממשלה מכרז מן המכרזים המפורטים להלן:

מכרז הקשור בביצוע פרויקט אשר היקפו הכולל של המכרז עולה על 50 מיליון ש"ח בהתאם לאומדן המופיע בתוכנית הפיתוח המעודכנת או בהתאם לאומדן עדכני שערכה החברה, הגבוה מביניהם; מכרז הקשור בציוד נייד או באחזקתו, אשר היקפו הכולל עולה על 50 מיליון ש"ח, בהתאם לאומדן המופיע בתוכנית הפיתוח המעודכנת או בהתאם לאומדן עדכני שערכה החברה, הגבוה מביניהם.

ה) התקציב השוטף

במסגרת ההסכם החדש, התחייבה החברה לאשר מדי שנה תקציב שוטף רווחי, ולא תאשר תקציב גרעוני, למעט אם הגרעון ממומן כולו מרווחים שהצטברו בשנים קודמות, בהתאם ליתרת העודפים המצטברים בדוחות הכספיים של החברה.

ככל שקיים רווח שנתי חיובי בשנה מסוימת (כהגדרתו בסעיף 2.26 להסכם החדש, בהתאמות כפי שנקבעו בהסכם), תשקיע החברה בשנה העוקבת בסך של 50% לטובת פרויקטי פיתוח קטנים. בכל שנה תעביר החברה מזומנם בסך השווה לרווח המוקצה לפרויקטי פיתוח קטנים לחשבון בנק ייעודי. המדינה לא תעביר לחברה תשלומי סובסידיה לפיתוח לטובת פרויקטי פיתוח קטנים, אלא לאחר שהחברה השתמשה בכל הרווח המוקצה לפרויקטים קטנים. סכומים שהחברה הוציאה מתוך הרווח המוקצה לפרויקטים קטנים לא יקטינו את ההתחייבויות הכספיות של משרד התחבורה לטובת פרויקטים אלו.

נכון למועד אישור הדוח העבירה החברה סך של כ-268 מיליוני ש"ח מהרווח השנתי למימון פרויקטים קטנים. הסכום מתייחס לשנים 2013-2016.

בגין שנת 2018, לפי תחשיב החברה לא נותרה יתרה להעברה למימון פרויקטים קטנים.

באור 20 - התחייבויות תלויות, ערבויות, התקשרויות ושעבודים (המשך)

ג. התקשרויות (המשך)

הסדרים, הסכמים ומסמכי עקרונות מיוחדים (המשך)

(1) הסכמים לסבסוד (המשך)

(1.3) הסכם מסגרת לפיתוח והפעלת רכבת ישראל (המשך)

(ט) גובה הסובסידיה השוטפת

בהתאם להסכם החדש, גובה הסובסידיה השוטפת אשר תשולם לחברה בגין ביצוע מחויבויותיה בשנה מסוימת יהיה סכום הרכיבים הבאים: (1) סכום הסובסידיה השנתית הנורמטיבית בגין נוסעים; (2) סכום הסובסידיה התמריצית השנתית בגין נוסעים; (3) הסובסידיה השנתית למטענים; ו- (4) ניכוי הפיצויים המוסכמים בגין אי עמידה במדדי שירות ואי עמידה במדדי תפעול. כי בהתאם להסכם החדש, העיקרון המנחה בקביעת גובה הסובסידיה השוטפת לה זכאית החברה הינו כי סיכויי הביקוש לנסיעה ברכבות מכוסה מרביתה ע"י המדינה וכי החברה תתומרץ/תיקנס על גידול/קטיון בהתאמה, על כמות הנוסעים בשיעור של 2% לשנה ביחס לשנה הקודמת, כמפורט להלן.

1. מגזר הנוסעים:

א. הסובסידיה השנתית הנורמטיבית

הסובסידיה השנתית הנורמטיבית בגין נוסעים הוגדרה בהסכם כסכום ההוצאה השנתית המוכרת בגין נוסעים, יחד עם ההוצאה השנתית המוכרת בגין שינויים בהוצאות הביטחון (\*) וארנונה (\*\*), בניכוי ההכנסה השנתית המוכרת בגין נוסעים (\*\*\*) , בניכוי ההכנסה השנתית המוכרת ממסחר (\*\*\*) , ובניכוי הכנסות מוכרות אחרות (\*\*\*\*) , כפי שפורטו בהסכם החדש.

(\*) ההוצאה המוכרת בגין שינויים בהוצאות הביטחון תורכב ממכפלה של סך נסיעות הנוסעים המאושרות במהלך השנה הקודמת וסך השינויים בהוצאות הביטחון של החברה לנוסע יחיד בשנה בכל אחת משנות ההסכם הקודמות. כמו כן, הייתה במהלך שנה הגדלה או הפחתה בהוצאות הביטחון של החברה לעומת השנה הקודמת כתוצאה מהנחיה מקצועית (כהגדרתה בהסכם), באותה השנה יתווסף או יפחת לפי העניין להוצאה המוכרת בגין שינוי בהוצאות הביטחון, 50% מתוך סכום ההגדלה או הפחתה.

(\*\*) ככל שישתנו במהלך תקופת ההסכם שומות ארנונה לנכסים מבין הנכסים המפורטים בהסכם יועבר לחברה באופן חד פעמי עבור התקופה שעד לתום השנה הקלנדרית שבה נקבעו השומות סכום בגובה 75% מההפרש החיובי שבין (א) תשלומיה בגין הנכסים כשטחם ביום 31 לדצמבר 2012, בתוספת הצמדות, לבין (ב) התשלומים בהתאם לשומת ההון החדשה. בנוסף, תעודכן ההוצאה המוכרת לצורך ההסכם בגובה 75% מההפרש כאמור.

(\*\*\*) ההכנסה השנתית המוכרת בגין נוסעים מוגדרת בהסכם כסכום ההכנסות הכולל של החברה מהסעת נוסעים באותה שנה ללא ניכוי גביה בחסר או עלויות גביה ובתוספת סך ההנחות שניתנו מעבר לתעריף המרבי שהחברה רשאית לגבות על פי צו הפיקוח על מחירים ושירותים (דמי נסיעה ברכבת), התשס"ח-2008 (להלן: "צו הפיקוח על תעריפים"), למעט הנחות המפורטות בהסכם אשר הוענקו במסגרת הסכמים עם משרד הביטחון והמשרד לביטחון פנים.

(\*\*\*\*) הכנסה המוכרת ממסחר מוגדרת בהסכם כסכום של הבאים: (א) הכנסה ממסחר הנורמטיבית השנתית (30 מיליון ש"ח בתוספת הפרשי הצמדה); (ב) 25% מההפרש החיובי בין הכנסות החברה ממסחר בפועל בגין השנה נשואת ההתחשבות (עד 50 מיליון ש"ח) לבין הכנסה ממסחר הנורמטיבית השנתית באותה שנה; (ג) 50% מההפרש החיובי בין הכנסות החברה ממסחר בפועל בגין השנה נשואת ההתחשבות (עד 100 מיליון ש"ח) לבין 50 מיליון ש"ח; (ד) 75% מהכנסות החברה ממסחר בפועל בגין השנה נשואת ההתחשבות שמעל 100 מיליון ש"ח.

(\*\*\*\*\*) הכנסות אחרות מוגדרות בהסכם כסכום של הרכיבים הבאים:

- א. הכנסות מגורמי חוץ בגין עבודות אחזקה ותשתית;
- ב. הכנסות מביטוח בגין ציוד או תשתית אשר שוקמו באמצעות תקציב הפיתוח או ציוד או תשתית אשר נגרטו;
- ג. 7.5% מהכנסות החברה מנסיעות רכבת מיוחדות.

באור 20 - התחייבויות תלויות, ערבויות, התקשרויות ושעבודים (המשך)

ג. התקשרויות (המשך)

הסדרים, הסכמים ומסמכי עקרונות מיוחדים (המשך)

(1) הסכמים לסבסוד (המשך)

(1.3) הסכם מסגרת לפיתוח והפעלת רכבת ישראל (המשך)

(ט) גובה הסובסידיה השוטפת (המשך)

1. מגזר הנוסעים: (המשך)

א. הסובסידיה השנתית הנורמטיבית (המשך)

בהתאם להסכם החדש, ההוצאה השנתית המוכרת של החברה תחושב על ידי סיכום מכפלות של העלות הנורמטיבית של כל מחולל עלות (כגון: ק"מ מסילה פעילה, מספר תחנות נוסעים פעילות, היסעים בעת סגירת מסילה ועוד) במספר היחידות המאושרות שבוצעו בפועל על ידי החברה בגין אותו מחולל, ובכפוף להצמדות והתאמות כמפורט להלן. בנוסף, נקבע כי למחוללי ההוצאה יתווסף מרכיב "רווח בסיס" לו זכאית החברה, בשיעור הנע בין 2% טרם הנפקת אגרות החוב, שבוצעה בחודש מרץ 2015, ועד 4% לאחריה. במסגרת ההסכם החדש, נקבע מקדם התייעלות, לפיו התחייבה החברה לנקוט בפעולות ובצעדים הדרושים לשם ייעול מירבי בשורותיה לחיסכון ולצמצום הוצאותיה. בהתאם להתחייבות זו, הוסכם כי עלות המחוללים המפורטים בהסכם תופחת בשיעור של 1% ביחס לשנה שקדמה לה, החל משנת 2014.

ההסכם החדש מכסה את עלויות החברה הכרוכות במתן השירות לנוסע, על פי "עלות נורמטיבית" אשר נקבעה במחוללים כמפורט להלן. עלויות החברה בקשר לכך הינן עלויות שכר, הוצאות דלק, עלויות תחזוקה, הוצאות תחנה, ביטוח וכיו"ב.

מחוללי ההוצאה המוכרים העיקריים בהסכם החדש הינם ק"מ מסילה פעילה, מספר תחנות נוסעים פעילות קטנות, מספר תחנות נוסעים פעילות גדולות וק"מ נסיעת רכבות נוסעים מאושרות בפועל (להלן: "מחוללים עיקריים"). בהתאם לאמור לעיל, על מנת לחשב את ההוצאה השנתית המוכרת של החברה יש לסכום מכפלות של העלות הנורמטיבית של כל מחולל במספר היחידות המאושרות שבוצעו בפועל על ידי החברה בגין אותו מחולל, ובכפוף להצמדות והתאמות המחוללים המפורטות בהסכם החדש. מסכום זה מופחתות ההכנסות ממכירת הכרטיסים ללקוחות תחום הסעת הנוסעים והכנסות מגורמי חוץ, כאשר התוצאה המתקבלת מהווה את הסובסידיה.

ב. סובסידיה תמריצית:

(א) סובסידיה תמריצית בגין נוסעים בשעת שיא - ככל שכמות נסיעות הנוסעים בסך שעות השיא באותה שנה פחתה מ-102% מכמות הנסיעות בסך שעות השיא בשנה הקודמת, סכום של 9.9 ש"ח (צמוד למדד המחירים לצרכן החל מינואר 2013) ייזקף לחובת החברה בגין כל נסיעת נוסע בשעת שיא אשר מתחת ל-102% ומעל 97% מכמות נסיעות הנוסעים בסך שעות השיא באותה שנה עלתה על 102% מכמות נסיעות הנוסעים בסך שעות השיא בשנה הקודמת, סכום של 9.9 ש"ח (צמוד למדד המחירים לצרכן החל מינואר 2013) ייזקף לטובת החברה בגין כל נסיעת נוסע בשעת שיא אשר מעל ל-102% מכמות נסיעות הנוסעים בסך שעות השיא בשנה הקודמת;

(ב) סובסידיה תמריצית בגין נוסעים בשעת שפל - ככל שכמות נסיעות הנוסעים בסך שעות השפל באותה שנה פחתה מ-102% מכמות הנסיעות הנוסעים בסך שעות השפל בשנה הקודמת, סכום של 2.8 ש"ח (צמוד למדד המחירים לצרכן החל מינואר 2013) ייזקף לחובת החברה בגין כל נסיעת נוסע בשעת שפל אשר מתחת ל-102% ומעל 97% מכמות נסיעות הנוסעים בסך שעות השפל בשנה הקודמת. ככל שכמות נסיעות הנוסעים בסך שעות השפל באותה שנה עלתה על 102% מכמות נסיעות הנוסעים בסך שעות השפל בשנה הקודמת, סכום של 2.8 ש"ח (צמוד למדד המחירים לצרכן החל מינואר 2013) ייזקף לטובת החברה בגין כל נסיעת נוסע בשעת שפל אשר מעל ל-102% מכמות נסיעות הנוסעים בסך שעות השפל בשנה הקודמת.

## באור 20 - התחייבויות תלויות, ערבויות, התקשרויות ושעבודים (המשך)

## ג. התקשרויות (המשך)

## הסדרים, הסכמים ומסמכי עקרונות מיוחדים (המשך)

## (1) הסכמים לסבסוד (המשך)

## (1.3) הסכם מסגרת לפיתוח והפעלת רכבת ישראל (המשך)

## (ט) גובה הסובסידיה השוטפת (המשך)

## 2. מגזר המטענים:

הסובסידיה השנתית למטענים - הסובסידיה למטענים הוגדרה בהסכם כמכפלת טון-ק"מ בסכום הקבוע לאותה שנה בהסכם כמפורט בטבלה שלהלן, בניכוי סכום הפחת השנתי ובתוספת (לאחר ניכוי פחת) מע"מ. בהתאם לתנאי ההסכם, הסכום הקבוע ממנו נגזרת הסובסידיה יפחת במהלך שנות ההסכם בשיעור של כ-6% מדי שנה ובסך כולל של כ-28.5% החל משנת 2016. טון-ק"מ הינו סכום של מכפלות המרחק (מספר הק"מ) שנסעה כל רכבת מטענים בכמות המטען באותה הנסיעה (בטון). ירד סך היקף ההובלה בשנה מסוימת מתחת ל-978 מיליון טון-ק"מ יבוא המדינה והחברה בדברים בנוגע לאפשרות התאמות נדרשות במנגנון הסובסידיה למטענים

להלן טבלה המפרטת את סכום הסובסידיה השנתית למטענים לטון ק"מ לפי שנים והצמדות, בהתאם להסכם החדש:

מזד המחירים לצרכן	סכום סובסידיה לטון ק"מ לפי שנים (ב"ח)							
	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013
100%	0.110	0.118	0.126	0.135	0.144	0.154	0.154	0.154

לאור הירידה החדה ברווחיות מגזר המטענים החברה נמצאת במגעים עם המדינה בבקשה לעדכון הסכם הסובסידיה למטענים.

## אופן תשלום הסובסידיה השוטפת

הסובסידיה השוטפת תשולם בהתאם לביצוע בפועל של התוכנית התפעולית המפורטת המאושרת. תשלומי הסובסידיה השוטפת יועברו בהתאם לחישובים חודשיים ובהתאם לעדכונים חצי-שנתיים ושנתיים שיערכו על ידי החברה ויועברו למנהל ולחשב משרד התחבורה ויאושרו על ידיהם או על ידי מי מטעם. התשלומים בגין רכיב התמלוגים לרמ"י יועברו מהממשלה לחברה בתשלום החודשי הסמוך להעברת התשלום מהחברה לרמ"י, בהתאם לחלקיות השנה בגינה מועברים התשלומים. הכספים שיתקבלו בידי החברה כסובסידיה שוטפת, ישמשו אך ורק לטובת הפעילות השוטפת למעט שכר עובדי הפיתוח ומסילאים ונלוות שכר הפיתוח אלא אם הורו נציגי הממשלה אחרת, וינהלו בחשבון נפרד אשר ייועד באופן בלעדי לכספי הסובסידיה השוטפת ולא יכלול כספים נוספים.

## (י) התאמת הוצאה המוכרת

שישה חודשים לאחר תחילת ההפעלה המסחרית של הקו החשמלי הראשון, ידונו הצדדים לגבי הצורך, האופן והמועד להתאמת המנגנונים בהסכם זה לתקופה בה מופעלים קווי רכבת חשמליים, ובפרט בנוגע להתאמת מנגנון חישוב הוצאה המוכרת ומנגנון חישוב הפיצויים המוסכמים בגין העמידה במדדי השירות, כפי שיהיו החל ממועד הפעלת הקו החשמלי הראשון.

באור 20 - התחייבויות תלויות, ערבויות, התקשרויות ושעבודים (המשך)

ג. התקשרויות (המשך)

הסדרים, הסכמים ומסמכי עקרונות מיוחדים (המשך)

(1) הסכמים לסבסוד (המשך)

(1.3) הסכם מסגרת לפיתוח והפעלת רכבת ישראל (המשך)

(יא) תוכנית הפיתוח של החברה

1. פעילות הפיתוח של החברה

החברה תפעל בשקידה, באחריות, בנאמנות במקצועיות ובמיומנות, לשביעות רצונה של הממשלה לביצוע תוכנית הפיתוח כפי שתעודכן מדי שנה, בהתאם לאבני הדרך וללוחות הזמנים והתקציב המפורטים בהן, בהתאם לתוכניות המתאר הרלוונטיות, ובכפוף לכל דין, למטרות החברה, להוראות הסכם זה, להנחיות נציגי הממשלה ולהנחיות המקצועיות של משרד התחבורה, כפי שיהיו מעת לעת. לצורך ביצוע תוכנית הפיתוח, תפעל החברה, בין היתר, בעניינים המפורטים להלן:

(א) תכנון הנדסי וסטטוטורי של תשתיות התחבורה שבאחריותה, ובכלל זה ניהול הטיפול בכל הכרוך בהסדרי מקרקעין, אשר בתחום אחריותה על פי ההסכם, או על פי כל דין, לרבות הפקעות והסדרי הפיזי בגינם; (ב) ניהול הביצוע, הפיקוח ובקרת האיכות על הקמת תשתיות התחבורה לאורך שלבי הביצוע השונים; ו-(ג) תיאום עם גופי תשתית אחרים בנוגע לתשתיות רכבתיות המתוכננות להיות מועברות לאחריות החברה מגופים אלו.

ההסכם החדש מסדיר גם את היחסים שבין הצדדים בכל הנוגע להתחייבות החברה לבצע את תוכנית הפיתוח עד לשנת 2020 וכן קובע הוראות לעניין המימון שיינתן על ידי הממשלה לחברה לביצוע תוכניות הפיתוח.

במסגרת ההסכם החדש, התחייבה החברה כי בתכנון הפרויקטים השונים היא תפעל לעידוד השימוש הכולל בתחבורה ציבורית וביצירת תנאים מיטביים לממשק בין שירותי החברה, לבין שירותי הסעה ציבורית של מפעילים אחרים.

2. הגשת תוכנית פיתוח

לא יאוחר משלושה חודשים ממועד החתימה על ההסכם החדש תוגש לאישור נציגי הממשלה תוכנית פיתוח לכל תקופת ההסכם, אשר לאחר אישורה על ידי נציגי הממשלה תהווה חלק בלתי נפרד מההסכם. הצדדים ישאפו לאשר את התוכנית בתוך 4 חודשים. ביום 2 בפברואר 2016 אושרה תוכנית הפיתוח של החברה לשנים 2013-2020 על ידי נציגי הממשלה (להלן: "תוכנית הפיתוח החדשה"). עד למועד אישור תוכנית הפיתוח החדשה כאמור, פעלה החברה בהתאם לתוכנית הפיתוח המאושרת הקודמת. בנוסף, תגיש החברה לאישור נציגי הממשלה עדכונים שנתיים לתוכנית הפיתוח וכן דיווחים רבעוניים ושנתיים אודות התקדמות ביצועה של תוכנית הפיתוח. במקרה בו ראתה החברה כי צפויה חריגה כספית בפרויקט, תודיע על כך מיד בכתב לנציגי הממשלה, ותגיש לאישורם, בתוך 30 יום, תוכנית למימון החריגה על ידי החברה.

לא יאוחר מיום 1 בספטמבר של כל שנה, תגיש החברה לאישור נציגי הממשלה עדכון לתוכנית הפיתוח לשנה העוקבת אשר תתבסס על תוכנית הפיתוח, על המצב התכנוני של כל אחד מהפרויקטים ועל האומדנים המעודכנים שלהם. החברה תהיה מחויבת לפעול בהתאם לתוכנית הפיתוח המעודכנת אשר אושרה על ידי נציגי הממשלה. נציגי הממשלה יהיו רשאים להורות על שינויים בתוכנית הפיתוח, בלוחות הזמנים ובתקציב המפורטים בה ולרבות הוספה או גריעה של פרויקטים בכל עת. הוראה כאמור תינתן מראש, בכתב, בחתימת כל נציגי הממשלה יחד.

ביום 28 בנובמבר 2016 התקבל בחברה מכתב מאת מנכ"לית משרד התחבורה והבטיחות בדרכים וסגן הממונה על אגף התקציבים במשרד האוצר שבו הובא לידיעת החברה כי במסגרת החלטת הממשלה הוחלט להפחית מתוכנית הפיתוח של החברה מיליארד ש"ח בשנת 2017 ומיליארד ש"ח נוספים בשנת 2018. כמו כן התבקשה החברה במכתב לפעול לביצוע הצעדים הנדרשים לצורך הנפקת אגרות החוב בהיקף האמור לעיל, וכן הובהר במכתב כי סכומים אלה חיוניים לביצוע פרויקטי התשתית של החברה בהתאם לתוכנית הפיתוח המאושרת של החברה.

החברה תבקש אישור ממשרד התחבורה לכל תוכנית או פרוגרמה של תוכנית שאומדן עלותה הכולל עולה על 100 מיליון ש"ח וכן כל תוכנית להקמת תחנת רכבת, בכל היקף כספי, והכל עוד בטרם הגשתן של תוכניות כאמור למוסדות התכנון. קיבלה החברה הודעה בכתב מאת נציגי הממשלה להימנע מקידום הליכי התכנון של פרויקט, תפעל החברה בהתאם להודעה כאמור ותימנע מהמשך הדיונים במוסדות התכנון או מהגשת תוכניות בקשר עם אותו הפרויקט לאישור מוסדות התכנון, עד לקבלת הודעה אחרת. במסגרת ההסכם נקבע, כי החברה לא תפרסם ולא תתקשר בהתאם למכרז תשתית קבלני לביצוע פרויקט בטרם התקבלו כל האישורים הסטטוטוריים הנדרשים לביצוע אותו פרויקט, למעט במקרה בו ניתן אישור נציגי הממשלה מראש ובכתב לפרסום המכרז או לאותה ההתקשרות.

באור 20 - התחייבויות תלויות, ערבויות, התקשרויות ושעבודים (המשך)

ג. התקשרויות (המשך)

הסדרים, הסכמים ומסמכי עקרונות מיוחדים (המשך)

(1) הסכמים לסבסוד (המשך)

(1.3) הסכם מסגרת לפיתוח והפעלת רכבת ישראל (המשך)

(יא) תוכנית הפיתוח של החברה (המשך)

3. מגבלות בהשקעת הסובסידיה לפיתוח  
 החברה מתחייבת להשקיע את כל תשלומי הסובסידיה לפיתוח אך ורק לצורך מימון פיתוח הרכבת בהתאם לתוכנית הפיתוח ובאמצעות חשבון נפרד, בהתאם להנחיות החשבת הכללית ובהתאם לכללי רשות החברות הממשלתיות.

4. אופן תשלום הסובסידיה לפיתוח  
 בכפוף לעמידת החברה בהתחייבויותיה לפי הסכם זה, בהתאם לביצוע בפועל של תוכנית הפיתוח המעודכנת לכל שנה ושנה, תשלם לה הממשלה או תגרע ממנה, לפי העניין, תשלומי סובסידיה לפיתוח לפי הסכם זה. עד ליום 15 בחודש יעביר חשב משרד התחבורה את הסכומים המאושרים לתשלום לחברה.

במידה שהוגש על ידי החברה חשבון שגוי או לא הוגשו הדיווחים או המידע המבוקשים לפי הסכם זה ונספחיו עד למועדים שנקבעו לגבי כל דיווח יהיו רשאים חשב משרד התחבורה ואגף תשתיות במשרד התחבורה לעכב תשלומים השנויים במחלוקת עד להגשת החשבון או הדו"ח כנדרש, הכל לפי שיקול דעתם הבלעדי.

הכספים שיועברו לחברה לצורך מילוי התחייבויותיה בגין תוכנית הפיתוח, ולמעט כספים שיועברו לחברה לטובת פיתוח מטענים יועברו ללא מע"מ. תשלומי מע"מ בגין פרויקטים מעורבים נוסעים-מטענים, יועברו מדי שנה בכפוף להמצאת חיובי המע"מ בגין הפרויקטים האמורים.

המדינה תעביר לחברה תשלומים שהחברה נדרשה לשלם בשל חובות מע"מ בגין התקופה שקדמה לכניסת הסכם זה לתוקף, בכפוף להמצאת שומות מע"מ לעניין החובות האמורים.

יובהר, כי ההסכם מתייחס להוצאות אשר אינן מותרות לתשלום מכספי הסובסידיה לפיתוח, כגון: עלויות שכר, רכישת ציוד משרדי ורכבים, השקעות במבני הנהלה, שכירות, אחזקה מבנים, ביטוחים, ארנונה, חשמל ומים, תחזוקת והפעלת כלים מכאניים.

ביום 30 בנובמבר 2014 חתמו החברה ומשרד התחבורה על מסמך הנחיות לחברה שעניינו הרחבה לעניין הסכם הפיתוח (להלן: "מסמך ההנחיות"). במסגרת מסמך ההנחיות מוסדרת ומפורטת כלל פעילות הבקרה והפיתוח של משרד התחבורה על החברה, בנוסף לאמור בהסכם הפיתוח ובהתאם לו. מסמך ההנחיות קובע, בין היתר, כי משרד התחבורה יאשר, יתאם ויבצע בקרה ומעקב על תחומי פיתוח שאינם בסמכות גוף מוסמך. סמכות כאמור מוענקת, ביחס לפרויקטים קטנים (מסוג פרויקטי שירות ופרויקטים קטנים שאינם מסוג פרויקטי שירות) ופרויקטים בתכנון. בנוסף, כולל מסמך ההנחיות פירוט בדבר אופן בקרת משרד התחבורה על הפרויקטים בביצוע והפרויקטים בתכנון וכן בקרה בנושאים רוחביים בהתאם לצורך. מסמך ההנחיות מגדיר, בין היתר, את חובתה של החברה להגיש למשרד התחבורה תוכנית עבודה שנתית וצפי תזרימי לפעילויות הפיתוח שלוש פעמים בשנה, וכן את האופן בו תעביר החברה למשרד התחבורה פניות תקציביות ביחס למזומן והרשאות בנוסח אחיד וקבוע אחת לחודש.

(יב) קרן הפיתוח ומרכיב המע"מ

ההסכם קובע כי החל ממועד חתימתו תופסק העברת הכספים לקרן המיוחדת לעיל בהתאם להסכם הפיתוח הקודם. על יתרת הכספים המצויה בקרן המיוחדת, וכן על פירות הכספים האמורים, יחול סעיף 20 להסכם הפיתוח הקודם, קרי: כספים אלו ישמשו אך ורק לצורך תוכנית הפיתוח, והשימוש באותם כספים יכול שיעשה לקראת מיצוי התקציב השנתי שאושר לחברה ובכפוף לקבלת אישור הממונה על התקציבים והחשב הכללי, או מי מטעמם. לעניין הפסקת העברת הכספים לקרן המע"מ כאמור בסעיף זה, יצוין כי אין באמור כדי לגרוע מהתחייבות המדינה למימון פרויקט בניין הנהלה הנזכרת בהסכם בין המדינה לבין החברה מיום 23 מאי 2011 (ראה באור 26 (ה)7).

## באור 20 - התחייבויות תלויות, ערבויות, התקשרויות ושעבודים (המשך)

## ג. התקשרויות (המשך)

## הסדרים, הסכמים ומסמכי עקרונות מיוחדים (המשך)

## (1) הסכמים לסבסוד (המשך)

## (1.3) הסכם מסגרת לפיתוח והפעלת רכבת ישראל (המשך)

## (יג) הנפקת איגרות חוב

1. במסגרת ההסכם, הותר לחברה לגייס סך של עד שני מיליארד ש"ח, באמצעות הנפקה של איגרות חוב לציבור, החל ממועד חתימת ההסכם ולא יאוחר מיום 31 דצמבר 2016, ובהתאם לאישור מראש ובכתב של נציגי הממשלה ובכפוף לאמור להלן: (1) החברה העבירה לנציגי הממשלה את כלל הפרטים הנוגעים להנפקת איגרות החוב; (2) תנאי איגרות החוב ובכללם מועד ההנפקה, לוח הסילוקין ותנאי הפירעון המיידים, אושרו מראש ובכתב ע"י נציגי הממשלה; ו-(3) מועד החזר החוב שייקבע לאגרות החוב לציבור יהיה מועד שאינו מאוחר מיום 31 דצמבר 2020. המדינה תעביר לחברה כחלק מכספי הסובסידיה לפיתוח, תשלומים בגובה התחייבויותיה של החברה בגין אגרות החוב (הקרן והריבית) בהתאם לתנאים כפי שיאושרו מראש ובכתב ע"י נציגי הממשלה ובהתאם ללוח העברות שייקבע בין החברה למדינה ערב ההנפקה, התואם את הסכומים והמועדים של החזר איגרות החוב, כפי שיהיו ערב ההנפקה וללא קשר למצב החוב של החברה בעת נתונה או לעילות פירעון מיידים. התשלומים האמורים יועברו לחברה כחלק מכספי הסובסידיה, בכפוף לעמידה בהתחייבויותיה, ובהתאם לתנאים הקבועים בהסכם החדש (אשר חלק מסעיפיו תוקנו ביום 25 בפברואר 2015), לרבות בעניין סעדים ותרופות, בכפוף למגבלת הסכומים המפורטת להלן. התשלומים שהמדינה מעבירה בגין אגרות החוב, ככל התשלומים המועברים על פי ההסכם, כרוכים בסיכון של ביטול או שינוי ההסכם וכן סעדים הנתונים לממשלה בעקבות הפרות, והכל בהתאם לתנאים ולהגנות הקבועים בסעיפים הרלוונטיים בהסכם.

החברה תפקיד את הכספים שתגייס באמצעות ההנפקה ואת פירות ההשקעה בגינם בחשבון בנק ייעודי, והם ינוהלו בהתאם לכללים שיאושרו ע"י החשבת הכללית מראש ובכתב. הכספים שיגויסו באמצעות ההנפקה ישמשו לטובת מימון תוכניות הפיתוח ובהתאם לאישור למשיכת הכסף מראש ובכתב של חשב משרד התחבורה או מי מטעמו, למעט לעניין הפקדת הכספים בקרן השמורה והשימוש בהם לטובת תשלום למחזיקי אגרות החוב. בהתאם לאמור לעיל, לא יועברו לחברה תשלומי סובסידיה לפיתוח כאשר קיימת יתרה חיובית בחשבון הבנק הייעודי של הכספים המגויסים באמצעות ההנפקה, אלא באישור נציגי הממשלה.

החברה התחייבה שלא להעניק ושלא לגייס הון או אשראי מעל 25 מיליון ש"ח במישרין או בעקיפין מכל גורם שהוא, לרבות אשראי ספקים חריג (מעל שוטף +60 או +90), אלא באישור מראש ובכתב של החשבת הכללית במשרד האוצר ושל מנכ"ל משרד התחבורה.

2. בהתאם לאמור לעיל, לרבות בס"ק זה, ביום 25 בפברואר, 2015 תוקן ההסכם החדש ונחתם אישור הנפקה על ידי נציגי הממשלה, לפיו (להלן: "אישור ההנפקה") נציגי הממשלה אישרו לחברה לגייס סך של עד מיליארד ש"ח באמצעות הנפקה של אגרות חוב לציבור בהתאם לתנאים הבאים:

(א) במסגרת אישור ההנפקה, אושרו תנאי ההנפקה בהתאם לבקשת החברה ונקבע אופן העברת הכספים לחברה לטובת תשלומי החברה בגין אגרות החוב.



באור 20 - התחייבויות תלויות, ערבויות, התקשרויות ושעבודים (המשך)

ג. התקשרויות (המשך)

הסדרים, הסכמים ומסמכי עקרונות מיוחדים (המשך)

(1) הסכמים לסבסוד (המשך)

(1.3) הסכם מסגרת לפיתוח והפעלת רכבת ישראל (המשך)

(יג) הנפקת איגרות חוב (המשך)

(ב) בהתאם להסכם הפיתוח וההפעלה, נקבע באישור ההנפקה כי המדינה תעביר לחברה כחלק מכספי הסובסידיה לפיתוח, ובכפוף לעמידת החברה בהתחייבויותיה בהסכם החדש, אך ורק תשלומים בהתאם ללוח העברות אשר מצורף לאישור ההנפקה התואם את לוח הסילוקין של החזר סך אגרות החוב, פחות 150 מיליון ש"ח מסכום הגיוס ופחות הריבית בגינם, וההצמדה ככל שמדובר באגרות חוב (סדרה ב'). לוח ההעברות יעודכן לאחר הגיוס בהתאם לסך הגיוס, לסכום שגויס עבור כל אחת מהסדרות ולשיעור הריבית שתקבע עבור כל סדרה. התשלומים יועברו לחברה אך ורק בהתאם ללוח ההעברות כפי שעודכן מיד לאחר הגיוס, וללא קשר למצב החוב של החברה בעת נתונה, או להתקיימותן של עילות פירעון מידי אשר התקיימותן לא תחייב את המדינה להעביר בגינן כל תשלום נוסף על התשלומים כמפורט לעיל.

(ג) תשלומי המדינה שיועברו לחברה בגין אגרות החוב יועברו כחלק מכספי הסובסידיה לחשבון אליו מועברים כלל כספי הסובסידיה לפיתוח, ולא יועברו לחשבון נפרד. החברה אינה רשאית לשעבד את החשבון אליו יועברו הכספים על ידי המדינה לטובת בעלי אגרות החוב.

(ד) אגרות החוב לא תהיינה מובטחות בבטוחות, למעט כמפורט בס"ק ה' להלן ולמעט התחייבות של החברה לאי יצירת שעבודים לטובת בעלי אגרות החוב אשר תוחרג לעניין שעבודים לטובת המדינה, לעניין שעבודים לטובת תאגידים בנקאיים בסכום של עד 500 מיליון ש"ח, לעניין שעבודים לטובת אשראי ספציפי לטובת רכישת נכס או מימון פרויקט מסוים, שעבודים שיווצרו מכח הדין או בעקבות דרישות רגולציה, וכן לעניין שעבוד פיקדונות, מזומנים ושווי מזומנים.

(ה) על אף האמור בהסכם החדש לעניין אופן השימוש בכספים שיגויסו על ידי החברה, המדינה אישרה לחברה, לבקשתה, להפקיד 150 מיליון ש"ח בלבד מתוך כספי הגיוס, לחשבון בנק ייעודי אשר ישועבד לטובת בעלי אגרות החוב, ואשר ישמש כ"קרן שמורה" לטובת תשלום לבעלי אגרות החוב במצב בו תשלומי הסובסידיה לפיתוח לא הספיקו לחברה לתשלום לבעלי אגרות החוב. בהתאם לכך, תשלומי הקרן והריבית שיועברו לחברה יועברו רק בגין סכום הגיוס פחות 150 מיליון ש"ח. החברה תדווח אחת לחודש לחשב משרד התחבורה על השימוש בכספי הקרן השמורה באותו החודש, וככל שהשתמשה בכספי הקרן השמורה, תפעל למילוי כספי הקרן וזאת עד לתום 6 חודשים ממועד השימוש בכספי הקרן. שימוש החברה בכספי הקרן השמורה בהתאם לאמור בסעיף זה, לא יגרע מהתחייבויות המדינה להעברת התשלומים.

(ו) בנוסף, על אף האמור בהסכם החדש לעניין מגבלת האשראי לחברה, במקרה בו לא תהיה בידי החברה אפשרות לפרוע את תשלומי הקרן והריבית הקרובים, היא תהיה רשאית לקבל אשראי מתאגיד בנקאי בסכום הנדרש לה לטובת התשלום הקרוב, לאחר השימוש בכספי הקרן השמורה. בכל מקרה לא יעלה סכום האשראי שהחברה תיקח בו זמנית על 50 מיליון ש"ח (קרן מהתאגיד הבנקאי). למען הסר ספק, עלויות האשראי שהחברה תיטול בהתאם לסעיף זה לא ישולמו לה על ידי המדינה ולא ישולמו מכספי הפיתוח. החברה תפעל להשבת האשראי מהר ככל שניתן.

(ז) המדינה לא תעשה שימוש בזכויות העיכוב והקיזוז הנתונות לה מכוח ההסכם החדש כמפורט בס"ק י"ז(2)(א) להלן מתשלומים אשר אושרו לתשלום לחברה בהתאם לסעיפים הקבועים בהסכם לעניין אופן תשלום סובסידיה שוטפת והסובסידיה לפיתוח, בסכום של למעלה מ-400 מיליון ש"ח בגין כל שנה, מתוך סכום זה לא יעוכבו תשלומים כאמור בסכום העולה על 100 מיליון ש"ח בכל רבעון (להלן: "הסכום המעוכב"). למען הסר ספק, הובהר כי לא יהיה בכך כדי לגרוע מזכות הקיזוז הכללית העומדת לממשלה בהתאם להסכם החדש כמפורט בסעיף י"ח להלן, או לגרוע מזכות הקיזוז העומדת לממשלה בהתאם לדין או הסכם אחר.

באור 20 - התחייבויות תלויות, ערבויות, התקשרויות ושעבודים (המשך)

ג. התקשרויות (המשך)

הסדרים, הסכמים ומסמכי עקרונות מיוחדים (המשך)

(1) הסכמים לסבסוד (המשך)

(1.3) הסכם מסגרת לפיתוח והפעלת רכבת ישראל (המשך)

(יג) הנפקת איגרות חוב (המשך)

(ח) בהתאם לאמור באישור ההנפקה, תוקנו הוראות הסכם ההפעלה בהתאם לאמור בס"ק ד-ו לעיל;

(ט) עוד נקבע באישור ההנפקה כי החברה תכלול בתשקיף את האמור באישור זה, לרבות לעניין העדר מחויבות בין המדינה לבין בעלי אגרות החוב.

(י) עוד הובהר באישור ההנפקה כי הינו לטובת החברה בלבד, ואין בו או באיזה מההוראות המפורטות בו כדי להקנות זכות לטובת צד שלישי ולרבות לטובת בעלי אגרות החוב.

(יא) אישור ההנפקה תקף רק בהתקיימות כל התנאים המפורטים בסעיף 2 זה לעיל, והוא יאבד מתוקפו ככל שתהיה חריגה או הפרה איזה מהתנאים המפורטים לעיל, לרבות האמור בסעיף ט' לעיל (\*).

(\* יצוין, כי למיטב הבנת החברה, נכון למועד פרסום הדוח, עומדת החברה בתנאי אישור ההנפקה. למיטב הבנת החברה, אם וככל שתהיה חריגה או הפרה של איזה מתנאי אישור ההנפקה כאמור לעיל והוא יאבד מתוקפו, אין בכך בכדי לפגוע בחוקיות ובתוקף ההנפקה על פי התשקיף. במקרה של חריגה או הפרה של תנאי אישור ההנפקה על ידי החברה כמפורט לעיל, תהיינה למדינה הסעדים הכלליים המוקנים לה מכוח הדין, לרבות הזכות לבטל את אישור ההנפקה ובהתאם לכך, בין היתר, לא להעביר כספים לחברה לתשלומים למחזיקי אגרות החוב.

יצוין, כי אין בהגבלת זכות העיכוב והקיזוז כאמור בס"ק (ז) לעיל בכדי לגרוע מכל זכות אחרת שיש למדינה בקשר להסכם החדש ו/או מכוח הדין.

עוד יצוין, כי סכום הקרן השמורה כאמור לעיל לא יכלול בלוח ההעברות מהמדינה לחברה. בעריכת לוח ההעברות הופחת סכום זה מהתשלום האחרון שהחברה מקבלת מהמדינה לטובת תשלום לבעלי האגרות חוב. יצוין, כי ככל שסכום הקרן השמורה לא יספיק על מנת לשלם את כלל תשלומי הקרן והריבית הקרובים של שתי סדרות אגרות החוב (סדרה א' וסדרה ב'), הרי שסכום הקרן יחולק בין המחזיקים באגרות החוב (סדרה א') לבין המחזיקים באגרות החוב (סדרה ב') באופן יחסי (פרו-ראטה) לסכום תשלומי הקרן שמורה והריבית הנדרשים במועד התשלום למחזיקים בכל אחת מהסדרות כאמור. עוד יובהר, כי אי מילוי כספי הקרן השמורה על ידי החברה מהווה עילה לפירעון מיידי של אגרות החוב.

יובהר, כי, להערכת החברה, ככל שהחברה תשתמש בכספי הקרן השמורה לתשלום למחזיקי אגרות החוב, הרי שלאור תלות החברה בהסכם החדש ובהעברת הכספים לפי הסכם זה (לרבות בגין התשלומים למחזיקי אגרות החוב), והיה ולא יועברו לה מכל סיבה שהיא תשלומים על ידי המדינה מכוח ההסכם כאמור, אזי לא תהיה לה היכולת לעמוד בהתחייבויותיה ביחס למילוי הקרן השמורה כאמור לעיל. עוד יובהר, כי, באם החברה לא תפעל למילוי כספי הקרן השמורה בהתאם לאמור בס"ק (ה) לעיל, אזי להערכת החברה, עלול הדבר להוות הפרה של ההסכם החדש.

יצוין, כי בהתאם להחלטות דירקטוריון החברה מיום 18 בפברואר 2015, שימוש בכספי הקרן השמורה יהיה טעון אישור מראש של דירקטוריון החברה. יובהר, כי הכספים שהמדינה מעבירה לחברה בגין תשלומים למחזיקי אגרות החוב מועברים כחלק ממכלול כספי הסובסידיה. לפיכך, אישר דירקטוריון החברה ביום 18 בפברואר 2015 כי במועד שבו יועברו כספים מהמדינה לחברה מכספי הפיתוח עבור תשלום החברה בגין חוב למחזיקי האג"ח על פי לוח ההעברות, תשתמש החברה בכספים אלו בראש ובראשונה לפירעון התשלום למחזיקי אגרות החוב לפי לוח הסילוקין.

באור 20 - התחייבויות תלויות, ערבויות, התקשרויות ושעבודים (המשך)

ג. התקשרויות (המשך)

הסדרים, הסכמים ומסמכי עקרונות מיוחדים (המשך)

(1) הסכמים לסבסוד (המשך)

(1.3) הסכם מסגרת לפיתוח והפעלת רכבת ישראל (המשך)

(יג) הנפקת איגרות חוב (המשך)

יובהר, כי התחייבויות המדינה על פי הסכם הפיתוח וההפעלה ואישור ההנפקה, לרבות לעניין העברת הכספים לחברה בגין תשלומי אגרות החוב (קרן וריבית), הינם כלפי החברה בלבד ולא מהוות התחייבות כלפי מחזיקי אגרות החוב או צד ג' אחר כלשהו. לפיכך, יודגש כי אין באגרות החוב ו/או באישור ההנפקה בכדי ליצור התחייבות של המדינה, מכל סוג שהיא, כלפי מחזיקי אגרות החוב. יובהר, כי אין בשינוי מחויבויות החברה בגין אגרות החוב מכל סיבה שהיא, ולרבות בשל התקיימות עילות לפירעון מידי או בפירעון מידי של אגרות החוב כדי לשנות את התחייבות המדינה להעביר כספים לחברה לצורך תשלום אגרות החוב (בקשר לגובה הסכומים ולמועדים בהם יועברו לחברה), כפי שאלו קבועים בהנפקה בלוח ההעברות הנספח לאישור ההנפקה. יודגש, כי הודעת פירעון מידי של אגרות החוב אינה מהווה כשלעצמה בהכרח עילה לביטול ההסכם החדש ו/או מכתב אישור תנאי ההנפקה, ואין בהודעת פירעון מידי כאמור כל שעצמה בהכרח כדי לבטל את התחייבות המדינה בגין תשלומי אגרות החוב, כמפורט לעיל.

יצוין, כי אי העברת כספים מהמדינה לחברה אשר החברה זכאית לקבלם על פי ההסכם החדש אינה מהווה כשלעצמה עילה לפירעון מידי של אגרות החוב. בנוסף, יצוין כי, העברת ניהול ו/או הפעלת מסילות ברזל מהחברה מכוח אישור ממשלה למועד פרסום הדוח, אינה מהווה כשלעצמה עילה לפירעון מידי. מבלי לגרוע מהאמור, יובהר, כי אם כתוצאה מהאמור תתקיים איזו מהעילות לפירעון מידי המנויות בסעיף 10 לשטרי הנאמנות (כהגדרתם להלן), לרבות הפסקת פעילות החברה, אי פירעון סכומים למחזיקי אגרות החוב, הרעה מהותית ומשמעותית בעסקיה, צו פירוק, צו הקפאת הליכים, בקשה לכינוס נכסים ועיקול על נכס מהותי, אזי יהיו רשאים הנאמן ומחזיקי אגרות החוב להעמיד לפירעון מידי את אגרות החוב, והכל בהתאם לתנאי שטרי הנאמנות.

(יד) חברות בנות

ביום 31 ביולי, 2016 נחתם הסכם בין החברה לבין חברת הפיתוח, שתכליתו הסדרת מערכת היחסים ומודל ההתחשבנות ביניהן, לתקופה של 5 שנים מיום 1 בינואר, 2016 ועד ליום 31 בדצמבר, 2020. במסגרת זו, תרכוש החברה מחברת הפיתוח שירותי ניהול ופיתוח למתחמים המיועדים לשימושים מסחריים במתחמי הרכבת. חברת הפיתוח תרכוש מהחברה שירותים מנהלתיים, ותהיה אחראית על ניהול ה"זכויות הסחירות במקרקעין" ומעטפת השירותים הנלווים ושיווקם ו/או השכרתם במתחמים עליהם תחליט החברה.

בנוסף, על אף האמור בהסכם החדש לעניין מגבלת האשראי לחברה, באשר לפרויקטים שקשורים לפיתוח מתחמי הרכבת, משרד האוצר אישר עקרונות לחברה לקחת אשראי בנקאי ו/או מוסדי בסכום כולל של עד 70% מתוך תקציב כולל של 170 מיליוני ש"ח שקלים וזאת לטובת מימון מספר פרויקטים ספציפיים שאושרו ע"י משרד האוצר ואשר יבנו ויהיו בבעלות הרכבת. יתרת המימון ע"ס 30% תמומן מההון העצמי של הרכבת. נכון למועד הדוחות הכספיים טרם נטלה החברה אשראי כזה.

ביום 1 בספטמבר, 2016 נחתם הסכם בין החברה לבין חברת המטענים, שתכליתו להסדיר את העברת פעילות הובלת המטענים בחברה לחברת המטענים, למעט פעילות התפעול. עם העברת הפעילות, תהפוך חברת המטענים ללקוח הבלעדי של החברה בתחום הובלת המטענים באמצעות הרכבת. במסגרת ההסכם, התחייבה החברה, בין היתר, להוביל - עבור חברת המטענים - מטענים מסוגים שונים בכמות ובנפח בהתאם לקבוע בהסכם. ההסכם מבהיר, כי הסובסידיה בגין הובלת מטענים במסגרת ההסכם החדש מוסבת לחברת המטענים. תמורת הפעילות והובלת המטענים, תשלם חברת המטענים לחברה סכום קבוע ובנוסף סכום משתנה בגין גידול בהיקפי ההובלה בפועל בכל שנה כמפורט בהסכם. ההסכם יעמוד בתוקפו כל עוד ההסכם החדש בתוקף. נציגי הממשלה יכולים להורות על ביטולו לפי שיקול דעתם הבלעדי, בהודעה של 90 ימים מראש. עוד נקבע, כי בעת הפרטת חברת המטענים (אם וככל שתופרט) תוקפו של ההסכם יפקע והצדדים יפעלו לחתימה על הסכם חדש אשר נוסחו יאושר על ידי נציגי הממשלה.

ביום 13 בפברואר, 2019 קיבל דירקטוריון החברה החלטה לפיה הוא ממליץ לרשות החברות הממשלתיות לפעול לתיקון החלטת ממשלת ישראל מס' 4545 מיום 2 באפריל, 2012 (חכ/268), אשר תוקנה בהחלטה מס' 5307 מיום 18 בדצמבר, 2012, (חכ/327), בדבר הקמה והפרטה של חברת הבת למטענים, באופן המביא לכדי סיום פעילות חברת הבת למטענים וכן לפירוקה כך שכלל פעילות בתחום המטענים תרוכז ותנוהל בידי החברה.

בהמשך להחלטה האמורה, העריך דירקטוריון החברה, בהחלטתו מיום 27 בפברואר, 2019, כי ההסתברות להפרטת חברת הבת הינו נמוך מ-50%.

בעקבות החלטת הדירקטוריון הוחלט על ביטול הפרשה בגין תוספת אחוזית בגין הפרטת הבת למטענים בהתאם להסכם השכר הקיבוצי (2012). מכיוון שהחברה קבלה בעבר שיפוי מהמדינה בגין פריט זה במסגרת הסובסידיה השוטפת, הסכום כאמור יושב למדינה בדרך של קיזוז תשלומי סובסידיה עתידיים.

באור 20 - התחייבויות תלויות, ערבויות, התקשרויות ושעבודים (המשך)

ג. התקשרויות (המשך)

הסדרים, הסכמים ומסמכי עקרונות מיוחדים (המשך)

(1) הסכמים לסבסוד (המשך)

(1.3) הסכם מסגרת לפיתוח והפעלת רכבת ישראל (המשך)

(טו) התחשבות בין המדינה לבין החברה עם חתימת ההסכם

לטובת התחשבות בין המדינה לבין החברה בהתאם להסכם החדש חושבו הסכמים המגיעים לחברה מכוח ההסכם החדש, בקשר עם הסובסידיה השוטפת, החל מתחילת תוקף ההסכם היינו החל ביום 1 בינואר, 2013 ועד למועד חתימת ההסכם כאמור. לסכום זה נוספה סובסידיה בסכום של 195 מיליון ש"ח לצורך איזון תזרימי של הפעילות השוטפת, נכון ליום 1 ינואר 2013, ומסכום זה קוזזו סכומים שהועברו לחברה בקשר לשנים 2013-2014, כפי שצוין בהסכם החדש.

כמו כן, הוסכם כי המדינה תמחל לחברה על חובה (קרן וריבית) בגין ההלוואה אשר ניתנה לחברה על סך 400 מיליון ש"ח, ובגין סכומי ההלוואות שניתנו בגין פרויקטי השירות מתוך כספי הקרן המיוחדת, בהתאם להסכם הלוואה מיום 31 יולי, 2012.

לצורך הפעילות השוטפת ובמטרה לסייע לחברה לגשר על פערים בתזרים המזומנים, משרד התחבורה יעביר מדי שנה סכום בגובה 77 מיליון ש"ח, שיוחזר ע"י החברה למשרד התחבורה עד ליום 15 בדצמבר מדי שנה, כאשר הוא מוצמד למדד המחירים לצרכן הידוע ביום זה, כאשר מדד הבסיס הוא מדד המחירים לצרכן הידוע ביום העברת הסכום האמור לחברה.

(טז) תרופות בשל הפרות

1. מבלי לגרוע מכל זכות אחרת העומדת לה, רשאית הממשלה לעכב כל תשלום לפיו או להפסיקו, בכפוף להגבלות הסכומים המפורטות להלן, בכל אחד מן המקרים הבאים (\*):

(א) החברה הפרה הוראה מהותית של הסכם זה, ומבלי לגרוע מכלליות האמור, פעלה בניגוד מהותי לתכנית התפעולית השנתית, לעקרונות התכנית התפעולית המפורטת או לתכנית התפעולית המפורטת, הפרה הוראות לעניין שימוש ברווח שנתי (ראה באור 20 (ג)(1.3)(ח)), או הוראות לעניין תנאים והתקציב שנקבעו בתכנית הפיתוח וכן ביצועו של פרויקט (לרבות השקעה בו) בטרם קבלת כל האישורים הנדרשים, לרבות האישורים הסטטוטוריים והאישורים התקציביים הנדרשים. נציין, כי לאחר חתימת הסכמי מסגרת עם חברות בנות, הפרה של הוראות הסכמים כאמור תיחשב אף היא מקרה אשר בו רשאית המדינה לעכב תשלומים או להפסיקם כמפורט לעיל;

(ב) החברה הפרה הוראה שנתנו לה נציגי הממשלה, כולם או חלקם, או מי מטעמם לפי ההסכם (כמפורט בסעיף 3(ז) להלן);

(ג) החברה הפרה הוראה מהוראות ההסכם, ולא תיקנה את ההפרה עד תום המועד שנקבע בהודעה של מי מנציגי הממשלה לעניין זה, ואם לא נקבע מועד לתיקון ההפרה באותה הודעה - תוך פרק זמן סביר;

(ד) הוגשו כנגד החברה בקשות לעיקול בסכום מצטבר העולה על 50 מיליון ש"ח, ולא הוסרו תוך 90 ימים, מונה כונס נכסים זמני או קבוע לחברה, הוצא צו פירוק לחברה, או הוגשה בקשה להקפאת הליכים כנגד החברה, ובעקבות אחד מאלה נפגעה פעילותה השוטפת של החברה, או קרה כל אירוע אחר אשר בעקבותיו החברה לא תוכל להמשיך בפעילותה השוטפת כרגיל. בנוסף, ומבלי לגרוע מכלליות האמור לעיל, שימוש של החברה בכספים שהועברו לה שלא למטרה שלשמה הועברו יהוו הפרה מהותית של ההסכם, ובמצב זה יהיו נציגי הממשלה רשאים לקזז סכומים בגובה ההוצאה כאמור בתוספת ריבית פיגורים של החשב הכללי, מכל סכום המשתלם על ידי הממשלה לחברה על פי כל הסכמים בין הצדדים.

\* יצוין, כי המדינה השתמשה מעת לעת בזכות עיכוב זו, לה היא זכאית מכח ההסכם החדש.

באור 20 - התחייבויות תלויות, ערבויות, התקשרויות ושעבודים (המשך)

ג. התקשרויות (המשך)

הסדרים, הסכמים ומסמכי עקרונות מיוחדים (המשך)

(1) הסכמים לסבסוד (המשך)

(1.3) הסכם מסגרת לפיתוח והפעלת רכבת ישראל (המשך)

(טז) תרופות בשל הפרות (המשך)

2. יובהר, כי זכויות העיכוב והקיזוז של המדינה חלות על כל הכספים שמועברים מהמדינה לחברה במסגרת ההסכם החדש, לרבות הכספים שיועברו מהמדינה לחברה בגין תשלומי החברה למחזיקי אגרות החוב. בהתאם לאישור ההנפקה, המדינה התחייבה לא לעשות שימוש בזכות העיכוב הנתונה לה ובזכות הקיזוז בשל סכומים שנעשה בהם שימוש שלא כדין לגבי תשלומים אשר אושרו לתשלום לחברה בסכום של למעלה מ-400 מיליון ש"ח בגין כל שנה, מתוך סכום זה לא יעוכבו ולא יקוזזו תשלומים כאמור בסכום העולה על 100 מיליון ש"ח בכל רבעון (להלן: "הסכום המעוכב").

על אף האמור, המדינה לא תהא מוגבלת להשתמש בזכות הקיזוז הכללית הקבועה בהסכם ההפעלה ופיתוח כמפורט בסעיף י"ח להלן, וכן בזכות הקיזוז הקיימת לה מכוח הדין ו/או מכוח הסכמים אחרים.

יובהר כי העברת תשלומי סובסידיה לחברה נעשית בהתאם למנגנון דיווחים ובקרה הקבוע בהסכם. בהתאם למנגנון זה, נציגי הממשלה יהיו רשאים לעכב תשלומים השנויים במחלוקת עד להגשת חשבון או דו"ח כנדרש לפי ההסכם, הכל לפי שיקול דעתם הבלעדי. הסתייגויות נציגי הממשלה יועברו לחברה בתוך 45 יום, מהיום בו העבירה את הדיווח במחלוקת. בתוך 30 יום מהמועד בו תסתיים המחלוקת, יועברו התשלומים על פי התוצאות המוסכמות לחברה.

3. ההסכם החדש אינו מגדיר רשימה סגורה של הפרות אשר ייחשבו כהפרות מהותיות של ההסכם אשר בגינן תהא המדינה רשאית לעכב ו/או להפסיק את העברת הכספים מכוח ההסכם החדש, לרבות בגין תשלומי אגרות החוב. להערכת החברה, המקרים המפורטים להלן עשויים להיחשב כהפרות מהותיות של ההסכם החדש:

- א. פעולות בניגוד מהותי לתכנית התפעולית השנתית, לעקרונות התכנית התפעולית המפורטת או לתכנית התפעולית המפורטת, כגון: (א) כמות נסיעות רכבות יומית בשיעור נמוך משמעותי מכמות הנסיעות שבתוכנית התפעולית; (ב) הפעלת רכבות בשעות פעילות הסוטות באופן ניכר משעות הפעילות הכלולות בתוכנית התפעולית; ו- (ג) כמות ימי סגירה העולה בשיעור ניכר על המפורט בתוכנית התפעולית ובעקרונותיה.
- ב. שימוש ברווח השנתי של החברה שלא בהתאם לתנאי ההסכם החדש, כגון: אי שימוש בהם לתשלום עבור לפרויקטי פיתוח קטנים.
- ג. ביצוע של פרויקט פיתוח (לרבות השקעה בו ו/או ביצוע פעולות מהותיות מכוחו) בטרם קבלת כל אישורי נציגי הממשלה הנדרשים (מכוח ההסכם החדש ו/או מכוח הוראות הרשויות המוסמכות), לדוגמא: פרסום מכרז בסכומים המחייבים אישורים של נציגי הממשלה בטרם קבלת כל האישורים כאמור עלולה להוות הפרה מהותית של ההסכם החדש.
- ד. לאחר חתימת הסכמי מסגרת עם חברות בנות - הפרת הוראות הסכמי המסגרת כאמור.
- ה. שימוש בסכום מהותי מהכספים שיוגיסו במסגרת ההנפקה למטרות אחרות מלבד מימון תוכניות הפיתוח של החברה.
- ו. הפרה מהותית של תוכנית הפיתוח השנתית (לרבות, חריגה מהותית מתקציב הפיתוח השנתי), כפי שאושרה על ידי נציגי הממשלה.
- ז. החברה הפרה הוראה שנתנו לה נציגי הממשלה, כגון בנושאי ניהול כספי גיוס ההנפקה, הוראות לעניין שינויים בתוכנית הפיתוח והוראות לעניין אי תחילת או הפסקת פרויקט.

באור 20 - התחייבויות תלויות, ערבויות, התקשרויות ושעבודים (המשך)

ג. התקשרויות (המשך)

הסדרים, הסכמים ומסמכי עקרונות מיוחדים (המשך)

(1) הסכמים לסבסוד (המשך)

(1.3) הסכם מסגרת לפיתוח והפעלת רכבת ישראל (המשך)

(טז) תרופות בשל הפרות (המשך)

יודגש, כי האמור אינה מהווה רשימה ממצה של הפרות אשר עלולות להיחשב כהפרות מהותיות של ההסכם וכי החברה מעריכה כי עשויות להיות הפרות נוספות של ההסכם (אשר אינן מפורטות לעיל) אשר יתכן שייקבע לגביהן שהינן הפרות מהותיות. החברה תהיה אחראית לפי כל דין ותישא בתשלום כל נזק, הוצאה או הפסד שייגרמו לממשלה, כתוצאה ממעשה או מחדל רשלניים שלה בביצוע הסכם זה, תכניות ההפעלה ותכניות הפיתוח וזאת בכפוף לזכות שימוע שלה מול נציגי הממשלה. הממשלה לא תישא בכל תשלום, והאחריות כולה תחול על החברה. התרופות המוענקות לממשלה מצטברות זו לזו, ואין באמור בסעיף זה כדי לשלול את זכות הממשלה לקיזוז, פיצוי, שיפוי או כל סעד נוסף מכח דין או הסכם, למעט כמפורט לעיל ולהלן. אי מימוש או מימוש חלקי של זכות או סמכות כלשהי לפי הסכם זה לא ייחשבו כויתור על הזכות או הסמכות או כשלילת האפשרות לממשה במלואה במועד מאוחר יותר.

(יז) קיזוז

מבלי לגרוע מכל זכות אחרת העומדת לממשלה, רשאי החשב הכללי לקזז כל סכום שיגיע לה מן החברה לפי כל דין או הסכם, מתוך סכום שיגיע לחברה מן הממשלה לפי כל דין או הסכם.

(יח) ביטול ושינוי ההסכם

לנציגי הממשלה נתונה הסמכות לבטל את ההסכם לפי שיקול דעתם הבלעדי וזאת בהודעה כתובה אשר תינתן לפחות 90 ימים טרם מועד הביטול. במקרה של ביטול כאמור, המדינה תיטול על עצמה או תמחה לאחרים את התחייבויות החברה כלפי צדדים שלישיים, אשר נחתמו טרם מועד ביטול ההסכם ואשר החברה לא קיבלה תשלום בגינם, או תעביר לחברה סכומים הנדרשים לטובת ביטולן. סעיף זה יחול רק לגבי התחייבויות אשר נכללות בתכניות הפיתוח המאושרות של החברה, אשר אין לחברה מקור חיצוני למימון הקשור בתכנית הפיתוח, לרבות כספי גיוס חוב מהציבור והחזרים כספיים ממע"מ. סעיף זה לא יחול על התחייבויות אשר לא קיבלו אישורים הנדרשים לפי כל דין או הסכם, לרבות אישור נציגי הממשלה לפי הסכם זה. התחייבויות להחזר כספי חוב שגויסו מהציבור, לא יומחו לחברה אשר דירוג האשראי שלה יפחת מדירוג החברה. בכל מקרה אחר של ביטול (לרבות ביטול עקב הפרת אחד הצדדים), במסגרת ההסכם, המדינה לא נטלה על עצמה התחייבות ליטול או להמחות לאחרים את התחייבויות החברה כלפי צדדים שלישיים אשר נחתמו טרם מועד ביטול ההסכם ואשר החברה לא קיבלה תשלום בגינם, או לעביר לחברה סכומים הנדרשים לטובת ביטולן. מבלי לגרוע מהאמור לעיל לעניין סמכות הביטול של נציגי הממשלה, שום ויתור, אורכה, הנחה או שינוי כלשהו בתנאי הסכם זה לא יהיו ברי תוקף, אלא אם כן נעשו בכתב ונחתמו על-ידי הצדדים, בחתימת האורגנים המוסמכים של הצדדים ובכפוף לאישורים הנדרשים על פי דין.

(יט) זכות צד שלישי

יצוין, כי ההסכם החדש קבע כי ההסכם או כל הוראה בו לא יפורשו כחווה לטובת צד שלישי, ואין בהסכם החדש כדי להקנות זכות כלשהי למי שאינו צד לו.

באור 20 - התחייבויות תלויות, ערבויות, התקשרויות ושעבודים (המשך)

ג. התקשרויות (המשך)

הסדרים, הסכמים ומסמכי עקרונות מיוחדים (המשך)

(2) זכויות במקרקעין

(2.1) הסכם עקרונות למתן זכות שימוש ולהעברת זכויות במקרקעין

ביום 29 באפריל 2004, נחתם הסכם עקרונות למתן זכות שימוש ולהעברת זכויות במקרקעין (להלן בסעיף זה: "ההסכם") בין ממשלת ישראל, בשם מדינת ישראל, לבין החברה (להלן בסעיף זה: "הצדדים"), אשר במסגרתו הסדירו הצדדים את פעילות הרכבת על מקרקעי המדינה הדרושים להפעלת שירותי החברה, כחלק מהעברת פעילות הרכבת מרנ"ר לחברה. במסגרת ההסכם המדינה העניקה לחברה, באמצעות רשות מקרקעי ישראל, הרשאה (בכפוף לחתימת הסכמי הרשאה עם הרשות) לשימוש במקרקעין פעילים ובמקרקעין בהקמה, אשר הקנו לרכבת זכות שימוש לא בלעדית ל-20 שנים, ללא תמורה, עם שתי אופציות להארכת התקופה ב-20 שנים נוספות בכל פעם (סה"כ 60 שנה). זכות השימוש ניתנה לצרכי הפעלת הרכבת, הסעת נוסעים, העלאתם והורדתם לרבות מתן שירותים נלווים. זכות השימוש אשר הוענקה לחברה לא הייתה זכות בלעדית, והמדינה שמרה על זכותה לעשות שימוש במקרקעין לגביהם ניתנת זכות השימוש לכל מטרה אחרת, בין על ידי המדינה ובין על ידי גורם שלישי, כאשר זכות השימוש מוגבלת לשכבת הקרקע והאוויר הדרושות באופן סביר לצורך תפעול הרכבת ומסילת הברזל ולא תתפרש על פני הרום ובטן האדמה. בנוסף, היקפה של זכות השימוש היה בהתאם לנדרש לצורך עמידה בדרישות הנדסיות מקובלות ובתקני בטיחות מקובלים עבור הרכבת. נקבע כי לצורך הרשאת השימוש כאמור, החברה הייתה רשאית להתקשר עם המדינה באמצעות מנהל מקרקעי ישראל בהסכם הרשאה המותאם להוראות הסכם זה.

לאחר קבלת הרשאת שימוש בשטחים, החברה הייתה זכאית לקבל זכות חכירה, באמצעות התקשרות עם מנהל מקרקעי ישראל, בכפוף לחתימת הסכמי חכירה עם המנהל ותשלום דמי חכירה, לתקופה של 49 שנים ובלבד שכל חוזי החכירה בהם התקשרה החברה עם המנהל בהתאם להסכם יסתיימו במועד סיום תקופת החכירה על פי חוזה החכירה הראשון שנחתם בין הצדדים, בתנאים המפורטים בהסכם. יצוין, כי לא נחתמו הסכמי חכירה במסגרת הסכם זה.

לפרטים בדבר זכויות החכירה וההרשאה במקרקעי הרכבת בהתאם לתיקון הסכם המקרקעין ראה באור 20 (ג)(2.2).

כמו כן, ההסכם קבע לוח זמנים לסיווג המקרקעין לגביהם ניתנה הרשאת שימוש (דהיינו, מקרקעין פעילים ומקרקעין בהקמה) וכן לקביעת שטחם של המקרקעין המתוכננים, כהגדרתם בהסכם. על פי ההסכם, הצדדים הסכימו כי החברה ורמ"י יתכננו בתיאום ובשיתוף את מתחמי תחנות הרכבת, לרבות השטחים המשמשים לפריקה, טעינה ואחסון של מטענים, במטרה לעמוד ביעדי לוח הזמנים לביצוע תכנית הפיתוח של החברה, בהתאם לעקרונות המפורטים בהסכם. כמו כן, נקבע כי בתחנות רכבת בהן בוצע תכנון משותף החברה הייתה זכאית לתקבולים שינבעו משיווק מעטפת השירותים הנלווים.

לפרטים בדבר תכנון משותף, רצועות התכנון וזכאות החברה להכנסות משיווק השטחים בתכנון המשותף בהתאם לתיקון הסכם המקרקעין ראה באור 20 (ג)(2.2) (ד) ו-(ה).

עוד יצוין, כי בהתאם להסכם, החברה תישא באחריות מלאה ובלעדית כלפי המדינה וכלפי כל צד שלישי בגין כל פעולותיה ו/או מחדליה של הרכבת או מי מטעמה, בקשר במקרקעין לגביהם קיבלה החברה זכויות. לפרטים בדבר אחריות החברה בקשר להסכמי החכירה וההרשאה בהתאם לתיקון הסכם המקרקעין ראה באור 20 (ג)(2.2) (א).

בנוסף, בהתאם להסכם, המדינה זכאית לקזז מכל סכום המגיע לחברה מהמדינה על פי כל הסכם, כל סכום שהחברה תהיה חייבת למדינה על פי כל הסכם, לרבות ההסכם עצמו.

באור 20 - התחייבויות תלויות, ערבויות, התקשרויות ושעבודים (המשך)

ג. התקשרויות (המשך)

הסדרים, הסכמים ומסמכי עקרונות מיוחדים (המשך)

(2) זכויות במקרקעין (המשך)

(2.2) תיקון ההסכם למתן זכות שימוש ולהעברת זכויות במקרקעין

ביום 18 בפברואר 2014 חתמו החברה, רמ"י ומשרד התחבורה על תיקון ההסכם למתן זכות שימוש ולהעברת זכויות במקרקעין מיום 29 באפריל 2004 (להלן: "תיקון הסכם המקרקעין"). תוקפו של התיקון להסכם המקרקעין הותנה באישורה של מועצת מקרקעי ישראל את התיקון בכתב. תיקון הסכם המקרקעין אושר על ידי מועצת מקרקעי ישראל בהחלטה מספר 1367 ביום 31 במרץ 2014, בכפוף לכך שבכל שינוי בשליטה בחברה יובא התיקון להסכם המקרקעין לדיון חוזר במועצה אשר תחליט האם נדרש לעדכן את התיקון להסכם המקרקעין. החלטה מספר 1367 נחתמה על ידי שר האוצר ונכנסה לתוקף ביום 18 ביוני 2014. בהתאם לאמור, ביום 21 בדצמבר 2014 חתמו הצדדים לתיקון הסכם המקרקעין על תוספת לתיקון הוראה המעגנת את דרישת המועצה כאמור לעיל. מטרת תיקון הסכם המקרקעין הינה להסדיר את זכויות השימוש, הפיתוח והחכירה של המקרקעין. תיקון הסכם המקרקעין יעמוד בתוקף לתקופה של 49 שנים.

להלן עקרונות תיקון הסכם המקרקעין:

(א) זכויות חכירה במקרקעי הרכבת - החברה תחכור את המקרקעין הפעילים, מקרקעין בהקמה (לרבות תחנות ומתחמים תפעוליים) ואת מעטפת השירותים הנלווים לנוסע בשטח התחנה ובמעברים אליה וממנה בתחום רצועה 1, כהגדרתה בס"ק ד' להלן, ותקבל הרשאת שימוש בכלל מסילות הרכבת שמחוץ לתחנות וכן מסילות הרכבת שמחוץ למתחמים התפעוליים, מיום אישור מועצת מקרקעי ישראל את התיקון להסכם המקרקעין, כאשר הסכמי החכירה הינם לתקופה של 49 שנה והסכמי ההרשאה הינם לתקופה של 20 שנים.

(ב) תשלום בגין חכירת המקרקעין - החברה תשלם לרמ"י בגין החכירות בתשלומים שנתיים סך השווה ל- 2% מסך הכנסותיה (בתוספת מע"מ) מהכנסות הרכבת מכירת כרטיסי נוסעים, מתחום המטענים (לרבות הובלת משאות והשכרת קרונוט) ומסובסידיה לפעילות שוטפת (לא כולל כספי סובסידיה לפיתוח). מההכנסות הנובעות להלן לא יבוצע תשלום לרמ"י: (1) עבודות תשתית עבור גורמי חוץ; (2) הכנסות הנובעות מהזכויות הסחירות שנרכשו בהתאם למפורט בסעיף זה להלן; ו-(3) הפחתת הכנסה נדחית בגין מענקים ממשלתיים ומענקי מדינה עבור פרויקטי פיתוח והכנסות מימון; בגין כל הכנסה אחרת, תשלם החברה לרמ"י בתשלומים שנתיים סך השווה ל- 8% (בתוספת מע"מ). הצדדים הסכימו כי החברה תישא בתשלום כאמור גם בגין השנים 2013 ו-2014. בנוסף, הרכבת תוכל לרכוש בפטור ממכרז בתשלום מלא (91% מערך הקרקע עפ"י קביעת שמאי ממשלתי) את הזכויות הסחירות במקרקעין ברצועה 1, אשר אינם נכללים במעטפת השירותים הנלווים לנוסע כמפורט בתיקון להסכם המקרקעין. במקרה זה תשלם הרכבת בעבור הזכויות את השווי על פי קביעת השמאי בהתאם לכללי רמ"י והנחות אזור לא יחולו על עסקאות כאמור. בהקשר זה יצוין, כי החברה תוכל להחכיר בחכירת משנה את הזכויות הסחירות אשר יוקצו לה בפטור ממכרז, לתקופה של עד 25 שנים ובהתאם להוראות תיקון הסכם המקרקעין ובכפוף להוראות הדין בעניין מקרקעי יעוד. לפי הוראות ההסכם החדש תעביר הממשלה לחברה סכומים נוספים אשר ישמשו לתשלום סכומי תמלוגים אלו לרשות מקרקעי ישראל.

ראה גם באור 20 (ג)(2.2)(ו) בעניין מס רכישה.

(ג) פיתוח מסחר ושירותים נלווים בתחנות - המפתח הקובע לגודל מעטפת השירותים הנלווים לנוסע שניתן יהיה לפתח בתחנות הינו בהתאם לתחזית היקף הנוסעים לשנת 2040. לפיכך, חולקו שטחי המסחר בתחנות לארבע קבוצות גודל, כמפורט להלן: (1) תחנה קטנה - עד 1,500 מ"ר לשטח עיקרי נטו לשימושים מסחריים; (2) תחנה בינונית - עד 3,000 מ"ר לשטח עיקרי נטו לשימושים מסחריים; (3) תחנה גדולה - עד 6,000 מ"ר לשטח עיקרי נטו לשימושים מסחריים; ו-(4) תחנה מטרופולינית - מעל 6,000 מ"ר לשטח עיקרי נטו לשימושים מסחריים, בהיקף שיוחלט בוועדת המעקב והבקרה, כפי שהוגדרה בתיקון להסכם המקרקעין. מימוש זכויות אלו כפוף לאישור ועדות התכנון הרלוונטיות וליכולת היישום הפיזית.



באור 20 - התחייבויות תלויות, ערבויות, התקשרויות ושעבודים (המשך)

ג. התקשרויות (המשך)

הסדרים, הסכמים ומסמכי עקרונות מיוחדים (המשך)

(2) זכויות במקרקעין (המשך)

(2.2) תיקון ההסכם למתן זכות שימוש ולהעברת זכויות במקרקעין (המשך)

(ד) מתחמי תכנון משותף בתחנות החברה ורצועות התכנון - הצדדים הסכימו כי החברה תנהל הליך תכנון משותף עבור מספר מתחמים לתכנון משותף, אשר סווגו בהתאם לאופיים. משמעות התכנון המשותף הינו לרכז שימושי תעסוקה ומסחר אינטנסיביים במתחמי התחנה ובשטחים הצמודים אליה. סוכם כי יתבצע תכנון הכולל את אזור התחנה ושטחים נוספים מחוץ לרצועת הרכבת בכדי לייצר התייחסות אורבנית כוללת ומקיפה של תא שטח זה. תיקון ההסכם המקרקעין כולל רשימת מתחמים לתכנון משותף תוך פירוט הגורם המנהל את התכנון. הוחלט כי ברוב הפרויקטים יובל תהליך התכנון על ידי הרכבת על מנת לייצר מיקוד וקידום מהיר של התהליך. מרחב התכנון חולק לשלוש רצועות, כדלהלן:

רצועה 1

תיאור: מתחם תחבורתי הכולל את תחנת הרכבת, שטחי החניה, המעברים והשטחים הסחירים הצמודים אליה בתחום הרצועה.

זכויות החברה ברצועה: לחברה זכות חכירה מהוונת לתקופה של 49 שנים בשטחי התחנה ובמעטפת שירותים נלווים לנוסע כמפורט בס"ק ג' לעיל, וכן זכות לרכוש את הזכויות הסחירות במקרקעין שאינן נכללות במעטפת שירותים נלווים לנוסע בפטור ממכרז בתשלום מלא (91% מערך הקרקע עפ"י קביעת שמאי ממשלתי) כמפורט בס"ק ב' לעיל.  
עמלת שיווק מרמ"י: החברה אינה זכאית לעמלת שיווק מרמ"י בגין רצועה זו.

רצועה 2

תיאור: מתחם השטחים הסחירים המצויים במרחק הליכה של עד 300 מטר מיציאת התחנה שבמפלס הרחוב מחוץ לטווח רצועה 1.

זכויות החברה ברצועה: לחברה אין זכות חכירה ברצועה זו.  
עמלת שיווק מרמ"י: החברה תהיה זכאית לחלק מההכנסות הנובעות משיווק כלל הזכויות שאושרו בתכנית במתחמים לתכנון משותף עם רמ"י ברצועה 2, כמפורט להלן: החברה תהא זכאית לתגמול בסך 5% מהתקבולים נטו בגין רכיב הקרקע (לאחר הפחתת מע"מ, חלף היטל השבחה והוצאות פיתוח) בקשר עם הכנסות משיווק מתחמי תכנון משותף המנוהלים על ידי גורם שאינו החברה. במתחמים בהם התכנון המשותף מנוהל על ידי החברה, תהא החברה זכאית לתמורה בשיעור הנע בין 10 ל-25 אחוזים מסך ההכנסות נטו של רמ"י שיתקבלו משיווק מלוא הזכויות בתוכנית ובגין רכיב הקרקע (לאחר הפחתת מע"מ, חלף היטל השבחה והוצאות פיתוח) בהתאם למנגנון מוסכם הכולל אחוזי תמורה ביחס לקבוצות שווי (כאשר בכל מקרה, תקבולי החברה בגין תכנון מתחם לא יפחתו ממיליון ש"ח).

רצועה 3

תיאור: השטחים שמעבר לרצועה 2 בתחום הקו הכחול של תוכנית המתחם לתכנון משותף. יצוין, כי רצועה זו מתוכננת לרוב על ידי רמ"י ולא על ידי החברה.

זכויות החברה ברצועה: לחברה אין זכות חכירה ברצועה זו.  
עמלת שיווק מרמ"י: החברה אינה זכאית לעמלת שיווק מרמ"י בגין רצועה זו.

(ה) הליך תכנון ותמורות משיווק מקרקעין על ידי רמ"י ברצועה 2 - הצדדים הסכימו, כי בפרויקטים גדולים ומרכזיים (כדוגמת בני ברק וסבידור) בהם קיים עירוב שימושים, ובכלל זה מרכז תחבורה הכולל מסופי אוטובוסים, תחנת רכבת ושירותים נלווים, תהיה רשאית וועדת המעקב והבקרה, כהגדרתה להלן, להעביר את תכנון המתחם התחבורתי (כולל שלב התב"ע של המתחם) לחברה ולהשאיר את תכנון יתרת המתחם לרמ"י.  
יצוין, כי בהתאם לסעיף 7 להחלטת מועצת מקרקעי ישראל מס' 1367, החברה תשיב למדינה שטחים כפי שיוחלט בצוות בין משרדי על פי מנגנון שיגובש על ידי הצוות, לרבות מתחם הנהלת הרכבת בתחנת סבידור-מרכז, כפי שנחתם בהסכם הפינני מיום 23 במאי 2011 (ראה באור 27(ה)(7)), ולכל המאוחר בסוף שנת 2015.

באור 20 - התחייבויות תלויות, ערבויות, התקשרויות ושעבודים (המשך)

ג. התקשרויות (המשך)

הסדרים, הסכמים ומסמכי עקרונות מיוחדים (המשך)

(2) זכויות במקרקעין (המשך)

(2.2) תיקון ההסכם למתן זכות שימוש ולהעברת זכויות במקרקעין (המשך)

(ו) מס רכישה - בגין המקרקעין בהם תקבל החברה הרשאת שימוש וכן במקרקעין בהם יראו את החברה כבעלת זכויות חכירה מהוונות (למעט בגין זכויות סחירות במקרקעין רצועה 1 אשר אינם נכללים במעטפת שירותים נלווים לנוסע), בהתאם לתנאי תיקון להסכם המקרקעין, לא תישא החברה בתשלומי מס רכישה והצדדים יפעלו על פי אחת משתי החלופות הבאות: (1) יותקנו תקנות המסדירות פטור ממס רכישה; או (2) המדינה תוסיף לתקציב החברה סכומים בשיעור מס הרכישה שיהיה על החברה לשלם ככל שלא תושלם התקנת התקנות כאמור לעיל.

(ז) בשנת 2015 החברה שילמה סכום של כ-76 מיליוני ש"ח (בגין שומה שאושרה לה) אשר מומן במלואו ע"י המדינה.

(ח) שינוי יעוד - בהתאם לנספח חוזה החכירה המצורף לתיקון הסכם המקרקעין אם ישתנה ייעודו של מגרש או חלק ממגרש מבין המגרשים הכלולים בסעיפים 3.2-3.3 לתיקון הסכם המקרקעין על ידי תכנית על פי חוק התכנון והבניה, התשכ"ה-1965 או על פי כל דין, תסתיים תקופת החכירה של המגרש או של אותו חלק ממנו אשר לגביו שונה היעוד. בדומה, בהתאם להסכם ההרשאה המצורף לתיקון הסכם המקרקעין, הרשאת השימוש תפקע עוד לפני תום תקופת ההרשאה במקרה של שינוי יעוד או שינוי תמ"א 23, באופן שהמגרש או חלקו, שהיה מיועד למטרת ההרשאה אינו מיועד עוד למטרה זו על פי תכנית מתאר תקפה ומאושרת, ובמקרה כזה לא תהיה עוד לרכבת כל רשות או זכות במגרש או בחלקו והיא לא תהיה זכאית לפיצוי בגין כך.

(ט) העברת זכויות - בהתאם לנספח חוזה החכירה המצורף לתיקון הסכם המקרקעין, כל פעולה שתבצע בחברה, אשר כתוצאה ממנה יועברו או יוקצו לפחות 10% מהערך הנקוב של הון המניות הנפרע או הון המניות המוצא של החברה (לפי הנמוך מביניהם), או 10% מכח ההצבעה החברה, או 10% מהזכות למנות מנהלים של החברה, תחשב כהעברת זכויות (בין בתמורה ובין ללא תמורה, בשלמות או בחלק) ותהיה חייבת בקבלת אישור מרמ"י מראש ובכתב. בנוסף, פעולות בחברה, אשר בכל אחת מהן מועברים פחות מ-10% מהזכויות הנ"ל ואשר נעשו בתוך תקופה של שנתיים, יראו אותן לצרכי סעיף זה כאילו נעשו בבת אחת בתאריך הפעולה האחרון שבהן בחברה.

(י) מנגנון לטיפול בגריעות - יוקם צוות משותף לגיבוש רשימה מוסכמת של מקרקעין שיושבו לרמ"י ומנגנון השבה. מוסכם כי כל המקרקעין אשר אינם משמשים לשירות הרכבתי ו/או אינם ולא יהיו ביעוד רכבתי ו/או אין כוונה לממשם לשימוש הרכבת בטווח תקופת ההסכם יגרעו ממצבת המקרקעין של החברה ויושבו לרמ"י.

(יא) רישום המקרקעין - החברה מחויבת לפעול לרישום כלל הנכסים שלגביהם יחתמו הסכמי חכירה והסכמי הרשאה המפורטים בנספח להסכם על שם המדינה כבעלים בתוך 5 שנים מיום אישור תכנית עבודה שתתואם בין החברה לבין מרכז מפ"י והאוצר.

(יב) מיסים ותשלומי חובה, אחריות לנזקים - בהתאם להסכם החכירה שצורף כנספח לתיקון להסכם המקרקעין, ובמשך כל תקופת החכירה, תישא החברה לבדה בכל המיסים, הארנונות המלוות ותשלומי החובה לסוגיהם, העירוניים והממשלתיים, לרבות היטל השבחה, החלים בקשר עם המוחכר וכן בכל האגרות והוצאות הפיתוח מכל סוג שהוא החלים או שיחולו על המוחכר. כמו כן, החברה בלבד תהא אחראית כלפי רמ"י וכלפי צד שלישי לכל נזק שייגרם לגופו או לרכושו של אדם כלשהוא (לרבות החברה) וכן לפיצויים שיוטלו עקב או כתוצאה מפעולות ו/או מחדלים במוחכר או בשטח ההרשאה או בקשר עם החזקתו והשימוש בו. סעיפים דומים מצויים גם בהסכם ההרשאה שצורף כנספח לתיקון להסכם המקרקעין.

(יג) תיקון הסכם מקרקעין משנת 2004 - הצדדים הסכימו שיראו במקרקעין רכבת ישראל (כהגדרתם בתיקון להסכם המקרקעין), מקרקעין שלגביהם ניתנה זיקה לקרקע באופן שבכל מקום שבהסכם המקרקעין משנת 2004 בו נזכרת זכות שימוש ו/או ניתנה זכות שימוש בפועל ייכתב כזכויות חכירה מהוונות למעט מקרקעין שבהתאם לתיקון להסכם המקרקעין קיבלה הרכבת הרשאת שימוש, זכאית החברה להרשאת שימוש בלבד.

הצדדים הסכימו שהתיקון להסכם המקרקעין גובר על הסכם המקרקעין משנת 2004 וככול שתהיה סתירה ביניהם יגברו סעיפי התיקון להסכם המקרקעין.

באור 20 - התחייבויות תלויות, ערבויות, התקשרויות ושעבודים (המשך)

ג. התקשרויות (המשך)

הסדרים, הסכמים ומסמכי עקרונות מיוחדים (המשך)

(3) הסכם קיבוצי מיום 6 בדצמבר, 2012

סכסוכי העבודה בהם נקטו העובדים במהלך השנים 2010-2012, אשר הביאו לגיבוש מתווה עקרונות (מסמך ההבנות) שנרשם ביום 27 במרץ 2012, כמו גם החלטת ממשלה 4545 (מיום 12 באפריל, 2012), הביאו לכך שביום 6 בדצמבר, 2012 נחתם הסכם קיבוצי, על בסיס מסמך ההבנות (להלן: "הסכם קיבוצי 2012"). הסכם קיבוצי 2012 קיבל את אישורו של הממונה על השכר במשרד האוצר, ונרשם כהסכם קיבוצי אצל הממונה על יחסי העבודה. ההסכם בתוקף עד ליום 31 בדצמבר, 2015.

להלן עיקרי ההסכם הקיבוצי 2012:

- (א) תוספות השלמה מדורגת עד לשיעור של 5.95% מהשכר המשולב לפי מסגרת ההסכם הקיבוצי בין המגזר הציבורי להסתדרות אשר נחתם ביום 12 בינואר, 2011, שחושבו רטרואקטיבית מיום 1 בינואר, 2011.
- (ב) מענק חתימה ותוספת שכר מדורגת מפעלית (תוספת 2012) - עד לשיעור של 7.3% מהשכר המשולב, שחושבו רטרואקטיבית מיום 1 בינואר, 2011.
- (ג) תוספת ומענק בגין הוצאת תחזוקת קרונועי IC3 למיקור חוץ (השלמה לתוספת 2012); החל ממועד תחילת יישומו של ההסדר לתחזוקת הקרונועים שולמו מענקים והשלמה לתוספת 2012. ההשלמה לתוספת 2012 הגדילה את התוספת ל-9.55% על בסיס השכר המשולב. בנוסף קיבלו העובדים מענק בסך 15,000 ש"ח ואילו עובדי מחלקת ה-ic3 ששמש מופיע בנספח ב' להסכם קיבלו מענק נוסף של 10,000 ש"ח.
- תוספת בגין העברת חברת הבת למטענים - החל ממועד העברת השליטה בחברת הבת למטענים ליום פרטי (לפי ההסכם - 51% ממניות החברה) תשולם תוספת בשיעור 2.25% מהשכר המשולב. ככל שלא תועבר השליטה עד ליום 1 בספטמבר, 2013, תינתן התוספת במשכורת העוקבת למועד העברת השליטה, בתחולה למפרע מיום 1 בספטמבר, 2013. במסגרת הדוחות הכספיים ליום 31 בדצמבר, 2018 בוטלה ההפרשה בגין הפרטת חברת המטענים, להערכת דירקטוריון החברה, בהחלטתו מיום 27 בפברואר, 2019 כי ההסתברות להפרטת חברת הבת למטענים הינו נמוכה מ-50% (ראו גם ביאור 27.2). בנוסף קיבלו העובדים מענק חד פעמי בסך 15,000 ש"ח (לעובד במשרה מלאה, ובאופן יחסי לעובד במשרה חלקית).
- (ד) תוספת תחזוקת ציוד נייד חשמלי - החל מההתקשרות הראשונה לביצוע תחזוקת ציוד נייד חשמלי באמצעות ספק חיצוני תשולם תוספת לשכר המשולב בשיעור של 2.25%. ככל שלא תבוצע התקשרות עד ליום 1 בדצמבר, 2013, תינתן התוספת במשכורת העוקבת למועד ההתקשרות הראשונה, בתחולה למפרע ליום 1 בדצמבר, 2013. נכון למועד פרסום הדוח, בוצעה ההתקשרות. תוספת זו שולמה לעובדים בחודש פברואר 2018.
- (ה) תוספות והשכר האמורות (למעט המענקים) תהווה חלק משכר השעה הרגיל, מהמשכורת הקובעת לגמל ומהמשכורת הקובעת לפיצויים.
- (ו) הפרשות לקופות - שיעורי דמי הגמולים בגין העובדים המבוטחים בפנסיה צוברת חדשה, בביטוח מנהלים או בקופת גמל לא משלמת לקצבה יגדלו ב-1% אחד (שיעור הפרשות העובד יגדל ב-1% ושיעור הפרשות המעביד יגדל ב-1%) ובלבד שלא יעלו על 7% חלק עובד ו-7.5% חלק מעביד.
- שיעורי ההפרשות בגין רכיבי שכר שאינם נכללים בשכר המבוטח לפנסיה צוברת ואינם החזרי הוצאות יגדלו אף הם - חלק המעביד ב-1% (ולא יותר מ-6% סה"כ) חלק העובד ב-1% (או בשיעור הדרוש להשלמה ל-6% - לפי הנמוך).
- האמור בוצע במשכורת דצמבר 2012, למפרע מיום 1 בינואר 2012.
- (ז) מענקי תמרוץ לעמידה ביעדים ב-2013 ואילך בשיעור של 3% מבסיס השכר באותה שנה. ככל שלא נוצלה כל המסגרת בשנה מסוימת יועבר הסכום שלא מנוצל לשנה הבאה. יקבע על פי תמהיל עמידה ביעדים של החברה, היחידה והעובד וכן על פי הערכת העובד על ידי מנהלו.
- (ח) ילדי עובדים, מתחת לגיל 26, יהיו זכאים לנסיעות חינוך ברכבת.

## באור 20 - התחייבויות תלויות, ערבויות, התקשרויות ושעבודים (המשך)

## ג. התקשרויות (המשך)

## הסדרים, הסכמים ומסמכי עקרונות מיוחדים (המשך)

## (3) הסכם קיבוצי מיום 6 בדצמבר, 2012 (המשך)

(ט) החל מיום 1 באפריל, 2012 יהיה זכאי כל עובד בחברה שאינו עובד עובר לדמי הבראה לתשלום מעונות, לקייטנה ולכלכלה בשעות נוספות, בהתאם לתנאים ולשיעורים הנהוגים ביחס לעובד עובר - בתחולה מיום הפיכתו לקבוע או מיום 1 באפריל, 2012 - לפי המאוחר. בהסכם נקבע כי לא יהיה שינוי במתכונת תחזוקת המסילה שהייתה קיימת ערב ההסכם.

(י) תקציב הרווחה של עובדי הרכבת יוגדל ל-10 מיליון ש"ח בשנה. עודכנו תנאי הסף לעניין עמידה בתנאי סף למכרזים. הוסכם כי פעילות הקופאים בחברה תבוצע על ידי עובדים בהסכם קיבוצי, שיקלטו לרכבת כעובדים ארעיים.

(יא) מספר העובדים בחוזים אישיים שימומנו מהתקציב השוטף יעמוד על 147 על פי רשימה של עיסוקים ותפקידים בהם יועסקו בהסכמים אישיים. בנוסף, גובשה רשימת תפקידים בהם תינתן לעובדים האפשרות לעבוד בהסכם אישי או בהסכם קיבוצי, במסגרת המכסה של 147 עובדים. מבין העובדים המועסקים בתקציבי פיתוח, סוכם כי החברה תעביר 80 עובדי מקצועות תפעוליים להיות עובדים ארעיים במסגרת ההסכם הקיבוצי. יתר העובדים בחוזה אישי יוסיפו להיות מועסקים בחוזה אישי וממומנים מתקציב הפיתוח. ככל שתקציב הפיתוח ייגמר, יעברו עובדים אלה להיות ממומנים על ידי תקציב שוטף, בנוסף ל-147 העיסוקים והתפקידים עליהם הוסכם.

(יב) בהתאם להחלטת ממשלה הוסכם כי שיעור אחזקות הרכבת בחברת הבת לנדל"ן - חברת הפיתוח אשר הוקמה בעקבות השינוי הארגוני יהיו בשיעור של 100% ואחזקות החברה בחברת הבת למטענים לא יפחתו מ-49%, שיעור אחזקות זה ישמר במשך 10 שנים לפחות. חברת המטענים לא תתחרה ברכבת וכל פעילויות התפעול, השינוע, הנהיגה, ההפעלה ומסופי המטען יבוצעו על ידי עובדי הרכבת. בנוסף, חברת הבת לא תרכוש קטרים.

(יג) תחזוקת ציוד ניווד חשמלי תבוצע ברובה על ידי עובדי רכבת (ביחס של 70% 30%). כן הוסכם כי לא יבוצעו פיטורי צמצום של עובדי רכבת בתחומי תחזוקת הנייד והמטענים עד ליום 31 בדצמבר, 2030, ביחס ל-841 עובדים אשר כלולים בנספח להסכם קיבוצי 2012 וכן של עובדים שמועסקים בחברה במועד חתימת ההסכם ויועברו לתחום תחזוקת הנייד והמטענים.

נכון למועד פרסום הדוח, שולמו מכוח הסכם קיבוצי 2012 התוספות שנקבעו בהסכם מלבד תוספת של 2.25% בגין הקמת חברת מטענים שתשולם למפרע החל מיום 1 בספטמבר, 2013.

כמו כן, הועברו 75 עובדי מקצועות תפעוליים להיות עובדים ארעיים במסגרת ההסכם הקיבוצי (מתוך 80 העובדים אשר סוכם שיעברו).

במסגרת הסכם קיבוצי 2012, הוסכם על הקצאת מסגרת עלות של 0.5% לטובת שכר המהנדסים וביום 27 בפברואר, 2014 נחתם הסכם קיבוצי בעניין שכר המהנדסים.

על פי ההסכם החדש (ראה באור 20 (ג)(1)(3)), החברה מקבלת במסגרת הסובסידיה שוטפת את תוספות השכר הנגזרות מההסכם הקיבוצי 2012.

## באור 20 - התחייבויות תלויות, ערבויות, התקשרויות ושעבודים (המשך)

## ג. התקשרויות (המשך)

## הסדרים, הסכמים ומסמכי עקרונות מיוחדים (המשך)

## (4) הסכם פרישה 2008

ההסכם מיום 25 במרס, 2008, נחתם לשם יישום תוכנית התייעלות ברכבת ולפרישת עובדים (להלן: "הסכם הפרישה") וזאת בהתאם לאמור בהסכמי 2003. בהסכם הפרישה נקבעו תנאים לעידוד פרישת עובדים בשני מסלולי פרישה: מסלול פרישה לפנסיה מוקדמת ומסלול פיצויי פיטורים מוגדלים. במסגרת יישום הסכם זה, פרשו מהעבודה בחברה 184 עובדים.

במהלך שנת 2009 אישר דירקטוריון החברה הגדלת מספר הפורשים ב-40 עובדים נוספים במסגרת הסכם הפרישה והוארכה תקופת הסכם הפרישה עד ליום 31 בדצמבר, 2009. הגדלת מספר הפורשים כאמור לעיל הביאה את החברה למכסה מאושרת של 200 ובפועל במסגרת התוכנית פרשו 184 עובדים.

ראה באור 18 בדבר התחייבות בגין פרישה מוקדמת.

(5) לחברה חוזים חתומים להשקעה בתקציב פיתוח, מעבר לחשבונות חלקיים שאושרו ונרשמו בדוחות הכספיים. יתרת ההתקשרויות נכון למועד הדוח הכספי מסתכמת לסך של כ-3,995 מיליוני ש"ח.

(6) ביום 25 במאי, 2010 חתמה החברה על תוספת להסכם הבנות עם לקוח בתחום משא המאריך את ההסכם הקיים לתקופה של 10 שנים מיום 1 בינואר, 2011. בהסכם ההבנות נקבעו מחירי ההובלה החדשים, עיקרי ההסכם העלאת תעריפים בשתי פעימות כלהלן: העלאה ב-11% בשנים 2011-2015 ו-10% נוספים בשנים 2016-2020.

(7) ביום 30 בספטמבר, 2013 נחתם הסכם למיקור חוץ לתחזוקת קרונועי IC3 עם חברת אלסטום אשר נכנס לתוקפו ביום 6 באוקטובר, 2013. ההסכם הינו לתקופה של 7 שנים עם אופציה להארכה ל-8 שנים נוספות. ההיקף הכספי של ההסכם מוערך בכ-700 מיליון ש"ח לתקופת ההסכם המקורית (7 שנים) במחירי הסכם, וכ-1,500 מיליון ש"ח לתקופה של 15 שנה.

התחזוקה כוללת תחזוקה מונעת ותחזוקת שבר. תחזוקת מערך קרונועי IC3 באמצעות מיקור חוץ תואמה מול נציגות העובדים ועוגנה בהסכם הקיבוצי שנחתם ביום 6 בדצמבר, 2012 (ראה גם באור 20 (ג)3).

(8) ביום 20 בספטמבר, 2015 חתמה החברה על הסכם עם חברת בומברדיה BOMBARDIER TRANSPORTATION GMBH לרכישת 62 קטרים חשמליים עם אופציה לרכישת 32 קטרים חשמליים נוספים. היקף ההסכם הינו סך של כ-200 מיליוני יורו (62 קטרים). יצוין כי לחברה אופציה לרכישת 32 קטרים נוספים בסכום של כ-97.4 מיליוני יורו וכן אופציה לרכישת חלקי חילוף עבור הצטיידות ראשונית בסכום של כ-2.4 מיליוני יורו.

(9) ביום 28 בדצמבר, 2015, חתמה החברה על הסכם עם חברת Sociedad Espanola de Montajes Industriales S.A. (להלן: "SEMI") לחשמול תשתית הרכבות, בהיקף של כ-2 מיליארד שקלים. ההסכם כולל הסבה לחשמל של 420 ק"מ של קווי מסילות קיימים ומתוכננים, הקמת תחנות השנאה וכן מערכות שליטה ובקרה, הנלוות לחשמול המסילה. חברת ALSTOM TRANSPORT SA התמודדה במכרז, כנגד בחירה בהצעתה של חברת SEMI כהצעה הזוכה. ההסכם בתוקף עד יום 27 בדצמבר, 2032, וכולל תקופת הקמה של 7 שנים ו-10 שנות תחזוקה. בנוסף, קיימת אופציה לעוד 15 שנות תחזוקה. ההסכם כולל באופן מפורט מנגנון לביטול/סיום ההסכם. במקרה של איחור בהשלמת העבודה הספק ישלם סכום שלא יעלה על 10% מסך עלות ההקמה. התשלומים על פי ההסכם מוצמדים לפי סל הצמדה הכולל 4 מדדים אירופאיים.

(10) ביום 19 במאי 2017, חתמה החברה עם הסתדרות העובדים הכללית החדשה- האגף לאיגוד מקצועי, איגוד עובדי התחבורה, הצוות ההסתדרותי וועד עובדי החברה על שני הסכמים קיבוציים ("ההסכמים") כמפורט להלן:

(א) אימוץ הסכם קיבוצי ארצי כללי אשר נחתם ביום 8 במאי, 2013, בין המדינה ומעסיקים נוספים במגזר הציבורי לבין הסתדרות העובדים הכללית החדשה.

(ב) אימוץ הסכם קיבוצי (מסגרת) בין המדינה ומעסיקים נוספים במגזר הציבורי לבין הסתדרות העובדים הכללית החדשה אשר נחתם ביום 18 באפריל, 2016, כפי שתוקן ביום 8 באוגוסט, 2016, בכפוף לשינויים והתאמות.

## באור 20 - התחייבויות תלויות, ערבויות, התקשרויות ושעבודים (המשך)

## ג. התקשרויות (המשך)

## הסדרים, הסכמים ומסמכי עקרונות מיוחדים (המשך)

להלן עיקרי ההסכמים:

1. הגדלת ההפרשות לקופת הגמל לקצבה ב- 0.5% בתחולה מיום 1.1.16.
2. הענקת תוספות בשיעור של 7.75% לעובדי החברה המועסקים בהסכם קיבוצי אשר נפרסות על פני התקופה שמיום 1.7.16 ועד ליום 1.3.19:
  - 2.1. סך של 6.148% מתוך ה- 7.75% יוקצה בתוספת שכר שקלית בסך של 473 ש"ח, אשר תוענק במספר פעימות מיום 1.3.2017 ועד ליום 1.3.2019, כמפורט בהסכם;
  - 2.2. סך של 1.076% מתוך ה- 7.75% יוקצה לצרכי הגדלת הפרשות המעסיק לפנסיה. החל מיום 1.7.2016 שיעור הפרשות החברה בגין רכיבי שכר שאינם נכללים בשכר המבוטח לפנסיה צוברת ואינם החזרי הוצאות (למעט תשלומי פרמיה), יעמוד על 7% לתגמולים ו-6% לפיצויים. הפקדות העובד לתגמולים יעמדו על 6.5% וכמפורט בהסכם;
  - 2.3. החל מיום 1.3.2017 שיעורי הפרשת החברה והפקדת העובד לתגמולים בגין אותם רכיבים, כהגדרתם לעיל, יעמדו על 7.5% הפרשת מעסיק לתגמולים ו-7% הפקדת עובד לתגמולים.
3. החברה תעניק לכל אחד מעובדי החברה המועסקים בהסכם קיבוצי ולעובדים שפרשו החל מיום 1.1.17 ועד למועד חתימת ההסכם מענק חד פעמי בסך של 2,000 ש"ח.
4. ביטול חלק מסכסוכי העבודה שהחברה הייתה צד להם, והכל בהתאם לתנאי ההסכמים.

ההסכמים המצוינים בסעיפים 10 (א) ו-10 (ב) לעיל אושרו ע"י הממונה על השכר במשרד האוצר ועל ידי רשות החברות הממשלתיות.

**(11)** ביום 25 ביולי, 2017, חתמה החברה עם הסתדרות העובדים הכללית החדשה - האגף לאיגוד מקצועי, הצוות ההסתדרותי, איגוד עובדי התחבורה וועד עובדי החברה על הסכם קיבוצי מיוחד המסדיר, בין היתר, את תחזוקת רשת החשמול וכן את בניית רשת החשמל להנעת הרכבת בחשמל ע"י קבלן חיצוני, העברת עבודות תחזוקת ציוד הנייד אשר מתבצעות ע"י קבלנים חיצוניים לידי עובדי החברה וכן הישארות הספק החיצוני (ALSTOM TRANSPORT SA) במתחם חיפה לשם ביצוע תחזוקת נייד רכבתי מסוג IC3 על ידו. ההסכם קובע הקצאת מסגרת עלות בשיעור של 1.789% ויישומה על העובדים הזכאים בהתאם להסכם וכן החלת גמול ב' מנהלי (הנהוג בשירות המדינה) על עובדי החברה בהתאם לכללי הזכאות הקבועים בהסכם. כמו כן, נקבע כי יבוטל סכסוך העבודה מיום 22 בדצמבר 2016 בעניין טענת נציגות העובדים בדבר המשך הקצאה לקבלן חיצוני (ALSTOM TRANSPORT SA) תעלות המצויות במתחמי החברה מעבר לתקופה המוסכמת אשר הסתיימה בינואר 2017. ההסכם הינו בתוקף החל ממועד חתימתו (לצורך הקצאת העלות תחולתו היא מיום 1 בפברואר, 2017), ואושר ע"י הממונה על השכר במשרד האוצר וע"י רשות החברות הממשלתיות.

**(12)** בהתאם להחלטת ממשלה מספר 1865 מחודש אוגוסט, 2016 נקבע, בין היתר, כי יוקם צוות ממשלתי לקידום וביצוע כל הפעולות הנדרשות לגיוס אג"ח מהציבור. להערכת החברה, הנפקה אג"ח נוספת בסך 1 מיליארד ש"ח צפויה להתרחש בשנת 2020.

## באור 20 - התחייבויות תלויות, ערבויות, התקשרויות ושעבודים (המשך)

## ג. התקשרויות (המשך)

## הסדרים, הסכמים ומסמכי עקרונות מיוחדים (המשך)

(13) ביום 26 לספטמבר, 2017, הודיעה החברה על זכייתן של 3 חברות מקבוצת Siemens (1: SIEMENS 2 AG) החברה תרכוש מהספק 60 סטים של קרונועים חשמליים המהווים כ-330 קרונוות, המכילים כ-33,000 מקומות ישיבה. בנוסף, הספק יקים עבור החברה מתקן תחזוקה לקרונועים החשמליים וכן החברה תרכוש מהספק שירותי תחזוקה לקרונועים החשמליים. סכום התמורה הכוללת הינו כדלקמן: (א) עבור 60 הקרונועים החשמליים תשלום תמורה בסך כולל של כ-3.2 מיליארד ש"ח (ב) הסכום שישולם עבור שירותי הקמת מתקן התחזוקה ותחזוקתו הינו כ-230 מיליון ש"ח (ג) סכום התשלום עבור שירותי התחזוקה של 24 הקרונועים החשמליים הראשונים שיוספקו הינו כ-400 מיליון ש"ח אשר ישולם לאורך תקופת השימוש בקרונועים האמורים, והכל בכפוף להתאמות ושערי חליפין כמפורט בתנאי המכרז. תחזוקת יתר הקרונועים החשמליים שיוספקו תבוצע, לפי בחירת החברה, ע"י הספק בהתאם למנגנון המחיר הקבוע בהסכם, או ע"י גורם אחר. בנוסף, לחברה זכות לרכישת קרונועים חשמליים נוספים לתקופה של עשר שנים ממועד חתימת ההסכם עם הספק בהתאם למחיר וההתאמות הקבועים בתנאי המכרז.

לפי הערכות החברה נכון למועד זה, הקרונועים החשמליים אמורים להיקלט בחברה החל מ-2020 במשך תקופה של כחמש שנים. יצוין, כי קליטת הקרונועים החשמליים כאמור חיונית להפעלת הצי הנייד של החברה באמצעות הינע חשמלי.

הסכם החברה עם הספק מסדיר את חלוקת העבודה בין 3 החברות המנויות לעיל לשם ביצוע ההסכם.

ביום 5 בדצמבר, 2017 התקשרה החברה בהסכם לרכישת קרונועי EMU עם חברת הספק (לאחר קבלת אישור הרשפ"ת). יצאה הזמנה ראשונית של כ-330 מיליון אירו בעבור 60 קרונועים חשמליים (המנה הראשונה שהוזמנה הינה של 24 קרונועים). תקופה לרכש קרונועים - עד 10 שנים ממועד חתימת ההסכם. תחזוקה ראשונית לקרונועים - 15 שנים ממועד הוצאת FINAL ACCEPTANCE בעבור היחידה הראשונה שהוזמנה.

התקשרות זו מהווה מימוש של התנאי המזכה לתשלום תוספת אחוזית בגין תחזוקת ציוד נייד חשמלי באמצעות ספק חיצוני כמפורט בסעיף 3 (יג) לעיל. נכון למועד אישור הדוח שולמה התוספת לעובדים הזכאים.

ביום 20 בדצמבר, 2018 נחתמה תוספת להסכם עם הספק, במסגרתה ההסכם הוסב לחברות הבאות: SIEMENS AG ו-SIEMENS MOBILITY.

(14) בחודש ינואר, 2018, החברה שילמה מקדמה בגין אבן דרך 1 לרכש ציוד נייד בסך של כ-131 מיליון ש"ח מתוך עודפי המזומנים שלה מהפעילות השוטפת. במהלך שנת 2018, השיבה המדינה לחברה את סך של 117 מיליון ש"ח ויתרת הסכום שימשה כתשלום חלקי בגין אבן דרך 2.

(15) במהלך הרבעון הראשון לשנת 2018, פנתה החברה לרשות המסים וקיבלה מהן שתי פסיקות רולינג לעניין מכרז ה-BOT האמור להתפרסם במתחם מודיעין מרכז. הראשון בו קבעה הרשות כי ניתן יהיה להחריג את תקופת הקמת הפרויקט מתקופת ההפעלה לצורך קביעת בסיס מיסוי לצורכי מס רכישה. והשני בו נקבעו והובהרו אופן ומועדי ההכרה בהכנסות בגין המכרז לצורכי המס.

(16) ביום 25 ביולי, 2018 אישר הדירקטוריון, בהמשך לאישור ועדת הביקורת של החברה – בשבתה כוועדת תגמול – עדכון למדיניות התגמול של החברה, במסגרתו נקבע כי במדיניות התגמול של החברה תוטמע הוראת חוזר רשות החברות הממשלתיות 2-2013 בדבר היקף פעילות יו"ר דירקטוריון בחברה ממשלתית, לפיה במקרים חריגים, בחברות ממשלתיות גדולות, בסיווגים 9, 10 ו-11(1), אשר לגביהן ניתנה החלטת ממשלה בדבר הפרטה או שינוי מבני או שנדרשת בהן פעילות חריגה אחרת על פי החלטת ממשלה, תתאפשר כהונת יו"ר דירקטוריון במשרה מלאה.

הטמעת ההוראה בוצעה על רקע מינויו ואישור תנאי כהונתו והעסקתו של יו"ר דירקטוריון החברה, במשרה מלאה. הטמעת הוראות החוזר האמור אינה טעונה אישור האסיפה הכללית לפי סעיף 267א לחוק החברות התשנ"ט - 1999 נוכח עמידת החברה בתנאים הקבועים בתקנות החברות (הקלות לעניין החובה לקבוע מדיניות תגמול), התשע"ג - 2013.

באור 20 - התחייבויות תלויות, ערבויות, התקשרויות ושעבודים (המשך)  
ג. התקשרויות (המשך)

הסדרים, הסכמים ומסמכי עקרונות מיוחדים (המשך)

(17) ביום 25 ביולי, 2018, אישר הדירקטוריון את תנאי כהונתו והעסקתו של דן הראל כיו"ר דירקטוריון החברה במשרה מלאה. ביום 5 בספטמבר, 2018, אישרה אסיפת בעלי המניות של החברה את תנאי הכהונה וההעסקה האמורים, וזאת החל ממועד קבלת כתב המינוי כיו"ר דירקטוריון, קרי החל מיום 20 ביוני, 2018, ועד תום שנה מהמועד האמור, קרי עד ליום 19 ביוני, 2019.

(18) ביום 26 בדצמבר, 2018 נועדו לשיחה יו"ר דירקטוריון החברה ומנכ"ל החברה והגיעו לסיכום משותף על פיו יסיים מנכ"ל הרכבת את תפקידו ביום 25 במרץ, 2019. הסיכום האמור אושר ביום 26 בדצמבר, 2018 על ידי דירקטוריון החברה.

באור 21 - הכנסה נדחית בגין מענקים ממשלתיים

תנועה

2017	2018	
אלפי ש"ח		
22,069,712	23,904,733	יתרה ליום 1 בינואר
2,410,908	2,509,553	תקבולים במהלך השנה
(600)	6,564	ריבית על אג"ח
236,809	287,747	נכס לקבל ממשלה
(812,096)	(887,730)	העברה לרווח או הפסד בתקופה
<u>23,904,733</u>	<u>25,820,867</u>	יתרה ליום 31 בדצמבר



באור 22 - הון

א. הרכב הון המניות

ליום 31 בדצמבר, 2018, 2017 ו- 2016	
מונפק ונפרע	רשום
30,000,000	30,000,000

מניות רגילות בנות 100 ש"ח ע.נ. כ"א

ב. זכויות הנלוות למניות

המניות הרגילות הינן שוות זכויות ושוות דרגה מכל הבחינות ותענקנה את כל הזכויות בחברה כגון: זכויות הצבעה, זכויות לקבלת דיבידנדים בין במזומן ובין במניות הטבה בחלוקות זכאים או בכל חלוקה אחרת וזכויות בכל הנוגע להחזרת ההון ולהשתתפות בחלוקת עודף נכסי החברה במקרה של פירוק לפי יחס סכומי ההון שנפרעו או שזוכו כנפרעים על ערך הנקוב של המניות המוחזקות בידיהם.

ג. התקשרויות להקצאת מניות

במסגרת הסכם הפיתוח המפורט, כאמור בבאור 20(ג)(1)(1.3) נקבע כי ההלוואות בצירוף הריבית שנצברה בגינן עד ליום חתימת ההסכם, תפרענה כנגד הקצאת מניות למדינה. כמו כן נקבע כי החברה תקצה מניות כנגד סכומים נוספים שהועברו לה והכל עד לסכום כולל של 3 מיליארד ש"ח.

ביום 16 ביולי, 2009, בהתאם לסעיף 11(א)(2) לחוק החברות הממשלתיות, התשל"ה-1975, אישרה ממשלת ישראל את הגדלת הון המניות הרשום של החברה ב- 2,900,000,000 ש"ח, לסכום של 3,000,000,000 ש"ח על-ידי הוספת 29,000,000 מניות רגילות בנות 100 ש"ח ערך נקוב כל אחת להון הרשום, לצורך הקצאת המניות למדינה על-פי הסכם הפיתוח אשר נחתם בין המדינה לחברת רכבת ישראל בע"מ ביום 11 באוגוסט 2008. ביום 10 בדצמבר, 2009 אישרה ממשלת ישראל תיקון להחלטה הנ"ל לפיו אושרה הגדלת הון המניות הרשום של החברה ללא צורך באישור ועדת הכספים של הכנסת.

בחודש ינואר 2010 הוגדל ההון הרשום של החברה כאמור לעיל והונפקו המניות.

בהתאם לסעיף 29.2 להסכם הפיתוח מיום 11 באוגוסט, 2008 הקצתה החברה לממשלה הון מניות כנגד סכום של 3 מיליארד ש"ח מתוך הסכום שהתקבל בחברה בהתאם למסמך העקרונות. על מנת לקבוע האם הסכומים שבגינם הוקצו המניות, הועברו לחברה על ידי המדינה כבעלת מניות ולא הושקעו כמענק ממשלתי מתוקף תפקיד הממשלה כריבון, פנתה החברה לגורמים שונים במשרדי הממשלה במטרה לבחון מה עמד ביסוד החלטת הממשלה להקצות את הון המניות ולקבל מסמכים ותחשיבים, ככל שישנם, המבססים את החלטת הממשלה ועמדת החברה כי מדובר בסכומים שהועברו על ידי הממשלה כבעלת מניות ולא כריבון.

בהתאם למסמכים שהתקבלו ועל בסיס חוות דעת יועציה המשפטיים של החברה, הכספים שהשקיעה המדינה בחברה בסך 3 מיליארד ש"ח שכנגדה בוצעה הקצאת הון מניות, הוצגו בדוחות הכספיים כהשקעת בעלים.

ד. קרן הון

קרן ההון נובעת מהון חוזר נטו שהועבר מרני"ר לרכבת בעת העברת הנכסים.

באור 23 - הפרשות

תנועה בתביעות משפטיות ודרישות תשלום

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר,	
2017	2018
אלפי ש"ח	
217,787	191,712
51,632	372,324
(50,562)	(32,161)
(27,145)	(37,017)
191,712	494,858

יתרה ליום 1 בינואר  
הפרשות שנוצרו במהלך השנה  
הפרשות שבוטלו במהלך השנה  
הפרשות שמומשו במהלך השנה  
יתרה ליום 31 בדצמבר

מתוך סך ההפרשות ליום 31 בדצמבר, 2018 סכום של 445,330 אלפי ש"ח (2017 - 145,717 אלפי ש"ח), הינו בגין היטלי פיתוח והפרשה לתביעות משפטיות בגין פעילות פיתוח, הפרשות אלו נרשמות מול הרכוש הקבוע.

למידע בדבר תביעות משפטיות ודרישות תשלום שהוגשו לחברה, ראה באור 20 (א).

א. הכנסות ממכירות ושירותים

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר,		
2016	2017	2018
אלפי ש"ח		
707,555	747,680	752,846
186,691	190,327	176,801
9,500	8,951	10,547
37,890	43,340	47,081
<u>941,636</u>	<u>990,298</u>	<u>987,275</u>
1,366,090	1,446,485	1,446,984
929	-	-
<u>1,367,019</u>	<u>1,446,485</u>	<u>1,446,984</u>
<u>2,308,655</u>	<u>2,436,783</u>	<u>2,434,259</u>

הכנסות מחיצוניים:

הסעת נוסעים  
הובלת משאות  
עבודות לגורמי חוץ  
דמי שכירות ואחרות

סובסידיה מממשלת ישראל:  
הכנסות מסובסידיה שוטפת  
הכנסות מסובסידיה בגין שנים קודמות

ב. עלות ההכנסות ממכירות ושירותים

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר,		
2016	2017	2018
אלפי ש"ח		
776,499	862,354	843,532
50,964	57,479	48,575
926,362	*1,009,230	1,089,583
42,800	41,169	38,842
151,293	*167,749	198,553
48,705	59,850	68,728
46,104	48,256	51,157
37,739	29,834	37,779
<u>2,080,466</u>	<u>2,275,921</u>	<u>2,376,749</u>

שכר עבודה, משכורות ונלוות  
פחת והפחתות, נטו \*\*  
אחזקה והפעלה  
ביטוח  
שמירה ואבטחה  
שירותים לנוסעים ולמטענים  
תמלוגים בגין מקרקעין (ראה גם באור 20(ג)(2)(2.2))  
אחרות

\* סיווג מחדש

\*\* פחת והפחתות מוצג בקיזוז הפחתת הכנסה נדחית בגין מענקים ממשלתיים בסכום של 887,730 אלפי ש"ח (2017 - 812,096 אלפי ש"ח, 2016 - 781,797 אלפי ש"ח).

באור 24 - פירוטים נוספים לסעיפי רווח או הפסד (המשך)

ג. הוצאות מכירה ושיווק

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר,		
2016	2017	2018
אלפי ש"ח		
1,839	2,051	2,010
16,173	14,600	11,834
18,012	16,651	13,844

שכר עבודה, משכורות ונלוות פרסום

ד. הוצאות הנהלה וכלליות

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר,		
2016	2017	2018
אלפי ש"ח		
93,748	109,261	106,775
11,540	13,433	11,416
21,414	2,726	2,800
361	(341)	183
11,010	*15,817	24,593
138,073	140,896	145,767

שכר עבודה, משכורות ונלוות שירותים מקצועיים תביעות משפטיות (א) הפרשה לחובות מסופקים ואבודים אחרות

\* סיווג מחדש

(א) ראה גם באור 20 (א)

ה. הכנסות אחרות, נטו

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר,		
2016	2017	2018
אלפי ש"ח		
73	22	1,470
15,000	(45,000)	(209,000)
1,059	860	3,660
16,132	(44,118)	(203,870)

רווח (הפסד) מממוש נכסים קבועים, נטו קימום (הפסד) מירידת ערך שהוכר בתקופה\* הכנסות (הוצאות) אחרות, נטו

\* ראה באור 12 (ד)

באור 24 - פירוטים נוספים לסעיפי רווח או הפסד (המשך)

1. הכנסות/ הוצאות מימון

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר,		
2016	2017	2018
אלפי ש"ח		

הכנסות מימון

2,592	6,682	756
45	123	156
746	310	2,953
5,368	1	-
121	10	7
<u>8,872</u>	<u>7,126</u>	<u>3,872</u>

הכנסות מימון מניירות ערך  
 הכנסות מימון מפיקדונות שוטפים ועו"ש  
 הכנסות מימון מפיתוח  
 הפרשי שער בגין ספקי ציוד  
 הכנסות מימון אחרות

הוצאות מימון

<u>7,712</u>	<u>7,350</u>	<u>12,987</u>
--------------	--------------	---------------

הוצאות מימון אחרות

## באור 25 - מגזרי פעילות

## א. כללי

מגזרי הפעילות נקבעו בהתבסס על המידע הנבחן על ידי מקבל ההחלטות התפעוליות הראשי (CODM) לצורכי קבלת החלטות לגבי הקצאת משאבים והערכת ביצועים. בהתאם לזאת, למטרות ניהול, החברה בנויה לפי מגזרי פעילות בהתבסס על המוצרים והשירותים של היחידות העסקיות ולה מגזרי פעילות כדלקמן:

מגזר נוסעים - החברה מקימה, מפתחת, מנהלת, מתחזקת ומפעילה את רשת מסילות הברזל בישראל וכן תחנות הקשורות אליה ומספקת שירותי תחבורה בקווי ההסעות לציבור. פעילות זו הינה הפעילות העיקרית של החברה.

מגזר מטענים - החברה מספקת שירותי הולכת מטענים לגורמים עסקיים שונים הפועלים בישראל באמצעות רשת מסילות הברזל שברשותה.

מגזר סחר - השכרת שטחי מסחר וזיכיונות בתחנות הרכבת.

מגזר פיתוח - החברה מתחייבת לבצע את תכניות הפיתוח המפורטות בהתאם להסכם החדש שנחתם ביום 17 ביוני, 2014. פרויקטים בפיתוח (בעיקר מסילות ותחנות חדשות עליהן יפותחו קווי נוסעים חדשים בעתיד) נסקרים באופן סדיר על ידי מקבל ההחלטות התפעוליות הראשי, בפרט השקעות הוניות בפרויקטים בכל תקופה וכן יתרת ההשקעות המצטברת למועד הדיווח.

פעילות שולית נוספת הינה פעילות מתן שירותים לגורמי חוץ (החברה מבצעת תשתית ותחזוקה לטובת צדדים שלישיים וגובה תשלום בגין עבודות אלו), פעילות זו אינה מזוהה כמגזר פעילות מכיוון שאינה עומדת בקריטריונים הכמותיים.

ביצועי המגזרים (רווח (הפסד) מגזרי) מוערכים בהתבסס על רווח (הפסד) תפעולי לפני פחת והפחתות ולפני הוצאות מטה המיוחסות לכלל החברה.

תוצאות המגזר כוללות פריטים המיוחסים ישירות למגזר, לרבות הוצאות שכר ישירות והוצאות דלק והן פריטים שאינם מיוחסים באופן ישיר למגזר ושהחברה הקצתה אותם על בסיס מפתחות העמסה שונים אשר התבססו רובם ככולם על פרמטרים תפעוליים שונים הנמדדים דרך קבע בחברה לרבות קילומטר נסיעה של סוגי הציוד הנייד, גודל תחנה, יחס הכנסות וכיוצ"ב.

פריטים שלא הוקצו, הכוללים בעיקר נכסי מטה של החברה, עלויות הנהלה וכלליות, מימון (כולל עלויות מימון והכנסות מימון, לרבות בגין התאמת שווי הוגן של מכשירים פיננסיים) ומיסים על ההכנסה, מנוהלים על בסיס חברה.

מקבל ההחלטות התפעוליות הראשי בוחן את נכסי המגזר שלא כוללים נכסים המשמשים מספר מגזרים ונגזרים פיננסיים מאחר שנכסים אלה מנוהלים על בסיס קבוצתי. מקבל ההחלטות התפעוליות הראשי בוחן את לקוחות כל אחד מהמגזרים באופן סדיר. במסגרת סקירת מגזר הפרויקטים בהקמה, בוחן מקבל ההחלטות התפעוליות הראשי את הרכוש הקבוע בהקמה.

השקעות הוניות כוללות רכישות רכוש קבוע והשקעות בנכסים בלתי מוחשיים.

באור 25 - מגזרי פעילות (המשך)

ב. דיווח בדבר מגזרי פעילות

סה"כ	פעילויות אחרות	מגזר פיתוח	מגזר סחר	מגזר מטענים	מגזר נוסעים	
						אלפי ש"ח
						<b>לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר, 2018</b>
987,275	10,547	-	47,081	176,801	752,846	הכנסות מחיצוניים
1,446,984	-	-	-	143,960	1,303,024	הכנסות מדמי הפעלה שוטפים
2,434,259	10,547	-	47,081	320,761	2,055,870	סה"כ הכנסות
(48,397)	4,511	-	29,168	(73,508)	(8,568)	רווח (הפסד) מגזרי
48,575						פחת והפחותות, נטו הוצאות משותפות בלתי מוקצות
208,999						הפסד תפעולי
(305,971)						הוצאות מימון, נטו
(9,115)						הפסד לפני מיסים
(315,086)						
						<b>לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר, 2017</b>
990,298	8,951	-	43,340	190,327	747,680	הכנסות מחיצוניים
1,446,485	-	-	-	171,681	1,274,804	הכנסות מדמי הפעלה שוטפים
2,436,783	8,951	-	43,340	362,008	2,022,484	סה"כ הכנסות
61,655	200	-	30,249	(23,534)	54,740	רווח (הפסד) מגזרי
57,479						פחת והפחותות, נטו הוצאות משותפות בלתי מוקצות
44,979						הפסד תפעולי
(40,803)						הוצאות מימון, נטו
(224)						הפסד לפני מיסים
(41,027)						

באור 25 - מגזרי פעילות (המשך)

ב. דיווח בדבר מגזרי פעילות (המשך)

סה"כ	פעילויות אחרות	מגזר פיתוח	מגזר סחר	מגזר מטענים	מגזר נוסעים
אלפי ש"ח					
941,636	9,500	-	37,890	186,691	707,555
1,367,019	-	-	-	188,721	1,178,298
2,308,655	9,500	-	37,890	375,412	1,885,853
124,018	5,739	-	18,215	37,402	62,662
50,963					
15,181					
88,236					
1,160					
89,396					

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר, 2016

הכנסות מחיצוניים  
הכנסות מדמי הפעלה שוטפים  
סה"כ הכנסות רווח מגזרי פחת והפחתות, נטו הכנסות משותפות בלתי מוקצות רווח תפעולי הכנסות מימון, נטו רווח לפני מיסים

ג. מידע נוסף

סה"כ	התאמות	פעילויות אחרות	מגזר פיתוח	מגזר סחר	מגזר מטענים	מגזר נוסעים
אלפי ש"ח						
2,929,750	869,532	-	2,060,218	-	-	-
2,743,688	297,090	-	2,446,598	-	-	-
28,945,092	22,635,595	9,018	6,189,470	6,850	43,247	60,912
27,501,975	17,153,029	2,196	10,216,402	8,070	45,119	77,159

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר, 2018

השקעות הוניות

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר, 2017

השקעות הוניות

ליום 31 בדצמבר, 2018

נכסי המגזר

ליום 31 בדצמבר, 2017

נכסי המגזר

ד. מידע נוסף על הכנסות

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר,		
2016	2017	2018
אלפי ש"ח		

136,954      141,983      145,847

הכנסות מלקוחות עיקריים:

לקוח א' (צד קשור, כאמור בבאור 26 (ה) (1))

**באור 26 - יתרות ועסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים**

מדינת ישראל, חברות ומוסדות בשליטתה (לרבות חברות ממשלתיות, רשויות ומשרדי ממשלה ותאגידים אחרים שלממשלה שיעור בעלות מסוים בהם) מהוות צד קשור ובעל עניין בחברה. עסקאות מהותיות עם צדדים קשורים אלה מתוארות בסעיף ה' מטה. הכנסות החברה מעסקאות אותן מבצעת החברה עם בעלי העניין, במהלך העסקים הרגילים הינן: הסעות נוסעים ומטענים. תשלומים למדינה ורשויותיה כריבון, דהיינו תשלומים על פי דין כגון מיסים ואגרות, אלו עסקאות שאינן חורגות מעסקיה השוטפים של החברה.

**א. יתרות עם בעלי עניין וצדדים קשורים**

**1. יתרות עם מדינת ישראל כריבון**

**הרכב:**

ליום 31 בדצמבר,		בדבר תנאים ראה באור
2017	2018	
אלפי ש"ח		

**בחובה:**

**נכסים שוטפים**

267,960	213,731	7	ממשלת ישראל בגין דמי הפעלה שוטפים, נטו ממשלת ישראל בגין פעילות פיתוח
667,202	961,737		
935,162	1,175,468		

**נכסים לא שוטפים**

344,692	96,929	7	ממשלת ישראל בגין פעילות פיתוח (ג), (ב)
---------	--------	---	--

**בזכות:**

86,330	86,330		בגין החזר מע"מ (ב)
86,330	86,330		
23,904,733	25,820,867	21	הכנסה נדחית בגין מענקים ממשלתיים (ב)

- (א) הכנסות לקבל בגין דמי הפעלה אינן צמודות ואינן נושאות ריבית.  
 (ב) לא התקבל אישור מהמדינה לגבי יתרות החובה ויתרות הזכות ליום המאזן.  
 (ג) למועד אישור הדוחות הכספיים, גובשו הסכמות נוספות ובין היתר בדבר תקציב ההתארגנות הרכבתית אשר אושרה. נכון למועד אישור הדוחות הכספיים, הצדדים ממשיכים במגעים לתיקון הסכם ההפעלה.  
 (ד) בגין משיכה מכספי האג"ח לטובת פרויקטי פיתוח לרבות ריבית שנצברה.  
 (ה) חלות שוטפת בגין אג"ח מוצגת בממשלת ישראל לזמן קצר.  
 (ו) נכס לקבל בגין מענקים ממשלתיים (שצפויים להתקבל אחרי תאריך המאזן בגין תקופת ביצוע השייכת לתקופת הדוח) מוצג בממשלת ישראל לזמן קצר.



באור 26 - יתרות ועסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)

א. יתרות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)

1. יתרות עם מדינת ישראל כריבון (המשך)

בהמשך לאמור בבאור 20(ג)(1)(1.3) ולאור מגעים שהתקיימו בין החברה ונציגי המדינה במהלך תקופת הדוח, החברה ונציגי המדינה הגיעו להסכמות, בדבר יישוב מחלוקות ביישום הסכם ההפעלה בגין שנים קודמות עד וכולל שנת 2016. ההסכמות כוללות, בין היתר, את שחרור הכספים שעוכבו ע"י משרד התחבורה בגין "תחזוקת קרונועים", וכן החזר כספים למדינה לרבות בדרך של קיזוז משלומים עתידיים בגין הוצאות כפולות ואסורות, מפגשי כביש-מסילה ונסיעות עובדים ובני משפחותיהם. לאור האמור לעיל, נכללה בדוחות הכספיים המאוחדים ליום 31 בדצמבר, 2017 הפרשה המשקפת להערכת החברה את הסיכומים למחלוקות כאמור. כמו כן, בהמשך לאמור בבאור 20(ג)(1)(1.3)(ו) לדוחות השנתיים, גובשו גם הסכמות לגבי שינוי שיטת מדידת הקנס בגין אי עמידה בזמינות הצי הנייד החל משנת 2018 ועד לתום הסכם ההפעלה, אשר תעשה לפי הזמינות בפועל.

בנוסף, סוכם כי התכנית התפעולית לשנת 2018 תאושר והקנס בגין אי זמינות הנייד יועמד על סכום קבוע שהוערך כמפורט בבאור 20(ג)(1)(1.3)(ו) לדוחות השנתיים. נכון למועד אישור הדוחות הכספיים, הצדדים נמצאים במשא ומתן לתיקון ההסכם בדבר יישוב מחלוקות ביישום הסכם ההפעלה בגין שנים קודמות.

במהלך החודשים האחרונים מתקיים משא ומתן בדבר תיקון הסכם ההפעלה ביחס למגזר המטענים. נציגי הממשלה והחברה נמצאים בשלב של החלפת טיוטת לתיקון הסכם זה.

2. יתרות עם מדינת ישראל כבעל עניין וצד קשור

ההרכב:

בדבר תנאים ראה באור	ליום 31 בדצמבר,	
	2018	2017
	אלפי ש"ח	
לקוחות, נטו (א)	34,418	48,318
התחייבות לספקים ולנותני שירותים	18,849	17,149
התחייבות לרשויות מקומיות	18,792	33,022

(א) מתוכם משרד הביטחון מהווה כ- 28,674 ו- 43,957 אלפי ש"ח 31 לימים 31 בדצמבר, 2018 ו- 2017, בהתאמה.

3. לפרטים בדבר ההסכם החדש ראה באור 20 (ג)(1)(1.3)

ב. הטבות לאנשי מפתח ניהוליים (לרבות דירקטורים) המועסקים בחברה

המנהלים הבכירים בחברה והדירקטורים המועסקים בחברה זכאים, בנוסף לשכר, להטבות שלא במזומן (כגון רכב, ביטוח רפואי וכו'). כמו כן, החברה מפקידה עבורם כספים במסגרת תוכנית להטבה מוגדרת לאחר סיום העסקה.

הטבות בגין העסקת אנשי מפתח ניהוליים (לרבות דירקטורים) המועסקים בחברה:

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר,					
2018		2017		2016	
מספר אנשים	סכום	מספר אנשים	סכום	מספר אנשים	סכום
אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח
16	10,627	17	13,785	19	13,337

הטבות לעובדים לטווח קצר

## באור 26 - יתרות ועסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)

## ב. הטבות לאנשי מפתח ניהוליים (לרבות דירקטורים) המועסקים בחברה (המשך)

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר,					
2016		2017		2018	
סכום	מספר אנשים	סכום	מספר אנשים	סכום	מספר אנשים
אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח	אלפי ש"ח
196	7	212	6	266	4

סך הטבות בגין דירקטורים שאינם מועסקים\*

\* ביום 23 בפברואר, 2017 אישרה האסיפה הכללית של החברה, בהמשך להחלטות ועדת התגמול ודירקטוריון החברה מיום 15 בפברואר, 2017, הענקת כתב שיפוי חדש לנושאי המשרה בחברה (להלן: "כתב השיפוי החדש"). בהתאם לתנאי כתב השיפוי החדש, כתב השיפוי החדש יחול, החל מהמועד הקובע (כהגדרתו בכתב השיפוי החדש), ביחס להנפקת ניירות ערך ורישומם למסחר, להליכי ההצעה לציבור, ובכלל זאת הכנה והגשת תשקיף מדף ודוחות הצעת מדף (ככל שיפורסמו ע"י החברה), פרסום דוחות שנתיים, דוחות רבעוניים, דוח תיאור עסקי התאגיד ודוח הדירקטוריון על מצב ענייני התאגיד, וזאת כל עוד החברה היא חברה מדווחת. סכום השיפוי המרבי שעשויה החברה לשלם לכל נושאי המשרה במצטבר על פי כתב השיפוי החדש לא יעלה על סכום המהווה 25% מההון העצמי של החברה נכון למועד התשלום (עפ"י הדוחות הכספיים האחרונים של החברה שאושרו לפני מועד התשלום בפועל). תום תקופת ההתחייבות לשיפוי מתוקף כתב השיפוי החדש תהיה המוקדם מבין: (1) שלוש שנים מהמועד הקובע (כהגדרתו בכתב השיפוי החדש); או (2) המועד שבו החליטה האסיפה הכללית על הפקעת השיפוי בהתאם לתנאים המפורטים בכתב השיפוי החדש.

כמו כן, בהתאם לאישור האסיפה הכללית של החברה מיום 23 בפברואר, 2017 וזאת בהמשך לאישור ועדת התגמול של החברה מיום 8 בפברואר, 2017 ודירקטוריון החברה מיום 15 בפברואר, 2017, הוחלט להרחיב את כתב השיפוי הקיים, אשר תקופתו פוקעת בסמוך להענקת כתב השיפוי החדש, כך שיחול, בין היתר, גם על פרסום של דוחות שנתיים, רבעוניים, דוח תיאור עסקי התאגיד ודוח הדירקטוריון על מצב ענייני התאגיד.

באור 26 - יתרות ועסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)

ג. עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים

1. עסקאות עם מדינת ישראל כריבון

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר,			דבר תנאים ראה באור
2016	2017	2018	
אלפי ש"ח			
1,367,019	1,446,485	1,446,984	20 (ג) (1)
781,797	812,096	887,730	20 (ג) (1)
<u>2,148,816</u>	<u>2,258,581</u>	<u>2,334,714</u>	

הכנסות מסבסוד פעולות שוטפות  
הפחתת הכנסה נדחית בגין מענקים ממשלתיים

2. עסקאות עם מדינת ישראל כבעל עניין וצד קשור

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר,			דבר תנאים ראה באור
2016	2017	2018	
אלפי ש"ח			
136,954	141,983	145,847	הכנסות מהמדינה ורשויותיה (על פי חשבוניות שהוצאו והכנסות לקבל) *
50,707	57,059	69,346	ארנונה והיטלים מול רשויות מקומיות

\* סכומי העסקאות לעיל מתייחסים לעסקאות שהחברה מבצעת עם משרד הביטחון, ראה באור 26 (ה) (1) להלן.

ד. הכנסות והוצאות מצדדים קשורים ומבעלי עניין

תנאי העסקאות עם צדדים קשורים

הקניות והמכירות מצדדים קשורים מבוצעות באופן פרטני בהתאם להסכמים הנחתמים (ראה סעיף ה' להלן). יתרות שטרם נפרעו לתום השנה אינן מובטחות, אינן נושאות ריבית ויישובן יעשה במזומן. לא התקבלו או ניתנו כל ערבויות בגין סכומים לקבל או לשלם.

ה. התקשרויות

1. משרד הביטחון - הסכם הסעת חיילים

ביום 6 במאי, 2012 חתמה החברה על הסכם עם משרד הביטחון להסעת חיילים במימון משרד הביטחון ובהנחה של 22% מהתעריף הקבוע על פי דין. במסגרת ההסכם נקבע כי ניתן יהיה להפעיל מערך הסעות לחלופי באוטובוסים עבור הסעת חיילים בימי א' בבוקר. על פי ההסכם כאמור הרכבת תפנה את החיילים למערך היסעים אשר יופעל על ידה ובאחריותה על בסיס אוטובוסים בקווים קבועים מראש. במצב בו יופעל מערך היסעים זה תעמוד ההנחה כאמור על סך של 22% מהתעריף הקבוע על פי דין ביום א בשעות 06:00-09:00 ובייתר השבוע ההנחה תהיה 34%. ההסכם קובע כי דמי הנסיעה עבור חיילים (המשרתים בשירות סדיר, קבע ומילואים) ימומנו על ידי משרד הביטחון והחיילים עצמם אינם נדרשים לשלם בגין נסיעתם ברכבת. ההסכם ניתן לביטול על ידי מי מהצדדים בהודעה מראש בת 90 יום. כמו כן, ההסכם קובע את מערך ההיסעים באוטובוסים (בימי א' בבוקר) ניתן לביטול על ידי מי מהצדדים בהודעה מראש בת 14 ימי עבודה.

באור 26 - יתרות ועסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)

ה. התקשרויות (המשך)

2. **הסכם תדרים-משרד הביטחון**  
 ביום 24 באוגוסט 2015 התקבלה בדירקטוריון החברה החלטה בדבר התקשרות בעסקה עם משרד הביטחון. להלן עיקרי ההתקשרות:

- בהתאם לסיכום שנחתם בין משרד האוצר לבין משרד הביטחון, צה"ל יפנה תדרי GSMR לשימוש החברה.
- השימוש בתדרים האמורים נחוץ לשם התקנת מערכת שליטה ובקרה על תנועת הרכבות בחברה (ETCS).
- בהתאם לסיכום, פינוי התדרים יבוצע בארבע אבני דרך, וזאת כנגד ארבעה תשלומים אותם התחייבה החברה להעביר למשרד הביטחון בסך כולל של 220 מיליון ש"ח, אשר יועמד לחברה במלואו על ידי משרד האוצר, וכך בוצע נכון למועד הדיווח.

3. **משטרת ישראל**

החברה חתמה עם משטרת ישראל לתקופה של שנה אשר הסתיימה ביום 31 במאי, 2003. הסכם אשר מוארך אוטומטית לתקופה של 12 חודשים בכל פעם. על פי ההסכם מעניקה החברה הנחה של 22% מהתעריפים הקבועים בתקנות (דמי נסיעה).

4. **שרות בתי הסוהר**

החברה חתמה על הסכם עם שרות בית הסוהר לתקופה של שנה אשר הסתיימה ביום 30 בנובמבר, 2003. ההסכם מוארך אוטומטית לתקופה של 12 חודשים בכל פעם. על פי ההסכם החברה מעניקה הנחה של 22% מהתעריפים הקבועים בתקנות (דמי נסיעה).

5. **חברת נמלי ישראל**

בשנת 2011 נחתם הסכם מול חברת נמלי ישראל- פיתוח ונכסים בע"מ עבור הקמת תשתיות ערוגות הרכבת ותחנת המיון בנמל היובל. נכון למועד אישור הדוח הסתיימה הקמת תחנת המיון בנמל היובל בעלות כוללת של כ- 132 מיליוני ש"ח אשר נרשמה במסגרת הרכוש הקבוע.

ביום 21 במאי 2013 התקשרו חנ"י והחברה במסמך עקרונות לפרסום מכרז הרשאה להפעלת מסוף הרכבת החדש בעורף נמל אשדוד ושטח נוסף הצמוד לו ע"י מפעיל פרטי, לרבות במקרה של חילופי מפעילים. החברה תהא אחראית לאספקה ולתחזוקה של הציוד הרכבתי אשר בבעלותה. תחזוקת המסילות בשטח המסוף תבוצע בהתאם לנהלי החברה הקיימים כיום מול מפעילי מסוף פרטיים. עלויות שירותי הפריקה והטעינה במסוף של המכולות הנמליות ימומנו על ידי חנ"י ועל ידי החברה, בחלקים שווים ביניהן.

בשנת 2013 העבירה המדינה לחברה סך של 30 מיליוני ש"ח למימון מראש של תחזוקת המסוף למשך 7.5 שנים. ביום 11 באוגוסט 2015 נבחר מפעיל פרטי להפעלת מסוף הרכבת לתקופה של 15 שנים עם אופציית הארכה ל- 10 שנים נוספות. בהתאם להסכם, ביום 7 בספטמבר 2015 העבירה החברה לחנ"י סכום של 30 מיליוני ש"ח. במהלך שנת 2016 בוטלה ההתקשרות כאמור, כאשר בכוונת הצדדים לדון בנושא. ביום 22 בספטמבר, 2017 השיבה חנ"י לחברה סך של 30 מיליוני ש"ח.

6. **נתיבי ישראל - החברה הלאומית לתשתיות תחבורה בע"מ (לשעבר החברה הלאומית לדרכים בישראל)- תוכנית תחבורה לפיתוח הנגב והגליל**

בחודש פברואר 2010 החליטה ממשלת ישראל על ביצוע תוכנית תחבורה לפיתוח הנגב והגליל. התוכנית כללה בעיקרה הקמת תשתית תחבורתית יבשתית בין-עירונית מקרית שמונה ונהריה בצפון ועד משאבי שדה ואילת בדרום. במסגרת התוכנית אושר תקציב לפרויקטים שלהלן (במיליון ש"ח מחירי 2010): חימום, מתחמים, ציוד נייד ותחזוקה. סך של כ- 11,200 מיליוני ש"ח.

ביום 13 ביולי 2010, החברה התקשרה עם חברת נתיבי ישראל בהסכם עקרונות מנחים לעבודה משותפת לשם קידום ויישום התוכנית כהגדרתה בסעיף זה לעיל (להלן בסעיף זה: "ההסכם"). הפרויקטים המועברים לאחריות חברת נתיבי ישראל נחלקים לשניים: פרויקטים לביצוע ופרויקטים לתכנון.

ביום 21 באוקטובר 2014 התקשרה החברה עם חברת נתיבי ישראל בהסכם המסדיר את תהליך מסירת קו העמק, קו עכו-כרמיאל ומסילת השרון (רעננה-ציר החוף, לאורך ציר כביש 531), לחברה על ידי חברת נתיבי ישראל. הסכם זה קובע, בין היתר, כי החברה תקשר עם חברת Touchstone Renard Ltd בהסכם לקבלת שירותי בקרת איכות והבטחה טכנית (להלן: "הסכם ה-TAP"). החברה ונתיבי ישראל מחויבות לפעול בהתאם להסכם ה-TAP ולשתף פעולה בכל הקשור לביצוע פרויקט בקרת האיכות המוסדר במסגרתו.

במהלך שנת 2018 החליטה החברה על הפסקת התקשרות מול נתיבי ישראל במסגרת הסכם ה-TAP

באור 26 - יתרות ועסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)

ה. התקשרויות (המשך)

7. מדינת ישראל - הסכם לפינוי מתחמי הנהלת רכבת ישראל

ביום 23 במאי, 2011 מדינת ישראל וחברת רכבת ישראל הגיעו להסכם הבנות לפיו סוכם כי הקמת בית ההנהלה של רכבת ישראל יוקם במתווה של פינוי כללי, לפיכך, רכבת ישראל מתחייבת לפנות כ- 100 דונם במתחם תחנת הרכבת "סבידור" וכ- 20 דונם במתחם הרכבת חיפה- בת גלים (להלן: "השטחים המתפנים"), על פי ההסכם השטחים יפנו לא יאוחר מתום שנת 2015. ככל שהחברה לא תעמוד בתנאי זה, על פי ההסכם היא חייבת להחזיר את הכסף שהתקבל באופן מיידי. החברה לא השלימה את המעבר עד תום שנת 2015. מרשות מקרקעי ישראל נמסר לחברה כי אין לה צורך בשטחים אלו בשלב זה. בסוף שנת 2017 השלימה החברה את המעבר ממתחם תחנת הרכבת "סבידור", בנוסף, ובהתאם לסיכום עם רמ"י והדיר הממשלתי מטעם משרד האוצר, מתחם תחנת הרכבת "סבידור" הושכר ברבעון הרביעי 2017 למשטרת ישראל לתקופה של 3 שנים עם שתי תקופות אופציה של עד שנה כ"א. באשר לפינוי מתחם הרכבת חיפה- בת גלים אשר כולל תחנת רכבת פעילה ומגרש חניה, סוכם מול רמ"י שכל עוד תמשיך התחנה להיות פעילה לא יוחזר שטח זה, לגבי מגרש החניה החזרתו תהיה כפופה לאישור משרד התחבורה. בתמורה, מדינת ישראל אישרה את מימון הקמת הפרויקט בסך של 320 מיליון ש"ח בתוספת מע"מ (צמוד למדד תשומות הבנייה הידוע ביום התשלום) וזאת מתוך כספי הקרן המיוחדת של החברה, עפ"י התזרים ואבני הדרך המפורטים בהסכם.

באור 27 - אירועים לאחר תאריך הדיווח

1. ראה באור 20 (א) לגבי תביעות תלויות וייצוגיות.

2. ביום 14 בפברואר, 2019, החליט דירקטוריון החברה להמליץ לרשות החברות הממשלתיות לפעול מול ממשלת ישראל לסיום פעילות חברת הבת למטענים ולפירוקה כך שכלל פעילות המטענים תרוכז ותנוהל בידי החברה. בהמשך להחלטה האמורה, העריך דירקטוריון החברה, בהחלטתו מיום 27 בפברואר, 2019 כי ההסתברות להפרטת חברת הבת למטענים הינו נמוכה מ-50%.

ביום 29 בנובמבר, 2018 אישר דירקטוריון החברה כי החברה לא תדרוש את פירעון החוב של החברת הבת למטענים כלפיה, לתקופה של 12 חודשים החל מיום 30 בנובמבר, 2018 וזאת כל עוד דרישת פירעון החוב כאמור עלולה להביא את חברת הבת למטענים לכדי חדלות פירעון. ביום 11 במרס 2019 אישר דירקטוריון החברה להאריך את התחייבותו האמורה בשלושה חודשים נוספים, כך שתחול לתקופה של 12 חודשים החל מיום 11 במרס 2019, וזאת כל עוד דרישת פירעון החוב כאמור עלולה להביא את חברת הבת לכדי חדלות פירעון. כמו כן, במסגרת הדוח התקופתי לשנת 2018 של חברת הבת למטענים, אשר אושר ביום 11.3.19, נכלל ביאור לפיו קיימים ספקות משמעותיים בדבר המשך קיומה של חברת הבת למטענים כיעסק ח"י וכן נכללה הפניית תשומת הלב לאמור בחוות הדעת של רואה החשבון המבקר של חברת הבת למטענים.

3. ביום 7 במרס, 2019, הודיעה החברה על סכסוך עבודה בהתאם לחוק יישוב סכסוכי עבודה, התשי"ז 1957 שהוכרז על ידי הסתדרות העובדים הכללית החדשה-איגוד עובדי התחבורה. על פי ההודעה האמורה, מהות הסכסוך הינה בעיקרה בעניינים הנוגעים לסידור העבודה של נהגי הרכבות.

4. ביום 25 במרס, 2019 הודיעה החברה על חתימת חוזה התקשרות ארוך טווח בין חטיבת המטענים של רכבת ישראל לבין חברת שפיר תעשיות בע"מ. במסגרת החוזה, שנחתם ביום 24 במרס, 2019, תספק החברה שירותי שינוע בהיקף של כ-1 מיליון טון של חומרי בניה בשנה, לתקופה של כ-10 שנים ממועד חתימת החוזה.

באור 28 - נתונים בערכים נומינליים היסטוריים לצורכי מס הכנסה

להלן נתונים לצורכי מס הכנסה בלבד.

הנתונים נערכו בהתאם לתקני IFRS, בערכים נומינליים, על בסיס המוסכמה של העלות ההיסטורית ללא התחשבות בשינויים בכוח הקנייה הכללי של המטבע הישראלי.

דוחות מאוחדים על המצב הכספי

ליום 31 בדצמבר,	
2017	2018
אלפי ש"ח	

נכסים שוטפים

63,369	117,657	מזומנים ושווי מזומנים
134,103	4,096	השקעות לזמן קצר
132,545	120,026	לקוחות
935,162	1,175,468	ממשלת ישראל
477,865	316,660	חייבים ויתרות חובה
12,087	13,660	מלאי
<u>1,755,131</u>	<u>1,747,567</u>	

נכסים לא שוטפים

83,933	36,180	חייבים ויתרות חובה לזמן ארוך
207,559	191,542	השקעות בנכסים פיננסיים
344,692	96,929	ממשלת ישראל
59,000	36,000	נכסי מיסים נדחים

רכוש קבוע

14,803,787	20,609,145	רכוש קבוע מופעל, נטו
<u>9,970,353</u>	<u>5,937,163</u>	רכוש קבוע בהקמה
<u>24,774,140</u>	<u>26,546,308</u>	סה"כ רכוש קבוע, נטו
<u>276,391</u>	<u>289,433</u>	נכסים בלתי מוחשיים, נטו
<u><u>27,500,846</u></u>	<u><u>28,943,959</u></u>	

באור 28 - נתונים בערכים נומינליים היסטוריים לצורכי מס הכנסה (המשך)  
 דוחות מאוחדים על המצב הכספי (המשך)

ליום 31 בדצמבר,	
2017	2018
אלפי ש"ח	
520	31
1,035,862	935,863
269,217	221,777
86,330	86,330
247,711	248,909
191,712	494,858
<b>1,831,352</b>	<b>1,987,768</b>
495,719	249,219
176,375	123,795
23,904,733	25,820,867
<b>24,576,827</b>	<b>26,193,881</b>
<b>1,092,667</b>	<b>762,310</b>
<b>27,500,846</b>	<b>28,943,959</b>

התחייבויות שוטפות

התחייבות מסים שוטפים  
 התחייבויות לספקים ולנותני שירותים  
 זכאים ויתרות זכות  
 ממשלת ישראל  
 אגרות חוב  
 הפרשות

התחייבויות לא שוטפות

אגרות חוב  
 התחייבות בשל הטבות לעובדים  
 הכנסה נדחית בגין מענקים ממשלתיים

הון עצמי

באור 28 - נתונים בערכים נומינליים היסטוריים לצורכי מס הכנסה (המשך)

## דוחות מאוחדים על הרווח והפסד ועל הרווח הכולל

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר,		
2017	2018	
אלפי ש"ח		
2,436,783	2,434,259	הכנסות ממכירות ושירותים
*2,275,890	2,376,753	עלות ההכנסות ממכירות ושירותים
160,893	57,506	רווח גולמי
16,651	13,844	הוצאות מכירה ושיווק
*140,896	145,767	הוצאות הנהלה וכלליות
44,118	203,870	הוצאות אחרות, נטו
(40,772)	(305,975)	הפסד תפעולי
7,126	3,872	הכנסות מימון
7,350	12,987	הוצאות מימון
(40,996)	(315,090)	הפסד לפני מיסים על ההכנסה
-	23,000	הוצאות מיסים נדחים
520	31	הוצאות מיסים על ההכנסה
(41,516)	(338,121)	הפסד נקי
		רווח (הפסד) כולל אחר :
(8,456)	7,764	פריטי רווח (הפסד) כולל אחר שלא יועברו לרווח והפסד :
(49,972)	(330,357)	רווח (הפסד) אקטוארי בגין תוכניות להטבה מוגדרת
		סה"כ הפסד כולל

\*סיווג מחדש



באור 28 - נתונים בערכים נומינליים היסטוריים לצורכי מס הכנסה (המשך)

דוחות מאוחדים על השינויים בהון

הון המניות	קרן הון	יתרת הפסד	סה"כ	
אלפי ש"ח				
3,000,000	174,720	(2,082,053)	1,092,667	יתרה ליום 1 בינואר, 2018
-	-	(338,121)	(338,121)	הפסד נקי
-	-	7,764	7,764	הפסד כולל אחר
-	-	(330,357)	(330,357)	סה"כ הפסד כולל
<u>3,000,000</u>	<u>174,720</u>	<u>(2,412,410)</u>	<u>762,310</u>	יתרה ליום 31 בדצמבר, 2018
הון המניות	קרן הון	יתרת הפסד	סה"כ	
אלפי ש"ח				
3,000,000	174,720	(2,032,081)	1,142,639	יתרה ליום 1 בינואר, 2017
-	-	(41,516)	(41,516)	הפסד נקי
-	-	(8,456)	(8,456)	הפסד כולל אחר
-	-	(49,972)	(49,972)	סה"כ הפסד כולל
<u>3,000,000</u>	<u>174,720</u>	<u>(2,082,053)</u>	<u>1,092,667</u>	יתרה ליום 31 בדצמבר, 2017

**רכבת ישראל בע"מ**

**מידע כספי נפרד**

**ליום 31 בדצמבר, 2018**

## תוכן העניינים

<u>עמוד</u>	
2-4	הצהרות מנהלים
5	דוח רואי החשבון המבקרים
6-7	נתונים על המצב הכספי
8	נתונים על הרווח או ההפסד ורווח כולל אחר
9-10	נתונים על תזרימי המזומנים
11-21	מידע נוסף

## רכבת ישראל בע"מ

הצהרת מנהלים בהתאם לתקנות החברות הממשלתיות (דוח נוסף בדבר הפעולות שננקטו והמצגים שניתנו להבטחת נכונות הדוחות הכספיים ודוח הדירקטוריון) התשס"ו - 2005

### הצהרת יו"ר הדירקטוריון

אני, דן הראל, מצהיר כי:

1. בחנתי את הדוחות הכספיים השנתיים ודוח הדירקטוריון של חברת רכבת ישראל בע"מ (להלן - "החברה"), לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר, 2018 (להלן - "הדוחות").
  2. בהתאם לידיעתי ולאחר שבחנתי את הדוחות, הדוחות אינם כוללים מצג לא נכון של עובדה מהותית ולא חסר בהם מצג של עובדה מהותית הנחוץ כדי שהמצגים שניתנו, לאור הנסיבות שבהן ניתנו אותם מצגים, לא יהיו מטעים בהתייחס לתקופה המכוסה בדוחות.
  3. בהתאם לידיעתי ולאחר שבחנתי את הדוחות, הדוחות הכספיים ומידע כספי אחר הכלול בדוח הדירקטוריון משקפים באופן נאות, מכל הבחינות המהותיות, את המצב הכספי, תוצאות הפעולות, השינויים בהון העצמי ותזרימי המזומנים של החברה לימים ולתקופות המוצגים בדוחות.
  4. אני, לצד אחרים בחברה המצהירים הצהרה כזו, אחראי לקביעתם ולהתקיימותם בחברה של בקרות ונהלים לצורך גילוי הנדרש בדוחות. בהתאם לכל, קבענו בקרות ונהלים כאלה, או גרמנו לקביעתם תחת פיקוחנו של בקרות ונהלים כאלה, המיועדים להבטיח שמידע מהותי המתייחס לחברה, מובא לידיעתנו על ידי אחרים בחברה, בפרט במהלך תקופת ההכנה של הדוחות.
  5. אני ואחרים בחברה המצהירים הצהרה כזו, גילינו לרואה החשבון המבקר של החברה ולדירקטוריון שלה, בהתבסס על הערכתנו העדכנית ביותר:
- א. את כל הליקויים המשמעותיים והחולשות המהותיות בקביעתה או בהפעלתה של בקרה פנימית על דיווח כספי העלולים באופן סביר להשפיע לרעה על יכולת החברה לרשום, לעבד, לסכם ולדווח מידע כספי.
  - ב. כל תרמית, בין מהותית ובין שאינה מהותית, בה מעורבים מנהלים או עובדים אחרים, שיש להם תפקיד משמעותי בבקרה הפנימית על דיווח כספי של החברה.
- אין באמור לעיל כדי לגרוע מאחריותי או מאחריות כל אדם אחר, על פי כל דין.

---

דן הראל  
יו"ר הדירקטוריון

תאריך: 25 במרס, 2019

## רכבת ישראל בע"מ

### הצהרת מנהלים בהתאם לתקנות החברות הממשלתיות (דוח נוסף בדבר הפעולות שננקטו והמצגים שניתנו להבטחת נכונות הדוחות הכספיים ודוח הדירקטוריון) התשס"ו - 2005

#### הצהרת מנהל כללי

אני, שחר איילון, מצהיר כי:

1. בחנתי את הדוחות הכספיים השנתיים ודוח הדירקטוריון של חברת רכבת ישראל בע"מ (להלן - "החברה"), לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר, 2018 (להלן - "הדוחות").
  2. בהתאם לידיעתי ולאחר שבחנתי את הדוחות, הדוחות אינם כוללים מצג לא נכון של עובדה מהותית ולא חסר בהם מצג של עובדה מהותית הנחוץ כדי שהמצגים שניתנו, לאור הנסיבות שבהן ניתנו אותם מצגים, לא יהיו מטעים בהתייחס לתקופה המכוסה בדוחות.
  3. בהתאם לידיעתי ולאחר שבחנתי את הדוחות, הדוחות הכספיים ומידע כספי אחר הכלול בדוח הדירקטוריון משקפים באופן נאות, מכל הבחינות המהותיות, את המצב הכספי, תוצאות הפעולות, השינויים בהון העצמי ותזרימי המזומנים של החברה לימים ולתקופות המוצגים בדוחות.
  4. אני, לצד אחרים בחברה המצהירים הצהרה כזו, אחראי לקביעתם ולהתקיימותם בחברה של בקורות ונהלים לצורך גילוי הנדרש בדוחות. בהתאם לכל, קבענו בקורות ונהלים כאלה, או גרמנו לקביעתם תחת פיקוחנו של בקורות ונהלים כאלה, המיועדים להבטיח שמידע מהותי המתייחס לחברה, מובא לידיעתנו על ידי אחרים בחברה, בפרט במהלך תקופת ההכנה של הדוחות.
  5. אני ואחרים בחברה המצהירים הצהרה כזו, גילינו לרואה החשבון המבקר של החברה ולדירקטוריון שלה, בהתבסס על הערכתנו העדכנית ביותר:
    - א. את כל הליקויים המשמעותיים והחולשות המהותיות בקביעתה או בהפעלתה של בקרה פנימית על דיווח כספי העלולים באופן סביר להשפיע לרעה על יכולת החברה לרשום, לעבד, לסכם ולדווח מידע כספי.
    - ב. כל תרמית, בין מהותית ובין שאינה מהותית, בה מעורבים בה מנהלים או עובדים אחרים, שיש להם תפקיד משמעותי בבקרה הפנימית על דיווח כספי של החברה.
- אין באמור לעיל כדי לגרוע מאחריותי או מאחריות כל אדם אחר, על פי כל דין.

---

שחר איילון  
מנהל כללי

תאריך: 25 במרס, 2019

## רכבת ישראל בע"מ

### הצהרת מנהלים בהתאם לתקנות החברות הממשלתיות (דוח נוסף בדבר הפעולות שננקטו והמצגים שניתנו להבטחת נכונות הדוחות הכספיים ודוח הדירקטוריון) התשס"ו - 2005

#### הצהרת ממלאת מקום סמנכ"ל כספים וכלכלה

אני, תמר אדלר, מצהירה כי:

1. בחנתי את הדוחות הכספיים השנתיים ודוח הדירקטוריון של חברת רכבת ישראל בע"מ (להלן - "החברה"), לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר, 2018 (להלן - "הדוחות").
  2. בהתאם לידיעתי ולאחר שבחנתי את הדוחות, הדוחות אינם כוללים מצג לא נכון של עובדה מהותית ולא חסר בהם מצג של עובדה מהותית הנחוץ כדי שהמצגים שניתנו, לאור הנסיבות שבהן ניתנו אותם מצגים, לא יהיו מטעים בהתייחס לתקופה המכוסה בדוחות.
  3. בהתאם לידיעתי ולאחר שבחנתי את הדוחות, הדוחות הכספיים ומידע כספי אחר הכלול בדוח הדירקטוריון משקפים באופן נאות, מכל הבחינות המהותיות, את המצב הכספי, תוצאות הפעולות, השינויים בהון העצמי ותזרימי המזומנים של החברה לימים ולתקופות המוצגים בדוחות.
  4. אני, לצד אחרים בחברה המצהירים הצהרה כזו, אחראית לקביעתם ולהתקיימותם בחברה של בקורות ונהלים לצורך גילוי הנדרש בדוחות. בהתאם לכל, קבענו בקורות ונהלים כאלה, או גרמנו לקביעתם תחת פיקוחנו של בקורות ונהלים כאלה, המיועדים להבטיח שמידע מהותי המתייחס לחברה, מובא לידיעתנו על ידי אחרים בחברה, בפרט במהלך תקופת ההכנה של הדוחות.
  5. אני ואחרים בחברה המצהירים הצהרה כזו, גילינו לרואה החשבון המבקר של החברה ולדירקטוריון שלה, בהתבסס על הערכתנו העדכנית ביותר:
    - א. את כל הליקויים המשמעותיים והחולשות המהותיות בקביעתה או בהפעלתה של בקרה פנימית על דיווח כספי העוללים באופן סביר להשפיע לרעה על יכולת החברה לרשום, לעבד, לסכם ולדווח מידע כספי.
    - ב. כל תרמית, בין מהותית ובין שאינה מהותית, בה מעורבים בה מנהלים או עובדים אחרים, שיש להם תפקיד משמעותי בבקרה הפנימית על דיווח כספי של החברה.
- אין באמור לעיל כדי לגרוע מאחריותי או מאחריות כל אדם אחר, על פי כל דין.

תמר אדלר

ממלאת מקום סמנכ"ל כספים וכלכלה

תאריך: 25 במרס, 2019

**הנדון: דוח מיוחד של רואה החשבון המבקר על מידע כספי נפרד  
לפי תקנה 9' לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומידיים), התש"ל-1970**

ביקרנו את המידע הכספי הנפרד המובא לפי תקנה 9' לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומידיים), התש"ל-1970 של רכבת ישראל בע"מ (להלן - "החברה") לימים 31 בדצמבר 2018 ו-2017 ולכל אחת משלוש השנים בתקופה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2018. המידע הכספי הנפרד הינו באחריות הדירקטוריון והנהלה של החברה. אחריותנו היא לחוות דעה על המידע הכספי הנפרד בהתבסס על ביקורתנו.

ערכנו את ביקורתנו בהתאם לתקני ביקורת מקובלים בישראל. על-פי תקנים אלה נדרש מאיתנו לתכנן את הביקורת ולבצעה במטרה להשיג מידה סבירה של ביטחון שאין במידע הכספי הנפרד הצגה מוטעית מהותית. ביקורת כוללת בדיקה מדגמית של ראיות התומכות בסכומים ובפרטים הכלולים במידע הכספי הנפרד. ביקורת כוללת גם בחינה של הכללים החשבונאיים שישמו בעריכת המידע הכספי הנפרד ושל האומדנים המשמעותיים שנעשו על ידי הדירקטוריון והנהלה של החברה וכן הערכת נאותות ההצגה של המידע הכספי הנפרד. אנו סבורים שביקורתנו מספקת בסיס נאות לחוות דעתנו

לדעתנו, המידע הכספי הנפרד ערוך, מכל הבחינות המהותיות, בהתאם להוראות תקנה 9' לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומידיים), התש"ל-1970.

בנוסף לאמור בפסקה הקודמת, לדעתנו, המידע הכספי הנ"ל ממלא, מכל הבחינות המהותיות, אחר הוראות הגילוי לפי הוראות רשות החברות הממשלתיות.

מבלי לסייג את חוות דעתנו הנ"ל, אנו מפנים את תשומת הלב לאמור בביאורים לדוחות הכספיים כמפורט להלן-  
1. לאמור בביאור 6 בדבר תביעות ייצוגיות ובקשות לאישור תובענות ייצוגיות שהוגשו כנגד החברה, אשר להערכת הנהלה, לאור השלב המקדמי בו נמצאות התביעות והדרישות הנ"ל, לא ניתן להעריך את השפעתן, אם בכלל, על תוצאות הפעילות והמצב הכספי של החברה, ולפיכך, במידע הכספי הנפרד לא נכללו כל הפרשות בגין.  
2. לאמור בביאור 1' בדבר מצבה הכספי של החברה והערכת הנהלת ודירקטוריון החברה כי לחברה יהיו מקורות מספקים בהיקף ובעיתוי הנדרש על מנת לעמוד בהחייבויותיה ולממן את פעילותה השוטפת בעתיד הנראה לעין.

**בריטמן אלמגור זהר ושות'  
רואי חשבון**

**Member of Deloitte Touche Tohmatsu Limited**

**תל אביב, 25 במרץ, 2019**

**תל אביב - משרד ראשי**

מרכז עזריאלי 1 תל אביב, 6701101 ת.ד. 16593  
תל אביב, 6116402 | טלפון: 03-6085555 | פקס: 03-6094022 | info@deloitte.co.il

<b>Seker - Deloitte</b> גיבוי ישראל 7 ת.ד. 8458 נתניה דרום, 4250407	<b>Deloitte Analytics</b> הסיכים 7 ת.ד. 7796 פתח תקווה, 4959368	<b>Deloitte</b> מרכז עזריאלי 3 תל אביב, 6701101	<b>משרד אילת</b> המרכז העירוני ת.ד. 583 אילת, 8810402	<b>משרד באר שבע</b> אלומות 12 פארק התעשייה עומר ת.ד. 1369 עומר, 8496500	<b>משרד חיפה</b> מעלה השחרור 5 ת.ד. 5648 חיפה, 3105502	<b>משרד ירושלים</b> קרית המדע 3 מגדל הר חוצבים ירושלים, 9777603 ת.ד. 45396 ירושלים, 9145101
טלפון: 09-8922444 פקס: 09-8922440 info@deloitte.co.il	טלפון: 077-8322221 פקס: 03-9190372 info@deloitte.co.il	טלפון: 03-6070500 פקס: 03-6070501 info@deloitte.co.il	טלפון: 08-6375676 פקס: 08-6371628 info-يلات@deloitte.co.il	טלפון: 08-6909500 פקס: 08-6909600 info-beersheva@deloitte.co.il	טלפון: 04-8607333 פקס: 04-8672528 info-haifa@deloitte.co.il	טלפון: 02-5018888 פקס: 02-5374173 info-jer@deloitte.co.il

ליום 31 בדצמבר,		ביאור	
2017	2018		
אלפי ש"ח			
			<b>נכסים שוטפים</b>
54,762	113,525		מזומנים ושווי מזומנים
134,103	4,096		השקעות לזמן קצר
169,922	205,979		לקוחות
935,162	1,175,468	5	ממשלת ישראל
478,991	316,636		חייבים ויתרות חובה
12,087	13,660		מלאי
<u>1,785,027</u>	<u>1,829,364</u>		
			<b>נכסים לא שוטפים</b>
83,933	36,180		חייבים ויתרות חובה לזמן ארוך
155,094	153,715		קרן שמורה
52,465	37,827		השקעות בנכסים פיננסיים
1,471	-		עודף נכסים על התחייבויות חברת הבת
344,692	96,929	5	ממשלת ישראל
59,000	36,000	4	נכסי מיסים נדחים
<u>696,655</u>	<u>360,651</u>		
			<b>רכוש קבוע</b>
14,805,042	20,610,410		רכוש קבוע מופעל, נטו
9,970,227	5,937,031		רכוש קבוע בהקמה
<u>24,775,269</u>	<u>26,547,441</u>		סה"כ רכוש קבוע, נטו
<u>276,391</u>	<u>289,433</u>		<b>נכסים בלתי מוחשיים, נטו</b>
<u>25,748,315</u>	<u>27,197,525</u>		<b>סה"כ נכסים לא שוטפים</b>
<u><u>27,533,342</u></u>	<u><u>29,026,889</u></u>		

הביאורים המצורפים מהווים חלק בלתי נפרד מהדוחות הכספיים.



ליום 31 בדצמבר,		ביאור	
2017	2018		
אלפי ש"ח			
			<b>התחייבויות שוטפות</b>
1,068,657	986,101		התחייבויות לספקים ולנותני שירותים
268,577	221,130		זכאים ויתרות זכות
86,330	86,330	5	ממשלת ישראל
191,712	494,858		הפרשות
247,711	248,909		אגרות חוב
<u>1,862,987</u>	<u>2,037,328</u>		
			<b>התחייבויות לא שוטפות</b>
495,719	249,219		אגרות חוב
-	32,559		עודף התחייבויות על נכסים של חברת הבת
176,107	123,473		הטבות לעובדים
23,904,733	25,820,867	5	הכנסה נדחית בגין מענקים ממשלתיים
<u>24,576,559</u>	<u>26,226,118</u>		
			<b>הון עצמי</b>
3,000,000	3,000,000		הון מניות
174,720	174,720		קרן הון
(2,080,924)	(2,411,277)		יתרת הפסד
<u>1,093,796</u>	<u>763,443</u>		
<u>27,533,342</u>	<u>29,026,889</u>		

הביאורים המצורפים מהווים חלק בלתי נפרד מהדוחות הכספיים.

25 במרס, 2019

תמר אדלר ממלאת מקום סמנכ"ל כספים וכלכלה	שחר איילון מנהל כללי	דן הראל יו"ר הדירקטוריון	תאריך אישור הדוחות הכספיים
---	-------------------------	-----------------------------	----------------------------

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר,			
2016	2017 אלפי ש"ח	2018	
2,308,496	2,087,204	<b>2,127,255</b>	הכנסות ממכירות ושירותים
2,079,665	*1,932,004	<b>2,037,522</b>	עלות ההכנסות ממכירות ושירותים
228,831	155,200	<b>89,733</b>	<b>רווח גולמי</b>
18,012	16,633	<b>13,775</b>	הוצאות מכירה ושיווק
137,459	*138,471	<b>144,000</b>	הוצאות הנהלה וכלליות
16,132	(44,118)	<b>(203,870)</b>	הכנסות (הוצאות) אחרות
(1,256)	2,701	<b>(34,088)</b>	רווחי (הפסדי) חברות בנות, נטו ממס
88,236	(41,321)	<b>(306,000)</b>	<b>רווח (הפסד) תפעולי</b>
8,872	7,122	<b>3,868</b>	הכנסות מימון
7,712	7,348	<b>12,985</b>	הוצאות מימון
89,396	(41,547)	<b>(315,117)</b>	<b>רווח (הפסד) לפני מסים על הכנסה</b>
59,000	-	<b>(23,000)</b>	הכנסות (הוצאות) מיסים נדחים
148,396	(41,547)	<b>(338,117)</b>	<b>רווח (הפסד) נקי</b>
			<b>רווח (הפסד) כולל אחר:</b>
6,804	(8,456)	<b>7,764</b>	רווח (הפסד) כולל אחר
1	-	<b>-</b>	חלק החברה ברווח כולל אחר חברות בנות
155,201	(50,003)	<b>(330,353)</b>	<b>סה"כ רווח (הפסד) כולל</b>

\* סיווג מחדש

הביאורים המצורפים מהווים חלק בלתי נפרד מהדוחות הכספיים.

לשנה שהסתיימה ביום  
31 בדצמבר,

2016	2017	2018
	אלפי ש"ח	

תזרימי מזומנים מפעילות שוטפת של החברה

148,396	(41,547)	(338,117)
---------	----------	-----------

רווח (הפסד) נקי המיוחס לחברה

התאמות הדרושות להצגת תזרימי מזומנים מפעילות שוטפת:

הכנסות והוצאות שאינן כרוכות בתזרימי מזומנים:

(59,000)	-	23,000
50,963	57,479	48,575
(15,000)	45,000	209,000
95	(114)	30
(774)	(7,221)	2,510
1,256	(2,725)	34,030
(22,460)	92,419	317,145

הוצאות (הכנסות) מסים נדחים

פחת והפחתות, נטו

הפסד (קימום) מירידת ערך

הפסד (רווח) מממוש רכוש קבוע

שערוך נכסים פיננסיים הנמדדים בשווי הוגן דרך רווח או הפסד, נטו

חלק החברה (ברוחי) בהפסדי חברות בנות

שינויים בסעיפי נכסים והתחייבויות:

7,610	(82,669)	(36,056)
(35,710)	*23,505	54,227
37,143	*(5,043)	(12,464)
(1,491)	(449)	(1,573)
14,607	13,952	(44,870)
31,591	36,975	55,078
8,175	23,655	(53,026)
61,925	9,926	(38,684)

ירידה (עלייה) בלקוחות

ירידה (עלייה) בחוב ממשלת ישראל

ירידה (עלייה) בחייבים ויתרות חובה (כולל יתרות חובה

לזמן ארוך)

עלייה במלאי

עלייה (ירידה) בהתחייבויות בשל הטבות לעובדים, נטו

עלייה בהתחייבויות לספקים ולנותני שירותים

עלייה (ירידה) בזכאים, יתרות זכות והפרשות

מזומנים נטו שנבעו מפעילות (ששימשו לפעילות) שוטפת

187,861	60,798	(59,656)
---------	--------	----------

\*סיווג מחדש

הביאורים המצורפים מהווים חלק בלתי נפרד מהדוחות הכספיים.



## באור 1 - כללי

## הישות המדווחת

א. חברת רכבת ישראל בע"מ (להלן "החברה") עוסקת בהסעת נוסעים, הובלת מטענים ברכבת והשכרה של מתחמי מסחר ומקימה את התשתיות הנדרשות לפעילותה. החברה נתמכת באופן שוטף ומתמשך בממשלת ישראל לצורך מימון פעילותה השוטפת ופעילות הפיתוח שלה. ביום 17 ביוני 2014, נחתם הסכם מסגרת לפיתוח והפעלת רכבת ישראל (להלן "ההסכם החדש") בתוקף מיום 1.1.2013 ועד ליום 31.12.2020. החברה הינה בבעלות מלאה של מדינת ישראל, ולפיכך הינה חברה ממשלתית וחל עליה חוק החברות הממשלתיות, התש"ה-1975 וההוראות שניתנו על פיו, לרבות כללים והוראות לעריכת הדוחות הכספיים ודוחות דירקטוריון בהתאם לחוזרי והנחיות רשות החברות הממשלתיות.

ב. לחברה גרעון בהון החוזר, בסכום של כ-208 מיליוני ש"ח וכ-78 מיליוני ש"ח ליום 31 בדצמבר, 2018 וליום 31 בדצמבר 2017, בהתאמה; לחברה תזרים מזומנים שלילי מפעילות שוטפת לתקופה לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר, 2018 בסך של כ-60 מיליוני ש"ח, ותזרים מזומנים חיובי מפעילות שוטפת לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2017 בסך של כ-61 מיליוני ש"ח.

כמו כן, לחברה הפסד תפעולי לפני הכנסות (הוצאות) תפעוליות אחרות (בעיקר הפסד מירידת ערך) לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר, 2018 בסך של כ-102 מיליוני ש"ח, ורווח תפעולי לפני הכנסות (הוצאות) תפעוליות אחרות (בעיקר הפסד מירידת ערך) לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2017 בסך של כ-3 מיליוני ש"ח. כמו כן, למידע אודות מצבה הכספי של חברת הבת רכבת ישראל למטענים בע"מ, ראה ביאור 5.2.

ההרעה בתוצאות הכספיות של החברה נובעת בעיקר מההרעה מתמשכת בתוצאות מגזר המטענים, משחיקת דמי ההפעלה מהמדינה ומעלייה בעלויות התפעול של החברה. ברבעון השלישי של שנת 2018 חלה גם הרעה בתוצאות מגזר הנוסעים אשר נגרמה בחלקה עקב ההשלכות של פתיחת הקו המהיר לירושלים.

לאור התפתחויות אלו החלה הנהלת החברה בתכנון ובביצוע של פעולות אשר מטרתן לשפר את תוצאות הפעילות של החברה. פעולות אלו כוללות בין היתר קיום מגעים מול נציגי המדינה לתיקון הסכם הפיתוח וההפעלה מול מדינת ישראל ופעולות לחיסכון בעלויות.

תיקון הסכם הפיתוח וההפעלה כפוף לאישור נציגי משרד התחבורה, החשב הכללי ואגף התקציבים במשרד האוצר. כמו כן תיקון זה כפופים לאישור דירקטוריון החברה ורשות החברות הממשלתיות.

כמו כן יצוין כי בהמשך לאמור בביאור 20(ג)1(3) (יג) לדוחות הכספיים השנתיים, פירעון הקרן של אגרות החוב עתיד להתבצע מסכומים המועברים לחברה מהמדינה ומכספי קרן שמורה ולא מתזרים החברה מפעילות שוטפת.

על אף ההרעה בתוצאות הפעילות כאמור לעיל, לאור היות החברה חברה ממשלתית המפעילה תשתית לאומית הנתמכת באופן שוטף ומתמשך בממשלת ישראל לצורך מימון פעילותה השוטפת ופעילות הפיתוח שלה כאמור בסעיף א לעיל, ולאור הפעולות המתוכננות והמבוצעות על ידי הנהלת החברה כמוזכר לעיל, להערכת הנהלת ודירקטוריון החברה יהיו מקורות מספקים בהיקף ובעיתוי הנדרש על מנת לעמוד בהתחייבויותיה ולממן את פעילותה השוטפת בעתיד הנראה לעין.

## באור 2 - מדיניות חשבונאית

## א. הצהרה על עמידה בתקני דיווח כספי בינלאומיים

(1) המידע הכספי הנפרד של החברה ערוך בהתאם להוראות תקנה 38ד' לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומיידיים) התש"ל-1970. יש לעיין בדוחות אלה ביחד עם הדוחות הכספיים המאוחדים ליום ולשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר, 2018 (להלן - "הדוחות השנתיים").

המידע הכספי ביניים נפרד אושר לפרסום על ידי דירקטוריון החברה ביום 25 במרס, 2019.

המדיניות החשבונאית של החברה בתמצית דוחות כספיים ביניים אלה, הינה המדיניות שיושמה בדוחות השנתיים, פרט לשינויים במדיניות החשבונאית שנבעו מיישום לראשונה של תקני דיווח כספי בינלאומיים IFRS 15 ו-IFRS 9 אשר נכנסו לתוקף בתקופת הדיווח.

בהמשך לאמור בביאור 3 (יד) בדוחותיה הכספיים המאוחדים לשנת 2018, ליישום התקנים לראשונה לא הייתה השפעה מהותית על דוחותיה הכספיים של החברה.

## באור 2 - מדיניות חשבונאית (המשך)

### א. הצהרה על עמידה בתקני דיווח כספי בינלאומיים (המשך)

(2) המידע הכספי הנפרד של החברה ערוך בהתאם למדיניות החשבונאית המפורטת בבאור 3 לדוחות השנתיים פרט לאמור להלן:

- א. הנכסים וההתחייבויות מוצגים בגובה ערכם בדוחות המאוחדים המיוחסים לחברה עצמה כחברה אם, למעט השקעות בחברות מוחזקות.
- ב. השקעות בחברות מוחזקות מוצגות כסכום נטו של סך הנכסים בניכוי סך ההתחייבויות המציגים בדוחות המאוחדים של החברה מידע כספי בגין החברות המוחזקות.
- ג. חלק החברה בתוצאות חברות מוחזקות מוצג כסכום נטו של סך ההכנסות בניכוי סך ההוצאות המציגים בדוחות המאוחדים של החברה תוצאות פעילות בגין חברות מוחזקות.

### גילוי לתקני IFRS חדשים בתקופה שלפני יישום

#### IFRS 16, חכירות (להלן - "התקן")

בינואר 2016 פרסם ה-IASB את תקן דיווח כספי בינלאומי מספר 16 בדבר חכירות (להלן - "התקן החדש"). בהתאם לתקן החדש, חכירה מוגדרת כחווה, או חלק מחווה, אשר מעביר בתמורה לתשלום את זכות השימוש בנכס לתקופת זמן מוגדרת.

להלן עיקר השפעות התקן החדש:

התקן החדש דורש מחוכרים להכיר בכל החכירות בדוח על המצב הכספי (פרט לחריגים מסוימים, ראה להלן). חוכרים יכירו בהתחייבות בגין תשלומי החכירה ומנגד יכירו בנכס זכות שימוש, באופן דומה לטיפול החשבונאי בחכירה מימונית בהתאם לתקן הקיים- IAS 17 חכירות. כמו כן, החוכרים יכירו בהוצאות ריבית ובהוצאות פחת בנפרד. תשלומי חכירה משתנים שאינם תלויים במדד או בריבית אשר מבוססים על ביצוע או שימוש יוכרו כהוצאה מצד החוכרים או כהכנסה מצד המחכרים במועד היווצרותם.

במקרה של שינוי בתשלומי חכירה משתנים הצמודים למדד, על החוכר להעריך מחדש את ההתחייבות בגין החכירה כאשר השפעת השינוי תיזקף לנכס זכות-השימוש.

התקן החדש כולל שני חריגים שבהם החוכרים רשאים לטפל בחכירות בהתאם לטיפול החשבונאי הקיים בהתייחס לחכירות תפעוליות וזאת במקרה של חכירות נכסים בעלי ערך כספי נמוך או במקרה של חכירות לתקופה של עד שנה. הטיפול החשבונאי מצד המחכיר נותר ללא שינוי מהותי לעומת התקן הקיים, קרי, סיווג כחכירה מימונית או כחכירה תפעולית.

התקן החדש ייושם החל מהתקופות השנתיות המתחילות ביום 1 בינואר, 2019, או לאחרי.

התקן החדש מאפשר לחוכרים לבחור באחת מגישות היישום הבאות:

1. יישום למפרע מלא – לפי גישה זו, נכס זכות-השימוש וההתחייבות יוצגו בדוח על המצב הכספי כאילו מאז ומעולם נמדדו בהתאם להוראות התקן החדש. במקרה זה, השפעת יישום התקן החדש לתחילת התקופה המוקדמת ביותר המוצגת תיזקף להון. כמו כן, החברה תציג מחדש את דוחותיה הכספיים המוצגים כמספרי השוואה. יתרת ההתחייבות למועד יישום התקן החדש לראשונה תחת גישה זו, תחושב תוך שימוש בשיעור הריבית הגלום בחכירה אלא אם שיעור זה אינו ניתן לקביעה בנקל שאז יש להשתמש בשיעור הריבית התוספתי של החוכר במועד ההתקשרות בחכירה.
2. גישת יישום למפרע חלקי – לפי גישה זו, לא תידרש הצגה מחדש של מספרי השוואה. יתרת ההתחייבות למועד יישום התקן החדש לראשונה, תחושב תוך שימוש בשיעור הריבית התוספתי של החוכר הקיימת במועד יישום התקן החדש לראשונה. לגבי יתרת נכס זכות-השימוש, החברה יכולה להחליט, לגבי כל חכירה בנפרד, ליישם את אחת משתי החלופות הבאות:
  - א. הכרה בנכס בגובה ההתחייבות שהוכרה, עם התאמות מסוימות.
  - ב. הכרה בנכס כאילו מאז ומעולם נמדד בהתאם להוראות התקן החדש.

הפרש כלשהו הנוצר במועד יישום התקן החדש לראשונה בעקבות יישום למפרע חלקי, אם נוצר, ייזקף להון.

## באור 2 - מדיניות חשבונאית (המשך)

### א. הצהרה על עמידה בתקני דיווח כספי בינלאומיים (המשך)

#### גילוי לתקני IFRS חדשים בתקופה שלפני יישום (המשך)

החברה מעריכה כי תבחר בגישת יישום למפרע חלקי בעת היישום לראשונה של התקן החדש, כאשר מדידת נכסי זכות השימוש תהיה שווה לסכום ההתחייבויות בגין חכירה כפי שיוצגו במועד המעבר.

לחברה חוזי שכירות בעיקר של נכסי נדל"ן, קרקעות ורכבים (ראה גם ביאור 20(ג)) לדוחות הכספיים השנתיים המאוחדים). במסגרת בחינת ההשפעה האפשרית של התקן החדש על הדוחות הכספיים, החברה בוחנת את הנושאים הבאים:

א. קיומן של אופציות להארכת החכירה – בהתאם לתקן החדש תקופת החכירה שאינה ניתנת לביטול כוללת גם תקופות המכוסות על ידי אופציה להאריך את החכירה אם ודאי באופן סביר שהחוכר יממש אופציה זו. החברה בוחנת קיומן של אופציות כאמור בהסכמי השכירות שלה והאם ודאי באופן סביר שתממש אופציות אלה. במסגרת הבחינה כאמור, בוחנת החברה את כל העובדות והנסיבות הרלוונטיות אשר עשויות ליצור תמריץ כלכלי למימוש האופציה, בין היתר, שיפורים משמעותיים במושכר שבוצעו או שחזויים להתבצע, חשיבות הנכס החכור לפעילות החברה וכן את ניסיון העבר בקשר למימוש אופציות להארכה כאמור.

ב. הפרדת רכיבים של חוזה – בהתאם לתקן החדש יש לטפל בכל רכיב חכירה בחוזה בנפרד מרכיבים שאינם חכירה כאשר לחוכר יש הקלה לפיה הוא יכול לבחור לפי קבוצות של נכס בסיס שלא להפריד רכיבים כאמור ולטפל בהם ביחד כרכיב חכירה אחד. החברה בוחנת במסגרת הסכמי השכירות שלה את קיומן של רכיבים שאינם חכירה כדוגמת שרותי ניהול ואחזקה והאם ליישם עבור כל קבוצה של נכס בסיס את ההקלה כאמור. החברה מעריכה כי תבחר ליישם את ההקלה בדבר אי-הפרדת רכיבים שאינם חכירה הגלומים בחוזי החכירה.

ג. ריבית להיוון – החברה בוחנת כיצד לקבוע את שיעור ההיוון אשר ישמש למדידת ההתחייבות בגין חכירה ונכס זכות השימוש במועד היישום לראשונה של התקן. חברה בוחנת את היכולת לאמוד את שיעור הריבית התוספתית של החוכר במידה ולא ניתן לקבוע את שיעור הריבית הגלום בחכירה זאת בשים לב לתקופת החכירה ולאופי הנכס החכור.

ד. לגבי הסכמי חכירה בהם מלוא תשלומי החכירה משתנים בהתאם להכנסות החברה (בעיקר הסכם המקרקעין - ראה באור 20 (2.2) לדוחות הכספיים השנתיים), לפי הוראות התקן החדש החברה לא תכיר בנכס זכות שימוש ובהתחייבות חכירה בגין תשלומי חכירה משתנים ולכן הסכמים אלו לא ישפיעו על סך הנכסים וההתחייבויות של החברה.

בנוסף, החברה בוחנת את הצורך בהתאמת מערכות המידע שלה, הבקרה הפנימית, הנהלים והמדיניות אשר נדרשים על מנת ליישם את הוראות התקן החדש.

החברה בחרה ליישם את ההקלה הניתנת בתקן החדש ולא לקחה בחשבון בחישוב ההשפעה לעיל את חוזי החכירה אשר צפויים להסתיים במהלך שנת 2019.

החברה מעריכה כי השפעת היישום לראשונה של התקן החדש על הדוח על המצב הכספי של החברה צפויה להיות בסכומים אשר אינם מהותיים לחברה. כמו כן, החברה צופה קיטון בהוצאות השכירות לשנת 2019 בסך כ- 14 מיליון ש"ח ומנגד הכרה בהוצאות פחת והפחתות ובהוצאות מימון בסך כ- 13 מיליון ש"ח ו- 1 מיליון ש"ח בהתאמה. בנוסף, החברה צופה כי תזרים המזומנים מפעילות שוטפת לשנת 2019 יגדל בכ- 13 מיליון ש"ח ותזרים המזומנים מפעילות מימון לאותה השנה יקטן בסכום דומה.

**באור 2 - מדיניות חשבונאית (המשך)****ב. שימוש באומדנים ושיקול דעת**

בעריכת תמצית הדוחות הכספיים ביניים בהתאם ל-IFRS, נדרשת הנהלת החברה להשתמש בשיקול דעת, בהערכות, אומדנים והנחות, אשר משפיעים על יישום המדיניות החשבונאית ועל הסכומים של נכסים והתחייבויות, הכנסות והוצאות. יובהר שההוצאות בפועל עלולות להיות שונות מאומדנים אלה.

שיקול הדעת של ההנהלה, בעת יישום המדיניות החשבונאית של החברה וההנחות העיקריות ששימשו בהערכות הכרוכות באי וודאות, הינם עקביים עם אלו ששימשו בעריכת הדוחות השנתיים.

**באור 3 - מכשירים פיננסיים****א. שווי הוגן**

בכל תקופות הדיווח, היתרות בדוח על המצב הכספי של מזומנים ושווי מזומנים, השקעות לזמן קצר, קרן שמורה, לקוחות, חייבים ויתרות חובה (לזמן קצר ולזמן ארוך), השקעות בנכסים פיננסיים, התחייבויות לספקים ולנותני שירותים, זכאים ויתרות זכות ונגזרים פיננסיים תואמת או קרובה לשווי ההוגן שלהם. השווי ההוגן של יתר ההתחייבויות הפיננסיות המוצגות בדוח על המצב הכספי הינו כדלקמן:

**מכשירים פיננסיים שנמדדים בשווי הוגן לצרכי גילוי בלבד:**

<b>ליום 31 בדצמבר, 2018</b>		
<b>שווי הוגן רמה 1</b>	<b>הערך בספרים</b>	<b>באלפי ש"ח</b>
500,404	498,128	התחייבות בגין אגרות חוב
<b>ליום 31 בדצמבר, 2017</b>		
<b>שווי הוגן רמה 1</b>	<b>הערך בספרים</b>	<b>באלפי ש"ח</b>
750,326	743,430	התחייבות בגין אגרות חוב



באור 3 - מכשירים פיננסיים (המשך)

ב. גורמי סיכון פיננסיים

סיכון נזילות

ליום 31 בדצמבר, 2018

תזרים מזומנים חוזי					
סה"כ תזרים מזומני חוזי	מעל 5 שנים	2-5 שנים	1-2 שנים	עד 1 שנה	הערך בספרים
אלפי ש"ח					
986,101	-	-	-	986,101	986,101
4,611	-	-	-	4,611	4,611
501,437	-	-	250,121	251,316	498,128
<u>1,492,149</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>250,121</u>	<u>1,242,028</u>	<u>1,488,840</u>

התחייבויות לספקים ולנותני שירותים  
זכאים  
אגרות חוב

ליום 31 בדצמבר, 2017

תזרים מזומנים חוזי					
סה"כ תזרים מזומני חוזי	מעל 5 שנים	2-5 שנים	1-2 שנים	עד 1 שנה	הערך בספרים
אלפי ש"ח					
1,068,657	-	-	-	1,068,657	1,068,657
3,898	-	-	-	3,898	3,898
752,159	-	248,919	251,330	251,910	743,430
<u>1,824,714</u>	<u>-</u>	<u>248,919</u>	<u>251,330</u>	<u>1,324,465</u>	<u>1,815,985</u>

התחייבויות לספקים ולנותני שירותים  
זכאים  
אגרות חוב

## באור 3 - מכשירים פיננסיים (המשך)

## ג. סיווג מכשירים פיננסיים לפי מדרג שווי הוגן

המכשירים הפיננסיים המוצגים בדוח על המצב הכספי לפי שווי הוגן מסווגים, לפי קבוצות בעלות מאפיינים דומים, למדרג שווי הוגן כדלהלן הנקבע בהתאם למקור הנתונים ששימש לקביעת השווי ההוגן:

רמה 1: מחירים מצוטטים (ללא התאמות) בשוק פעיל של נכסים והתחייבויות זהים.

רמה 2: נתונים שאינם מחירים מצוטטים שנכללו ברמה 1 אשר ניתנים לצפייה במישרין או בעקיפין.

רמה 3: נתונים שאינם מבוססים על מידע שוק ניתן לצפייה (טכניקות הערכה ללא שימוש בנתוני שוק ניתנים לצפייה).

31 בדצמבר, 2018

רמה 1 אלפי ש"ח	נכסים פיננסיים הנמדדים בשווי הוגן
-	נכסים פיננסיים בשווי הוגן דרך רווח או הפסד:
152,101	השקעות לזמן קצר
26,784	קרן שמורה
14,907	קרן לכיסוי נזקים שאינם מכוסים על ידי הביטוח
193,792	השקעות בנכסים פיננסיים

31 בדצמבר, 2017

רמה 1 אלפי ש"ח	נכסים פיננסיים הנמדדים בשווי הוגן
131,173	נכסים פיננסיים בשווי הוגן דרך רווח או הפסד:
151,731	השקעות לזמן קצר
27,013	קרן שמורה
27,887	קרן לכיסוי נזקים שאינם מכוסים על ידי הביטוח
337,804	השקעות בנכסים פיננסיים

**באור 4 - מסים על ההכנסה**

הוצאות מסים על ההכנסה לתקופה של שנים עשר חודשים שהסתיימו ביום 31 בדצמבר, 2018 מורכבות מעדכון נכס מס נדחה לאור ביצוע הערכת שווי נכס בר השבה, נכון ליום 30 בספטמבר, 2018.

**הרכב נכסי מס נדחה**

ליום 31 בדצמבר,	
2017	2018
אלפי ש"ח	
59,000	36,000

הפסדים לצרכי מס

לאור תוצאות החברה בשנת הדוח, החברה בחנה את תחזיותיה לרווחים העתידיים, ובהתאם לתחזיות עדכנה את יתרת נכסי המס הנדחה.

**באור 5 - יתרות ועסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים**

מדינת ישראל וחברות ומוסדות בשליטתה מהוות צד קשור ובעל עניין בחברה. החברה לא הציגה בדוחות הכספיים עסקאות שבוצעו במהלך העסקים הרגיל עם בעל עניין בה, למעט עסקאות חריגות.

א. ביום 17 ביוני, 2014 נחתם הסכם הפעלה והפיתוח בדבר סבסוד הפעילות השוטפת ופעילות הפיתוח של רכבת ישראל (אשר חלק מסעיפיו תוקנו ביום 25 בפברואר 2015) (להלן: "ההסכם החדש"). ראה ביאור 20 (ג)(1)(1.3) לדוחות השנתיים.

**הסכם עם חברת רכבת ישראל מטענים בע"מ**

ביום 1 בספטמבר, 2016 נחתם הסכם בין החברה לבין חברת רכבת ישראל מטענים בע"מ (להלן: "חברת הבת"), שתכליתו להסדיר את העברת פעילות הובלת המטענים ברכבת ישראל לחברת הבת, לרבות הסבה לטובת חברת הבת של הסכמים בין החברה ובין צדדים שלישיים, למעט פעילות התפעול הכוללת הובלה של מטענים מסוגים שונים בנפח ובכמויות כמפורט בהסכם. עם העברת הפעילות, הפכה חברת הבת ללקוח הבלעדי של רכבת ישראל בתחום הובלת המטענים באמצעות הרכבת. ההסכם מבהיר, כי הסובסידיה בגין הובלת מטענים במסגרת ההסכם החדש מוסבת לחברת הבת. תמורת הפעילות והובלת המטענים, תשלם חברת הבת לרכבת ישראל סכום קבוע ובנוסף סכום משתנה בגין גידול בהיקפי ההובלה בפועל בכל שנה כמפורט בהסכם. בהתאם להסכם, התקשרויות חברת הבת עם צדדים שלישיים להובלת מטענים ברכבת ישראל ייעשו בהתאם למדיניות התפעולית והבטיחותית הנהוגה ברכבת ישראל.

חברת הבת רשאית לרכוש מרכבת ישראל שירותים להובלה, בתחומי הכספים, הפיתוח, ההנדסה, דוברות, מבקר, יעוץ משפטי, כוח אדם, מזכירות חברה ומערכות מידע, בהתאם לתמורה המפורטת בהסכם. כמו כן רשאית חברת הבת לשכור שטחים תפעוליים מרכבת ישראל בהתאם להסכמים נפרדים כפי שיחתמו בין הצדדים. לטובת פעילות המטענים, חברת הבת תפעל בשטח המסופים. רכבת ישראל תעמיד לחברת הבת שירותים במסופי המטענים, בכפוף לתשלום שישוכם בין הצדדים. פיתוח תשתיות הרכבת לרבות הקמת שלוחות נוספות וקביעת מיקומן יעשו בתיאום בין רכבת ישראל לחברת הבת. למעט אם נאמר אחרת בהסכם, כל ההכנסות וההוצאות הנובעות מן הפעילות המועברת מהיום הקובע ואילך יהיו של חברת הבת.

חברת הבת לא תיתן ולא תגייס אשראי אלא באישורה של רכבת ישראל. אשראי שאושר ע"י רכבת ישראל לחברת הבת, יראו בו כאשראי לעניין המגבלה הקיימת על לקיחת אשראי ברכבת ישראל בהתאם להסכם החדש. ההסכם יעמוד בתוקפו כל עוד ההסכם החדש בתוקף. נציגי הממשלה יכולים להורות על ביטולו לפי שיקול דעתם הבלעדי, בהודעה של 90 ימים מראש. עוד נקבע, כי בעת הפרטת חברת הבת (אם וככל שתופרט) תוקפו של ההסכם יפקע והצדדים יפעלו לחתימה על הסכם חדש אשר נוסחו יאושר על ידי נציגי הממשלה.

**הסכם עם חברת פיתוח מתחמי רכבת ישראל בע"מ**

ביום 31 ביולי 2016 נחתם הסכם בין החברה לבין חברת פיתוח מתחמי רכבת ישראל בע"מ (להלן: "חברת הבת"), שתכליתו הסדרת מערכת היחסים ומודל ההתחשבות בניהן לתקופה של 5 שנים מיום 1.1.2016 ועד ליום 31.12.2020. במסגרת זו, תרכוש רכבת ישראל מחברת הבת שירותי ניהול ופיתוח למתחמים המיועדים לשימושים מסחריים במתחמי הרכבת. וחברת הבת תרכוש מרכבת ישראל שירותים מנהלתיים, ותהיה אחראית על ניהול ה"זכויות הסחירות במקרקעין" ומעטפת השירותים הנלווים ושיווקם ו/או השכרתם במתחמים עליהם תחליט רכבת ישראל.

באור 5 - יתרות ועסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)

ב. יתרות עם בעלי עניין וצדדים קשורים

1. יתרות עם מדינת ישראל כריבון

הרכב

ליום 31 בדצמבר,	
2017	2018
אלפי ש"ח	

בחובה:

נכסים שוטפים

ממשלת ישראל בגין דמי הפעלה שוטפים, נטו (א), (ב)  
ממשלת ישראל בגין פעילות פיתוח (ה)

267,960	213,731
667,202	961,737
<u>935,162</u>	<u>1,175,468</u>

נכסים לא שוטפים

ממשלת ישראל- דמי הפעלה לקבל בגין שימוש בכספי אג"ח (ב), (ד)

344,692	96,929
---------	--------

בזכות:

התחייבויות שוטפות

בגין החזר מע"מ

86,330	86,330
<u>86,330</u>	<u>86,330</u>

התחייבויות לא שוטפות

הכנסה נדחית בגין מענקים ממשלתיים (ב)

<u>23,904,733</u>	<u>25,820,867</u>
-------------------	-------------------

- (א) הכנסות לקבל בגין דמי הפעלה אינן צמודות ואינן נושאות ריבית.  
 (ב) לא התקבל אישור מהמדינה לגבי יתרות החובה ויתרות הזכות ליום המאזן.  
 (ג) למועד אישור הדוחות הכספיים, גובשו הסכמות נוספות ובין היתר בדבר תקציב ההתארגנות הרכבתית אשר אושרה.  
 נכון למועד אישור הדוחות הכספיים, הצדדים ממשיכים במגעים לתיקון הסכם ההפעלה.  
 (ד) בגין משיכה מכספי האג"ח לטובת פרויקטי פיתוח לרבות ריבית שנצברה.  
 (ה) חלות שוטפת בגין אג"ח מוצגת בממשלת ישראל לזמן קצר.  
 (ו) נכס לקבל בגין מענקים ממשלתיים (שצפויים להתקבל אחרי תאריך המאזן בגין תקופת ביצוע השייכת לתקופת הדוח) מוצג בממשלת ישראל לזמן קצר.

**באור 5 - יתרות ועסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)**

**ב. יתרות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)**

**2. יתרות עם רכבת ישראל מטענים:**

ליום 31 בדצמבר,	
2017	2018
אלפי ש"ח	
76,472	124,014
(30,560)	(48,508)
45,912	75,506

לקוחות  
התחייבות לספקים ולנותני שירותים

ליום 31 בדצמבר 2018, לחברת הבת למטענים גירעון בהון החוזר בסכום של כ- 32.5 מיליוני ש"ח (ליום 31 בדצמבר 2017, הון עצמי בסך של כ- 1.4 מיליוני ש"ח והון חוזר חיובי בסכום של כ- 1.5 מיליוני ש"ח). כמו כן בתקופת הדוח, לחברת הבת למטענים הפסד תפעולי ונקי של כ- 34 מיליוני ש"ח (בתקופה המקבילה אשתקד רווח נקי בסך של כ- 2.7 מיליוני ש"ח).

ההרעה בתוצאות הכספיות של חברת הבת למטענים ובמצבה הכספי וביכולתה לפרוע את התחייבויותיה, נובעת בעיקר מירידה בהכנסות מפעילות ההובלה, שחיקה מתמשכת בדמי ההפעלה מהמדינה בהתאם להוראות הסכם המסגרת לפיתוח והפעלת רכבת ישראל של החברה מול המדינה ("הסכם הפיתוח והפעלה"), ועלייה בעלויות התפעול המשולמות לחברה בשל עליית מדדים ובעיקר כתוצאה מעליית מדד השכר במגזר הציבורי ומעליית מדד מחירי הדלקים.

יצוין כי כ-97% מתשלומי חברת הבת למטענים הינם תשלומים לחברה בגין הובלת המטענים ברכבת, וזאת בהתאם להסכם בין חברת הבת למטענים לבין החברה. כמו כן יצוין כי עיקר הגירעון בהון החוזר של חברת הבת למטענים נובע מיתרת הזכות מול החברה, בניכוי יתרת חובה בגין דמי הפעלה המועברים מהחברה לחברת הבת למטענים. לפרטים נוספים ראה באור 5(א) ובאור 5(ב)(2).

לאור הקושי לפרוע את התחייבויותיה של חברת הבת למטענים לחברה, בתקופת הדוח, חברת הבת למטענים העבירה תשלומים לחברה לפי שוטף +60 חלף תנאי האשראי בהסכם בין הצדדים (שוטף +45) וזאת ללא תיקון פורמלי של ההסכם בין הצדדים.

חברת הבת למטענים פועלת, בשיתוף עם החברה, מול נציגי המדינה לתיקון הסכם הפיתוח וההפעלה של החברה מול מדינת ישראל, על מנת להקטין את השחיקה השנתית בתשלומי הסובסידיה (שחיקה שנתית של כ- 6.5% בהתאם להסכם הפיתוח וההפעלה). במסגרת התיקון, מבקשת חברת הבת למטענים, בין היתר לתקן את תעריף הסובסידיה, את מודל הסובסידיה על הובלת מכולות וקבלת מענק בגין גידול בהיקפי ההובלה בהשוואה לשנה הקודמת.

כמו כן, החברה הבת לטענים פועלת לתיקון ההסכם מול החברה, לרבות לגבי תיקון מנגנוני ההצמדה של דמי התפעול המשולמים לחברה ושינוי תנאי האשראי מול החברה ו/או לקבלת תמיכה כספית אחרת מהחברה. נכון למועד זה טרם גובשה הסכמה בין הצדדים באשר לתיקון כאמור.

תיקוני הסכם הפיתוח וההפעלה והסכם חברת הבת למטענים מול החברה כפופים לאישור משרד התחבורה, החשב הכללי ואגף התקציבים במשרד האוצר. כמו כן תיקונים אלה כפופים לאישור דירקטוריון החברה, דירקטוריון חברת הבת למטענים ורשות החברות הממשלתיות.

**באור 5 - יתרות ועסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)****ב. יתרות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)****2. יתרות עם רכבת ישראל מטענים: (המשך)**

במקביל, הנהלת חברת הבת למטענים פועלת להרחבת תשתיות רכבתיות בזמן הקצר והארוך על מנת לאפשר להרחיב את פעילות המטענים.

ביום 13 בפברואר 2019 החליט דירקטוריון החברה להמליץ לרשות החברות הממשלתיות לפעול מול ממשלת ישראל לסיים את פעילות החברה וכן לפירוקה כך שכלל פעילות המטענים תרוכז ותנוהל בידי חברת האם.

דירקטוריון החברה קיבל ביום 29 בנובמבר 2018, החלטה על פיה החברה מתחייבת שלא לדרוש את פירעון החוב של החברה הבת למטענים כלפיה למשך תקופה של 12 חודשים כל עוד דרישת החוב עלולה להביא את החברה לחדלות פירעון.

ביום 11 למרץ 2019 דירקטוריון החברה קיבל החלטה להאריך את התחייבות מיום 29 לנובמבר 2019 כך שחברת האם מתחייבת שלא לדרוש את פירעון החוב של החברה הבת למטענים כלפיה למשך תקופה של 12 חודשים כל עוד דרישת החוב עלולה להביא את החברה הבת למטענים לחדלות פירעון. (99% מהתחייבויות החברה הבת למטענים, לתום תקופת הדיווח הינן לחברה).

לאור החלטת דירקטוריון החברה האם מיום 13 בפברואר 2019 כאמור לעיל, קיימים ספקות משמעותיים בדבר המשך קיומה של החברה כ"עסק חי".

**3. יתרות עם פיתוח מתחמי רכבת ישראל בע"מ:**

ליום 31 בדצמבר,		
2017	2018	
אלפי ש"ח		
883	2,194	לקוחות
1,179	-	חייבים ויתרות חובה
(2,554)	(2,689)	התחייבות לספקים ולנותני שירותים
(492)	(495)	

**ג. עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים****1. עסקאות עם מדינת ישראל כריבון**

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר,		
2017	2018	
אלפי ש"ח		
1,287,330	1,317,037	הכנסות מדמי הפעלה פעולות שוטפות
812,096	887,730	הפחתת הכנסה נדחית בגין מענקים ממשלתיים
2,099,426	2,204,767	

## באור 5 - יתרות ועסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)

## ג. עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)

## 2. עסקאות עם רכבת ישראל מטענים

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר,	
2017	2018
אלפי ש"ח	
159,155	129,947
(342,356)	(336,125)
(1,733)	(1,096)
(184,934)	(207,274)

דמי הפעלה בגין חברת רכבת ישראל מטענים אשר מועברים דרך החברה עלות הכנסות ממכירות ושירותים- השתתפות בהוצאות תפעול בהתאם למפורט בבאור 3 בדוחות הכספיים המאוחדים הוצאות הנהלה וכלליות- השתתפות בהוצאות תפעול בהתאם למפורט בבאור 3 בדוחות הכספיים המאוחדים

## 3. עסקאות עם פיתוח מתחמי רכבת ישראל

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר,	
2017	2018
אלפי ש"ח	
2,183	3,354
(91)	(209)
(410)	(613)
(11)	(38)
1,671	2,494

הכנסות מדמי שכירות ומסחר עלות הכנסות ממכירות ושירותים- השתתפות בהוצאות תפעול בהתאם למפורט בבאור 3 בדוחות הכספיים המאוחדים הוצאות הנהלה וכלליות- השתתפות בהוצאות תפעול בהתאם למפורט בבאור 3 בדוחות הכספיים המאוחדים הוצאות אחרות מהחברה

## באור 6 - התחייבויות תלויות ותביעות ייצוגיות

לפרטים ראה באור 20 א(1) בדוחות הכספיים המאוחדים, לרבות בנוגע לתביעות ייצוגיות שלא ניתן להעריך את מידת הסיכון הגלומה בהן כמפורט בסעיף 20(א)(1.2) ולדרישות קבלנים כמפורט בסעיף 20(א) לדוחות המאוחדים.

## באור 7 - אירועים לאחר תקופת הדיווח

לפרטים ראה באור 27 בדוחות הכספיים המאוחדים.

**רכבת ישראל בע"מ**

**פרק ד' - פרטים נוספים על התאגיד**



**תוכן עניינים**

עמוד		
2	תקנה 10א' - תמצית דוחות רווח והפסד רבעוניים	.1
3	תקנה 10ג' - שימוש בתמורת ניירות ערך ויעדי התמורה כפי שהוגדרו בתשקיף	.2
4	תקנה 11 - רשימת השקעות בחברות בת ובחברות קשורות	.3
4	תקנה 13 – הכנסות של חברות בת וחברות קשורות והכנסות מהן	.4
5-6	תקנה 21 - תגמולים לבעלי עניין ולנושאי משרה בכירה	.5
7	תקנה 21א' - בעל השליטה בתאגיד	.6
7	תקנה 22 - עסקאות עם בעל שליטה	.7
7	תקנה 24 - החזקות בעלי עניין בחברה	.8
7	תקנה 24א' - הון רשום הון מונפק וניירות ערך המיירים	.9
7	תקנה 24ב' - מרשם בעלי מניות	.10
8-11	תקנה 26 - דירקטורים של התאגיד	.11
12-16	תקנה 26א' - נושאי משרה בכירה	.12
17	תקנה 27 - רואה חשבון של התאגיד	.13
17	תקנה 28 - שינוי בתזכיר או בתקנות	.14
17	תקנה 29 - המלצות והחלטות דירקטורים	.15
17	תקנה 29א' - החלטות החברה	.16

**פרק ד' - פרטים נוספים על התאגיד לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר, 2018**

שם החברה: רכבת ישראל בע"מ

מספר חברה ברשם החברות: 520043613

כתובת (תקנה 25א'): רחוב יוספטל 1, לוד ת.ד. 757 לוד 7136801

כתובת דואר אלקטרוני (תקנה 25א'): helitmd@rail.co.il

טלפון (תקנה 25א'): 08-6533846

פקסימיליה (תקנה 25א'): 15386533846

תאריך המאזן (תקנה 9): 31 בדצמבר, 2018

1. תקנה 10א' - תמצית דוחות רווח והפסד רבעוניים

להלן תמצית דוחות רווח והפסד רבעוניים באלפי ש"ח, לכל אחד מהרבעונים בשנת הדיווח, במתכונת של דוחות כספיים ביניים.

<u>Q4/18</u>	<u>Q3/18</u>	<u>Q2/18</u>	<u>Q1/18</u>	<u>סעיף</u>
581,496	607,799	634,389	610,575	הכנסות
585,255	610,646	606,089	574,759	עלות ההכנסות
<b>(3,759)</b>	<b>(2,847)</b>	<b>28,300</b>	<b>35,816</b>	<b>רווח (הפסד) גולמי</b>
3,877	4,309	2,828	2,830	הוצאות מכירה ושיווק
36,935	36,023	36,593	36,216	הוצאות הנהלה וכלליות
(2,956)	207,957	(688)	(443)	הוצאות (הכנסות) אחרות נטו
<b>(41,615)</b>	<b>(251,136)</b>	<b>(10,433)</b>	<b>(2,787)</b>	<b>הפסד תפעולי</b>
(3,342)	756	1,208	(7,737)	הכנסות (הוצאות) מימון, נטו
(12)	(23,002)	(8)	(9)	הוצאות מסים, נטו
<b>(44,969)</b>	<b>(273,382)</b>	<b>(9,233)</b>	<b>(10,533)</b>	<b>רווח (הפסד) נקי</b>
(2,236)	2,749	(8,277)	-	הפסד (רווח) אקטוארי בגין תוכניות להטבה מוגדרת
<b>(42,733)</b>	<b>(276,131)</b>	<b>(956)</b>	<b>(10,533)</b>	<b>סה"כ רווח (הפסד) כולל</b>

## 2. תקנה 10ג' - שימוש בתמורת ניירות ערך ויעדי התמורה כפי שהוגדרו בתשקיף

בהתאם למפורט בתשקיף הנפקה ראשונה לציבור של החברה מיום 27 בפברואר 2015, כפי שתוקן ביום 10 במרס 2015 (מס' אסמכתא: 2015-01-048370), התמורה ברוטו (כולל הוצאות הנפקה), אשר התקבלה בידי החברה מההנפקה בסך של 1,000,000 אלפי ש"ח (להלן: "התמורה") יועדה למימון תכניות הפיתוח של החברה בהתאם לתנאי הסכם ההפעלה והפיתוח, בדגש על הקמה, פיתוח, ניהול והפעלה של רשת מסילות הברזל בישראל ותחנות הקשורות אליה.

בהמשך להחלטת הדירקטוריון בדבר עדכון ייעוד תמורת ההנפקה מיום 24 באוגוסט, 2015 (מס' אסמכתא: 2015-01-103956), בהתאם לקצב התקדמות הפרויקטים בפיתוח (ובהתאם לאישורי גורמי המדינה על פי הסכם ההפעלה והפיתוח), השימוש בפועל בתמורת ההנפקה בסך של 850 מיליון ש"ח (לא כולל סך של 150 מיליון ש"ח שהופקד בקרן השמורה) הינו כדלהלן: כ-28% מתמורת ההנפקה לפרויקט הקו המהיר לירושלים, כ-3% מתמורת ההנפקה לתוכנית החשמול, כ-11% לציוד נייד, כ-9% מתמורת ההנפקה לקו אשקלון-באר שבע, כ-8% מתמורת ההנפקה למתחם באר שבע, ועוד כ-41% לפרויקטים שונים.

ביום 26 בפברואר, 2017 פירסמה החברה תשקיף מדף להנפקת אגרות חוב (לרבות בדרך של הרחבת סדרות קיימות של אגרות חוב של החברה) וכן ניירות ערך מסחריים. תוקפו של תשקיף המדף פקע ביום 26 בפברואר, 2019 לפרטים נוספים אודות תשקיף המדף ראה דיווח מיידי של החברה ביום 26 בפברואר 2017 מס' אסמכתא 2017-01-019311. החברה לא הנפיקה כל נייר ערך מכוח תשקיף המדף האמור. ביום 21 בפברואר, 2019, הגישה החברה לרשות ניירות ערך בקשה להארכת תוקפו של תשקיף המדף בשנה נוספת, עד ליום 26 בפברואר, 2020. נכון למועד דוח זה, טרם התקבלה תשובת רשות ניירות ערך בעניין.

## 3. תקנה 11 - רשימת השקעות בחברות בת ובחברות קשורות

שם החברה	חברה מאוחדת/ חברה בשליטה משותפת/ חברה כלולה	מועד התאגדות	מדינת התאגדות	סוג מניות	ע"נ	מספר מניות בהון הרשום	הון מניות מונפק ונפרע	עלות השקעה (אלפי ש"ח) נכון ליום 31 בדצמבר, 2018	יתרת הלוואות שניתנו (שהתקבלו) (אלפי ש"ח) נכון ליום 31 בדצמבר, 2018	שיעור ההחזקה	עיסוק החברה
פיתוח מתחמי רכבת ישראל בע"מ	מאוחדת	15/07/2014	ישראל	רגילות	1 ש"ח	1000	1000	90	-	100%	פיתוח עסקי- מסחרי של המקרקעין ומתחמי תחנות הרכבת
רכבת ישראל מטענים בע"מ	מאוחדת	15/07/2014	ישראל	רגילות	1 ש"ח	1000	1000	(32,649)	-	100%	הובלת מטענים, השקעות ופיתוח תשתיות ייעודיות להובלה

החברה מחזיקה ב-100% מהון המניות, מכוח ההצבעה ומהסמכות למנות דירקטורים בחברות הבת. הקמת חברות הבת נעשתה מכח החלטת ממשלה (חכ/268) אשר תוקנה בהחלטת הממשלה (חכ/327), במסגרתה הוחלט כדלקמן: (א) לעניין חברת פיתוח מתחמי רכבת ישראל בע"מ - החליטה הממשלה כי במהלך 10 שנים ממועד תיקון ההחלטה כאמור לא יפחת שיעור החזקות חברת האם בחברת בת זו מ-100%. (ב) לעניין חברת רכבת ישראל מטענים בע"מ - החליטה הממשלה כי במהלך 10 שנים ממועד תיקון ההחלטה כאמור, שיעור החזקות חברת האם בחברת בת זו לא יפחת מ-49%.

לפרטים נוספים בדבר האפשרויות לסיום פעילות חברת הבת למטענים ראה באור 20(ג)(1)(1.3)(יד) לדוחות הכספיים המאוחדים.

## 4. תקנה 13 – הכנסות של חברות בת וחברות קשורות והכנסות מהן

חברת רכבת ישראל מטענים בע"מ החלה פעילותה ביום 1 באוקטובר 2016, וחברת פיתוח מתחמי רכבת ישראל בע"מ החלה את פעילותה ביום 1 בינואר 2017.

## 5. תקנה 21 - תגמולים לבעלי עניין לנושאי משרה בכירה

5.1 להלן פרטים בדבר תגמולים שניתנו לכל אחד מחמשת בעלי התגמולים הגבוהים ביותר מבין נושאי המשרה הבכירה בחברה בקשר עם כהונתו בחברה (לרבות פירוט אודות הסכמי ההעסקה הרלבנטיים), בשנים עשר החודשים שהסתיימו ביום 31 בדצמבר 2018 (באלפי ש"ח, במונחי עלות לתאגיד) כדלקמן:

שנת 2018 (באלפי ש"ח)														
סה"כ	תגמולים אחרים			תגמולים בעבור שירותים						פרטי מקבל התגמולים				
	אחר (3)	דמי שכירות	ריבית	אחר	תשלומי פרישה	דמי ייעוץ	דמי ניהול	תשלום מבוסס מניות	מענק (2)	שכר (1)	שיעור החזקה בהון התאגיד	היקף המשרה	תפקיד	שם
1,087	45	-	-	-	-	-	-	-	67	975	0%	100%	מנכ"ל	שחר איילון
966	29	-	-	-	-	-	-	-	51	886	0%	100%	סמנכ"ל כלכלה, כספים והתקשרויות	קרן אצלאן
900	52	-	-	-	-	-	-	-	58	790	0%	100%	סמנכ"ל תשתיות	מיכאל כהן
898	21	-	-	-	-	-	-	-	38	839	0%	100%	סמנכ"ל כלכלה, כספים והתקשרויות	דרור סופרו
891	20	-	-	-	-	-	-	-	25	846	0%	100%	סמנכ"ל ראש מנהלת חשמו	עמית צלקה

- (1) סה"כ שכר שוטף שנתי במונחי עלות מעביד הכולל את השכר ברוטו, נלוות לשכר וזקיפות לצרכי מס.
- (2) מענק שנתי המשולם בגין השנה הקודמת (בעת כהונה שהחלה במהלך השנה הקודמת, משולם חלק יחסי).
- (3) אחר- כולל דמי הבראה (משולמים אחת לשנה ורק לאחר ותק של שנת עבודה - לפיכך התשלום הראשון כולל תשלום רטרואקטיבי ממועד תחילת עבודתו), החזר הוצאות, קצובת בגוד והפרשים בגין שנים קודמות.
- (4) ביום 14 בינואר 2015, הסמיך דירקטוריון החברה את מנכ"ל החברה לקבוע את העלאת שכרם של נושאי המשרה שמשכורתם הינה נגזרת של שכר המנכ"ל בהתאם לטווחים שנקבעו בדירקטוריון, ובלבד שעלות תוספת השכר השנתית הכוללת שתיגזר מהעלאה זו לא תעלה על 3 מלש"ח בשנה.

5.2 פירוט בדבר התגמולים לנושאי המשרה הבכירה:

- (א) תנאי העסקתם של נושאי המשרה המפורטים בטבלאות לעיל (להלן: "נושאי המשרה") הוסדרו במסגרת הסכמי העסקה בעלי נוסח אחיד, למעט תנאים מסוימים כקבוע בהסכמים (להלן: "ההסכמים"). להלן תמצית תנאי העסקתם של נושאי המשרה:
- (1) משכורת הבסיס של נושאי המשרה צמודה למדד המחירים לצרכן, וניתן לעדכנה, בכפוף להחלטת הדירקטוריון, פעם בשנה, בחודש ינואר, אך ורק על פי השינוי במדד, בניכוי תוספות היוקר אם שולמו מאז מועד העדכון האחרון של השכר ובהתאם להנחיות רשות החברות הממשלתיות.
- (2) בהתאם לדרישות התפקיד ועל פי החלטת הדירקטוריון ותנאי ההסכמים, זכאים נושאי המשרה להשתתפות החברה בהוצאות השימוש ברכבם הפרטי לצורך מילוי תפקידם או לקבלת רכב מהחברה כאשר החברה תישא בהוצאות התפעול והחזקה שלו.
- (3) נושאי המשרה זכאים להוצאות החזקה ושימוש בטלפון אשר בביתם ו/או בטלפון נייד בהתאם לתנאי ההסכמים.
- (4) נושאי המשרה זכאים לחופשת מנוחה שנתית של 22 ימים ול- 14 ימי הבראה בשנה.
- (5) נושאי המשרה זכאים להפרשות לקרן פנסיה ו לקרן השתלמות בהתאם לתנאי ההסכמים.
- (6) הסכם העסקה יעמוד בתוקפו עד למתן הודעה מוקדמת של סיום ההסכם על ידי אחד מהצדדים. תקופת ההודעה המוקדמת עומדת על שלושה חודשים וזאת לאחר שנת העסקה.
- (7) הסכמי העסקה כוללים התחייבות לאי תחרות וחובות הימנעות מניגוד עניינים למשך שנה מיום הפסקת העבודה בחברה, למעט אם ניתנה לכך הסכמת החברה.
- (ב) תגמולים שניתנו לכל אחד מחמשת בעלי התגמולים המפורטים בסעיף 5.1 לעיל, לאחר תום שנת הדיווח ולפני מועד הגשת דוח זה, בקשר עם כהונתם והעסקתם בתקופת הדיווח:

שם	תגמולים <sup>1</sup> חודשים ינואר ופברואר 2019 (אלפי ש"ח)
שחר איילון	155
קרן אצלמן	-
דרור סופרו	140
כהן מיכאל	78
צלקה עמית	137

1 הסכומים הנם במונחי עלות לחברה. רכיב התגמולים כולל את הרכיבים כדלהלן: (א) שכר חודשי בסיס; (ב) הפרשות סוציאליות ונלוות (ג) דמי יעוץ.

**5.3 תגמולים שניתנו בשנת הדיווח לכל בעל עניין בתאגיד, אשר אינו נמנה על המפורטים בסעיף 5.1 לעיל**

גמול הדירקטורים שאינו חורג מהמקובל (קרי, אינו עולה על הסכום המרבי בהתאם לתקנות החברות (כללים בדבר גמול והוצאות לדירקטור חיצוני), התש"ס-2000), ששולם לדירקטורים בחברה וההוצאות הנלוות אליו בשנת 2018 הסתכם לסך של כ- 258 אלפי ש"ח (הסכומים אינם כוללים מע"מ).

גמול הדירקטורים מקרב הציבור נקבע, בהתאם לסיווגה של החברה על פי הסכומים הנקובים בתקנות החברות הממשלתיות (כללים בדבר גמול והוצאות לדירקטור מקרב הציבור בחברות ממשלתיות), התשנ"ד-1994 (להלן: "תקנות הגמול הממשלתיות"), כאשר סיווגה של החברה לשנת 2018 עומד על 10. בהתאם לסיווג זה, גמול הדירקטורים הזכאים לקבלת גמול בהתאם לתקנות הגמול הממשלתיות עמד על 1,465 ש"ח בתקופה שמיום 1 בפברואר, 2017 ועד 1 בפברואר, 2018. מיום 1 בפברואר, 2018 עמד הסכום על 1,470 ש"ח, וזאת בהתאם לעדכון סכומי הגמול המתבצע מידי שנה. לאור היותה של החברה חברת איגרות חוב, גמול הדירקטורים החיצוניים ששולם נעשה אף הוא על פי תקנות הגמול הממשלתיות.

**5.3 תגמולים שניתנו בשנת הדיווח לכל בעל עניין בתאגיד, אשר אינו נמנה על המפורטים בסעיף 5.1 לעיל (המשך)**

**אישור תנאי כהונת ווהעסקתו של יו"ר הדירקטוריון - דן הראל**

ביום 5 בספטמבר, 2018, לאחר אישור ועדת הביקורת בשבתה כוועדת תגמול מיום 25 ביולי, 2018 ואישור הדירקטוריון מיום 25 ביולי, 2018, אישרה האסיפה הכללית את תנאי כהונתו והעסקתו של יו"ר הדירקטוריון, דן הראל, החל ממועד מינויו כיו"ר דירקטוריון החברה ביום 20 ביוני, 2018, למשך שנה (עד ליום 19 ביוני, 2019), במשרה מלאה (100%) בשכר מנכ"ל חברה ממשלתית בסיווג 10, תנאים סוציאליים ותשלומים אחרים המפורטים בהסכם העסקה בנוסח המאושר על ידי רשות החברות הממשלתיות בלבד: הוצאות טלפון, הוצאות אש"ל, קצובת ביגוד, קרן השתלמות, הוצאות רכב, חופשה שנתית והבראה, דמי מחלה וביטוח כנגד אובדן כושר עבודה, תגמולים ופיצויי פיטורין.

**6 תקנה 21א' - בעל השליטה בתאגיד**

6.1 המדינה מחזיקה ב-100% ממניות החברה והינה בעלת השליטה בה.

**7 תקנה 22 - עסקאות עם בעל שליטה**

7.1 לפרטים, למיטב ידיעת החברה, בדבר כל עסקה עם בעלת השליטה או שלבעלת השליטה יש עניין אישי באישורה, אשר החברה התקשרה בה במהלך השנתיים שקדמו לדוח זה או שהיא עדיין בתוקף במועד דוח זה, ראו ביאור 26 לדוחות הכספיים ליום 31 בדצמבר, 2018 וכן הפירוט המובא להלן.

7.2 לפרטים אודות הסכם ההפעלה והפיתוח מיום 17 ביוני, 2014 שנחתם בין החברה לבין מדינת ישראל (בעלת השליטה בחברה), ראו ביאור 20ג(1)(1.3) בדוחות הכספיים.

- 7.3 לפרטים אודות הסכם המקרקעין מיום 29 באפריל, 2004, לרבות התיקון להסכם המקרקעין מיום 18 בפברואר 2014, שנחתם בין החברה לבין מדינת ישראל (בעלת השליטה בחברה), ראו ביאור ג20(2) בדוחות הכספיים.
- 7.4 לפרטים אודות התקשרויות בין החברה לבין גורמי הביטחון, משטרת ישראל, שרות בתי הסוהר וחברת נמלי ישראל, ראו ביאור 26ה'.
- 7.5 בנוסף לאמור לעיל, לחברה עסקאות במהלך העסקים הרגיל וכחלק מפעילותה השוטפת עם המדינה וגופים בשליטתה בתחומים שונים, כגון: חשמל, מים, כיבוי אש, איכות הסביבה וכו'. בנוסף, החברה מעבירה תשלומים למדינה ורשויותיה כריבון, דחינו תשלומים על פי דין כגון מיסים, ארנונה ואגרות שונות.
- 7.6 לפרטים אודות ביטוח דירקטורים (אשר כולל את הדירקטורים מטעם המדינה) וכתבי שיפוי שניתנו לדירקטורים מטעם המדינה ראו סעיף 16.1 להלן.

**8 תקנה 24 - החזקות בעלי עניין בחברה**

למיטב ידיעת החברה, כמות ושיעור החזקות בניירות הערך של החברה, לרבות של חברות בנות ו/או קשורות, בידי בעלי עניין ונושאי משרה בכירה בחברה במועד דוח זה הינה כדלהלן:

מס' מניות	סוג המניה	שיעור בהון ובהצבעה	שיעור בהון ובהצבעה בדילול מלא
30,000,000	רגילות	100%	100%

**9 תקנה 24א' - הון רשום הון מונפק וניירות ערך המינים**

לפרטים בדבר ההון הרשום וההון המונפק, ראה ביאור 22 לדוחות הכספיים.

**10 תקנה 24ב' - מרשם בעלי מניות**

להלן מרשם בעלי המניות של התאגיד:

שם מחזיק המניות	מען מספר זהות / מספר	מספר זיהוי	מספר המניות
מדינת ישראל	ירושלים, ישראל	075000000	30,000,000,000 מניות רגילות 100 ש"ח ערך נקוב כל אחת



## 11 תקנה 26 - דירקטורים של התאגיד

להלן פרטים אודות חברי הדירקטוריון ליום 31 בדצמבר, 2018 ולמועד פרסום הדוח, למיטב ידיעת החברה והדירקטורים שלה:

שם הדירקטור	דן הראל	יעל שידלובסקי	קוצאי גנאים	אליהו כהן
מספר זיהוי	053312690	05003271	023233794	057053480
תאריך לידה	17.2.55	2.11.57	14.7.68	17.8.61
מען להמצאת כתבי בי-דין	ארז 13 מודיעין מכבים רעות	אלכסנדר ארגוב 13, תל אביב	ת.ד. 166 חדרה 3810101	אריה דולצ'ין 51/10 גבעת משואה, ירושלים
נתינות	ישראלית	ישראלית	ישראלית	ישראלית
חברות בועדות הדירקטוריון	ארגון ומשאבי אנוש, פרויקטים	הוועדה לבחינת דוחות כספיים, ביקורת, תגמול, ארגון ומשאבי אנוש	ביקורת, תגמול, ארגון ומשאבי אנוש	בטיחות וארגון ומשאבי אנוש
האם מכהן כדירקטור חיצוני	לא	כן	כן	לא
האם הינו דירקטור בלתי תלוי	לא	כן	לא	לא
עובד של החברה, חברה בת שלה, חברה קשורה של החברה או של בעל ענין בה והתפקיד אותו ממלא	כן, יו"ר דירקטוריון פעיל בחברה	לא	לא	כן, עובד במשרד האנרגיה והמים, ממשלת ישראל
תאריך תחילת כהונה כדירקטור	16.4.18 (החל מיום 20.6.18 מכהן כיו"ר הדירקטוריון)	5.2.18	19.3.2017	16.4.18
השכלה	תואר ראשון במדעי המדינה (תכנית למצטיינים), אוניברסיטת חיפה	תואר ראשון בכלכלה, אוניברסיטת תל אביב, תואר שני במנהל עסקים (התמחות במימון), אוניברסיטת תל אביב	בוגר משפטים, מכללת רמת גן, בוגר סוציולוגיה ואנטרופולוגיה, אוניברסיטת חיפה	תואר ראשון BSC - מהנדס, הטכניון, תואר שני במנהל ציבורי, אוניברסיטת בר אילן
תעסוקה בחמש השנים האחרונות	2013-2016 - מנכ"ל משרד הביטחון, ממשלת ישראל, 2017-6-2018 - יו"ר דירקטוריון נתיבי איילון בע"מ	2011-2014 - דירקטורית חיצונית, ילין לפידות ניהול קופות גמל בע"מ, 2010-2015 - דירקטורית חיצונית, כרמל אחזקות (אי.אל) בע"מ, 2015-2016 - דירקטורית חיצונית, הכשרה אחזקות ביטוח בע"מ, 2016-2017 - דירקטורית חיצונית, מיטב דש גמל ופנסיה	החל משנת 2011 - יו"ר ועדת ערר לארנונה שליד עיריית באקה אל גרביה. החל משנת 2010 - עצמאי- גנאים - משרד עורכי דין ונוטריון	2011-היום - מנהל תחום היערכות לחירום, משרד האנרגיה והמים, ממשלת ישראל

		2010-היום – ייעוץ לחברות בנושאי גיוס חוב בנקאי וחוץ בנקאי ובנקאות השקעות, יעל שידלובסקי פתרונות מימון בע"מ			
אין	אין	אין	אין	אין	פירוט תאגידים נוספים בהם משמש כדירקטור
אין	אין	אין	אין	אין	קירבה משפחתית לבעל עניין אחר בחברה (אם יש)
לא	לא	כן	לא	לא	בעל מומחיות חשבונאית ופיננסית
לא	כן	כן	לא	לא	בעל כשירות מקצועית

שם הדירקטור	חגית בכר	ראובן הושיע	אילן אזולאי	יעל מרגיט בנימין-אגמון
מספר זיהוי	055590954	024996530	023984859	300973195
תאריך לידה	9.1.59	24.8.70	21.1.69	15.8.87
מען להמצאת כתבי בי-דין	רחוב בת חן 4, תל אביב	אילנות 15, חיפה	קלמן ביאלר 4, דירה 7, רחובות	ברכיהו 5א, ירושלים
נתינות	ישראלית	ישראלית	ישראלית	ישראלית
חברות בוועדות הדירקטוריון	ארגון ומשאבי אנוש, ביקורת, תגמול, הוועדה לבחינת דוחות כספיים	בטיחות, פרויקטים	בטיחות, פרויקטים	-
האם מכהן כדירקטור חיצוני	כן	לא	לא	לא
האם הינו דירקטור בלתי תלוי	לא	לא	לא	לא
עובד של החברה, חברה בת שלה, חברה קשורה של החברה או של בעל ענין בה והתפקיד אותו ממלא	לא	כן, ממונה תקשורת ארצי, אגף איתות ותקשורת, רכבת ישראל	כן, נהג רכבות נוסעים, רכבת ישראל	כן, עובדת באגף התקציבים, משרד האוצר, ממשלת ישראל
תאריך תחילת כהונה כדירקטור	24.11.14	14.12.17	14.12.17	27.11.18
השכלה	תואר ראשון בכלכלה, האוניברסיטה העברית תואר שני במנהל עסקים, אוניברסיטת תל אביב	טכנאי אלקטרוניקה	הנדסאי תעשייה וניהול מגמת תחבורה, (אורט יד סינגאלובסקי)	תואר ראשון בכלכלה ומדע המדינה, האוניברסיטה העברית
תעסוקה בחמש השנים האחרונות	2014 - ייעוץ ויזמות, חברה פרטית	ממונה תקשורת ארצי, אגף איתות ותקשורת, רכבת ישראל	נהג רכבות נוסעים, רכבת ישראל	2013-2014 - יועצת פרלמנטרית לראש האופוזיציה, הכנסת 2014-היום - רכזת רווחה וביטוח לאומי, אגף התקציבים, משרד האוצר, ממשלת ישראל, 2016-היום - חברה במועצת הביטוח הלאומי, 2016-היום - חברה בוועד מנהל עמותת אשלים
פירוט תאגידים נוספים בהם משמש כדירקטור	אין	אין	אין	אין
קירבה משפחתית לבעל עניין אחר בחברה (אם יש)	אין	אין	אין	אין
בעל מומחיות חשבונאית ופיננסית	כן	לא	לא	כן
בעל כשירות מקצועית	כן	לא	לא	כן

להלן פרטים אודות חברי הדירקטוריון אשר חדלו לכהן במהלך שנת 2018 ולאחריה, למיטב ידיעת החברה והדירקטורים שלה:

שם הדירקטור	יעקב גנות	שרית צולשין	עופר מרגלית	דלית רגב
מספר זיהוי	67940882	024901035	039952452	24588618
תאריך לידה	1.1.47	28.12.69	16.5.83	12.9.71
מען להמצאת כתבי בי-דין	אהרון בקר 3/23, תל אביב	רחוב הזיתים 84, גבעת שמואל	גבעת היונים 11, ירושלים	דוד אלעזר 61/3, מודיעין
תאריך תחילת כהונה כדירקטור	4.4.17	20.12.16	15.10.15	14.3.16
תאריך סיום כהונה כדירקטור	28.3.18	29.11.18	14.10.18	13.3.19

## 12. תקנה 26א' - נושאי משרה בכירה

להלן פרטים אודות נושאי המשרה הבכירה בחברה אשר אינם מכהנים כדירקטורים ליום 31.12.2018 ולמועד פרסום הדוח, לפי מיטב ידיעת החברה:

שם נושא המשרה	שחר מרדכי איילון <sup>2</sup>	אלכס דן	איליה וולקוב
מספר זיהוי	053372611	016549149	306296864
תאריך לידה	8.3.55	16.11.65	16.11.65
תפקיד שממלא בחברה, בחברת בת, בחברה קשורה של החברה או של בעל עניין בה:	מנכ"ל יו"ר דירקטוריון בחברת פיתוח מתחמי רכבת ישראל בע"מ יו"ר דירקטוריון ברכבת ישראל מטענים בע"מ	מנהל אגף אסטרטגיה	סמנכ"ל פיתוח
תאריך תחילת כהונה:	9.1.17	19.3.15	1.7.18
השכלה:	תואר ראשון במדע המדינה וסוציולוגיה, האוניברסיטה העברית בירושלים תואר שני במדע המדינה, אוניברסיטת חיפה	תואר ראשון בהנדסת תעשייה, אוניברסיטת תל אביב תואר שני במדעי המדינה, אוניברסיטת חיפה דוקטורט בפילוסופיה, טכניון	תואר שני בהנדסת רכבות
תעסוקה בחמש שנים האחרונות:	2011-2017 - נציב כבאות והצלה, הרשות הארצית לכבאות והצלה	2011-2015 - מנכ"ל א.ד. נתיב חדש יזמות בע"מ 2014-היום - נשיא עמותה לניהול פרויקטים (PMI) סניף ישראל 2007-2013 - סגן נשיא העמותה האמורה	2010-2018 - מנהל חטיבת תשתיות, קבוצת ממן
האם בעל עניין בחברה או "בן משפחה" של נושא משרה בכירה אחר או של בעל עניין בחברה:	לא	לא	לא
האם הינו מורשה חתימה עצמאי בתאגיד:	לא	לא	לא

<sup>2</sup> ביום 25.3.19 צפוי לסיים כהונתו כמנכ"ל החברה. לפרטים ראו דיווח מיידי מיום 26.12.18, מס' אסמכתא: 2018-01-127095 (מידע זה מהווה הכללה על דרך ההפניה).

שם נושא המשרה	תמר גרטמן אדלר	אביעד שקדי	בועז הירש	דרור אליעזר סופר <sup>3</sup>
מספר זיהוי	031803992	059644393	022184980	28611663
תאריך לידה	13.10.74	24.7.66	13.12.65	29.4.71
תפקיד שממלא בחברה, בחברת בת, בחברה קשורה של החברה או של בעל עניין בה:	מ"מ סמנכ"ל כלכלה, כספים והתקשרויות, מנהלת אגף כלכלה	המבקר הפנימי, מנהל מערך הביקורת הפנימית הנותנת שירותי ביקורת פנימית בחברות הבנות של רכבת ישראל	סמנכ"ל תפעול נוסעים	ראש מנהלת הקו המהיר לירושלים (רמת סמנכ"ל)
תאריך תחילת כהונה:	1.11.18	1.1.19	18.3.18	1.1.12
השכלה:	תואר שני במנהל עסקים	תואר ראשון בכלכלה וחשבונאות, האוניברסיטה העברית, רואה חשבון מוסמך (C.P.A), תואר ראשון במשפטים, אוניברסיטת בר אילן	תואר ראשון במשפטים, אוניברסיטת דורהם בריטניה, תואר שני במשפטים, האוניברסיטה העברית, תואר ראשון בכלכלה, אוניברסיטת בן גוריון	תואר ראשון בהנדסה אזרחית, הטכניון תואר שני במדיניות ציבורית, האוניברסיטה העברית בירושלים
תעסוקה בחמש שנים האחרונות:	2011-2014 - ממונת תקציב ותמחור, רכבת ישראל, 2014-היום - מנהלת אגף כלכלה, רכבת ישראל	2013-2018 - המבקר הפנימי הראשי, מקורות חברת המים הלאומית	2012-2018 - מנכ"ל שירות התעסוקה הישראלי, סמנכ"ל סחר-חוץ במשרד הכלכלה	
האם בעל עניין בחברה או "בן משפחה" של נושא משרה בכירה אחר או של בעל עניין בחברה:	לא	לא	לא	לא
האם הינו מורשה חתימה עצמאי בתאגיד:	לא	לא	לא	לא

<sup>3</sup> ביום 31.3.19 צפוי לסיים את כהונתו בחברה.

שם נושא המשרה	אורי שריר <sup>4</sup>	אייל ורדי <sup>5</sup>	הלית מגידו	עמית צלקה
מספר זיהוי	032396954	055893275	027215136	022586051
תאריך לידה	3.10.75	21.5.59	9.3.74	12.3.67
תפקיד שממלא בחברה, בחברת בת, בחברה קשורה של החברה או של בעל עניין בה:	סמנכ"ל מטענים	מנהל אגף כספים	מזכירת החברה ומספקת שרותי מזכירות חברה לחברות הבנות של רכבת ישראל	ראש מנהלת החשמול
תאריך תחילת כהונה:	14.1.15	15.7.2014	25.3.2015	1.1.2016
השכלה:	תואר ראשון במדעי הרוח והחברה, האוניברסיטה הפתוחה	תואר ראשון בכלכלה וראיית חשבון, האוניברסיטה העברית בירושלים תואר שני במנהל עסקים, האוניברסיטה העברית בירושלים	תואר ראשון במשפטים, המכללה למינהל תואר שני במשפטים, האוניברסיטה העברית בירושלים	תואר ראשון בהנדסת מכונות, טכניון
תעסוקה בחמש שנים האחרונות:	2014-2015 - מנהל אגף בחטיבת מטענים, רכבת ישראל 2011-2014 - ראש מטה מנכ"ל, רכבת ישראל	2013-2014 - יועץ עצמאי	2014-2015 - מזכירת החברה (בפועל), רכבת ישראל 2008-2014 - ממונת נהלים ארצית (ובחלק מן התקופה האמורה ממונת יחסי עבודה, רכבת ישראל)	2012-2014 - סמנכ"ל פרויקטים ב-LOGIC, מנהל תכנית ב-LOGIC, מנהל חטיבה ב-LOGIC, מנהל חטיבת אירופה, מזרח תיכון, אפריקה בקבוצת מר.
האם בעל עניין בחברה או "בן משפחה" של נושא משרה בכירה אחר או של בעל עניין בחברה:	לא	לא	לא	לא
האם הינו מורשה חתימה עצמאי בתאגיד:	לא	לא	לא	לא

<sup>4</sup> ביום 25 במרס, 2019 אישר דירקטוריון החברה את מינויו כמנהל הכללי (בפועל) החל מיום 26 במרס, 2019. לפרטים ראה דיווח מידי מיום 25 במרס, 2019, מסי' אסמכתא: 2019-01-026323 (מידע זה מהווה הכללה על דרך ההפניה).

<sup>5</sup> ביום 31.3.19 צפוי לסיים כהונתו בחברה.

שם נושא המשרה	דורון להב	מיכאל כהן	הילה שמיר	יפעת לוי – מאייר	ליאור אלי
מספר זיהוי	057184715	022674261	029523628	027389733	029567443
תאריך לידה	14.4.61	9.3.67	31.5.72	13.1.75	19.11.72
תפקיד שממלא בחברה, בחברת בת, בחברה קשורה של החברה או של בעל עניין בה:	סמנכ"ל נייד	סמנכ"ל תשתיות	יועצת משפטית	סמנכ"ל משאבי אנוש ולוגיסטיקה	סמנכ"ל ביטחון, בטיחות ואיכות הסביבה
תאריך תחילת כהונה:	1.11.17	1.9.16	25.6.17	28.5.17	18.6.17
השכלה:	תואר ראשון בהנדסת מכונות, הטכניון	תואר ראשון במשפטים וכלכלה, אוניברסיטת תל אביב	תואר ראשון במשפטים, אוניברסיטת בר אילן, תואר שני במנהל עסקים, אוניברסיטת בר אילן	תואר ראשון במשפטים, אוניברסיטת ת"א, תואר שני במשפטים, אוניברסיטת ת"א	תואר ראשון במדעי הבריאות- רפואת חירום, אוניברסיטת בן גוריון תואר שני בניהול מערכות בריאות, אוניברסיטת בן גוריון
תעסוקה בחמש שנים האחרונות:	2012-2017- מנהל אגף אחזקה ותפעול חיפה	מנהל אגף בחברת בזק	2011-2017 – היועצת המשפטית של הרשות השנייה לטלוויזיה ורדיו	2016-2017 – סמנכ"ל משאבי אנוש ולוגיסטיקה (בפועל) 2012-2017 – מנהלת אגף משאבי אנוש	2015-2017 – מנהל תפעול מחלבת אלון תבור, תנובה 2009-2015 – מנהל אגף סיכונים, בטיחות, בריאות וסביבה, תנובה
האם בעל עניין בחברה או "בן משפחה" של נושא משרה בכירה אחר או של בעל עניין בחברה:	לא	לא	לא	לא	לא
האם הינו מורשה חתימה עצמאי בתאגיד:	לא	לא	לא	לא	לא



שם נושא המשרה	ישראל טל סרנגה <sup>6</sup>	יואב מיכאל ריזל	אתי פינקלשטיין <sup>7</sup>
מספר זיהוי	024311839	024366841	022851729
תאריך לידה	24.3.69	16.3.69	24.7.67
תפקיד שממלא בחברה, בחברת בת, בחברה קשורה של החברה או של בעל עניין בה:	מנהל אגף דוברות ושירות לקוחות	מנהל אגף הפעלה	מנהלת אגף שיווק
תאריך תחילת כהונה:	15.6.14	19.4.17	1.2.12
השכלה:	תואר ראשון במנהל עסקים, המכללה למינהל תואר ראשון בתקשורת, אוניברסיטת בר אילן תואר שני בתקשורת, אוניברסיטת בר אילן דוקטורט בתקשורת, אוניברסיטת בר אילן	תואר ראשון בלימודי המזרח התיכון וחינוך, אוניברסיטת בן גוריון תואר שני בלימודי משפט, אוניברסיטת בר אילן	תואר ראשון במדע המדינה, אוניברסיטת תל אביב נתואר שני במנהל עסקים, אוניברסיטת בן גוריון
תעסוקה בחמש שנים האחרונות:	2001-2013 סגן מנהל ענף קשרי ציבור בחטיבת דובר צה"ל	2013-2017 מנהל אגף תפעול נוסעים, רכבת ישראל 2009-2013 ממונה תפעול באגף לוגיסטיקה, רכבת ישראל	2009-2012 ליווי וייעוץ שיווקי אסטרטגי
האם בעל עניין בחברה או "בן משפחה" של נושא משרה בכירה אחר או של בעל עניין בחברה:	לא	לא	לא
האם הינו מורשה חתימה עצמאי בתאגיד:	לא	לא	לא

<sup>6</sup> ביום 31.3.19 צפוי לסיים את כהונתו בחברה.

<sup>7</sup> צפויה לסיים את כהונתה בחברה. טרם נקבע מועד לסיום הכהונה.

להלן פרטים אודות נושאי המשרה הבכירה בחברה אשר חדלו לכהן במהלך שנת 2018, לפי מיטב ידיעת החברה:

שם נושא המשרה	ראובן קוגן	קרן אצלאן	רחל בן משה	ישראל ברון	יחיאל טובול <sup>8</sup>
מספר זיהוי	306045071	013219506	029636305	027449057	022508410
תאריך לידה	11.1.76	15.11.66	12.9.72	30.7.74	7.11.66
תפקיד שמילא בחברה	סמנכ"ל פיתוח, דירקטור בחברת פיתוח מתחמי רכבת ישראל בע"מ	סמנכ"ל כלכלה, כספיפ והתקשרויות, דירקטורית בחברת פיתוח מתחמי רכבת ישראל בע"מ	המבקרת הפנימית, מנהלת מערך הביקורת הפנימית הנותנת שירותי ביקורת פנימית בחברות הבנות של רכבת ישראל	מנהל יחידת הסייבר	סמנכ"ל תפעול נוסעים (בפועל)
תאריך תחילת כהונה	4.11.13	19.2.12	15.7.12	21.6.17	1.12.17
תאריך סיום כהונה	31.3.18	31.10.18	31.8.18	25.11.18	31.5.18

שם נושא המשרה	צבי דב דוידוביץ <sup>9</sup>
מספר זיהוי	059050807
תאריך לידה	17.12.64
תפקיד שמילא בחברה	המבקר הפנימי (בפועל)
תאריך תחילת כהונה	1.9.18
תאריך סיום כהונה	31.1.19

<sup>8</sup> ביום 31.5.18 סיים כהונתו כסמנכ"ל תפעול נוסעים (בפועל) והמשיך בתפקידו כמנהל אגף פקחים בחברה.  
<sup>9</sup> ביום 31.1.19 סיים כהונתו כמבקר הפנימי (בפועל) והמשיך בתפקידו כסגן המבקר הפנימי בחברה.

**13 תקנה 27 - רואה חשבון של התאגיד**

DELOITTE - בריטמן אלמגור זהר ושות', מרכז עזריאלי 1, תל אביב 5701101.

**14 תקנה 28 - שינוי בתזכיר או בתקנות**

לא רלוונטי.

**15 תקנה 29 - המלצות והחלטות דירקטורים**

תקנה 29(א)

לא רלוונטי.

תקנה 29(ב)

לא רלוונטי.

תקנה 29(ג) - החלטות אסיפה כללית מיוחדת

- 15.1 לפרטים אודות החלטות אסיפה כללית בדבר שינוי תזכיר החברה ותקנון החברה, ראו סעיף 14 לעיל.
- 15.2 לפרטים אודות החלטות האסיפה הכללית בדבר התקשרות החברה לרכישת פוליסת ביטוח דירקטורים ונושאי משרה לשנת 2018, ראו סעיף 16 להלן.
- 15.3 ביום 5 בספטמבר 2018, אישרה האסיפה הכללית את תנאי כהונתו והעסקתו של דן הראל, יו"ר דירקטוריון החברה. לפרטים ראו סעיף 21 לעיל.

**16 תקנה 29א' - החלטות החברה**

**16.1 פטור, ביטוח או התחייבות לשיפוי נושא משרה שבתוקף בתאריך הדוח**

- 16.1.1 ביום 28 בדצמבר 2016 אישר דירקטוריון החברה (בהמשך לאישורה של ועדת התגמול מאותו היום), התקשרות בפוליסת ביטוח אחריות דירקטורים ונושאי משרה בחברה, בהיקף כסוי שלא יפחת מ-274,000 אלפי ש"ח. ביום 23 בפברואר 2017 אישרה האסיפה הכללית של החברה את התקשרות החברה ברכישת פוליסת ביטוח לדירקטורים ונושאי משרה בחברה, התואמת את החלטת הדירקטוריון כאמור לעיל. בהתאם, החברה רכשה עבור הדירקטורים שלה ונושאי המשרה שלה ביטוח אחריות דירקטורים ונושאי משרה, החל על פעילות נושאי המשרה בחברה בכל העולם, לרבות ארה"ב וקנדה, החל מיום 1 בינואר 2017 ועד ליום 31 בדצמבר 2017. סך הפרמיה ששולמה על ידי החברה בגין ההתקשרות בפוליסה הנוכחית הינו 590 אלפי ש"ח.
- 16.1.2 ביום 22 במרס, 2018 אישר דירקטוריון החברה (בהמשך לאישורה של ועדת התגמול מיום 7 בפברואר, 2018) התקשרות בפוליסת ביטוח אחריות דירקטורים ונושאי משרה בחברה, עד ליום 30 ביוני, 2018, באותם התנאים האמורים לעיל. ביום 25 באפריל, 2018, אישרה האסיפה הכללית של החברה את ההתקשרות האמורה.
- 16.1.3 ביום 3 באוקטובר 2018, אישר דירקטוריון החברה (בהמשך לאישור ועדת הביקורת, בשבתה כוועדת תגמול, מיום 25 ביולי, 2018) את התקשרות החברה בפוליסת ביטוח אחריות דירקטורים ונושאי משרה בחברה החל מיום 1 ביולי, 2018 ועד ליום 31 בדצמבר, 2018, באותם התנאים האמורים לעיל, למעט הפחתה בסך הפרמיה המשולמת על ידי החברה לסך של 450 אלפי ש"ח. ביום 9 בדצמבר, 2018, אישרה האסיפה הכללית של החברה את ההתקשרות האמורה.
- 16.1.4 לפרטים בדבר הענקת כתב התחייבות לשיפוי דירקטורים ונושאי משרה בחברה המכהנים בחברה וכפי שיכהנו בה מעת לעת, ראו סעיף 23.8 לפרק א' לדוח התקופתי של החברה לשנת 2014 (כפי שפורסם ביום 26 במרץ 2015; מס' אסמכתא 01-062209-2015), (להלן - כתב השיפוי הקיים). לפרטים בדבר הרחבת כתב השיפוי הקיים והענקת כתב התחייבות חדש לשיפוי דירקטורים ונושאי משרה בחברה המכהנים בחברה וכפי שיכהנו בה מעת לעת ראו דיווח מיידי מיום 23 בפברואר 2017 מס' אסמכתא 01-016633-2017.

**כפיפות מסמכי היסוד לחוק החברות הממשלתיות**

16.2

חוק החברות הממשלתיות, החל על החברה כחברה ממשלתית, קובע הוראות המתייחסות לעניינים המובאים לעיל ממסמכי היסוד של החברה. בסעיף 3 לחוק החברות הממשלתיות נקבע כי אין בכוחם של מסמכי היסוד כדי לגרוע מהוראות חוק החברות הממשלתיות. לפיכך, יש לקרוא את האמור לעיל בכפוף להוראות האמורות בחוק החברות הממשלתיות.

שמות החותמים:	תפקידם:
דן הראל	יו"ר דירקטוריון
שחר איילון	מנכ"ל
תמר אדלר	ממלאת מקום סמנכ"ל כספים וכלכלה

תל אביב, 25 במרס, 2019

**רכבת ישראל בע"מ**

**דוח של הדירקטוריון והנהלה  
בדבר הבקרה הפנימית על דיווח כספי לפי תקנות החברות הממשלתיות  
(דוחות נוספים בדבר אפקטיביות הבקרה הפנימית על דיווח כספי), התשס"ח - 2007**

הנהלה, בפיקוח ובאישור הדירקטוריון של רכבת ישראל בע"מ (להלן: "החברה"), אחראים לקביעתה והתקיימותה של בקרה פנימית נאותה על דיווח כספי בחברה.

בקרה פנימית על דיווח כספי היא תהליך המיועד לספק מידה סבירה של ביטחון לגבי מהימנות הדיווח הכספי והכנת הדוחות הכספיים למטרות חיצוניות, בהתאם לכללי חשבונאות מקובלים והוראות חוק החברות הממשלתיות.

במסגרת אישור הדוחות הכספיים של החברה לשנת 2018 הדירקטוריון ביצע בדיקה והערכה של הבקרה הפנימית בחברה על דיווח כספי והאפקטיביות שלה בהתבסס על קריטריונים שנקבעו במודל בקרה המכונה מודל "קוסו 2013". בהתבסס על הערכה זו, הדירקטוריון הגיע למסקנה, כי הבקרה הפנימית בחברה על הדיווח הכספי של החברה לשנה המסתיימת ביום 31 בדצמבר 2018 אינה אפקטיבית. בשל חולשה מהותית בבקרה הפנימית על דיווח כספי הנובעת מצירוף מספר ליקויים משמעותיים.

החברה לא קיימה בקרה אפקטיבית על נאותות שלמות ודיוק של נתונים שמהווים בסיס לרישומים חשבונאיים, על נאותות אומדנים חשבונאיים ועל נאותות רישומי חתך חשבונאי.

חוות הדעת של רואה החשבון המבקר, בריטמן אלמגור זהר ושות', רואה החשבון המבקר של החברה, אשר ביקר את הדוחות הכספיים של החברה לתקופה המסתיימת ביום 31 לדצמבר, 2018 הוציא חוות דעת בדבר אפקטיביות הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי של החברה. בחוות דעתו, מפנה רואה החשבון המבקר, לחולשה המהותית המנויה מעלה.

תאריך: 25 במרס, 2019

---

תמר אדלר  
ממלא מקום סמנכ"ל  
כספים וכלכלה

---

שחר איילון  
מנהל כללי

---

דן הראל  
יו"ר הדירקטוריון