



רכבת ישראל בע"מ

דוח תקופתי

לשנת 2016

תוכן עניינים

פרק א'- תיאור עסקי התאגיד

פרק ב'- דוח הדירקטוריון על מצב ענייני התאגיד

פרק ג'- דוחות כספיים מאוחדים ליום 31 בדצמבר 2016

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.
12	תחום הסעת נוסעים	5.
19	תחום הובלת מטענים	6.
24	תחום הסחר	7.
27	תחום הפיתוח	8.
45	מרכז שליטה ופיקוד ארצי	9.
45	כושר ייצור	10.
46	רכוש קבוע, נייד ומיתקנים	11.
48	ביטוח	12.
49	בטיחות	13.
50	ביקורת פנימית בחברה	14.
51	הון אנושי	15.
60	חומרי גלם וספקים	16.
64	הון חוזר	17.
65	השקעות	18.
65	מימון	19.
66	מיסוי	20.
67	סיכונים סביבתיים ודרכי ניהולם	21.
73	מגבלות ופיקוח על פעילות התאגיד	22.
80	הסכמים מהותיים	23.
81	הליכים משפטיים	24.
81	יעדים ואסטרטגיה עסקית	25.
83	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 2016, הסוקר את תיאור התאגיד והתפתחות עסקיו, כפי שחלו בשנת 2016 ("תקופת הדוח"). הדוח נערך בהתאם לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומיידיים), 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 2016;	"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 2016;	"מועד הדוח" -
30 במרס 2017;	"מועד פרסום הדוח" -
ממשלת ישראל;	"הממשלה" -
תחנת רכבת סבידור ת.ד. 18085, תל אביב, מיקוד 61180;	"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.

2.1. 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)(4)(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 הממשלה¹ שינוי במבנה פעילות רכבת ישראל, אשר במסגרתו הוחלט לפעול להעברת פעילות הרכבת מרנ"ר² 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 ממשלה³ 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 מרנ"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.

2.1.2.

מטרות החברה ויעדיה כפי שנקבעו בהחלטת הממשלה מחודש ינואר 1998⁴ 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,

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".

4 ראו לעיל ה"ש 3.

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 2014⁵ 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 2014⁶, 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 נערכת לגיוס אג"ח נוסף בסך 1 מיליארד ש"ח בשנת 2017 ואישרה לשם כך תשקיף מדף ביום 27 בפברואר 2017.

2.1.7. במסגרת החלטת ממשלה מחודש אוגוסט 2016⁷ 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.

2.1.8. ביום 27 בפברואר 2017 אישרה החברה תשקיף מדף.

2.2. **החלטות בדבר הקמת חברות בנות ואפשרות הפרטתן**

במסגרת החלטת ממשלה מחודש אפריל 2012⁸ (להלן: "**החלטת הממשלה בדבר הקמת חברות הבת**"), אשר תוקנה בחודש דצמבר 2012⁹, (להלן: "**תיקון החלטת 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:

- | | |
|---|---|
| 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. |
| 8 | ראו החלטה מס' חכ/268 שהינה החלטת ועדת השרים לענייני חברה וכלכלה (קבינט חברתי-כלכלי) מיום 2 באפריל 2012 אשר צורפה לפרוטוקול החלטות הממשלה וקיבלה תוקף של החלטת 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 החלטת ועדת השרים לענייני חברה וכלכלה (קבינט חברתי-כלכלי) מיום 18 בדצמבר 2012 אשר צורפה לפרוטוקול החלטות הממשלה וקיבלה תוקף של החלטת ממשלה ביום 26 בדצמבר 2012 ומספרה הינו 5307 (חכ/327) בשם: "שינוי מבני בחברת רכבת ישראל בע"מ - תיקון החלטת ממשלה". |

בהתאם להחלטת 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 ליוזמים, 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 החלטת הממשלה נקבע, כי במהלך 10 שנים ממועד תיקון החלטת 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 שייחתם 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) (1.4)(1)(ד) לדוחות הכספיים.

החברה החלה לפעול ביום 1 בינואר 2017.

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

בהתאם להחלטת הממשלה, מטרתה של חברת המטענים היא להוביל מטענים באמצעות קרונות שבעלות או בבעלות תאגידים אחרים, ולבצע לצורך כך השקעות ופיתוח תשתיות (לרבות תחבורתיות) ייעודיות להובלת מטענים. בהתאם להחלטת הממשלה, מימון פעילות חברת המטענים ייעשה ממקורותיה העצמיים, מגיוס הון והלוואות שיועמדו לחברת המטענים על ידי צדדים שלישיים וממקורות שתעמיד החברה. במסגרת החלטת 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 להחלטת הממשלה¹⁰ הוחלט, כי במהלך 10 שנים ממועד תיקון החלטת 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 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 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 מחוזים 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 ואגרגטים. 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)(1.4)(יד) לדוחות הכספיים.

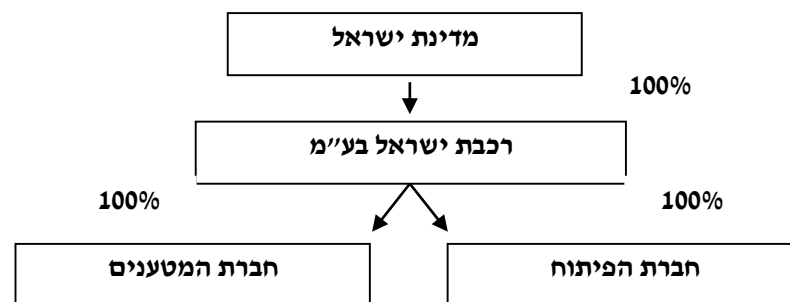
החברה החלה לפעול ביום 1 באוקטובר 2016.

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.

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"כ	מספר מניות בהון הרשום	הון מניות מונפק ונפרע	עלות השקעה (אלפי ש"ח) נכון ליום 31 בדצמבר 2015	יתרת הלוואות שניתנו (שהתקבלו) (אלפי ש"ח) נכון ליום 31 בדצמבר 2016	שיעור ההחזקה	עיסוק החברה
פיתוח מתחמי רכבת ישראל בע"מ	מאוחדת	15/07/2014	ישראל	רגילות	1 ש"ח	1000	1000	-	-	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	-	160	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 2016 הופעלו בממוצע באופן יומי כ- 431 רכבות¹¹ וכמות הנסיעות הסתכמה לכ- 59.5 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 2016 הופעלו בממוצע באופן יומי כ- 56 רכבות משא, כאשר החברה שינעה כ- 9.2 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 ונמל חיפה.

סוגי המטענים העיקריים המובלים על ידי החברה הינם מחצבים, מכולות, גרעינים, חול ואשפה.

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

2.3.3. סחר

תחנות הרכבת של החברה כוללות דוכני קפה ומזון וכן מכונות 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 כנכסים 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.

יצוין, כי בהתאם להחלטת ממשלה מחודש פברואר 2010, נקבע כי החברה לא תקים מסילות רכבת חדשות מעבר להתחייבותה במסגרת תכניות הפיתוח המאושרות שלה. המשך פיתוח רשת המסילות, מעבר למאושר בתכנית החומש או שנכלל בהחלטה זו, יוטל על חברות ממשלתיות אחרות העוסקות בהקמת תשתיות על פי החלטת שר התחבורה. לפיכך, חלק מפעילות הקמת התשתיות הנעשית במסגרת פעילות הפיתוח של החברה מבוצעת גם על ידי גופי תשתיות

¹¹ יש לציין כי החל מחודש נובמבר 2016 בו הופעל קו העמק, מספר הרכבות המופעלות בממוצע באופן יומי עומד על כ- 468.

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 במניותיו

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 בonus 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)(1.4)(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, 2014, 2015 ו-2016 (באלפי ש"ח):

3.1. בגין השנה שהסתיימה ביום 31 לדצמבר 2016:

פיתוח	תחום פעילות סחר	תחום פעילות הובלת מטענים	תחום פעילות הסעת נוסעים	
1. הכנסות				
-	37,890	186,691	707,555	א. הכנסות מחיצוניים
-	-	180,721	1,186,298	ב. הכנסות מדמי הפעלה שוטפים
-	37,890	367,412	1,893,853	ג. סך הכל
2. עלויות				
-	19,675	336,875	1,819,655	א. סך הכל
-	10,175	194,312	936,198	ב. עלויות קבועות
-	9,500	142,563	883,457	ג. עלויות משתנות
-	18,215	30,537	74,198	3. רווח מפעולות רגילות
-	18,215	30,537	74,198	רווח מפעולות רגילות המיוחס לבעלים של החברה
8,569,551	4,927	25,620	55,056	4. סך הנכסים

3.2. בגין השנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2015:

פיתוח	תחום פעילות סחר	תחום פעילות הובלת מטענים	תחום פעילות הסעת נוסעים	
1. הכנסות				
-	36,275	164,590	774,766	א. הכנסות מחיצוניים
-	-	165,360	1,055,382	ב. הכנסות מדמי הפעלה שוטפים
-	36,275	329,950	1,830,148	ג. סך הכל
2. עלויות				
-	11,406	313,598	1,756,591	א. סך הכל
-	9,343	125,487	748,442	ב. עלויות קבועות
-	2,063	188,111	1,008,149	ג. עלויות משתנות
-	24,869	16,352	73,557	3. רווח מפעולות רגילות
-	24,869	16,352	73,557	רווח מפעולות רגילות המיוחס לבעלים של החברה
7,424,341	2,310	27,534	63,076	4. סך הנכסים

3.3. בגין השנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2014:

פיתוח	תחום פעילות סחר	תחום פעילות הובלת מטענים	תחום פעילות הסעת נוסעים	
1. הכנסות				
-	35,220	169,641	712,801	א. הכנסות מחיצוניים
-	-	173,211	1,074,540	ב. הכנסות מדמי הפעלה שוטפים
-	-	163,362	732,110	ג. הכנסות מדמי הפעלה שוטפים - בגין שנים קודמות
-	35,220	506,214	2,519,451	ד. סך הכל
2. עלויות				
-	9,895	316,980	1,695,114	א. סך הכל
-	8,415	166,109	838,514	ב. עלויות קבועות
-	1,480	150,871	856,600	ג. עלויות משתנות
-	25,325	189,234	824,337	3. רווח מפעולות רגילות
-	25,325	189,234	824,337	רווח מפעולות רגילות המיוחס לבעלים של החברה
7,883,024	1,884	23,780	63,517	4. סך הנכסים

יצוין, כי כמפורט בביאור 26 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 והפיתוח¹². 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.

4.1. רגולציה

פעילותה של החברה כפופה לרגולציה ענפה הכוללת בין היתר, חוקים, תקנות, צווים והוראות מנהל המסילה הארצית (כהגדרתו בפקודת מסילות הברזל) בתחומים שונים, ומושפעת משינויים ברגולציה זו. הרגולציה מטפלת בהיבטים משמעותיים של פעילות החברה, הכוללים, בין היתר, היקף הפעלה ומחיר השירות אותו רשאית החברה לגבות מלקוחותיה, 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 עלולים להשפיע מהותית לחיוב או לשלילה על פעילות החברה ותוצאותיה העסקיות. לפרטים נוספים אודות הסכם ההפעלה והפיתוח ראו ביאור 20 (ג)(1.4) לדוחות הכספיים.

12. 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 הנסועה (קילומטראז') של רכבות נוסעים לרכבות המטענים, היות ואחזקת המסילה מושפעת מכמות הנסועה. לגבי הסובסידיה- על פי הסכם ההפעלה והפיתוח קיימים מנגנונים שונים לחישוב הסובסידיה, למגזר המטענים ולמגזר הנוסעים. לפרטים ראו ביאור 20 (ג)(1.4)(ט) לדוחות הכספיים. לעניין אופן הקצאת הנכסים לתחומי הפעילות ראו ביאור 26 לדוחות הכספיים.

4.3. תנודות במחיר הדלק

לפרטים בדבר השפעת התנודות במחיר הדלק על פעילות החברה ראו סעיף 26.3.3 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") אשר 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 23.3 ו-23.4, בהתאמה להלן, וכן ביאור 20 (ג)(2)(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, בצידוד 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 ההפחתה.

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. בתחום 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.

4.7. יחסי עבודה

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 בתחום זה הינה הסעת נוסעים ברכבת וזאת באמצעות קווים סדירים הפועלים ברחבי הארץ במסגרת 61 תחנות נוסעים. בשנת 2016 הופעלו בממוצע באופן יומי כ- 431 רכבות¹³ וכמות הנסיעות הסתכמה לכ- 59.5 מיליון נסיעות.

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 של היקף הנוסעים והנסיעות ונגזרתה השנתית, המבוצעת אף היא על ידי החברה, תוך היעזרות ביועצים חיצוניים. 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 החשמו, 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 המדד¹⁴ 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. פניות החברה בנושא תעריפי הנסיעה נעשות בתיאום עם הרשות הארצית לתחבורה ציבורית והמפקח על התעריפים במשרד התחבורה.

¹³ יש לציין כי החל מחודש נובמבר 2016 בו הופעל קו העמק, מספר הרכבות המופעלות בממוצע באופן יומי עומד על כ- 468.

¹⁴ המדד שפורסם בחודש נובמבר שקדם ליום העדכון לעומת המדד שפורסם בחודש נובמבר שקדם ליום העדכון הקודם.

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.

רפורמת התעריפים בתחבורה הציבורית - ביום 1 בדצמבר 2015 הושמו סוגי הכרטיסים והזכאים להנחות בין הרכבת והאוטובוסים וביום 1 בינואר 2016 הושלם שינוי מבנה תעריפים כלל ארצי לכלל התחבורה הציבורית (רכבת, אוטובוס, מטרונת ורכבת קלה). במסגרת הרפורמה בוצעה הפחתה משמעותית של התעריפים לנוסעים, וכן טעינת הרב קו מאפשרת נסיעה חופשית בכל אמצעי התחבורה (בנפרד או בשילוב ביניהם) בתחומי המטרופולין שנבחר (ת"א/ חיפה/ ירושלים/ באר-שבע). בין היתר יושמו כרטיסים משולבים: יומי, ל 7 ימים ול 30 יום. לשינוי זה השפעה על מחירי הכרטיסים התקופתיים והשפעה על השילוב בין הרכבת לאוטובוסים, לרבות בתחום מכירה הדדית של כרטיסים משולבים. כמו כן, להערכת החברה, חלק מהגידול בכמות הנסיעות נובע מרפורמת התעריפים.

בנוסף, הופעלו מנויים ל 30 יום, בינעירוניים שונים וארצי, משולבים במטרופולינים. 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.

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.

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.

5.1.3. שינויים בהיקף הפעילות בתחום רווחיות

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.

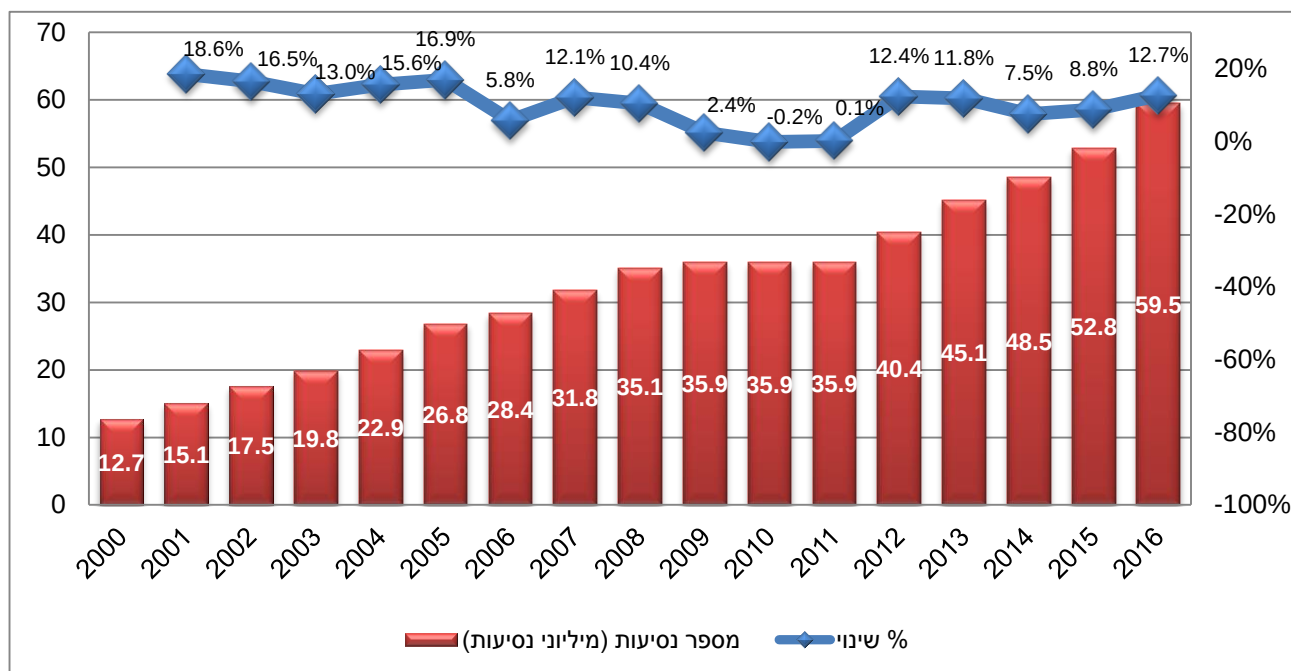
כאמור בסעיף 4.2 לעיל, רווחיותה של החברה מושפעת גם מדמי ההפעלה השוטפים אותם מקבלת החברה מהמדינה. על פי הסכם ההפעלה והפיתוח המתואר בסעיף 23.1 להלן, המדינה מעבירה, בין היתר, סובסידיה שוטפת ותמריצית למגזר הנוסעים וסובסידיה למגזר המטענים ומממנת את פעילות הפיתוח של החברה, לפרטים נוספים ראו ביאור 20 (ג)(1)(4) 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, המתבטאת, בין היתר, בהתאם לעמידה בלוחות זמנים, רמת הצפיפות ברכבות, תחזוקה, ניקיון וסדר, טיפול בפניות הציבור.

להלן פירוט אודות מספר הנסיעות ברכבות החברה בשנים 2014-2016 :

שנה	מספר נסיעות (מיליוני נסיעות)	% שינוי
2016	59.5	13%
2015	52.8	9%
2014	48.5	8%

להלן גרף המתאר את התפתחות מספר הנסיעות ברכבות החברה בשנים 2000-2016:



5.1.4 התפתחויות בשווקים של תחום הפעילות, ושינויים במאפייני הלקוחות שלו

תחום הסעת הנוסעים מאופיין בגידול בשיעור הנוסעים לאורך השנים. בעשור האחרון הוכפלה כמות הנסיעות ברכבות החברה ומשנת 2000 גדלה כמות הנסיעות ברכבות החברה פי כ-4.7. גידול זה נובע, בין היתר, מנוחות השימוש, שיפור השירות, הוספת קווים ותחנות, 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 הביאה לגידול בכמות הנוסעים העושים שימוש ברכבת לנסיעה אל מקום העבודה וממנו. לפירוט אודות רפורמת התעריפים ראו סעיף 5.1.2 לעיל.

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. בהתאם להערכות החברה, השלכות התכנית על השירות לנוסע, הין, 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 מסוימים 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 בצ'אט, 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 התפוסות 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 GSMR¹⁵. יתרון משמעותי שיושג עם החלפת המערכת ל-ERTMS, לצד הגדלת הבטיחות, הינו הגדלת הקיבולת של רשת המסילות, בעיקר בצווארי הבקבוק: לאחר הפעלת המערכת, בפרוזדור אילון יוכלו לפעול עוד 3 רכבות (לכיוון) בשעת שיא על בסיס תשתית המסילה הקיימת של החברה.

(ד) החברה מקיימת מערך כרטוס חכם שמאפשר טעינת רב-קו דרך אתר האינטרנט, וכן מאפשר לנוסעים מעבר מהיר בעמדות הביקורת ובכך תורם לשיפור תנועת הנוסעים בתחנות. בנוסף, החברה פועלת להגדלת מספר המכוניות לממכר כרטיסים בתחנות הנוסעים. 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 - החברה מעמידה לרשות ציבור הנוסעים רשת רכבתית הכוללת 61 תחנות נוסעים בפריסה ארצית, וקווי נסיעה סדירים העוברים דרך מקומות מרכזיים ברחבי הארץ, מנהריה ובית שאן שבצפון ועד באר שבע ודימונה שבדרום. 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 26.4.14 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;

(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 - יעילותה 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 מיוחדות;

(ז) שדרוג שוטף של תחנות - שדרוג שיטתי של תחנות הנוסעים לטובת התאמתם לגידול כמויות הנוסעים ולשיפור איכות השירות הניתנת לנוסעים בתחנות אלו. נציין כי בשנת 2016 הסתיים שדרוג של 6 תחנות;

(ח) אבטחת תחנות ורכבות - רכבת ישראל מקפידה על הפעלת גורמי אבטחה בהתאם להנחיית משטרת ישראל וגופי הביטחון בתחנות הרכבת השונות וכן ברכבות עצמן בעת הפעילות. 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.

5.1.7. מחסומי הכניסה העיקריים והשינויים החלים בהם

- (א) קבלת האישורים הרגולטוריים הדרושים להקמת והפעלת קו רכבת, ועמידה בתנאים;
- (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 רכבות בינעירוניות ופרבריות. 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, הגם שמהווים תחרות, הרי שגם מהווים ספקים לתחבורה משלימה המקודמת 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 (ולחידה) בקלות. נכון למועד פרסום הדוח, במסגרת התכנית הופעלו 70 קווי הזנה ייעודיים לתחנות רכבת פרבריות, ועוד קווים רבים, 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 בחינוכי 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- 61 תחנות.

להלן נתונים אודות הכנסות מחיצוניים בתחום פעילות הסעת נוסעים בשנים 2014-2016 (באלפי ש"ח):

השירות	2016		2015		2014	
	הכנסות	שיעור מכלל הכנסות החברה	הכנסות	שיעור מכלל הכנסות החברה	הכנסות	שיעור מכלל הכנסות החברה
הסעת נוסעים	707,555	31%	774,766	35%	712,801	23%

לפרטים בדבר התפלגות הכנסות והרווחיות בתחום פעילות הסעת נוסעים ראו ביאור 26 לדוחות הכספיים.

5.4. לקוחות

במהלך שנת 2016 כמות הנסיעות הסתכמה לכ- 59.5 מיליון נסיעות, גידול של כ- 13% לעומת היקף הנסיעות בשנת 2015.

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 2014, 2015 ו-2016, היה כ-20%, כ-20% וכ-19%, בהתאמה, מכלל הנסיעות.

יצוין, כי מתוך כוחות הביטחון, משרד הביטחון הינו לקוח מהותי של החברה בתחום פעילות זה. הכנסות החברה ממשרד הביטחון עבור השנים 2014, 2015 ו-2016 היוו כ-20%, כ-19% וכ-19% מסך הכנסות תחום פעילות הנוסעים, בהתאמה. היקף ההכנסות מלקוח זה בשנים 2014, 2015 ו-2016 עמד על 139, 145 ו-137, מיליוני ש"ח בהתאמה, המהווים סך של כ-15% מכלל הכנסות החברה השוטפות ללא דמי הפעלה.

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)(1.2) ו-27 (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, גלישה חינמית באינטרנט בקרונות וברציפים, אפליקציה

ורכבים 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 וכן 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 2016.

לפירוט אודות הרפורמה בתעריפים ראו סעיף 5.1.2 לעיל.

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 תשתיות הרכבת והציוד הקיים בה וכן שיפור התחנות, כך שיתאימו לצרכי הלקוחות, לרבות לקוחות עם מוגבלות.
- (ו) שינוי תפיסתי תדמיתי של החברה בקרב הציבור.
- (ז) שיפור מתמיד של השירות לנוסעים, לרבות שיפור נוחות המושבים, גלישה חנימית באינטרנט, חיבורי חשמל ואפשרות לנשיאת אופניים.
- (ח) פעולה באמצעות כל צינורות השיווק הרלוונטיים (לפרטים ראו סעיף 5.5 לעיל).
- (ט) 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 לעבודה וקריאה 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 הכבישים.

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.

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.

6.1. 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 ואשפה. 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 תפוזות ומחצבים.

נכון למועד פרסום הדוח, החברה מפעילה, נוסף על רכבות הנוסעים, כ-51 רכבות משא, שבאמצעותן היא שינעה בשנת 2016 כ-34,000 טון משא בממוצע בכל יום המהווים כ-9.2 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 ונמל חיפה.

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 בהגשת 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.

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. בשנת 2013 העבירה המדינה לחברה סך של 30 מיליון 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. ביום 7 בספטמבר 2015 העבירה החברה לחנ"י סכום של 30 מיליון ש"ח. ברבעון השלישי לשנת 2016 בוטלה ההתקשרות עם חנ"י, כאשר בכוונת הצדדים לדון בנושא. חנ"י השיבה לחברה סך של 30 מיליון ש"ח ביום 22 בספטמבר 2016. ראה גם באור 27 א (3) לדוחות הכספיים.

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 בלעדי לנמל). בעתיד, עם חיבור המסוף לנמל, המסוף ישרת את תנועת המטענים הרכבתיים ובעיקר המכולות לתוך נמל אשדוד וממועד השלמתו תמנע כניסת רכבות לרציפים הישנים מלבד למתקן הצובר. (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".

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.

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 ברווחיות

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.

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 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 משאית 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 ההובלה 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 כי"ל, אשר הינה הלקוח העיקרי של החברה בתחום הובלת המטענים בכלל ובמוצר המחצבים בפרט. הובלת המחצבים מתבצעת על פי רוב מאתרי כי"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 מכוני בבעלות חברת אמבר מכון לתערוכת אגודה שיתופית חקלאית בע"מ (להלן: "**אמבר**") הממוקמים בחדרה ובדבירה, וכן למכון התערוכות 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.

6.3. פילוח הכנסות ורווחיות מוצרים ושירותים

להלן נתונים אודות הכנסות מחיצוניים בתחום הובלת מטענים (באלפי ש"ח) לשנים 2014-2016:

2014		2015		2016		השירות
שיעור מכלל הכנסות החברה	הכנסות (ש"ח)	שיעור מכלל הכנסות החברה	הכנסות (ש"ח)	שיעור מכלל הכנסות החברה	הכנסות (ש"ח)	
6%	169,641	7%	164,590	8%	186,691	הובלת מטענים

לפרטים בדבר התפלגות הכנסות והרווחיות בתחום פעילות הובלת מטענים ראו ביאור 26 לדוחות הכספיים.

6.4. לקוחות

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, וכיו"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.

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 לנמל 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 קרונות 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 2014, 2015 ו-2016 עמדו על כ-91%, כ-88% וכ-106 מיליון ש"ח בהתאמה, המהווים 3%, 4%-5% בהתאמה, מסך הכנסות החברה בשנים אלו וכ-54%, כ-53% וכ-57%, בהתאמה מהכנסות מגזר המטענים. החל מיום 1 בינואר 2016, בהתאם להסכם עם כי"ל, חלה עליה של 10% במחירי ההובלה. בנוסף, בחודש ינואר 2017 נרכשו מכי"ל 50 קרונות שטוחים להובלת מכולות, אשר נחכרו ע"י החברה עד ליום 31.12.2016.

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 שירות 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.

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 חברת עמית הובלת מטענים ברכבת בע"מ (להלן: "**עמית**") הינה הלקוח העיקרי. עמית מובילה מוצר משולב המורכב מהובלת אשפה במכולות ייעודיות בין מסוף צפע של החברה, הסמוך למתקן ההטמנה באפע, לבין מסופי המטענים של החברה בבני ברק ובחדרה ומסוף אוברסיז בעורף נמל חיפה, וכן הובלת חול לתעשיית הבניה מהנגב למרכז הארץ בנתיב החזרה.

6.5. שיווק והפצה

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 צפויה לעבור באופן הדרגתי לחברת המטענים לאחר הקמתה. לפרטים אודות מטרות חברת המטענים ראו סעיף 2.2.2 לעיל.

6.6. תחרות

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 6.1.3 לעיל.

להערכת החברה, נכון למועד פרסום הדוח, חלקה של החברה בהובלה יבשתית של ייבוא וייצוא דרך הנמלים בלבד הינו כ- 20%-15%.

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

מאפייני השימוש	רכבות משא	משאיות
הטענת קרונות רכבת (מסוגים שונים) ושינועם על מסילות הברזל בהתאם לפריסה הארצית.	הטענת המשא מתבצעת במסופי המטען כאשר השינוע נעשה ללא תלות במצב התנועה בכבישים.	הטענת המשאית או גרורים ושינועם בכבישי הארץ.
הטענת המשא מתבצעת במסופי המטען כאשר השינוע נעשה ללא תלות במצב התנועה בכבישים.	הטענת המשא מתבצעת בכל מקום בו ישנה גישה באמצעות כביש או דרך עפר, כאשר זמן השינוע תלוי במצב התנועה בכבישים ובהתאם למגבלות נוספות.	הטענת המשאית או גרורים ושינועם בכבישי הארץ.
הטענת המשא מתבצעת במסופי המטען כאשר השינוע נעשה ללא תלות במצב התנועה בכבישים.	הטענת המשא מתבצעת בכל מקום בו ישנה גישה באמצעות כביש או דרך עפר, כאשר זמן השינוע תלוי במצב התנועה בכבישים ובהתאם למגבלות נוספות.	הטענת המשאית או גרורים ושינועם בכבישי הארץ.
הטענת המשא מתבצעת במסופי המטען כאשר השינוע נעשה ללא תלות במצב התנועה בכבישים.	הטענת המשא מתבצעת בכל מקום בו ישנה גישה באמצעות כביש או דרך עפר, כאשר זמן השינוע תלוי במצב התנועה בכבישים ובהתאם למגבלות נוספות.	הטענת המשאית או גרורים ושינועם בכבישי הארץ.

משאיות	רכבות משא	
חסרונות: (א) תלות בעומסי תנועה; (ב) עבור מטען בהיקף גדול יש צורך להתקשר עם מספר מובילים או לחלק את המטען כך שישונו במספר מנות.	על יותר יחידות מטען; (ג) הקטנת החשיפה למפגעי הכביש השונים, ללא השפעה של עומסי תנועה. חסרונות: (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.	

בהתאם לאמור בסעיף 2.2.2 לעיל בדבר חברת המטענים, המטרה של הקמת חברת הבת הינה לספק ללקוחות סל שירותים רחב, הכולל, הן 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 חנימונים (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)(2.2) 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 ביאור 20 (ג)(2)(2.2) בדוחות 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 לייעודים 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 היזמות. כמו כן, נדרשים ידע מקצועי, ניסיון בתחום היזמות, 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 לייעודים 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 בנתיב 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 ההתחשבות 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 ההתחשבות 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 ההתחשבות, 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:

סוג המקרקעין	זכויות החברה במקרקעין	תשלומים לרמ"י
מסילות הרכבת שמחוץ לתחנות ומסילות הרכבת שמחוץ למתחמים התפעוליים.	זכות הרשאה ל-20 שנים	2% בתוספת מע"מ מסך הכנסות ממכירת כרטיסי נוסעים, מתחום מטענים ומסובסידיה שוטפת, למעט הכנסות הנובעות להלן:
מקרקעין פעילים, מקרקעין בהקמה לרבות תחנות ומתחמים תפעוליים.	זכות חכירה ל-49 שנים	- עבודות תשתית עבור גורמי חוץ; - זכויות סחירות ברצועה 1; - הפחתת הכנסה נדחית בגין מענקים ממשלתיים ומענקי מדינה עבור פרויקטי פיתוח והכנסות מימון.

תשלומים לרמ"י	זכויות החברה במקרקעין	סוג המקרקעין
8% בתוספת מע"מ מכל הכנסה שאינה הכנסה ממכירת כרטיסי נוסעים, למעט הכנסות הנובעות להלן: - 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.	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. ¹⁶
בגין זכויות סחירות ברצועה 1, ככול שתבחר החברה לרכוש אותן, תשלום חד פעמי בסך 91% מערך הקרקע עפ"י קביעת שמאי ממשלתי.	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 אינם נבנים כיום 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 2014, 2015 ו-2016, בתחום הסחר עמדו על כ-35.2, כ-36.3 וכ-37.9 מיליון ש"ח המהווים כ-1.1%, כ-1.6% וכ-1.7%, 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 הגבוה מביניהם. נציין כי כל דוכני הקפה בתחנות הרכבת מופעלים ע"י שטראוס קפה ב.וי. בהתאם לחוזה אשר בתוקף עד ליום 14 בינואר 2019 עם אופציה לשנתיים נוספות.

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-8.25
שטחי ייזום - רצועה 1	כ-708	כ-30
שטחי רצועה 1 ¹⁷	כ-1,690	כ-42.4
סה"כ	כ-2,500	כ-80.65

16 מתחם תחבורתי הכולל את תחנת הרכבת, שטחי החניה, המעברים והשטחים המסחריים הצמודים אליה בתחום הרצועה.
17 השטחים המסחריים המצויים במרחק הליכה של עד 300 מטר מיציאת התחנה שבמפלס הרחוב מחוץ לטווח רצועה 1.

יצוין, כי נכון למועד פרסום הדוח, קיימים שלושה 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), הכוללת 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-1,200 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.

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 במהלך שנת 2017 מכרזים לבחירת שותפים עסקיים שיקימו את מתחמי הסחר והתעסוקה במתחמי התחנות לוד ומודיעין מרכז כאמור ויממנו את הקמתם. בהתאם לכך ולהערכת החברה נכון למועד פרסום הדוח, מועד תחילת הבנייה בתחנת מודיעין צפוי להיות במהלך שנת 2018 והשיווק צפוי להתבצע על ידי היזם ו/או חברת הבת במהלך השנים 2018-2020. הפרויקט המסחרי בתחנת לוד יוקם על תחנת הרכבת החדשה אשר הקמתה תחל בשנת 2017, להערכת החברה מועד תחילת הבנייה של הפרויקט המסחרי בלוד צפוי בשנת 2019. הפרויקט המסחרי בתחנת כרמיאל יוקם על ידי הרכבת כאשר מועד תחילת הבנייה צפוי להיות במהלך שנת 2017.

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. 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 26.2.5 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-28.3 מיליארד ש"ח, הכולל את הפריטים הבאים:

תחום הפרויקט	תקציב במיליוני ש"ח
חשמול	כ- 11,849
נייד	כ- 1,789
מתחמי דיור ותחזוקה	כ- 3,359
פרויקטים קטנים ופרויקטי שירות	כ- 3,867
פרויקטים בתכנון לקידום ביצוע	כ- 687
פרויקטים טכנולוגיים	כ- 3,749
תחנות חדשות	כ- 153
פרויקטים קוויים	כ- 1,667
שלוחות, מטענים ומסופים	כ- 700
פרויקטים לא קוויים	כ- 530
סה"כ	כ- 28,350

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- 27 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 ההתחשבנות 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.

חלקו הראשון של הקו הוקם ונמצא בשימוש בתוואי הרכבת שבין תל-אביב למודיעין. נכון למועד פרסום הדוח, חלק נוסף של המסילה הכפולה באורך של כ-32 ק"מ נמצא בבניה מתקדמת 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 מצויים בשלבים שונים של ביצוע המערכות והנחת מיסעות הבטון.

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, בחינת השלכות משפטיות ועוד.

נכון למועד הדוח, היקף הפרויקט עומד על 6,375 מיליוני ש"ח מתוכו יתרה להשלמה של כ-1,740 מיליוני ש"ח.

(ב) לוחות זמנים

העבודה על הפרויקט החלה במהלך הרבעון הראשון של שנת 2005. נכון למועד פרסום הדוח, הצפי להשלמת הקו והפעלתו לשימוש נוסעים הינו סוף הרבעון הראשון של שנת 2018.

מועד השלמת הקו, העלות המוערכת ומועד השלמתו, 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 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.

(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 החשמול – הפעלת הרכבת בקו המהיר מתוכננת להתבצע בהינע חשמלי בשל הטופוגרפיה של התוואי, ובשל כך קיימת תלות מהותית בהתקדמות ויישום תכנית החשמול 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 חשמול הקו, הקמת תשתית החשמול של קווי הנסיעה לאורך מישור החוף ולכל הפחות חשמול הקו התפעולי הרצליה-ירושלים. 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. 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. כתוספת להסכם, סוכם על פרויקט שדרוג 293 קרונות לקראת החשמול. לפרטים ראו סעיף 16.2.1(ג) להלן.

ביום 20 במרץ 2016 פרסמה החברה מכרז לרכישת קרונות חשמליים דו-קומתיים (Double Deck EMU) ולשירותים נלווים, לרבות שירותי תחזוקה והקמת מתקן תחזוקה. ההערכה התקציבית של המכרז עומדת על סכום חד ספרתי של מיליארדי ש"ח. המכרז כולל רכש של 60 סטים של קרונות חשמליים דו-קומתיים המהווים

כ- 330 קרונות, המכילים כ-33,000 מקומות ישיבה. הקרונות החשמליים הראשונים צפויים להגיע ארצה בסוף שנת 2019.

יש לציין כי בשנה הראשונה להפעלת הקו המהיר יהיה שימוש בקרונות המשודרגים כאמור לעיל.

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 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 בנייה**"); 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**"). עבודות 3 הקבלנים המפורטים בסעיפים (א) עד (ג) באתר הסתיימה. איתנותם הכלכלית, מיומנותם ומקצועיותם של הקבלנים 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 נדרשים אישורים נוספים (משרד התחבורה (PTO), משרת ישראל, הרשות הארצית לכבאות והצלה ועוד) אשר מצויים בטיפול שוטף ומתכנס מול הרשויות וטרם התקבלו.

(ד) התקשרויות עם קבלנים מהותיים

(1) **שפיר** - ביום 7 בינואר 2009 חתמה החברה על הסכם עם שפיר להקמת קטע ג' של תוואי מסילת הרכבת בקו המהיר לירושלים (שער הגיא-מבשרת ציון). ההסכם קובע, כי שותפות שפיר תקים את קטע ג' בתוואי מסילת הרכבת כאמור כנגד תמורה בסך של כ- 1,584 מיליוני ש"ח, בתוספת מע"מ, הצמודים בהתאם לאמור בהסכם. ביום 26 בפברואר 2012, נחתם הסכם פשרה בין החברה לשפיר וחברת פיצרטי (שנכנסה בנעלי החברה האוסטרית שהייתה בשותפות המקורית) שכלל מתווה מעודכן לביצוע ההסכם במסגרת לוחות זמנים מעודכנים וכן תוספת תשלום לשפיר בהיקף של כ- 168 מיליון ש"ח. בהתאם להסכם נדרש הקבלן לסיים העבודות בקטע ג' בחודש פברואר 2015. הקבלן סיים את מרבית עבודותיו באתר, אך עקב מחלוקות הנדסיות שהתגלו ואיחור משמעותי מצדו בהשלמת העבודות, הודיעה החברה לקבלן על סיום עבודתו באתר ומיום 15 בינואר 2016 חדל מלשמש כקבלן ראשי באתר, ועבודות אותן השלים, עשה זאת כקבלן משנה תחת השותפות Electra Bogl JV.

(2) **מנרב** - ביום 20 בספטמבר 2010 חתמה החברה על הסכם עם מנרב להקמת קטע ב' (מודיעין-שער הגיא) של תוואי מסילת הרכבת במסגרת הקו המהיר לירושלים. עבודות הקמת קטע ב' הסתיימו בחודש אפריל 2015 ושולם חשבון סופי לקבלן כנגד העדר תביעות.

(3) **חופרי השרון** - ביום 10 בנובמבר 2009 חתמה החברה על הסכם עם חברת חופרי השרון בע"מ (אשר נרכשה על ידי חברת אלקטרה ושמה שונה ל"אלקטרה תשתיות חופרי השרון") להקמת מסילת הרכבת בקטע ד' (מבשרת ציון-ירושלים) הכולל הקמת מנהרה מס' 4 ומנהרה 3A בקו המהיר לירושלים. ההסכם קובע כי הקבלן יכרה את מנהרות הרכבת (4 ו-3A) כאמור בתמורה לתשלום בסך של כ- 639.5 מיליוני ש"ח בתוספת מע"מ, הצמודים בהתאם לאמור בהסכם. ביום 5 ביולי 2012, נחתמה בין הצדדים תוספת להסכם בהיקף של 55.5 מיליון ש"ח בגין תכנון והקמה של גשר מס' 9 המגשר בין מנהרות 3 ו-3A. במהלך הפרויקט אושרו לקבלן פקודות שינויים בהיקף של כ-34 מיליון ש"ח, כך שהיקף החוזה עומד על כ-729 מיליון ש"ח. הקבלן סיים עבודותיו בפרויקט, כאשר מספר ליקויים שנותרו הועברו בהסכמה לתיקון השותפות Electra Bogl JV.

(4) **אלקטרה בנייה** - ביום 23 בפברואר 2014 חתמה החברה על הסכם עם אלקטרה בנייה להקמת מבנה תחנת האומה וביצוע המערכות האלקטרו מכאניות במבנה התחנה בתמורה לסך של כ- 243.6 מיליון ש"ח. נכון למועד פרסום הדוח, העבודות בכל חלקי התחנה מצויות בשלבים מתקדמים כאשר ישנם חלקים בהם העבודה הסתיימה.

(5) 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 מיליון ש"ח. ביצוע העבודות כאמור מהווה את השלב הסופי בהקמת תשתיות המסילה לקראת סיום עבודות ההנדסה האזרחית אשר להערכת החברה יהיה בסוף שנת 2017. שלב זה יבוצע לאורך כ-25 ק"מ מערבה מתחנת האומה ויכלול, 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 הסופי ומרבית התכנון המפורט. במקביל סיימה השותפות יציקת מרבית בלוקי המערכות לאורך תוואי המנהרות, הושלמו יציקת הרצפות והקירות בכל המנהרות המקשרות, בוצע חלק ניכר מהמערכות במנהרה 1, הונחו מיסעות הבטון ואף הורכבו חלק מפסי המסילה.

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.

8.4.2. פרויקטים מסילתיים נוספים

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)	לוח	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).	1,988	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- 209
קו משה דיין בני דרום	הפרויקט כולל הקמת מסילה כפולה בין ראשלי"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	928	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- 101
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.	651	מועד התחלה: שנת 2013 מועד הפעלה: שנת 2018- 2 תחנות ברעננה כולל חיבור בין תחנות רעננה להוד השרון וכולל חיבור בין תחנות רעננה לשפיים שנת 2020- סיום מלא	מתבצעות עבודות הכנה לאורך תוואי אילון בקטע תל אביב האוניברסיטה-הרצליה	כ- 502
קידום פרויקטים ותכנון כללי	פעילות זו כוללת קידום זמינות תכנונית לבצוע קווי רכבת עתידיים וכן שמירה על זכויות סטטוטוריות וגדל"ן הרכבת בתוכניות המתאר הארציות. כמו כן מבוצע עדכון תעריפים, פרוגרמות והנחיות תכנון חוצי פרויקטים.	553	משתנה בהתאם לפרויקט	בביצוע	כ- 298

שם	תיאור	תקציב (במיליוני ש"ח)	לו"ז	סטטוס	הוצאות משוערות לסיום (במיליוני ש"ח)
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 2019	בביצוע	כ- 312
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- שתים בכריה ואחת ב C&C (באורך של כ- 200 מ' כ"א), עשרים מפלגים ורמפה חדשה לכביש 431 במחלף ענבה.	1,486	אישור התכנית: שנת 2017	תכנון מוקדם ותכנון מפורט	1,479

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.

8.4.3 פרויקטים מסילתיים המנוהלים על ידי חברות חיצוניות:

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

א. המסילה המזרחית – הפרויקט תוכנן על ידי חברת כביש חוצה ישראל ונכון למועד פרסום הדוח אינו מתוקצב לביצוע. הפרויקט כולל הקמת 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. שר התחבורה הורה לחברת כביש חוצה ישראל לחדש ולקדם תכנון מפורט של הפרויקט. לאחרונה התקבלה החלטה של משרד התחבורה להעביר את האחריות על המשך התכנון והביצוע של הפרויקט מחברת חוצה ישראל לחברת נתיבי ישראל. חברת נתיבי ישראל נמצאת בשלבי התארגנות לקליטת הפרויקט והתנעת המשך התכנון.

ב. הקו לאילת – התכנון הסטטוטורי של הפרויקט מבוצע 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. נכון למועד פרסום הדוח, הפרויקט הוקפא בטרם הושלמה הפקדת ואישור התוכנית הסטטוטורית של הפרויקט. משרד התחבורה הנחה את חברת נתיבי ישראל להתניע את הפרויקט מחדש ולקדם את התכנית להפקדה ואישור. להערכת החברה, בהתבסס על מידע שנמסר מנתיבי ישראל, נכון למועד פרסום הדוח, אישור התכנית יהיה ברבעון רביעי לשנת 2018.

ג. מסילת העמק – הפרויקט הינו באחריות חברת נתיבי ישראל והסתיים ברבעון הרביעי לשנת 2016 (למעט תחנת לב המפרץ מזרח שהצפי לסיומה, בהתבסס על מידע שנמסר מנתיבי ישראל, נכון למועד פרסום הדוח, הינו ברבעון רביעי 2017). הפרויקט כלל הקמת מסילה בודדת באורך של כ-60 ק"מ בתוואי חיפה – עפולה – בית שאן וכן הקמת מספר תחנות ביניים: לב המפרץ מזרח; כפר יהושע; כפר ברזל; עפולה ובית שאן.

ד. קו עכו כרמיאל – הפרויקט הינו באחריות חברת נתיבי ישראל ומצוי בשלבי ביצוע מתקדמים. הפרויקט כולל הקמת קו מסילה כפול באורך של 24 ק"מ וכן 2 תחנות נוסעים בכרמיאל ובצומת אחיהוד. להערכת החברה, בהתבסס על מידע שנמסר מנתיבי ישראל, נכון למועד פרסום הדוח, הפרויקט צפוי להסתיים במהלך הרבעון השלישי לשנת 2017.

ה. מסילה רביעית באילון – 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 בפרוידור אילון 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 אילון. להערכת החברה, בהתבסס על מידע שנמסר מנתיבי ישראל, נכון למועד פרסום הדוח, מועד קבלת אישור התכנית (תת"ל 33) יהיה ברבעון רביעי 2017.

ו. מסילת השרון – הפרויקט הינו באחריות נתיבי ישראל ומצוי בביצוע. הפרויקט כולל סלילת מסילה כפולה בין תחנת הרצליה עד להתחברות לתחנת סוקולוב בכפר סבא. אורך הקטע כ-20 ק"מ. פרויקט המסילה הינו חלק מפרויקט להשלמת סלילת כביש 531 מרעננה עד לחיבור עם נתיבי אילון (כביש 20), וסלילה של תוואי חדש של כביש 20. רצועת הרכבת ממוקמת בין מסלולי הכביש.

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.

8.4.4. פרויקטים שאינם מסילתיים

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)	לוח	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)	1,202	הסתיים חלק צפוני כולל מוסד (מבנה 100), דיור צפוני ורציף מכין. מועד סיום חלק דרומי הכולל דיור, מבנה מסילאים ורציף מכין לציוד נייד חשמלי: שנת 2019	בביצוע	כ- 447
מתחם קישון שלב ב'	פרויקט המשך לשדרוג מתחם התחזוקה בקישון א'. הפרויקט כולל: שדרוג סדנה לטיפול אחזקה כבדה, הקמת מוסד לטיפול ברכבות חשמליות, בניית מתקני רחיצה ותדלוק, מסילות דיור ודרכי גישה, תחנת השנאה לחשמול, מחסנים ומשרדים.	1,249	מועד סיום: שנת 2021	הגשת מכרזים	כ- 1,232
מתחם אשקלון שלב א'	הקמה והסדרה של מתחם תחזוקה ותפעול באשקלון עבור רשת מסילות המתפתחת ומערך הנייד הגדל. המתחם ישמש בעיקר ציוד נייד בקווים המתחילים או מסתיימים באשקלון. במצב העתידי יימנעו נסיעות מיותרות ובזבז משאבים (כ"א, זמן מסילה, בלאי, ועוד).	474	מועד סיום: שנת 2020	תכנון מפורט	כ- 474
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' ומוסד חשמלי באשקלון א' (OS).	458	מועדי סיום: מתחם לוד שלב א'- שנת 2018 מתחם קישון שלב א'- שנת 2017 מוסד חשמלי באשקלון א' (OS) - שנת 2019	משתנה בהתאם לפרויקט	כ- 352
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 יהושע, יבנה מזרח, רחובות, אור עקיבא. הפרויקט כולל תשלום מס רכישה בשנת 2015 במסגרת הסכם מול רמ"י (76 מלש"ח)	293	משתנה בהתאם לפרויקט	בתכנון	כ- 106

שם	תיאור	תקציב (במיליוני ש"ח)	לו"ז	סטטוס	הוצאות משוערות לסיום (במיליוני ש"ח)
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 שו"ב (שליטה ובקרה) חדשים, עבודות תקשורת והתאמת מחסומים 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'- משו"ב 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 שו"ב קיימים, התאמת מערכות תמסורת, החלפת מחסומים וביצוע החלפת כבלים במקטעים שונים.	1,116	מועד סיום: שנת 2020	בביצוע	כ- 998
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 ¹⁸ . יתרון משמעותי שיושג עם החלפת המערכת ל- ERTMS, לצד הגדלת הבטיחות, הינו הגדלת הקיבולת של רשת המסילות, בעיקר בצווארי הבקבוק: לאחר הפעלת המערכת, בפרוידור 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.	2,465	מועד סיום שלב א' (הרצליה- ת"א-אומה- לוד): שנת 2020 מועד סיום שלב ב' (יתר הרשת): 2023	תכנון+ מכרזים	כ- 2,300
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. תחנת לוד- הארכת שני רציפים והכנה לבניית רציף שלישי לצורך הגדלת היקף ותנועת הרכבות כמענה לפתיחת הקו המהיר לירושלים.	510	מועדי סיום: בנימינה- אשקלון- נכון למועד פרסום הדוח הפרויקט הוקפא תחנת סבידור ותחנת ההגנה- שנת 2017 תחנת לוד- שנת 2020	בביצוע	כ- 457

רכבת ישראל בע"מ

שם	תיאור	תקציב (במיליוני ש"ח)	לו"ז	סטטוס	הוצאות משוערות לסיום (במיליוני ש"ח)
קריית הרכבת בלוד	הקמת קריית רכבת במתחם הרכבת בלוד שתכלול את כל המכלולים הניהוליים המרוכזים באתר אחד – לרבות משרדים, מרכז הדרכה, פיקוד ושליטה וחניה.	365	מועד סיום : שנת 2017	בביצוע	כ- 45
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	מכרז	כ- 167
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. כפר מנחם- תוספת תחנת נוסעים בסמוך לקריית מלאכי, לשימוש אזור מועצה מקומית יואב ומועצה מקומית נחל שורק.	182	מועדי סיום : ספיר- הסתיים בשנת 2016 מזכרת בתיה- שנת 2018 כפר מנחם- שנת 2017	בביצוע	כ- 122
שדרוג ושיפוץ תחנות וחניונים	שדרוג תחנות והתאמתן לסטנדרטים הנדרשים בר"י. שדרוג והקמת חניונים בתחנות הרכבת.	361	משתנה בהתאם לפרויקט	בתכנון	כ- 355
שלוחות, מטענים ומסופים	שלוחה לנמל הדרום- חיבור מסילתי לנמל הדרום המוקם בימים אלה מצפון לנמל אשדוד. שלוחה לנמל חיפה- פרויקט של חנ"י להגדלת מס' המסילות והארכתם. החברה מבצעת את המבנה עליון ואיתות ותקשורת. שלוחות מטענים ומסופים- שלוחת בית שאן, בית שמש, טירת יהודה ונתיבות.	700	מועדי סיום : נמל הדרום- שנת 2019 נמל חיפה- שנת 2022 מטענים ומסופים- שנת 2024	בתכנון	כ- 700

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 2010¹⁹, 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 מידי 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) 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 2014.²⁰

19 ראו החלטת ממשלה מס' 1421 מיום 24 בפברואר 2010: "נתיבי ישראל - תכנית תחבורה לפיתוח הנגב והגליל, התש"ע-2010".
20 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 לתשתית לאומית- חשמול מערך המסילות הארצי- תת"ל 18".

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 מממן במסגרת תכנית הפיתוח החדשה לשנים 2013-2020.

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 לעמידה); (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 החשמואל 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. 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-מזרע-לוד), כאשר כאמור בסעיף 8.4.3(א) לאחרונה 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-אחיזה-שלומי).

8.4.6 תכנית החשמואל

(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 החשמואל (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 להנעה 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 משרדי הממשלה, בראשות מנכ"ל משרד התחבורה. תכנית מתאר ארצית לתשתית לאומית - חשמואל 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, התקשרויות מול גורמים רלוונטיים בחברה ומחוצה לה, ניהול תקציב, בחינת השלכות משפטיות ועוד. להערכת החברה, נכון למועד פרסום הדוח, יישום התכנית (תת"ל 18) צפוי להסתיים בסוף שנת 2021.

(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 לציד הרכבתי;
3. שיפור תנאים בתחנות הנוסעים, בין השאר באמצעות הפחתת מטרדי רעש וזיהום אויר;
4. הקטנת הצפיפות בקרונות 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 קרונות 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 קרונות 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. בכוונת החברה לבצע במהלך שנת 2017 (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 הפעלה מתוכנן
1	הרצליה-ירושלים האומה	31.3.2018
2	מודיעין מרכז-ירושלים האומה	30.4.2019
3	בנימינה-ת"א-אשקלון הוד השרון-ת"א-ראש"צ מערב-אשקלון נתניה-מודיעין מרכז הרצליה-ת"א-רחובות הרצליה-ת"א-לוד-הראשונים	31.10.2019
4	ת"א ההגנה-ב"ש מרכז	31.10.2020
5	נהריה-חיפה-ת"א-כפר חב"ד-ב"ש מרכז נהריה-ת"א-נתב"ג-ב"ש מרכז נהריה-עכו-חוף הכרמל כרמיאל-חוף הכרמל כרמיאל-ירושלים האומה	31.12.2021

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 ובמרכבות 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)(4.1) לדוחות הכספיים.

(ח) אבני דרך בתכנית החשמול

כמפורט לעיל, תכנית החשמול כוללת ארבעה מרכיבים מרכזיים: הקמת תשתיות החשמול, רכש קרונות וקטרים ניידים, הסבת קרונות 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 בחלוניות 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. בכוונת 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- 11.8 מיליארד ש"ח, כאשר נכון למועד הדוח, שולם מתוך התקציב האמור סך של כ-1.1 מיליארד ש"ח. להלן הערכת החברה לגבי עלות פרויקט החשמול:

פרויקט	אומדן עלות במיליון ש"ח	צפי הוצאות לשנת 2017 במיליון ש"ח
תשתיות חשמול	4,473	213
נייד	6,035	476
השפעות סביבתיות	832	-
התארגנות רכבתית	400	10
שיקום נופי	109	-
סה"כ פרויקט חשמול	11,849	699

(י) תת"ל 18- עתירה לבג"צ מועצה מקומית בנימינה

המועצה המקומית בנימינה (להלן בסעיף זה: "בנימינה") הגישה עתירה למתן צו נגד ממשלת ישראל, שר התחבורה, משרד התחבורה, המועצה הארצית לתכנון ובניה, הועדה הארצית לתכנון ולבניה לתשתיות לאומיות, נתיבי ישראל והחברה לפיו ביקשה כי המשיבים יפעלו: (א) להקמת הפרדה מפלסית בכניסה הצפונית לבנימינה ובמרכז בנימינה; (ב) ביצוע טיפול אקוסטי ונופי בתחום המועצה; (ג) תיקון תת"ל 18, בין היתר, לשם פרישת מיגון אלקטרומגנטי, אימוץ הנחיות נוף, ביצוע עיצוב נופי, הטמנת קווי החשמל, הגבלת גובה עמודי החשמול, שיקוע ולחילופין מנהור מסילת הרכבת בתחום המועצה, מתן כתב שיפוי בערך מלא למועצה כנגד תביעות לירידת ערך, וקידום מהיר של התכנית להקמת מסילת רכבת בבנימינה מערבה מהמיקום הנוכחי. בין הצדדים מתקיימים מגעים והידברות, ובהסכמת הצדדים נדחה הדיון בעתירה מספר פעמים. על פי החלטת בית המשפט מיום 8 בדצמבר 2016 על הצדדים להגיש הודעת עדכון עד ליום 9 במרץ 2017. בהסכמת הצדדים נדחה מועד הגשת העדכון כאמור ליום 30 באפריל 2017, לאחריו יוחלט באשר להמשך הטיפול בעתירה. להערכת החברה, המבוססת על דעתם של יועציה המשפטיים, סיכויי העתירה נמוכים מ- 50%.

(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.

לפרטים אודות עתירה לבית המשפט העליון בעניין מכרז לחשמול תשתית הרכבות ראה סעיף 16.2.1 (ח) להלן.

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 החשמוול, כמפורט בסעיף 26.4.14 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) 50%-30% מסך עלות הפרויקט במידה וטרם הושלמו ההליכים הסטטוטוריים של הפרויקט; (2) 30%-20% מסך עלות הפרויקט במידה והושלמו ההליכים הסטטוטוריים של הפרויקט אך לא הושלם התכנון המפורט; (3) 15%-10% 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)(15) לדוחות הכספיים, ידוע לחברה על דרישות לתוספות תשלום כאמור:

דרישות כאמור אשר ניתנות להערכה על ידי החברה

נכון למועד פרסום הדוח, ידוע לחברה על דרישות לתוספות תשלום כאמור בסכום כולל של כ- 527 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- 89 מיליוני ש"ח. סכומים אלו, במידה וישולמו כלולים בתקציב הפיתוח של הפרויקטים. להערכת החברה, 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.

דרישות כאמור אשר לא ניתנות להערכה על ידי החברה

ביום 9 במאי 2016 הגיש לחברה אחד הקבלנים חשבונות סופיים לתוספת תשלומים מעבר לנקוב בהסכמים המקוריים בסך של כ- 1.044 מיליארד ש"ח, אשר לאחרונה התעדכנו לסך של כ- 1.261 מיליארד ש"ח. להערכת החברה דרישות הקבלן מופרזות, ובשלב זה בו הן נבדקות, לא ניתן להעריך את סכומי התשלום הנוספים, במידה וישולמו.

מבלי לגרוע מהאמור לעיל יצוין, כי נכון למועד זה, אין בידי החברה אישורי תקציב מהמדינה, אם החברה תידרש לשלם את מלוא סכום הדרישות.

הערכות החברה בדבר האפשרות כי תידרש לשלם סכומים כאמור, לרבות היקפם, 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 הנדסיים בפרויקטים, חריגות מתקציב, החלטות ממשלה או הוראות גורמי ממשלה, וכן התממשות אחד או יותר מגורמי הסיכון המפורטים בסעיף 26 להלן.

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.

מרכז שליטה ופיקוד ארצי

9.

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 26.4.15 להלן.

נושר ייצור

10.

הסעת נוסעים

א. 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.

2016	2015	2014	
כ-2.6 מיליארד	כ-2.6 מיליארד	כ-2.5 מיליארד	נוסע * ק"מ
כ-9.4 מיליארד	כ-9.4 מיליארד	כ-8.4 מיליארד	מושב * ק"מ (בפועל)
28%	28%	30%	תפוקה

הובלת מטענים

ב. יכולת ההובלה של החברה בתחום המטענים נגזרת מהמשקל (בטון) המרבי אותו ניתן להוביל ברכבת משא בהרכב קרונוות 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 הקרונוות 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)
2016	9.2	13.8 67%
2015	7.5	11.7 64%
2014	7.5	11 66%

1.1 רכוש קבוע, נייד ומיתקנים

1.1.1 רכוש קבוע בבעלות החברה

להלן טבלה המפרטת את הרכוש הקבוע בבעלות החברה ליום 31.12.2016 (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)	55.5	740,285	35,212	205,574	910,647
תשתיות (2)	22.7	8,762,567	661,927	6,425,721	14,526,361
תחנות ומתחמים (3)	25.4	2,429,417	187,088	1,204,536	3,446,865
נייד (4)	16.9	3,576,101	108,493	486,919	3,954,527
כלי רכב	4.1	657	-	-	657
ציוד + מחשוב	14.1	101,816	3,545	97,632	195,903
		15,610,843	996,265	8,420,382	23,034,960
נכסים בלתי מוחשיים (6)	1.6	37,096	-	149,168	186,264

(1) מקרקעין - פיצויי הפקעה.

(2) תשתיות - ציוד מסילה וציוד תקשורת מסילתי.

(3) תחנות ומתחמים - מכיל את 62 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 (87 קטרים, 563 קרונות וקרונות) ולהובלת מטענים (42 קטרים ו- 836 קרונות).

(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 160 מיליון ש"ח, וביום 31 בדצמבר 2016 ביטלה חלק נוסף מההפרשה בסך 15 מיליון ש"ח. לפרטים נוספים ראו ביאור 12 (ד) לדוחות הכספיים.

(6) נכסים בלתי מוחשיים - מתוכם עלויות פינוי תדרים 120 מיליון ש"ח (ראו ביאור 13 לדוחות הכספיים).

1.1.2 מסופים בבעלות פרטית

(1) נמל אשדוד – בעורך נמל אשדוד קיימים 4 מסופים פרטיים בעלי קישור מסילתי אליהם ומהם מובילה הרכבת: מסוף אוברסיז, מסוף קונטרס, 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 ואו 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.

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 הינו באחריות חברת נתיבי ישראל המבצעת את פרויקט מסילת העמק. נכון למועד פרסום הדוח ובהתאם למידע שנמסר לחברה על ידי חברת נתיבי ישראל, הפרויקט מצוי בשלבי תכנון.

(ב) מסוף בית שאן (בקו העמק) – פיתוח המסוף הינו באחריות חברת נתיבי ישראל אשר ביצעה את פרויקט מסילת העמק. נכון למועד פרסום הדוח, ובהתאם למידע שנמסר לחברה על ידי חברת נתיבי ישראל, הפרויקט מצוי בשלבי התכנון. על פי החלטת משרד התחבורה קודם ע"י החברה מסוף זמני, אשר הושלם ברבעון הרביעי לשנת 2016.

(ג) מסוף כרמיאל (במסילת כרמיאל-קרית שמונה) – פיתוח המסוף בסמיכות לאזור התעשייה במזרח כרמיאל הינו באחריות חברת נתיבי ישראל המבצעת את פרויקט מסילת עכו - כרמיאל. נכון למועד פרסום הדוח, ובהתאם למידע שנמסר לחברה על ידי חברת נתיבי ישראל, הפרויקט מצוי בשלבי תכנון. הקמת המסוף טרם הקמת מסילת כרמיאל-קרית שמונה כרוכה בעלויות ניכרות. על כן, החברה בוחנת חלופות זמניות למסוף בכרמיאל.

(ד) 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.

(ה) מסוף צפע – הרחבת שדרוג המסוף הסתיימה בשנת 2016. נכון למועד פרסום הדוח, הקמת המסילות והרחבת המסוף צפויים להסתיים בשנת 2018.

(ו) מסוף טירת יהודה – פיתוח המסוף הינו באחריות החברה. הפרויקט מצוי בתחילת ההליך הסטטוטורי והתכנון המוקדם.

(ז) מסוף בית שמש – פיתוח המסוף הינו באחריות החברה. הפרויקט מצוי בתחילת ההליך הסטטוטורי והתכנון המוקדם.

(ח) 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 לקראת הפקדה.

(ט) מחצבת תמר - פיתוח המסוף הינו באחריות החברה. הפרויקט כולל מסילה באורך של כ- 7 ק"מ מתחנת צפע. הפרויקט מצוי בתחילת ההליך הסטטוטורי והתכנון המוקדם.

(י) מסוף קדמה - פיתוח המסוף הינו באחריות החברה. הפרויקט מצוי בתחילת התכנון המוקדם וההליך הסטטוטורי.

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 בגולציה 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 ואלהיה 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. החברה מעריכה כי החל מהחציון השני לשנת 2017, לאחר סיום הקמת מתחם ההנהלה בלוד, תועברנה חלק מיחידות המטה הפזורות כיום בגוש דן, בלוד ובצפון (חיפה וקישון) למתחם החדש. נכון למועד פרסום הדוח, אין באפשרותה של החברה להעריך את ההשלכות הכלכליות, התפעוליות ואחרות הנובעות משינוי זה.

הערכות החברה בדבר העברתן של חלק מיחידות המטה למתחם החדש, כמתואר 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 עיכובים בלוחות הזמנים להקמת המתחם, שינויים בתכניות העבודה של החברה, סכסוכי עבודה וגורמי הסיכון המפורטים בסעיף 26 להלן.

12. ביטוח

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

12.1. פוליסת ביטוח לצידוד רכבתי מסילתי נייד לא בתנועה מכל סוג שהוא, ובכלל זאת קרונות, קטרים ומנופים, וכן ביטוח בגין רעידות אדמה ונזקי טבע. סכום הכיסוי המקסימאלי במסגרת פוליסה זו הינו כ-250 מיליון אירו. תשלום הפרמיה השנתי עבור הפוליסה הינו כ-971 אלפי אירו וההשתתפות העצמית עומדת על 1 מיליון אירו. נכון למועד הדוח, שווי של הרכוש הנייד המבוטח עומד על כ-1,213,476 אלפי יורו. השווי נקבע על בסיס מחיר רכישת הצידוד בניכוי פחת.

12.2. פוליסת ביטוח רכוש וצידוד (אש מורחב) המכסה אובדן או נזק לרכוש וצידוד נייד מכל סוג שהוא, ובכלל זאת צידוד משרדי ומחשוב, חומרים ומלאים שונים, וכן ביטוח בגין רעידות אדמה ונזקי טבע, למעט צידוד רכבתי מסילתי נייד שאינו בתנועה. שווי המקסימאלי של הרכוש המבוטח במסגרת פוליסה זו הינו כ-8,845,596 אלפי ש"ח, וההשתתפות העצמית המקסימלית בפוליסה זו הינה 500,000 אלפי דולר למקרה. תשלום הפרמיה השנתי עבור הפוליסה הינו כ-9,465 אלפי ש"ח.

12.3. פוליסת ביטוח צידוד אלקטרוני לכ-270 מסופונים בשווי של כ-4,522 אלפי ש"ח. תשלום הפרמיה השנתי עבור הפוליסה הינו כ-16 אלפי ש"ח.

12.4. פוליסת ביטוח הובלה ימי/אווירי המכסה אובדן או נזק לצידוד, ובכלל זאת מכוונות 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-13 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-2,260 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-2,029 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, התשל"ה-1975. תשלום הפרמיה השנתי עבור הפוליסה הינו 24,015 אלפי ש"ח.

12.9. ביטוח דירקטורים ונושאי משרה של החברה. תשלום הפרמיה השנתי עבור הפוליסה הינו 590 אלפי ש"ח וסכום הכיסוי המקסימלי במסגרת פוליסה זו הינו 274 מיליון ש"ח לתקופת הביטוח.

12.10. ביטוח חובה ומקיף לרכבים בבעלות החברה. תשלום הפרמיה השנתי הינו כ- 50 אלפי ש"ח.

12.11. ביטוח חובה לצמ"ה אשר נע על הכביש. תשלום הפרמיה הינו כ- 37 אלפי ש"ח.

12.12. נכון למועד פרסום הדוח, לא נערכה פוליסת ביטוח ציוד רכבתי מסילתי נייד בתנועה, והחברה בוחנת האם להתקשר בפוליסת ביטוח מסוג זה.

13. בטיחות

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, לאורה בוצע תעודף מחדש של נושאי הליבה של התכנית ועודכנו לוחות הזמנים. התכנית הוצגה בפני וועדת הבטיחות ברבעון השני לשנת 2015 ובכוונת החברה להביא עדכון זה לאישור הדירקטוריון בשנת 2017.

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

יצוין, כי החברה מובילה יצירת תרבות בטיחות והתנהלות ברוח של "עושים בטיחות". על מנת למזער את הכמות והעוצמה של 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 כנדרש בהתאם לתקנות כאמור. הכנת תכנית ביחס לכלל הפעילויות המבוצעות על ידי החברה הושלמה ברבעון הראשון לשנת 2016.

החברה פועלת להקמת מערכת לניהול בטיחות SMS (Safety Management System) בהתאם לדירקטיבה האירופאית EC/2004/49. לצורך כך, הופעלה חברת בקרה בלתי תלויה לבחינת הטמעת המערכת בארגון שמשמשת כ- ISA ומאושרת ע"י משרד התחבורה. להערכת החברה, הקמת המערכת תושלם עד סוף שנת 2017.

13.3. מפגשי מסילות

נכון למועד פרסום הדוח, הטיפול בנושא מפגשי דרך-מסילה בהם טרם בוצעה הפרדה מפלסית, מבוצע באמצעות בקרה על בסיס עבודות תשתיות (כגון שדרוג מפגשים ואחזקתם), מיגון באמצעי בטיחות באמצעים טכנולוגיים נוספים כגון: מערכת ניטור רכבים, מערכת V.M.D, שילוט מקדים, רמזורים מקדימים ומערכת סורק רדאר. בחלק מהמפגשים מופעל מערך תצפיתנים, אולם בשנים האחרונות מתקיים תהליך מתמשך וסדור של צמצום המפגשים המאוישים בתצפיתנים (בראשות ובאישור ועדת היגוי עליונה למפגשים) והסתמכות על אמצעים טכנולוגיים. הנושא נכלל במסגרת תכנית הפיתוח החדשה ותוקצב בהתאם.

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.

- (1) ביום 14 במרץ 2016, רכבת מטענים (להלן - רכבת המטענים), אשר הובילה, בין היתר, חומר מסוכן מסוג ברום, והייתה בדרכה מצפץ לכיוון חיפה, פגעה בקרונות משא אשר עמדו על המסילה, באזור דימונה. בעקבות הפגיעה דלף ברום מרכבת המטענים. בנוסף, נגרם נזק לציוד נייד של החברה שהיה מעורב באירוע ולתשתית המסילה במקום. לפרטים אודות בקשה לאישור תובענה ייצוגית ראה סעיף 21.4.5 להלן. ביום 20 במרץ 2016 התקיים במשרדי מחוז דרום של המשרד להגנת הסביבה שימוע לחברה בעניין זה. לפי פרוטוקול השימוע ההחלטות שהתקבלו בעקבות השימוע הן: (1) הוחלט על הגשת התיק למשטרה הירוקה בהמלצה לפתיחה בחקירה פלילית; ו- (2) המשרד להגנת הסביבה שומר על זכותו לנקוט בהליכים המשפטיים העומדים לרשותו, לרבות ביטול היתר הרעלים שניתן לחברה לפי סעיף 3(ו), והחלטה בעניין תתקבל לאחר קבלת השלמות מידע נדרש. מהמשרד להגנת הסביבה נמסר כי בסיכום השימוע הני"ל נדרשה החברה למצוא דרכים וליישם פתרונות למניעת הישנות האירוע. עוד נמסר כי התיק מנוהל באופן בלעדי, ללא חקירה סביבתית מקבילה של המשטרה הירוקה. תיק החקירה המשטרתי סוכם והועבר לטיפול של פרקליטות מחוז דרום (פלילי). עוד נציין כי הוקמה ועדת בדיקה של משרד התחבורה לנושא. משרד התחבורה העביר לחברה, להתייחסותה, טיוטת דוח. התייחסות החברה נמסרה למשרד התחבורה ביום 22 בדצמבר 2016. ביום 16 במרץ 2017 התקיים אצל מנכ"ל משרד התחבורה דיון בטיטות הדו"ח ובתגובה שהגישה החברה. במהלך הדיון, נמסר לחברה בעל-פה, כי ככלל, החליט משרד התחבורה לקבל את ממצאי טיוטת הדוח והמלצותיו, בכפוף לכמה מן ההסתייגויות וההערות שהגישה החברה, וכי המשרד מתכוון להנחות את החברה להכין תכנית עבודה שתכליתה סגירת פערים ותיקון ליקויים שנמצאו, ככל שאלו עדיין לא תוקנו. החברה ממתינה לקבלת הדוח הסופי הרשמי והנחיותיו הרשמיות של משרד התחבורה.
- (2) ביום 18 במאי 2016, נהג רכבת נוסעים יצא מתחנת בני ברק ועבר על פני סימנור אתנעה במצב סכנה. הרכבת נעצרה על ידי מערכת אינדוזי והנהג דיווח מיד לאתת על המקרה. בבדיקה הסתבר כי הפקח והנהג לא קיימו את הוראות ההפעלה כלשונן.
- (3) ביום 25 באוגוסט 2016, נעצרה רכבת נוסעים, שהייתה מורכבת מ-4 קרונות (סטים), עצירת דחק, לאחר דיווח על עשן בקרונות השני. בבדיקה הסתבר שפרצה שריפה בתא מנוע באחד הקרונות. מערכת הכיבוי האוטומטית פעלה, אך השריפה הגיעה לקרון וגם לסט הקרוב. כל הנוסעים פונו במהירות וללא נפגעים. נגרם נזק משמעותי לסט אחד.
- (4) ביום 3 בדצמבר 2016, בזמן שרכבת נוסעים עצרה בתחנת בנימינה, הבחין מנהל התחנה בעשן לבן שיצא מחווגון בקרון הרביעי מהקטר. כל הנוסעים פונו מהרכבת ומתחום התחנה. צוות הרכבת והתחנה השתמשו במטפי כיבוי לצנן את החווגון. כעבור מספר דקות ספורות העשן נמוג והקו נפתח לתנועה. בבדיקה הסתבר כי מסב בחווגון היה תקול והתחמם. המסב נמסר לבדיקת מעבדה. חטיבת נייד ביצעה בדיקות לסדרת המסבים ופנתה לחברה היצרנית לבדיקת הנושא.
- (5) ביום 26 בדצמבר 2016, במהלך נסיעת רכבת משא מחיפה דרומה, נשמט קטר באזור שפיים ונגרר מחוץ למסילה לאורך 2,090 מטרים. לא היו נפגעים, אולם נזק נגרם לתשתית המסילה ולחווגון הקטר. הנזק הוערך בסכום של כ- 4.5 מיליוני ש"ח. נציין כי לחברה אין כיסוי ביטוחי לנזק שנגרם.

14. ביקורת פנימית בחברה

המבנה הארגוני של יחידות הביקורת כולל, פרט למבקרת הפנימית, סגן המשמש גם כראש תחום ביקורת וכן 6 ראשי תחומי ביקורת: פרויקטים הנדסיים, ביקורת בטיחות ואיכות הסביבה, ביקורת רכש התקשרויות ולוגיסטיקה, ביקורת מערכות מידע ומטה, ביקורת תפעול רכבות ושירות, ביקורת נייד ומסילה וביקורת כלכלה וכספים. עובדי היחידה מגיעים מרקע מקצועי מגוון וכוללים מהנדס אזרחי, מהנדס מכונות, מהנדס מכונות בעל התמחות בטיחות, רואה חשבון, מבקר מערכות מידע, וכלכלן.

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 מנהלת 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.

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

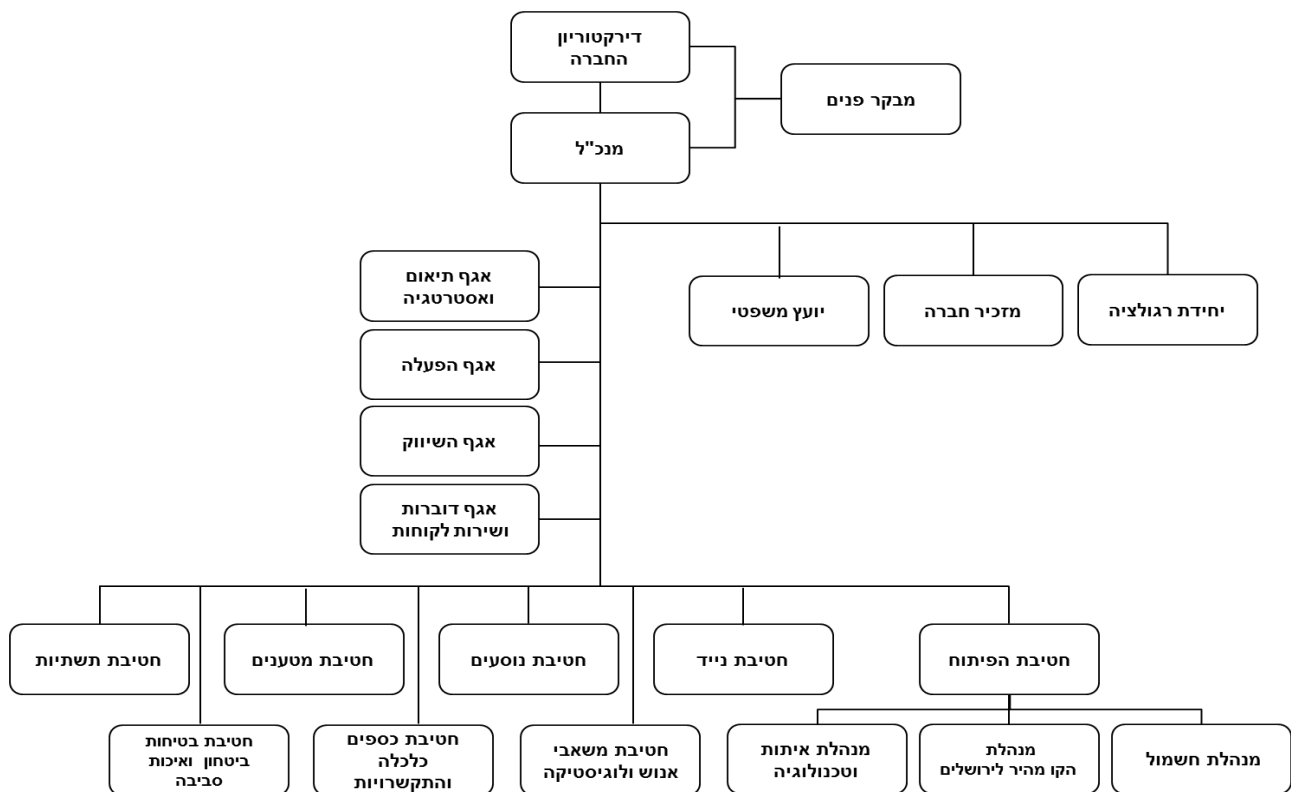
המבקרת הפנימית מגישה דוח חצי שנתי המסכם את דוחות הביקורת הפנימית מחודשים ינואר עד יוני של אותה שנה. המבקרת הפנימית מכינה בנוסף דוח שנתי המסכם את דוחות הביקורת הפנימית של אותה שנה.

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:



15.2. מצבת העובדים

נכון ליום 31 בדצמבר 2016 מעסיקה החברה 3,406 עובדים, המועסקים בחטיבות השונות של החברה.

מצבת כוח האדם בחברה נמצאת במגמת עלייה קבועה בשנים האחרונות, בשל הגידול בהיקף פעילות החברה. לאור הגידול המתוכנן בפעילות החברה, בשנים 2017-2019, החברה צופה כי מגמת העלייה במספר העובדים תימשך, בהתאם לגידול בתנועת הרכבות.

מספר עובדים ליום 31 בדצמבר 2015	מספר עובדים ליום 31 בדצמבר 2016	חטיבה
556	577	חטיבות המטה
448	475	חטיבת מטענים
702	754	חטיבת נייד
827	890	חטיבת נוסעים
494	509	חטיבת תשתיות
189	201	חטיבת הפיתוח
3,216	3,406	סך הכל

15.3. שינוי ארגוני

ביום 23 באפריל 2014 אישר הדירקטוריון שינוי בחטיבת הנוסעים, אשר כולל שני שלבי ביצוע: (1) פיצול אגף שירות לנוסע לשני אגפים (פקחים ותחנות), בניית שכבת ניהול ביניים באגפים והוספת פונקציית ראש מטה לניהול יחידת התפ"י, משמרת אחודה והפרויקטים; (2) העברת החטיבה למבנה מבוסס קווים, הכולל 3 מנהלי אשכול ברמת מנהלי אגף האחראים על כלל משימות התפעול והשירות באשכול קווים מוגדר, תוך ביטול החלוקה האגפית לפי מקצועות. נכון למועד פרסום הדוח, השינויים בחטיבת הנוסעים טרם הושלמו ומתקיים מו"מ עם נציגות העובדים להשלמתם.

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 15.12 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.

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.

ברבעון השלישי לשנת 2016 בוצעה עבודת שדרוג בתחנת תל אביב השלום, במהלכה נחסמו מספר נתיבים בכביש איילון. העניין עורר סיקור תקשורתי נרחב ובמהלכו עודכנה החברה כי לא תקבל היתר להעסקת עובדים בסופי שבוע. לאור כך, הגיעו משרד התחבורה, משרד העבודה ורכבת ישראל לסיכום כי בקשות למתן אישורים לעבודות בשבת יוגשו אחת לשבוע, ובמידת הצורך יתקיים דיון בראשות ראשי המשרדים לבחינת מהות העבודות.

15.6. מפעל חיוני

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 רשות החברות הממשלתיות, מכוח הוראות חוק החברות הממשלתיות, לרבות בענייני כוח אדם, ובהתאם להסכמים של החברה. כמו כן, החברה כפופה לאישור הממונה על השכר, לכל שינוי בשכר 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 משר 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)(17) 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, קידום בדרגה או בתקן. 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 לעורר 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 2016 וליום 31 בדצמבר 2015 כ- 592 עובדים וכ- 455 עובדים (כ-17% וכ-14% 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. הגידול במספר קרובי המשפחה נובע משתי סיבות עיקריות: הראשונה והעיקרית הינה תהליך שנערך בשנת 2016 ובמסגרתו התאפשר לעובדים הקבועים להצהיר על בני משפחתם העובדים בחברה, מבלי שיועמדו לדין משמעתי. השנייה הינה הרחבת ההגדרה כאמור באופן שכוללת כעת בני דודים, ואכן כיום 6% הם קרובי משפחה עם קרבה מסוג זה.

15.7.3.

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.

15.8. עובדים

15.8.1.

להלן טבלה המפרטת את העובדים בחברה בחלוקה לפי קבוצות עובדים לימים 31.12.2016 ו- 31.12.2015 וכן את עלות המעביד הממוצעת לשנים 2016 ו- 2015 (בש"ח):

2015			2016			קבוצת עובדים
שינוי בעלות מעביד ממוצעת ביחס לשנת 2014	עלות מעביד ממוצעת לשנת 2015	מס' עובדים ליום 31.12.2016	שינוי בעלות מעביד ממוצעת ביחס לשנת 2015	עלות מעביד ממוצעת לשנת 2016	מס' עובדים ליום 31.12.2016	
6%	334,777	488	-3%	323,944	487	חוזה אישי
-1%	371,371	1,133	1%	374,215	1,116	הסכם קיבוצי דור א' (עובדים עוברים)
1%	206,189	1,595	5%	216,680	1,803	הסכם קיבוצי דור ב' (עובדים שאינם עובדים עוברים)
-1%	282,912	3,216	0.5%	284,124	3,406	כלל החברה

בהתאם להסכם קיבוצי 2012, כמפורט בסעיף 15.10.6, עובדי החברה, המועסקים בהסכם הקיבוצי, קיבלו בשנת 2015 מענק בגובה 5,000 ש"ח לכל עובד (שליש אחרון מתוך 15,000 ש"ח), ובסך כולל לחברה של 10 מיליון ש"ח. כמו כן, נותרו שתי תוספות בשיעור של 2.25% כל אחת, המותנות בהתקיימותם של התנאים הבאים: (1) הפרטת חברת המטענים; ו- (2) התקשרות ראשונה לביצוע תחזוקת נייד חשמלי באמצעות ספק חיצוני. התוספת שבס"ק 1 תינתן בתחולה מיום 1 בספטמבר 2013 ועלותה נאמדת בכ- 8.5 מיליון ש"ח לשנה. התוספת שבס"ק 2 תינתן בתחולה מיום 1 בדצמבר 2013 ועלותה נאמדת בכ- 8.5 מיליון ש"ח לשנה.

בהתאם להסכם הקיבוצי כמפורט בסעיף 15.10.10, עובדי החברה, המועסקים בהסכם הקיבוצי, יקבלו מענקים בסך של 2,000 ש"ח ותוספות בשיעור כולל של 7.75%.

15.8.2. עובדים בחוזה אישי

נכון ליום 31 בדצמבר 2016 מועסקים בחברה 487 עובדים בחוזה אישי במגוון תפקידים. עובדים בחוזה אישי נחלקים לעובדים אשר ממומנים בתקציב שוטף (130 עובדים) ולעובדים אשר ממומנים מתקציב פיתוח (357 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 2016 מועסקים בחברה 2,919 עובדים אשר העסקתם מוסדרת בהסכמים קיבוציים והסדרים מאורגנים אחרים (להלן: "העובדים המאורגנים").

העובדים המאורגנים בחברה נחלקים לעובדים ארעיים כ- 653 עובדים ולעובדים קבועים כ- 2,266 עובדים. עובדים קבועים הם עובדים שסיימו את תקופת הארעיות בחברה (שלוש שנים) וקיבלו קביעות, בהתאם להוראות ההסכמים הקיבוציים ונהלי החברה.

העובדים הקבועים נחלקים לעובדים שהחלו לעבוד ברכבת לפני יום 1 ביולי, 2003 ועברו מרנ"ר לחברה: כ- 1,116 עובדים (להלן: "העובדים העוברים") לבין שהחלו לעבוד לאחר 1 ביולי 2003: כ- 1,150 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- 850 עובדים), שירותי ניקיון (כ- 630 עובדים), דיילי רציף (כ- 350 עובדים) ותצפיתנים במפגשי דרך-מסילה (כ- 160 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 עובדיהם 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.

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 רנ"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 רנ"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; אישור 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 לשוב 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 מרנ"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 מרנ"ר לחברה (להלן: "**הסכמי 2003**" או "**ההסכמי המעבר**") – בהסכמי המעבר נקבע כי החל ביום 1 ביולי 2003 (להלן: "**מועד המעבר**") יעברו עובדי הרכבת שעבדו עד לאותו מועד ברנ"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 ברנ"ר. כן נקבע בהסכמי המעבר כי כל ההסכמים, הנהגים 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 רנ"ר בעקבות המעבר

במקביל לחתימת הסכמי 2003, חתמו החברה ורנ"ר, ביום 26 ביוני 2003, על הסכם הסכמות ביניהן ולפיו רנ"ר תשלם לחברה את הסכום בגין ימי חופשה הצבורים לזכות העובדים העוברים. על מנת שלא תיווצר התחשבות שוטפת בין החברה לרנ"ר, תשלם רנ"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 שיסדיר 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 בומברדיה. במהלך תקופת הפרויקט ועד לסיומו תשבץ 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 מסויימים.

ביום 7 בדצמבר 2016 אישר דירקטוריון החברה עקרונות הסכם קיבוצי מיוחד בדבר אימוץ הסכם המסגרת במגזר הציבורי על החברה ועובדיה, אשר כפוף לאישור הממונה על השכר ורשות החברות הממשלתיות. ההסכם כולל, בין היתר, תוספות בשיעור כולל של 7.75% (אשר חלקה - הגדלת הפרשות לפנסיה - תשולם רטרואקטיבית החל מיום 1.7.2016), וכן מענקים בסך 2,000 ש"ח עבור עובדי ההסכם הקיבוצי.

15.10.11. יצוין כי נכון למועד פרסום הדוח החברה נמצאת בעיצומו של משא ומתן הנוגע למספר סוגיות שונות כגון: שינוי מבנה ארגוני בחטיבת נוסעים, הישארות הקבלן החיצוני Alstom Transport SA במתחם החברה, ביצוע תחזוקת תשתית החשמול על ידי קבלן חיצוני, סידורי עבודה במשוא"ה ובחטיבת מטענים וכיוצ"ב, במטרה להגיע להסכמות וביטול סכסוכי העבודה הנוגעים לדבר.

15.11. המלצות מבקר המדינה בקשר להעסקת עובדים בחברה

במסגרת ביקורת מבקר המדינה שפורסמה בדוח השנתי לשנת 2014 (דוח מספר 65א), בעניין גיוס והעסקה של קרובים ומקורבים, נמצא כי מרבית הליקויים שהועלו בדוח הביקורת הקודם, תוקנו.

לפרטים נוספים בדבר התייחסות מבקר המדינה לחברת רכבת ישראל במסגרת דוחותיו השנתיים ראו סעיף 22.2.5 להלן.

15.12. סכסוכי עבודה, שביתות ועיצומים

ההסכמים הקיבוציים שנחתמו בין החברה לבין עובדיה, מכילים סעיפי מיצוי תביעות ושקט תעשייתי, בעניינים המוסדרים באותם הסכמים. במסגרת ההסכם מיום 6 בדצמבר 2012 הושגה הסכמה בדבר שקט תעשייתי עד ליום 31 בדצמבר 2015 בנוגע לנושאים הכלולים בהסכם. נכון למועד הדוח, ועד לחתימה על הסכם קיבוצי חדש, סעיף השקט התעשייתי בנוגע לנושאים הכלולים בהסכם איננו בתוקף.

טבלת ימי שביתה	2016	2015
מלאים	0	0
חלקיים	1	43
סה"כ	1	43

במהלך השנים 2015 ו-2016 היו כ-1 וכ-43 ימים בהתאמה, בהם היו שיבושים ו/או עיצומים (קרי: האטה בעבודה/השבתה למשך מספר שעות/ימים שאיננה השבתה מוחלטת או השבתה של יחידה מסוימת שלא הביאה להפסקה של תנועת הרכבות).

נכון למועד פרסום הדוח קיימים 12 סכסוכי עבודה פתוחים:

(1) מיום 21 באוקטובר 2013 (בעניינים שונים כגון פגיעה בפרטיות, פגיעה בבטיחות, שינויים מבניים, הגברת העומס על העובדים, הליכי משמעת);

(2) מיום 22 ביוני 2014 בגין עילות שונות;

(3) מיום 7 באוקטובר 2014 בנושא הפרטת הרכבת;

(4) מיום 16 בנובמבר 2014 (בנושא הנפקת איגרות חוב. יצוין, כי ביום 17 בפברואר 2015, העביר מנהל רשות החברות הממשלתיות מכתב הבהרה ליו"ר ההסתדרות החדשה לפיו, בהתאם לסעיף 23 להסכם ההפעלה והפיתוח פועלת החברה להנפקת אגרות חוב לציבור. בהקשר זה יובהר כדלקמן: 1. אין בהנפקת האג"ח שינוי בבעלות על החברה, שינוי במבנה החברה, הפרטת החברה או חלק ממנה, הפרדה או תאגוד של חלק מהחברה או הסכמה לאחד מאלה בעתיד. יודגש כי הנפקת האג"ח לא נעשית מתוך כוונה להמיר את האג"ח למניות; ו- 2. אין בהליך ההנפקה כשלעצמו ו/או במסמכי ההנפקה כדי לשנות את הסכמי העבודה, תנאי העבודה והתנאים הסוציאליים של העובדים);

(5) מיום 14 בדצמבר 2014 בעניין הקופאיות – הכנסת עמדות המכירה של כרטיסי הרב קו, המופעלות על ידי עובדי קבלן, לתוך משרדי הקופאיות;

(6) מיום 18 במאי 2015 בעניין מעבר משרדי ההנהלה מחיפה ללוד;

(7) מיום 15 ביולי 2016 בגין שינוי מבנה ארגוני בחטיבת נוסעים;

(8) מיום 20 ביולי 2016 בגין גמול עבודה בשבת;

(9) מיום 11 באוגוסט 2016 בעניין דרישת נציגות העובדים לקיום מו"מ לחתימת הסכם קיבוצי אשר יסדיר נושא קיום הדרכה ו/או כנסים ו/או הפעלת הבית ספר הרכבתי בימי ו' לרבות תגמול בגין ;

(10) מיום 28 בספטמבר 2016 בעניין דרישת נציגות העובדים לניהול משא ומתן לפני חתימה על הסכם קיבוצי ביחס לסידורי ועומס העבודה של עובדי משוא"ה (מרכז השליטה והבקרה הארצי) ;

(11) מיום 14 בדצמבר 2016 בעניין טענת נציגות העובדים בדבר עומס עבודה המוטל על עובדי חטיבת המטענים ;

(12) 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.

כמו כן, קיימים 4 הליכים קיבוציים פתוחים בפני בית הדין לעבודה :

(1) סכסוך משמרות 12/24 : ביום 8 באוגוסט 2014 הוגשה תביעה מטעם נציגות העובדים להעביר את כלל עובדי חטיבת הנייד למשמרות 12/24 וזאת בהתאם לקבוע בהסכם הקיבוצי 2012. החברה טענה, כי בהתאם לקבוע בהסכם העברת העובדים תעשה בהתאם לשיקולי החברה וצרכיה התפעוליים. בית הדין הארצי לעבודה דחה את בקשת נציגות העובדים בשל חוסר סמכות ואלו ערערו לבית הדין הארצי לעבודה אשר קבע שיש להחזיר את הדיון לבית הדין האזורי על מנת שידון בעניין. התיק מצוי בשלב הסיכומים וממתין לפסק דין.

(2) סכסוך שכר ראוי : ביום 27 בפברואר 2015 הגישה נציגות העובדים תביעה לבית הדין לעבודה כנגד החלטת החברה לשלם שכר חלקי בגובה 50% למנהלי תחנות ופקחים וכן לא לשלם שכר כלל לעובדים בחטיבת מטענים שנקטו בצעדים ארגוניים ושביתתו במהלך חודש פברואר 2015. ביום 10.1.2017 ניתן פסק דין בתיק הקובע כי על החברה לשלם שכר ראוי בשיעור 80% מהשכר הרגיל לכל העובדים שלקחו חלק בשביתה ללא אבחנה בין עובדי חטיבת נוסעים לעובדי חטיבת מטענים. ביום 24.1.17 הגישה החברה ערעור על פסק הדין. דיון בערעור נקבע ליום 19.7.2017.

(3) הליך בעניין המוניות. ביום 9.6.13 ניתן על ידי בית הדין לעבודה צו זמני האוסר על החברה להפסיק את תשלום המוניות לעובדים באופן חד צדדי. במסגרת ההליך הגישה החברה להסתדרות הצעה, שזכתה לגיבוי הממונה על השכר, על מנת להסדיר את נושא ההיסעים. תשובה של ההסתדרות להצעה התקבלה ביום 20 ביולי 2014, וכללה בקשה להשלמת פרטים. החברה הגישה בחודש ספטמבר 2014 עתירה לבית הדין להכריע בהליך ואילו הממונה על השכר הוציא הזמנות לשימועים לחברה ולעובדים בעניין חריגות שכר, לכאורה, בתשלום המוניות – עד להכרעה בהליך. נכון למועד פרסום הדוח, החברה נאלצת להמשיך ולשלם מתוקף צו משפטי עבור מוניות לעובדים, מעבר למוגדר על-פי ההסכם הקיבוצי. נכון למועד פרסום הדוח, בכוונת הצדדים להגיע להסכם, במסגרת המו"מ על החלת הסכם המסגרת (כאמור בסעיף 15.10.10 לעיל), במסגרתו תוסדר סוגיית הפסקת המוניות לעובדים שאינם פקחים ונהגי נוסעים (עובדים נייחים) ;

(4) סכסוך בעניין מכרזים לתפקידי מנהל משמרת בתחנה ומנהל משמרת בתחנה גדולה. נציגות העובדים פנתה לבית הדין לעבודה בחיפה בטענה שהחברה העדיפה במכרז עובדים צעירים על פני עובדים וותיקים ומנוסים. החברה הגישה ביום 10.1.17 תשובה לבקשת הצד וטענה שאין ראיות לטענת העובדים והביאה נתונים המלמדים כי ממוצע הגילאים וממוצע הוותק בין הזוכים לבין אלו שלא זכו הינו כמעט זהה. הדיון בתיק נדחה לאור כוונת הצדדים להגיע להסדר בעניין במסגרת המו"מ עם נציגות העובדים על שינוי מבנה ארגוני בחטיבת נוסעים כאמור בסעיף 15.3 לעיל.

בשנת 2016 ועד למועד פרסום הדוח הסתיימו 3 הליכים קיבוציים בפני בית הדין לעבודה :

(1) ביום 2.11.2014 פנו ההסתדרות ונציגי העובדים לבית הדין לעבודה בתל אביב בבקשה לאכוף על החברה את קיום הוראות השיבוץ לעובדים שנפסלו רפואית לעבודתם, מכוח הסכם הבטיחות שנחתם ביום 14 באוגוסט 2011. בתקופת הדוח חתמו הצדדים על הסכם המסדיר שימור שכר לעובדים שנפסלו לבצע תפקידם ושובצו לתפקיד חדש ובקשת הצד נמחקה ביום 26.10.16 ;

(2) ביום 15.8.16 פנתה החברה לבית הדין לעבודה בחיפה בבקשה לצווי מניעה כנגד שביתה בה נקטו חמישה אתגרים מחיפה מזרח כנגד כוונת החברה לנייד אותם למשואה. בית הדין לעבודה הוציא צווי מניעה כנגד הניוד בהחלטתו מיום 9.9.16 וקבע שניוד המאריך את נסיעתו של העובד בכ- 15 דקות נסיעה מהווה השלכה מהותית על תנאי עבודתו ומחייב מו"מ עם ההסתדרות והוועד. בהמלצת בית הדין קיימו הצדדים מו"מ בסופו הוסכם, כי עובדים שנפגעו יקבלו פיצוי למשך שנה על זמן הנסיעה העודף מביתם למשואה ובחזרה וכן מענק חד פעמי בסך 1,000 ש"ח ברוטו. עם ההסכמות לעיל הסתיימו ביום 13.10.16 הסכסוך בבית הדין לעבודה ;

(3) סכסוך שיפוץ מנועי ic3- בחודש ספטמבר 2015 הגישה נציגות העובדים בקשה לצווים זמניים על פי פקודת בזיון בית המשפט כנגד החברה בטענה להפרת פסק הבוררות של כב' נשיאת בית הדין הארצי לעבודה (בדימוס) נילי ארד בו זכתה החברה ובו נקבע כי על העובדים לבצע את הוראות מנהליהם ולבצע כל עבודה המוטלת עליהם. בית הדין דחה את הבקשה לצווים זמניים ועל נציגות העובדים היה להודיע אם היא מעוניינת לקיום דיון בתביעה העיקרית. משלא הוגשה הודעה כלשהי על ידי נציגות העובדים, בחודש פברואר 2017 ניתן פסק דין הדוחה את תביעתם של העובדים ;

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. שבתות, 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 26.4.9 להלן.

15.13. התחייבויות החברה בגין סיוע יחסי עובד-מעביד

על פי הסכם 94, עובדים ששמש 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-70 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 מקיפה במסגרת קרן הפנסיה נתיב. 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- 555 עובדים), והאחרים בקרן פנסיה חדשה (כ- 2,698 עובדים), ובביטוח מנהלים (כ- 162 עובדים).

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.

15.14. 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 צירת מערכת תמריצים הולמים לגיוס ולשימור כוח אדם איכותי.

בחברה מספר תכניות תגמול, שהעיקריות שבהן מפורטות להלן:

15.14.1. מדיניות התגמול של נושאי המשרה הבכירה-

ביום 1 בינואר 2015 פרסמה רשות החברות הממשלתיות חוזר 2015-7-1 בנושא התקף מיום 1 בינואר 2015, וביום 3 בנובמבר 2015 עודכן חוזר זה בחוזר 2015-7-2, התקף מיום 3 בנובמבר 2015. בהתאם לנדרש בחוק החברות ולחוזרי הרשות, ביום 15 לדצמבר 2015 אישר דירקטוריון החברה את מדיניות התגמול של נושאי המשרה הבכירה בהתאם להמלצות ועדת התגמול של החברה. לפרטים ראו דיווח מיידי מיום 15 בדצמבר 2015 (אסמכתא: 2015-01-180939).

15.14.2. **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.

15.14.3. **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 השכר השנתי של העובדים בהסכם קיבוצי.

- 15.14.4. **מודל תגמול לעובדי החוזים האישיים שאינם בכירים** - המודל אושר בשנת 2016 ויוחל על ביצועי שנת 2016. מענק 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 ביעדה (כאשר תנאי סף לחלוקה הינו עמידת החברה בלפחות 60% מיעדה). יש ציון כי אישור נוסף (מעבר לשנת 2016) מותנה באישור הממונה על השכר ורשות החברות.
- 15.15. **התקשרות עם נושאי משרה בכירה ודירקטורים בחברה**
- 15.15.1. לפרטים נוספים אודות תגמול נושאי המשרה בחברה, ראו פירוט בסעיף 5 תחת תקנה 21 בפרק ד' לדוח התקופתי של החברה לשנת 2016.
- 15.15.2. לפרטים נוספים אודות תגמול הניתן לדירקטורים בחברה, ראו פירוט בסעיף 5 תחת תקנה 21 בפרק ד' לדוח התקופתי של החברה לשנת 2016.
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 למערך 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 חלק מתחזוקת האיתות מטאלס לביצוע על ידי החברה. במסגרת הארכת ההסכם הנוספת שבוצעה, בוצעו שינויים מהותיים בתכולת עבודות הפיתוח והתחזוקה. היקף ההסכם המשווער לשנתיים הבאות הינו 180 מיליון ש"ח לשנת 2017 ו-225 מיליון ש"ח לשנת 2018. 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 ההפעלה 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 בטיחות 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. נכון למועד פרסום הדוח, החברה נמצאת בהליכים למימוש אופציה לאחריות ותחזוקה של מערכת הכרטוס באומדן של כ-10 מיליון אירו עבור 5 שנים.
- 16.2. בנוסף לטאלס ולאמן, לחברה תלות במספר ספקי ציוד נייד במהלך תקופת האחריות ואף לאחריה וכן, תלות מוגבלת בספקי ציוד ספציפי, ייעודי שמותקן בציוד ושהיצרן הספציפי הינו בעל בלעדיות ליצור, אספקה ואחזקה של הפריט. הסיבות העיקריות בגין קיימת לחברה תלות בספקי הציוד הינן: (1) שימוש בחלפים מקוריים בתקופת האחריות 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 ו/או בזמן הנדרש לתיקון ותחזוקת הציוד ולעיתים אף לגרור עלויות מהותיות (במישרין או בעקיפין).

(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, פגיעה 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.

נכון למועד פרסום הדוח, החברה נמצאת בהליכים לכריתת הסכם חדש עם Stadler לאספקת תמיכה טכנולוגיסטית וחלקי חילוף לציוד שנרכש מספק זה.

(ב) הסכם עם סימנס - ביום 19 במרץ 2006 התקשרה החברה בהסכם עם חברת Siemens Transportation Systems GmbH & Co KG (להלן: "Siemens") לרכישת קרונות ממונעים דו כיווניים המסוגלים להיגרר ולהניע. ההסכם יעמוד בתוקף במשך כל תקופת האחריות, כאשר תחילתה של תקופה זו נספרת ממועד הזמנת היחידה האחרונה – בהנחה שהזמנה זו בוצעה טרם 31 בדצמבר 2015. במידה ובחרת החברה לעשות שימוש בשירותי התחזוקה אותם מציעה Siemens, ההסכם יעמוד בתוקפו למשך 10 שנים ממועד ביצוע הזמנת היחידה האחרונה. על פי ההסכם רכשה החברה כ- 87 קרונות. כמו כן, כלל ההסכם אופציה לרכישה של 350 קרונות נוסעים וקרונות לנכים וכן 40 קרונות כח. על בסיס זה, החברה מימשה בשנת 2010 אופציה ל-31 קרונות נוספים (מתוכם 4 קרונות כח). קיימת אחריות מורחבת שמשכה 7 שנים ממועד האספקה בגין נזקים לגוף הקרון לרבות נזקי חלודה, וכן נזקים לצבע ולשלדה. אחריותה של Siemens הינה מוגבלת לערך הגבוה מבין השניים: (א) 30% מערך הרכישה הראשונית; ו- (ב) 30% משווי כלל ההזמנות אשר סופקו וטרם סופקו לחברה. ברגע שניתן פיצוי עפ"י אחת החלופות המופיעות מעלה, החברה תהא רשאית לסיים את ההתקשרות עם Siemens בכפוף להודעה מוקדמת של 14 יום. הצדדים להסכם אינם זכאים לפיצויים בגין נזק עקיף. הגבלת האחריות אינה חלה במקרים הבאים: (1) כל נזק, תקלה או ההוצאה שנגרמו לחברה עקב תכנון לקוי של Siemens או תקלות חוזרות בזמן שימוש נכון בקרונות, לרבות נזקים שבגינם הוחלפו חלקים, נזקים תקשורתיים והוצאות בגין הכשרת כוח אדם ייעודי לטיפול בתקלה; (2) נזקים שנגרמו באופן מכוון; (3) הפרת זכויות הקניין הרוחני (4) נזקי גוף ו- (5) דרישות תשלום מצד ספקי משנה. נכון למועד פרסום הדוח, החברה נמצאת בהליכים לכריתת הסכם חדש עם Siemens לאספקת חלקי חילוף לציוד שנרכש מספק זה.

(ג) הסכם עם בומברדיה - 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. להערכת החברה, הקרונות יסופקו במהלך השנים 2017-2018.

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 נוסף עם Bombardier 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.

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.

(ד) הסכם עם אלסטום - ביום 30 בספטמבר 2013 התקשרה החברה בהסכם למיקור חוץ לתחזוקת קרונות 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 קרונות IC3 באמצעות מיקור חוץ תואמה מול נציגות העובדים ועוגנה בהסכם הקיבוצי שנחתם ביום 6 בדצמבר 2012, כמפורט בסעיף 15.10.6 לעיל.

(ה) הסכם עם זוקו - 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 חלקי 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 והאריכה את החוזה עד לחודש יוני 2017. החברה רשאית לבטל את ההסכם בהודעה מראש ובכתב בת ארבעה חודשים. נכון למועד פרסום הדוח, החברה נמצאת בהליכים לכריתת הסכם חדש עם זוקו.

(ו) הסכם עם טרקטורים וציוד - ביום 22 בספטמבר 2009, התקשרה החברה עם חברת טרקטורים וציוד (איי.טי.אי) בע"מ (להלן: "טרקטורים וציוד") 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 וציוד. 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. נכון למועד פרסום הדוח, הסתיים מו"מ לצורך כריתתו של הסכם חלפים נפרד ואולם ההסכם טרם נחתם.

(ז) 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, לפי שיקול דעתה של החברה. היקף הרכישות המשוער הינו כ-2.5 מיליון אירו בשנה, כאשר הרכבת התחייבה בהסכם להזמנות בסכום מינימאלי של 2 מיליון אירו בשנה.

(ח) הסכם עם SEMI - 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. יש לציין כי ביום 7 בינואר 2016 הוגשה עתירה לבית המשפט לעניינים מנהליים בתל אביב על ידי חברת ALSTOM TRANSPORT SA אשר התמודדה במכרז, כנגד בחירה בהצעתה של חברת SEMI כהצעה הזוכה במכרז ובקשה לצו ביניים להקפאת המשך ההתקשרות בין החברה לבין SEMI. ביום 18 באפריל 2016, דחה בית המשפט את העתירה כאמור. ביום 2 במאי 2016, הגישה חברת ALSTOM TRANSPORT SA ערעור לבית המשפט העליון, על פסק הדין לדחיית העתירה כאמור לעיל. ביום 26 באוקטובר התקיים דיון בבית המשפט העליון בו התבקשו הצדדים לנהל משא ומתן בכדי להגיע להסכם פשרה. ביום 9 בנובמבר 2016 הודיעו הצדדים כי לא הגיעו להסכם כאמור. על אף האמור – המשיכו הצדדים לנהל משא ומתן וביום 22 במרץ 2017 הגישו הצדדים בקשה מוסכמת לדחיית מועד דיון נוסף שנקבע אצל ראש ההרכב וזאת נוכח התקדמות במגעים אשר יכולים להבשיל להסכמה. בהתאם להחלטת כבוד השופט מלצר מיום 22 במרץ 2017, בוטל הדיון ונקבע כי על הצדדים לעדכן את בית המשפט בתוצאות המו"מ עד ליום 6 באפריל 2017.

נציין כי נכון למועד פרסום הדוח, החברה נמצאת בהליכים לכריתת הסכם עם חברת Deutz AG (לעניין מזרקי דלק וחלקי חילוף למנועים בקרונות) והיא פועלת עמה באופן שוטף על בסיס צורך.

חומר הגלם העיקרי המשמש את החברה הינו דלק, אשר מהווה, לאחר עלויות השכר, את ההוצאה התפעולית העיקרית של החברה. בשנים 2014, 2015 ו-2016 עלות הדלק היוותה כ-23%, 20% וכ-18% 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 2016, עליה של 1 אג' במחיר ליטר דלק מגדילה את הוצאות החברה בכ-860 אלפי ש"ח בשנה.

במהלך חודש פברואר 2015 חתמה החברה על הסכמים עם דור אלון אנרגיה בישראל (1988) בע"מ (להלן: "דור אלון") ועם סונוול ישראל בע"מ (להלן: "סונוול"). תקופת ההסכמים הראשונה הינה עד ליום 31 בדצמבר 2016, כאשר לרכבת שמורה האופציה להארכת ההסכמים ב-36 חודשים נוספים, מתוכם מומשה האופציה הראשונה וההסכמים בתוקף עד ליום 31.12.2017. 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 סונוול 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 וסונוול 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)(4)(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 2016 עמדו על כ-23 מיליון ש"ח, מההווים 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 מחשוב. לחברה הסכמי מסגרת עם ספקי השירותים שלה, אשר קובעים 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 יגרם להשלכה מהותית על פעילות החברה.

נכון למועד פרסום הדוח, החברה מאבטחת את רכבותיה, תחנותיה ומתחמיה על ידי טכנולוגיות שונות וכן על ידי אבטחה פיזית וזאת באמצעות התקשרות עם חברות אבטחה חיצוניות (אשר כפופות למערך האבטחה הפנימי של החברה).

חלק ניכר ממערכותיה התפעוליות והמנהליות של החברה נשען על מערכי מחשוב וציוד 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 במחסני 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, קרונות 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 כ-שישה 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 הנ"ל מחסנים משלו. החברה סיימה תהליך של עיתוד מלאי ממוכן במשק הנייד וגיישה מדיניות לעיתוד מלאי ממוכן בשאר המשקים, בהתאם לפרמטרים תפעוליים וכלכליים התואמים לצרכי החברה.

17.2. נכון ליום 31 בדצמבר 2016 עמד הגרעון בהון החוזר של החברה על סך של כ- 164 מיליוני ש"ח. נכון ליום 31 בדצמבר 2016 עמד הגרעון בהון החוזר של החברה (בנטרול התחייבויות לספקים והפרשות בגין פעילות הפיתוח אשר ממומנים מתקציב הפיתוח) על סך של כ- 16 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.

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 2016 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 2016 היתרה בקרן עמדה על סך של כ- 26.3 מיליון ש"ח (ישנה הגנת מטבע).
- 18.1.2. **קרן לפרישת עובדים** - היתרה מייצגת כספים שמיועדים לתשלום פרישה מוקדמת. נכון ליום 31 בדצמבר 2016 היתרה בקרן עמדה על סך של כ- 27 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 2016 היתרה בקרן עמדה על סך של כ- 151 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 2016 היתרה בקרן עמדה על סך של כ- 128 מיליון ש"ח.
- 18.1.5. **ניהול כספי השקעות**

החברה מנהלת, בהתאם להחלטת דירקטוריון החברה מיום 22 בנובמבר 2004, את כל כספי ההשקעות על ידי מנהלי השקעות חיצוניים אשר נמצאים תחת פיקוח, השגחה ובקרה של החברה באמצעות אגף הכספים. החברה מנחה את מנהלי ההשקעות 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% מאמצעה 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)(4.1) 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 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 2016.

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)(1.4) 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 לפרוץ 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 2016 סך הערבויות שניתנו על ידי החברה עמד על כ-2,047 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 2016 ועד למועד פרסום הדוח לא קיבלה החברה אשראי בנקאי.

19.6. מסגרות אשראי ליום 31 בדצמבר 2016

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 ilAA+ ו-Aa1, בהתאמה. ביום 27 ביוני 2016 פורסם אשרור דירוג מידרוג, וביום 2 במרץ 2017 פורסם אשרור דירוג Maalot S&P ועודכן ל ilAA+ עם אופק חיובי.

19.8. שעבודים

בחודש מרץ 2015, בטרם השלמת ההנפקה לציבור כמפורט בסעיף 2.1.2 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)(1.4)(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 שתתקבל 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)(1.4)(2)(ה) לדוחות הכספיים.

20. מיסוי

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

21. סיכונים סביבתיים ודרכי ניהולם

החברה רואה עצמה כאחראית וכמחויבת בנקיטת אמצעים להגנה על הסביבה וצמצום מפגעים סביבתיים. 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 בתקציבה 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 ועיתונות כדלקמן: המתחמים הגדולים בהם מתקיימת פעילות ערה הינם: שלוחת נמל חיפה, אשדוד עורף הנמל, צפע (אינם בשטח הרכבת ואינם תחת היתר הרעלים של הרכבת) ונאות חובב. המתחמים הבאים קטנים יותר בפעילות העיתונות 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.

רגולציה סביבתית

21.2

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 באופן מהותי בהוראות הדין המהותיות 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.

היתר רעלים לשינוע ולאחסנה של חומרים מסוכנים

21.2.1

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:

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 לחידוש בתום תוקפו מדי שנה ואינה צופה מניעה לחידוש.

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 2 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.

21.2.3. הצעת חוק מניעת זיהום קרקע ושיקום קרקעות מזוהמות, התשע"א-2011

הצעת חוק מניעת זיהום קרקע ושיקום קרקעות מזוהמות, התשע"א-2011 (להלן: "הצעת חוק קרקעות מזוהמות") עברה בקריאה ראשונה בכנסת הקודמת, אולם טרם הגיעה לדיון בוועדות הכנסת לקראת קריאה שנייה ושלישית, ונועדה להסדיר את מכלול ההיבטים הקשורים בזיהום קרקע בישראל. מעת לעת, נדרשת החברה לטפל בקרקעות בהן נמצא זיהום והיא פועלת בתחום זה למול המשרד להגנת הסביבה ורשות המים.

להערכת החברה, אף על פי שהחברה פועלת למניעה, צמצום ושיקום קרקעות מזוהמות, לכניסתו של החוק המוצע עלולה להיות השפעה על פעילותה, עם זאת בשלב זה אין ביכולתה של החברה להעריך את מידת ההשפעה.

לפירוט אירוע או עניין בנוגע לזיהום קרקע, ראו סעיף 21.3.1 להלן.

21.2.4. 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- ראה סעיף 21.3.2 להלן.

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.

21.2.5. 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 לכוז הפועלת באמצעות מקור אנרגיה חשמלי.

לצורך ביצוע פרויקט 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 תפעל להתקנת אמצעים לצמצום רמות הקרינה, בהתאם להנחיות הממונה על הקרינה הבלתי מייננת ובהתאם להוראות תת"ל 18.

21.2.6. תקנות הרוקחים (יסודות רדיואקטיביים ומוצריהם)

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

21.3. אירועים בקשר עם איכות הסביבה זיהום קרקעות במרכיבי דלק

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 צפוי להתבצע במהלך שנת 2017 סקר קרקע משלים וכן פינוי קרקע מזוהמת כחלק מהליכי בנייה ושדרוג המתחם.

הערכת החברה בדבר המועד לביצוע סקר קרקע משלים 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 התממש 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 כדין- קרקע מזוהמת ברמת זיהום של 500 - 5000 tph לכיסוי וקרקע מזוהמת ברמת זיהום של מעל 5000 tph תפונה לטיפול ביולוגי.

החל מסוף שנת 2016 מבצעת החברה פינוי קרקע זו בהתאם לסקר שנערך בשנת 2015. נכון למועד פרסום הדוח פונתה יותר מ- 75% מהקרקע המזוהמת לשני אתרים: רמת חובב וגני הדס.

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 שדלק 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 מאצרת 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. בשנת 2015 הותקנו 6 בארות ניטור והפקת דלק ועודכנה מחדש כמות שכבת הדלק לכ- 380-530 מ"ק. נכון למועד פרסום הדוח, קיימים באתר כ- 20 קידוחי ניטור והפקה.

21.3.2. איכות אוויר

תחנת רכבת ת"א השלום

ממצאי ניטור רציף איכות אוויר 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.

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.

עמידה בהוראות ניטור אוויר בתחנות רכבת

במהלך שנת 2016 הציבה החברה מערכות ניטור אוויר בכ- 10 תחנות בנוסף לתחנה קבועה בת"א השלום, ועמדה בהוראות המשרד להגנת הסביבה בהצבת מערכות ניטור אשר תוקפו החל ממרץ 2016 עד למרץ 2017.

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

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

ב. 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.

ג. 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.

לפירוט הליכים משפטיים בנוגע לאיכות אוויר, ראו סעיף 21.4.1, 21.4.2 ו- 21.4.5 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 כדין. טיפול זה כולל בין היתר, איסוף נפרד של עודפי השמן המשומש המועברים לפינוי וניקוז שאר תשטיפי הדלק והשמן למפרידי דלקים לצורך עמידה בערכים הקבועים בדיון.

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

במהלך שנת 2013 הוטלו על החברה שני חיובים בסך של כ- 1,200,000 ש"ח כל אחד ע"י תאגידי המים "מעיינות הדרום" ו- "מי כרמל", עקב חריגות לכאורה בדיגומי שפכים שבוצעו במתחם הקטרים בדימונה ומתחם הדיזלים בחיפה,

בהתאמה. בשני האתרים, נעשו עבודות תשתית לטיפול מיטבי בשפכים, כגון התקנת מפרידי דלק חדשים, התקנת מגשיות ומערכות תדלוק אוטומטיות ועוד. החברה מחזיקה בטענות כנגד הדיגומים והחייבים שהושמו עליה ופועלת מול הרשויות המוסמכות בניסיון לבטלם. בין היתר, החברה הגישה ערר למוסמך במשרד להגנת הסביבה בנוגע לדיגום על בסיסו חייבה מעיינות הדרום את החברה.

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

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

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 בתעלות שלצדי 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.

לפרטים אודות אירוע בטיחותי מיום 14 במרץ 2016 של רכבת מטענים, אשר הובילה, בין היתר, חומר מסוכן ראה סעיף 13.4 (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 שידרש.

יחד עם זאת ולאור מחויבות החברה, במהלך השנים 2008-2014 השקיעה החברה במיגון דירתי בסמוך לתוואי המסילה ובהקמת קירות אקוסטיים. כמו כן, החברה נוקטת אמצעים נדרשים לעמידה ברמות זיהום האוויר שנקבעו בתקנות למניעת מפגעים (זיהום אוויר מכלי רכב), תשכ"ג-1963.

נציין כי המשרד לאיכות הסביבה התריע בפני החברה על מטרדי ריח בתחנת בני ברק. תלונה זו באה על רקע מטרדי ריח משינוע מכולות פסולת המועמסות על גבי קרונות הרכבת. נכון למועד פרסום הדוח, החברה בוחנת את הנושא ומחפשת פתרונות.

21.4. הליכים משפטיים או מנהליים מהותיים בקשר עם איכות הסביבה

21.4.1. ביום 6 בינואר 2015 הוגשה בקשה לאישור תביעה ייצוגית כנגד החברה, בגין נזקים לא ממוניים בשל קיומו לכאורה של מפגע בדמות זיהום אוויר בתחנת הרכבת תל אביב-השלום. הקבוצה המיוצגת בתובענה מורכבת מכלל משתמשי תחנת הרכבת כאמור ב-7 השנים האחרונות, אשר על פי הערכת התובע מונה 800 אלף איש. סכום התובענה הועמד על סך של 250 ש"ח לכל נפגע ובסה"כ כ- 200 מיליון ש"ח. להערכת החברה, המבוססת על דעתם של יועציה המשפטיים, סיכויי התובענה נמוכים מ-50% ולפיכך לא נכללה הפרשה בספרי החברה.

21.4.2. ביום 12 במרץ 2015 הוגשה בקשה לאישור תובענה כייצוגית בסך של כ- 30 מיליוני ש"ח, בדבר הפרה לכאורה את החוק למניעת מפגעים אזרחיים (תביעות אזרחיות), החוק למניעת מפגעים ואת חוק אוויר נקי שכן ערכי זיהום האוויר בתחנת הרכבת מודיעין מרכז עולים כדי מפגע סביבתי על פי חוק. הקבוצה בשמה הוגשה הבקשה לכאורה הינה כל מי שנחשף לזיהום האוויר בתחנה בשבע השנים שקדמו להגשת הבקשה. להערכת החברה, אין זיהום אוויר בתחנה ולכל היותר ככל שהיה, המדובר בתקלה במערכת האוורור שטופלה. להערכת החברה, המבוססת על דעתם של יועציה המשפטיים, סיכויי התובענה נמוכים מ-50% ולפיכך לא נכללה הפרשה בספרי החברה.

21.4.3. ביום 20 במרץ 2016 הוגשה בקשה לאישור תובענה ייצוגית על סך של כ- 7.9 מיליוני ש"ח, שעניינה התרשלות של הרכבת בטיפול בחומרים אסורים בעקבות אירוע התאונה בין רכבות משא מיום 14 במרץ 2016 באזור דימונה. ביום 24 באוגוסט 2016 הורה בית המשפט על מחיקת התביעה.

21.4.4. 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%.

21.4.5. ביום 22 בינואר 2016 הוגשה 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.

21.5. מדיניות התאגיד בניהול סיכונים סביבתיים

החברה מספקת שירותיה ופועלת, מתוך אחריות לחברה ולסביבה, בראיה מקיימת ארוכת טווח וצופה פני עתיד, למזעור 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.

החברה גיבשה תכנית פיתוח בר קיימא, 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.

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.

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.

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.

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 לעובדי המדינה ועובדי גופים מתוקצבים ונתמכים, שהוקם מכוח חוק יסודות התקציב. ניתן להעמיד לדין משמעת 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 בידיעתו; (2) הוא נקט אמצעים סבירים להבטחת מניעת העבירה.

22.2.2. חוק שיווין 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 שסימך לכך. לא יושב הסכסוך תוך זמן סביר, יחוזה 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 (תיקני 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 65א לשנת 2014, אשר עסק, בין היתר, בהיערכות החברה לחשמול קווי רכבת, בהעסקת עובדים במשרות אמון, בהעסקת קרובי משפחה. דוח זה כלל בנוסף התייחסות מיוחדת לתכנית נתיבי ישראל והתריע על כך שבמידה ולא תושלם במועד הקמת מסילה רכבת רביעית או תגרמנה מסיבה כלשהי דחיות ברכש ו/או דחיות בהטמעת מערכת איתות חדשה, עלול להיווצר 'צוואר בקבוק' בתנועת הרכבות באזור מחלף שפירים; (2) דוח ביקורת שנתי 66א לשנת 2015 (החלק הכלכלי), אשר עסק, בין היתר, בתחזוקה ברכבת ובהובלת מטענים ברכבת; (3) דוח ביקורת שנתי 67א לשנת 2016 (פרק רביעי), אשר עסק, בין היתר, במשרד התחבורה והבטיחות בדרכים- הכנה וביצוע של התקציב להשגת מטרות המשרד. בדוח קיימת התייחסות לתקציב וביצוע ברכבת ישראל.

בנוסף לדוחות השנתיים, מבקר המדינה התייחס לרכבת ישראל במסגרת דוח מיוחד מיום 9 בספטמבר 2015 בנושא היבטים בהיערכות התחבורה למצבי חירום, העוסק, בין היתר, בתפקוד הרכבת במצבי חירום: מבצע צוק איתן וסופת השלגים בדצמבר 2013.

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

22.2.6 נציב תלונות הציבור

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 הברור 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 2016 התקבלו בחברה כ- 49 אלף פניות / תלונות לקוחות. מרבית הפניות עסקו בהחזרים כספיים והמרות כרטיסים, איחורים וביטולי רכבות, וכן תלונות בנושא שימוש בכרטיס הרב קו. בשנת 2016 חלה עלייה של כ- 27% בכמות הפניות שנובעת בעיקר מעלייה בכמות הנסיעות וכניסה לתוקף של רפורמת התעריפים בחודש ינואר 2016.

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 תעשייתי), 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 וחדושים עבור כלל מתחמי החברה. נכון למועד פרסום הדוח, נדרשים

לחברה כ- 100 רישיונות, אשר מתוכם 32 רישיונות קיימים, 27 רישיונות בהליכים, ו- 41 רישיונות חסרים. לפרטים נוספים בדבר השלכות וחשיפות אפשריות לחברה עקב העדר רישיונות עסק ראו סעיף 26.3.1 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

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.

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

מינוי מנהל לעניין מסילות ברזל

סעיף 2א לפקודת מסילות הברזל 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. בהתאם לחלק מהתקנות מכוח הפקודה סמכויות המנהל מוקנות למנהל כהגדרתו בפקודה ובחלק מן התקנות הן מוקנות למנכ"ל החברה.

סדרי הסעה ברכבות

בפרק ג' לחוק, נקבעו סדרי הסעה ברכבות, לפיהם פועלת החברה, ובכלל זאת הוראות בדבר תשלום מראש עובר לכניסה לקרונות נוסעים ברכבת, חובת נוסע להציג את כרטיס הנסיעה בפני פקיד רכבת מוסמך, הוראות בדבר דרישת תשלום כספי מנוסע שלא הציג כרטיס נסיעה, בגובה עלות הנסיעה ובתוספת פיצוי כספי שיקבע השר ועוד.

עונשין

פרק ד' לחוק קובע שורה של הוראות עונשיות הן בגין פעולות שביצע פקיד רכבת והן בגין פעולות שבוצעו בידי נוסעים או גורמים אחרים השוהים במסילה. כך, למשל, נקבע כי פקיד רכבת שהיה במצב שכרות בעת ביצוע תפקידו, או סרב למלא את תפקידו כשורה, צפוי לקנס הקבוע בסעיף 61(א) לחוק העונשין, ואילו היה בסירוב זה כדי לסכן את בטיחותו של נוסע או של אדם אחר הנמצא במסילה כדן, דינו של פקיד הרכבת מאסר שנתיים.

התרגל אדם ופעל באופן העלול לסכן את בטיחותו הוא או את בטיחותו של נוסע או של אדם אחר הנמצא במסילה, דינו מאסר שישה חודשים. השליך אדם במזיד אבן או דבר אחר על רכבת או על רכב מסילה אחר, בדרך העלולה לסכן בטיחותו של אדם, דינו – מאסר שלוש שנים, ואם גרם לחבלת גוף לאדם שברכבת, דינו – מאסר חמש שנים. גרם אדם לתאונה לרכבת בהפרת תקנות שהותקנו לפי פקודה זו, בהעדר מיומנות או בהתרשלות, ויש בתאונה כדי לסכן בטיחותו של נוסע או של אדם אחר, דינו – מאסר שנה אחת.

בנוסף לאמור לעיל, נקבעו שורה של הוראות ענישה בדבר גרימת נזק למסילות ברזל ומתקני הרכבת וכן הוראות שונות שעניינן הפעלת מסילת ברזל פרטית, מסילת ברזל ארצית ומסילת ברזל מקומית, כהגדרתן בפקודה.

22.2.14. הצעת חוק לתיקון פקודת מסילות הברזל (מס' 9), התשע"ד-2014 (להלן "הצעת החוק")

הצעת החוק מסדירה מספר תחומים, ובהם:

(א) סמכויותיו של המנהל כהגדרתו בפקודת מסילות הברזל ("המנהל") לאשר תוכנית הפעלה, המהווה תנאי להפעלת מסילת ברזל ארצית ("התכנית"); ליתן הוראות בדבר אופן הגשתה; להורות על הגשת תכנית מתוקנת וליתן הוראות בדבר הגבלת פעילותו של מפעיל.

על התכנית לכלול, בין השאר: 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;

- (ב) סמכותו של השר להתקין תקנות בעניינים שונים ובין היתר בדבר עניינים נוספים שיכללו בתכנית ההפעלה;
- (ג) הוראות בדבר רישוי נהגי רכבת; רישוי להפעלת בית ספר להכשרת בעלי תפקידים מסילתיים; פיקוח על פעילותם והעסקתם של בעלי תפקידים מסילתיים; הוראות בענייני בטיחות וחקירת תאונות ועוד;
- (ד) הוספת תיקונים לפקודה לעניין מסילת הברזל המקומית.
- (ה) ביום 21 במרץ 2017 אושרה הצעת החוק בקריאה שנייה ושלישית. החוק החדש כולל הוראות בדבר תחילתן המדורגת של הוראות בנושאים שונים. ההוראות בעניין חובת רישוי נהגים ייכנסו לתוקף 15 חודשים מיום פרסום החוק. ההוראות בעניין החובה להגיש תכנית הפעלה שנתית לרגולטור ייכנסו לתוקף שנתיים מיום פרסום החוק.

22.2.15. במחצית שנת 2008 הוקם אגף רישוי מסילתי במשרד התחבורה במטרה לבנות מנגנון פיקוח על רכבת ישראל והמסילות בארץ. אגף זה פועל, בין היתר, להתאמת נוהלי הבטיחות של החברה לסטנדרטים המקובלים כיום במדינות המערב וכן לבחינת נושאים כגון: הגדרת רישוי רכבתי, מאגרי מידע ודיווח, אינטגרציה של תכנית העבודה ושביעות רצונם של משתמשי הרכבת.

22.2.16. 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.

22.3. חוק אויר נקי, התשס"ח-2008

להרחבה ראו סעיף 21.2.4 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. שויון 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

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: "שקילת 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 חיונית²¹ 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

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

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

סעיף 48 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 שהפקיע 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)(4) (טז) 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)(4) (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 לעניין 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 בגין 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 יגרם לשינוי במטרת החכירה או ביעודה או יעשה במוכר כל שימוש שאינו עולה בקנה אחד עמם;

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 להפקיען, לבטלן 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 ובהעדר 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 ח'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 - תיידרש 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)(1.2) לדוחות הכספיים. הסכם ההפעלה והפיתוח מסדיר את מימון פעילות הפיתוח של החברה לשנים 2013-2020. לפרטים אודות ההסכם ראה ביאור 20(ג)(1.4).

23.2. הסכם הסובסידיה בגין היסעי חיילים

לפרטים בדבר הסכם להסעת חיילים מיום 6 במאי 2012 ראו ביאור 27(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 חינוך לחיילים בימי ראשון בבוקר החל מיום 8 בנובמבר 2015. לפרטים בדבר הסכם סבסוד הסעת חיילים ראו ביאור 20(ג)(1.2) 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 שיכחנו 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.

לפרטים בדבר כתב השיפוי וכתב השיפוי החדש ראו סעיף 16 לפרק ד' לדוח התקופתי.

23.6. סיכום בין משרד הביטחון והחברה- פינוי תדרי GSMR

ביום 24 באוגוסט 2015 התקבלה בדירקטוריון החברה החלטה בדבר התקשרות בעסקה עם משרד הביטחון. להלן עיקרי ההתקשרות:

1. צה"ל יפנה תדרי GSMR לשימוש החברה בשלבים עד לסוף שנת 2018.
 2. השימוש בתדרים האמורים נחוץ לשם התקנת 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.
- בשנת 2015 החברה העבירה למשרד הביטחון סכום של 60 מיליון ש"ח (בהתאם לאבן הדרך הראשונה בהסכם), ובשנת 2016 החברה העבירה למשרד הביטחון סכום של 60 מיליון ש"ח נוספים (בהתאם לאבן הדרך השנייה בהסכם), אשר נרשמו במסגרת הרכוש האחר של החברה.

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. החברה שואפת להיות החברה המובילה 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 תפתח ותספק שירותים באמינות ובשקיפות.
 - 25.1.4. החברה שואפת לספק שירות מיטבי, תוך הבטחת זמינות דיוק ובטיחות.
 - 25.1.5. החברה חותרת למצוינות, לחדשנות וליעילות מרבית – ניהולית וטכנולוגית.
 - 25.1.6. בהתאם להחלטת הממשלה בדבר הקמת חברות הבת, החברה תפעל לפיתוח עסקי-מסחרי של המקרקעין ומתחמי תחנות הרכבת בישראל, באמצעות חברת הפיתוח.
- 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

חתימה למובילות בתחומי הפעילות העיקריים - החברה פועלת להובילת 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.

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 פועלת 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 משלימים להובלה כאמור, וזאת באמצעות חברת המטענים.

25.7 יעדים בתחום הסחר

תהליך התקשרות עם זכין 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. בנוסף, החברה תשאף לפתח מכלול רחב של שירותים דיגיטליים שינתנו לנוסעים.

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.

26 דיון בגורמי סיכון

26.1 ניהול סיכונים בהתאם להוראות רשות החברות הממשלתיות

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 אסטרטגיים²², סיכונים תפעוליים²³, סיכונים פיננסיים²⁴ וסיכונים ציית²⁵. מדיניות ניהול הסיכונים בחברה הינה נדבך חשוב בבחירת מכלול הפעולות והאמצעים שעליה לנקוט על מנת לעמוד ביעדים ובמטרות שנקבעו לה, הן על ידי גורמים חיצוניים והן על ידי גורמים פנימיים בחברה. ניהול סיכונים הינו תהליך מתמשך המתבצע כחלק מניהולה השוטף של חברה, ומטרתו לצמצם ככל האפשר התממשות סיכונים וזאת על ידי ביצוע תהליך שיטתי לאיתור וזיהוי הסיכונים, הערכת השלכותיהם וההסתברות להתרחשותם, תעדוף הטיפול במניעת הנזקים או במזעורם על פי השלכות הנזקים והאפשרות

22 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.

23 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.

24 סיכונים פיננסיים הינם סיכונים שיגרמו נזקים מהותיים לחברה כתוצאה ממחסור במקורות הון הדרושים לצורך ביצוע השקעות ופירעון חובות ולצורכי הנוזלות 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 נוזלות, סיכונים אשראי ובטחונות, סיכונים משפטיים וסיכונים דוחות.

25 סיכונים ציית 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 ראוייה בחברה ומול גורמים חיצוניים.

להתרחשותם, הגדרת שיטת הטיפול בהם, ההשקעה הנדרשת לשיטת טיפול זו ובקרה על ביצוע הפעילויות הנובעות מהטיפול.

מטרת החוזר הינה לקבוע 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 אינטגרלי מתהליכים אלו, צפויה להפחית את רמת הסיכון לה חשופה החברה ולמנוע או לצמצם את התממשותם של הסיכונים.

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 2015 החברה גיבשה נוהל ניהול סיכונים כאמור.

מנהל אגף אסטרטגיה וסייבר הינו מנהל הסיכונים הראשי והוא מסתייע במנהל הסיכונים. 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. באחריות מנהל הסיכונים לעקוב ולדווח אחר ניהול בקרת הסיכונים בחברה, כפי שנקבע על ידי הדירקטוריון והנהלת החברה. כן נקבע, כי על מנהל הסיכונים לזהות, להעריך ולדווח על הסיכונים הטמונים בכל הפעילויות, התהליכים, המערכות והמוצרים המהותיים באופן שוטף וכן לפני כניסה לתחומי פעילות/מוצרים/שירותים מהותיים, או בעת שינוי מהותי בפעילות קיימת, וידווח על כך להנהלת החברה ולדירקטוריון ולגורמים רלוונטיים אחרים, כחלק אינטגרלי מהליך קבלת ההחלטות בעניינים אלו.

בשנים 2012 ו-2015 בוצע בחברה סקרי סיכונים. במחצית השנייה של 2016 ביצעה החברה סקר סיכונים עדכני. מטרתו של סקר סיכונים לשקף תמונת מצב עדכנית לגבי הסיכונים העיקריים אליהם חשופה החברה, לדרג אותם לפי סדרי עדיפות, להגדיר את הגורמים האחראים לטיפול בסיכונים שזוהו, ולגבש תכניות מזעור להקטנת הסיכון.

תהליך ביצוע סקר הסיכונים העדכני כלל זיהוי סיכונים חדשים וכמו כן ריענון ועדכון הסיכונים מהסקר קודם על ידי בחינת רלוונטיות הסיכונים והשפעתם העכשווית על השגת היעדים והאסטרטגיה הארגונית. סקר הסיכונים המעודכן ותוכנית מזעור הסיכונים הכללית שנלווית אליו הועברו לדירקטוריון החברה בחודש מרץ 2017, וצפויים לעלות על סדר היום של הדירקטוריון בהמשך שנת 2017.

יצוין, כי חברי ההנהלה הבכירה של החברה עוברים השתלמויות בנושא ניהול סיכונים אשר בהן נדונה, בין היתר, חשיבות זיהוי גורמי סיכון, בחינתם, מיונם ותעדוף ההתמודדות עם גורמים אלו.

26.2 גורמי סיכון מאקרו

26.2.1 אסונות טבע

פעילות החברה ומתקניה חשופים לפגעי טבע ומזג אוויר כגון הצפות, שיטפונות, צונאמי, רעידות אדמה ואסונות טבע אחרים, העלולים לפגוע במתקני החברה, בתשתיות ובציוד שלה בהם ועקב כך לפגוע בפעילות החברה ובעסקיה, לרבות בגין תביעות ככל שתוגשנה נגדה בגין נזקים שייגרמו כתוצאה מפגיעה במתקני, תשתיות וציוד החברה ובציבור לקוחותיה או המשתמשים בשירותיה. בכלל זאת, תנאי מזג אוויר קיצוני וכמות גשמים גדולה בפרקי זמן קצרים, עשויים לגרום להצפת מסילות, תחנות ומתחמי תפעול של החברה. הצפות אלו, עלולות לגרום לסגירת תחנות ולשיבושים בתנועת הרכבות, ועל ידי כך להביא לפגיעה משמעותית בפעילות העסקית התקינה של החברה.

החברה פועלת באמצעים הבאים לשם הערכות לרעידות אדמה: (1) כתיבת נהלים, ביצוע תרגילים, הליך הפקת לקחים ויישום; (2) ניתוח תשתיותיה ומבניה, 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 ססמית 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.

בשל עלויות ההקמה של תשתיות הרכבת, התרחשות אסונות טבע כאמור לעיל העלולים לפגוע בתשתיות האמורות עשויה לגרום לנזקים מהותיים לחברה ולפעילותה ולהוצאות 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.

26.2.2. שריפות

פעילות החברה חשופה לסיכונים שריפה כמפורט להלן. לאור אופי הפעילות של החברה, התרחשויות של שריפות יכולה להיות באחד, או יותר, משלושת הסוגים הבאים:

שריפה במתקני החברה, לרבות תחנות הדלק ומתחמי הנייד;

שריפה בציוד נייד רכבתי תוך כדי נסיעה;

שריפות לאורך המסילה.

התרחשויות 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 שיופצל, 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 מציבות בפני החברה איומים נוספים - של שריפות במנהרות בהן נוסעות רכבות נוסעים ומטענים - המחייבים היערכות של החברה ושל כוחות ההצלה והכיבוי למתן מענה לתרחישים מסוג זה.

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 להתרחשויות אירוע כזה הינה נמוכה. זאת בשל מאפייני התנועה, הסטנדרטים הגבוהים לבטיחות בנסיעה במנהרה, והעובדה כי מטען האש ברכבות חשמליות הינו נמוך.

יחד עם זאת, בשל חוסר הניסיון והמיומנות להתמודד עם אירוע מסוג זה, מתייחסת החברה לתרחיש אירוע שריפה במנהרה כתרחיש מרכזי, 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 מיועדת 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.

26.2.3. מערכות מידע ואבטחת מידע

פעילותה השוטפת של החברה מתבססת 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 פוליטיים) למערכות המחשוב של החברה, עלולים לגרום לשיבוש ופגיעה במידע ובתפעול השוטף של המערכות התומכות בפעילות התפעולית והעסקית של החברה וכתוצאה מכך לפגיעה מהותית בפעילות הרכבות השוטפת ובהכנסות החברה. כמו כן, תקלות וכשלים כאמור עלולים לגרום אף לאובדן מידע עסקי ופגיעה בשלמות המידע שבידי החברה, לזליגת מידע לגורמים לא מורשים, וכן להסב עלויות מהותיות בגין שיקום מערכות המידע של החברה. בנוסף, פגיעה מכוונת במערכות המידע של החברה (על-ידי החדרת "קוד עיון"), עלולה לגרום לפגיעה ברשת הניהולית של החברה, להשבתת תנועת רכבות ובמקרים מסוימים אף לתאונות רכבת אשר עלולות להביא לפגיעה בחיי אדם.

החברה פועלת למניעת כשלים במערכות המידע ולהתמודדות עם הסיכונים הנובעים ממתקפת סייבר וניסיונות פריצה של גורמים בלתי מורשים, בין היתר, באמצעות הפרדת מערכת המשוא"ה 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. 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.

26.2.4 השפעת המצב הכלכלי בישראל והמצב העולמי

פעילות החברה בתחום הסעת הנוסעים מושפעת באופן מועט יחסית מהמצב הכלכלי שכן הביקוש לשירותיה קשיח באופן יחסי וכן הסכם ההפעלה והפיתוח כולל מנגנוני פיצוי על הכנסות החברה העצמיות. לעומת זאת, פעילות החברה בתחום המטענים מושפעת מהמצב הכלכלי, בין היתר, ביחס להיקף הייצור והביקוש לחומרי גלם בישראל. לפיכך, לשינויים במצב הכלכלי ישנה השפעה מוגבלת על תוצאות החברה בפעילות זו.

26.2.5 המצב הפוליטי-מדיני והמצב הביטחוני במדינת ישראל ובמזרח התיכון

המצב הפוליטי-מדיני והמצב הביטחוני בישראל משפיע באופן ישיר על פעילות החברה. התעוררות של פעולות איבה באזור המזרח התיכון כנגד ישראל או הרעה ביחסי המסחר הבינלאומי של ישראל כתוצאה מהתפתחויות שליליות במצב האזורי (העשויות במקרים מסוימים להביא לסגירת נמלי הים והאוויר של ישראל, לחרם סחורות על ישראל וכיוצ"ב), עלולות להשפיע על היקף תנועת הנוסעים ו/או היקף הובלת המטענים, בהתאמה, וכתוצאה מכך להשפיע על פעילותה של החברה ועל מצבה הכספי. כמו כן, התדרדרות במצב הביטחוני עלולה להביא אף לניסיון פגיעה פיזית בתשתיות החברה, בציוד הנייד והקבוע של החברה ובמתחמי החברה, העלולים להוות יעד להתקפות טרור או אירועים ביטחוניים אחרים. יצוין, כי השפעת המצב הביטחוני תלויה בנסיבות העניין ובאזור הגיאוגרפי בארץ בו חלה ההתדרדרות.

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 גורמי סיכון ענפיים

26.3.1 רגולציה

פעילותה של החברה מושפעת במידה רבה מן הרגולציה החלה עליה, המתהווה הן בחקיקה והן בהוראות המנהל, ובכלל זאת הוראות פקודת מסילות הברזל (על תיקוניה) והתקנות מכוחה הוראות חוק החברות הממשלתיות ותקנותיו והחלטות רשות החברות הממשלתיות, הוראות חוק החברות וחוק ניירות ערך (מכוח היותה של החברה "חברת איגרות חוב" ו"תאגיד מדווח"), רגולציה הנוגעת לרישוי עסקים, לתכנון ובניה, צרכנות ולהגנת הסביבה. לפירוט בדבר מגבלות ופיקוח הקיימים מכוח הרגולציה החלה על פעילות החברה ראו סעיף 22 לעיל, לרבות לעניין רישוי עסקים כמפורט בסעיף 22.2.11 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 התלייתם, השתת 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.

26.3.2 סיכונים תפעוליים ואיכות השירות

החברה מחויבת לספק ללקוחותיה שירות אמין ויעיל בתחומי הסעת הנוסעים והובלת מטענים. מתן השירות כרוך בתהליכי תכנון, תפעול ולוגיסטיקה מורכבים הכוללים, בין היתר: תכנון ופיתוח מתחמי תחזוקה (ובעיקר הכנתם לקליטת ציוד נייד במועד הנדרש), תחזוקה ראויה של ציוד, תכנון עבודה בשטחי אחסנה, רכש והקצאת ציוד מתאים ובכמות מתאימה, הפעלת ציוד באופן נכון, הקצאת צוותי עובדים בכמות ובחיתך מקצועות מתאימים, אחסנה נכונה ומניעת נזקים למטענים, מתן שירותים נדרשים לקרונות, מתן מענה יעיל ותמיכה לנוסעים ובעלי מטענים ותמיכה שוטפת בהעברת מסרים אלקטרוניים במערכות המידע. כשלים שונים בתהליכים אלו, עלולים לפגוע בפעילות החברה, לגרום להוצאות מהותיות ולהקשות על תהליכי שיווק ושימור לקוחות.

26.3.3 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 למתיחות 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. שינוי במחיר הדלק אינו מגודר עבור תחום הובלת המטענים, ובהתאם לכך, להתייכרות 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.

26.3.4 הסביבה התחרותית בה פועלת החברה

החברה חשופה כיום לתחרות, בעיקר מול רכבים פרטיים וכן 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 העסקיות בעתיד.

לפרטים נוספים אודות הסביבה התחרותית בה פועלת החברה ראו סעיפים 5.1.9, 5.6, 6.6 לעיל.

26.3.5 הגנת הסביבה

פעילות החברה כפופה לחוקים ותקנות בנושא הגנת הסביבה, המתייחסים לנושאים שונים כגון אחסנה ושינוע של חומרים מסוכנים, זיהום אוויר, זיהום קרקעות ומים, מניעת רעש, קרינה בלתי מייננת (שדות חשמליים ומגנטיים) ועוד. במהלך השנים האחרונות חלה החמרה בתקנים החלים על פעילותה של החברה, בפקוח על איכות הסביבה ובאכיפת תקני סביבה. מגמה זו צפויה, להערכת החברה, להימשך ואף להחמיר בשנים הבאות. אי עמידה בהוראות החוק והתקינה בתחום איכות הסביבה עלולה לחשוף את החברה ומנהליה לסנקציות שונות, ובכלל זאת לעיצומים כספיים ולהליכים פליליים. החברה בוחנת את השלכות החוקים והתקנות המוצעים בתחום איכות הסביבה, פועלת למנוע או למזער את הסיכונים הסביבתיים העשויים להתרחש במסגרת פעילותה, נערכת ופועלת על מנת להיערך להשלכות הכלכליות, המשפטיות והתפעוליות הנובעות מהחוקים והתקנות ומקצה כספים בתקציבה לשם מילוי החוקים והתקנות בתחום איכות הסביבה החלים עליה ואלו אשר צפויים לחול עליה. עם זאת, אין כל ודאות שהעלויות שידרשו מהחברה בקשר עם החוקים והתקנות הקיימים והצפויים בתחום איכות הסביבה לא יעלו על הסכומים המיועדים על-ידי החברה למטרות אלה. בנוסף, לחוק הקרינה הבלתי מייננת ולתקנות הקרינה הבלתי מייננת, התשס"ט-2009, צפויות להיות השפעות על פעילות החברה אם תמומשנה תכניות החברה להסבת הפעילות הרכבתית לכזו הפועלת באמצעות מקור אנרגיה חשמלי. לפרטים אודות מגבלות קרינה בלתי מייננת בקשר עם תכנית החשמול ראו סעיף 21.2.5 לעיל. להרחבה על פעילות החברה בתחום איכות הסביבה והרגולציה החלה על החברה בנושא זה, ראו בסעיף 21 לעיל.

26.4 סיכונים מיוחדים לחברה

לחברה צורכי מימון בהיקפים משמעותיים ביותר, בין היתר, עקב הצורך לממן את תכניות הפיתוח שלה.

יכולתה של החברה לממן את פעילותה תלויה בגורמים רבים, בהם: נכונות הממשלה לספק לחברה מימון או תמיכה אחרת, לרבות במסגרת הסכם ההפעלה והפיתוח כמפורט בסעיף 23.1 לעיל, אישורי גורמי ממשלה, אמון המשקיעים בחברה, דירוג האשראי של החברה, ההצלחה העסקית של החברה וביצועיה, וכן התנאים הכלכליים, הביטחוניים, הרגולטוריים והפוליטיים בישראל.

במקרה בו לא יעמוד לטובת החברה המימון הנדרש לפעילותה, עשויה להיות לכך השפעה מהותית לרעה על עסקיה, תוצאות פעילותה ומצבה הכספי.

26.4.2 כשלים טכניים במערך הציוד והתחזוקה

לתקינות, אמינות וזמינות התשתיות והציוד בהם עושה החברה שימוש במסגרת פעילותה, עשויה להיות השפעה מהותית על פעילות החברה ועל המוניטין שלה. כשלים בציוד הרכבתי ובמכלוליו או במערכות תפעוליות ממוחשבות עלול לגרום לשימוט רכבות ואף להביא לכדי פגיעה בנפש, וזאת בנוסף לפגיעה ביכולת החברה להסיע נוסעים ולהוביל מטענים. תיקון תקלות וכשלים טכניים בתשתיות ובציוד החברה או במערכותיה התפעוליות בהיקף רחב, שאינו מכוסה באחריות היצרן, והתאמת הציוד הנייד ומערכות התשתית לנומרות 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.

26.4.3 אירועים בטיחותיים (תאונות)

במסגרת פעילותה השוטפת של החברה, עשויים לקוחות החברה, עובדיה, מתקניה (לרבות הרכבות עצמן) להיות חשופים לסיכונים בטיחותיים ולהתרחשותן של תאונות. לשם שמירה על בטיחות הנסיעה ברכבת, פועלת החברה ליישום תכנית הבטיחות אשר אושרה על ידי דירקטוריון החברה, ולביצוע מעקב ובקרה אחר ליקויי בטיחות. כמו כן, מעדכנת החברה מעת לעת את תכנית הבטיחות ומבצעת תעדוף של פרויקטי הבטיחות ולוחות הזמנים על פי הצורך. בנוסף, מקיימת החברה הסדרי בטיחות הנבדקים, בחלקם, גם על ידי משרד התחבורה, ופועלת לאכיפת תכניות ההכשרה כמפורט בסעיף 13.1 לעיל. לפגיעה בלקוחותיה ו/או במתקניה ו/או בעובדיה של החברה עקב תאונה עלולה להיות השפעה מהותית על פעילות החברה ומצבה הכספי.

26.4.4 תיאום פעילות עם חברת נתיבי ישראל וגורמים נוספים

חלק מהפרויקטים לביצוע במסגרת המערך הרכבתי מחייב שיתוף פעולה של החברה עם חברת נתיבי ישראל. 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 כאמור בסעיף 8.4.6(ד) לעיל) 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 ללוחות הזמנים, איכות, סטנדרטים נדרשים וכן חלוקת אחריות בנושאים אלו בין החברה ובין חברת נתיבי ישראל. 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.

26.4.5 ספקים ולקוחות

לחברה תלות במספר ספקים כמפורט בסעיף 16 לעיל. הפסקת השירות מצדם של ספקים אלו עשויה לגרום לקשיי תפעול זמניים ולהשפיע על פעילות החברה.

כמו כן, פעילות החברה מאופיינת בהסתמכות על פעילות שוטפת ותקינה של הנמלים אליהם מיובא הדלק והמטענים המועברים לחברה על ידי הספקים והלקוחות עימם היא מתקשרת. בהתאם לכך, שביתות בנמלי הים של ישראל, צפיפות בנמלים, אמברגו ועיצומים שונים עלולים למנוע באופן זמני או לעכב את הספקת הדלק, אשר הינו חיוני לפעילות החברה, ועקב כך להשפיע לרעה על תוצאות פעילותה. מצב זה עלול אף להשפיע על פעילות החברה בתחום הובלת המטענים עקב מניעת יכולת או עיכובים בפריקת מכולות בנמלים.

26.4.6 כיסוי ביטוחי

החברה רוכשת פוליסות ביטוח על מנת לבטח את נכסיה ואת אחריותה כלפי גורמים שלישיים בגין פעילותה. עם זאת, הכיסוי הביטוחי שרוכשת החברה הינו מוגבל, ובכלל זאת אינו כולל כיסוי לאירועים מסוימים (כגון: נזקים לצידוד 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 ואו גבולות האחריות בפוליסות מכסים את כל הסיכונים הכרוכים בפעילות החברה. לפרטים בדבר פוליסות הביטוח בהן התקשרה החברה, ראו סעיף 12 לעיל.

26.4.7. שיקולי פעולה של חברה ממשלתית

בהתאם להוראות סעיף 4(א) לחוק החברות הממשלתיות על החברה כחברה ממשלתית לפעול לפי השיקולים העסקיים שעל פיהם פועלת חברה לא-ממשלתית. עם זאת, ממשלת ישראל רשאית, באישור ועדת הכספים של הכנסת, לקבוע לחברה שיקולי פעולה אחרים, שאינם שיקולים עסקיים על פיהם הייתה פועלת חברה לא-ממשלתית. בנוסף, על החברה מוטל לפעול על פי רגולציה ניכרת (כמפורט בסעיף 22.1 לעיל), לרבות כפיפות להחלטות ממשלה, אשר עשויה להשפיע על חופש פעילותה העסקי ועל תוצאות פעילותה.

26.4.8. התבססות על תחזיות ביקושים בתחום הסעת הנוסעים לצורך תכנון רכש, פיתוח והיערכות

לצורך היערכות החברה בתחום הסעת הנוסעים, מתבססת החברה מעת לעת על הערכות ותחזיות רב שנתיות בנוגע לרמות הביקושים הצפויות לנסיעות ברכבת, המתבססות, בין היתר, על תחזיות כלכליות בנוגע למצב המשק (לרבות בנוגע לקצב והיקף פיתוח מרכזי תעסוקה ומסחר). היערכות זו כוללת תכנון תקופתי של פעולות רכש ציוד נייד, פעולות פיתוח והיערכות של מתחמי תפעול ותחזוקה של החברה וכן פיתוח קווים עתידיים, המתבססות על צפי רמת הביקושים העתידיים לנסיעות ברכבת. הערכות ותחזיות בחסר, ביחס לרמת הביקושים העתידית כאמור, עשויות להשפיע על רמת השירות אותה מספקת החברה ללקוחותיה. החברה מנסה להתמודד עם גורם סיכון זה, על ידי בחינה תקופתית של הערכות ותחזיות אלו ועדכון במידת הצורך, וזאת על מנת להתאים ככל האפשר את היקף פעולות הרכש והפיתוח להערכות והתחזיות המעודכנות.

26.4.9. הון אנושי

פרופיל הפעילות של החברה משתרע על פני מגוון רחב של פעילויות ומיומנויות, 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. היעדר הכשרה רכבתית אקדמית במדינת ישראל, מחסור בתכניות לימוד בחלק מתחומי ההתמחות הרלוונטיים בבתי הספר להנדסה בארץ, פרישתם של עובדים בעלי ידע ייחודי וניסיון רב ומעבר מטה החברה ללוד עלולים להותיר פערי ידע ויוצרים צורך בהכשרת עובדים חלופיים לטווח הקצר ולטווח הארוך.

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 נידוד 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 התמחותי במקצועות הנדרשים.

בנוסף יצוין, כמפורט בסעיף 15.12 לעיל, כי סכסוכי עבודה, עיצומים, שביתות והשבתות של עובדים בענף וכן הפעלה לא יעילה של מתקנים, ציוד ותשתיות הרכבת, עלולים לגרום לעיכובים, שיבושים או אף להשבתה של פעילות החברה, ולהשפיע לרעה על תוצאות פעילותה ומצבה הכספי. כמו כן, היותה של החברה חברה ממשלתית, בנוסף על כך שהינה מחויבת לפעול במסגרת הסכמים קיבוציים, חושפת את החברה, לקושי בניהול המשאב האנושי העשויה לפגוע בגמישות הניהולית.

26.4.10. סיכונים בטיחותיים בשימוש במתקני החברה

במסגרת עיסוקי החברה ופעילויותיה באתריה השונים עשויים עובדיה וצדדים שלישיים להיחשף לסיכונים בטיחות ובריאות תעסוקתית שונים בגינם החברה חשופה לתביעות בגין נזקי גוף או נזקים אחרים. החברה נוקטת באמצעים שונים לצמצום סיכונים אלה וזאת בהתאם לדברי חקיקה ותקינה החלים עליה, והיא מגבשת ופועלת לפי הוראות בטיחות ונהלים מתאימים בנושא בטיחות ובריאות תעסוקתית החלים עליה, לצורך הגנה על שלומם ובריאותם של עובדיה והמשתמשים בשירותיה ובמתקניה. על אף האמור, אין ביכולתה של החברה למנוע באופן מוחלט את התממשות הסיכון האמור. יצוין, כי החברה מחזיקה כיסוי ביטוחי לעובדים ולצדדים שלישיים כמפורט בסעיף 12 לעיל.

בנוסף, החברה אימצה תכנית בטיחות מקיפה והקימה ועדה המקיימת ישיבות שוטפות ועוקבת אחר התקדמות ואופן יישום התכנית, לפרטים ראו סעיף 13.1 לעיל. כמו כן פועלת החברה לאכיפת תכניות ההכשרה והבטיחות בחברה, לשם הטמעה נכונה של תכניות אלו ומבצעת תחקור והפקת לקחים מאירועים בטיחותיים.

26.4.11 סיום פרויקטים בהקמה תוך עמידה באבני הדרך

לחברה פרויקטים משמעותיים בהקמה, ביניהם תכנית החשמול והקמת הקו המהיר לירושלים. בנוסף, כוללת תכנית הפיתוח שלה שיפור והרחבת קווים קיימים. עמידתה של החברה בלוחות הזמנים, בתקציב ובאבני הדרך של הפרויקטים השונים הינם בעלי חשיבות משמעותית להיקף ואיכות פעילותה של החברה בעתיד. לצורך כך, החברה הקימה חטיבה ייעודית לצורך ניהול פרויקטים, הקמת תשתית ופיתוח לצורך שיפור והרחבת הרשת המסילתית. הצלחת הפרויקטים בהקמה של החברה נמדדת בשלושה מדדים עיקריים: עמידה בתקציב הפרויקט, עמידה בלוח זמנים להשלמת הפרויקט (אבני דרך של הפרויקט, לרבות סיום ביצוע) ואיכות הפרויקט. להערכת החברה, עיקר הסיכון מתבטא בסטייה מלוחות זמנים ומהתקציב המיועד לפרויקט. במסגרת הליך הבקרה, החברה מבצעת תהליך ניהול סיכונים בפרויקטים באמצעות כלים ומתודולוגיות שונות הכוללות, בין היתר, מעקב מתמיד וניטור לוחות הזמנים, דוחות תקופתיים עבור כל פרויקט וניתוח השפעתו של כל סיכון על התקציב ועל לוחות הזמנים.

נציין כי החברה עובדת בשיתוף פעולה מלא עם משרד התחבורה ועם חברה אשר נבחרה לשמש כ- ISA במסגרת כלל הפרויקטים המשמעותיים על מנת שיתמלאו כלל התנאים והתהליכים הבטיחותיים הנדרשים לקבלת אישור הפעלה. כמו כן, נכון למועד פרסום הדוח, החברה פועלת על מנת להשלים את התהליכים כאמור ולקבל את האישורים הנדרשים ממשרד התחבורה, בין היתר, עבור הקו המהיר לירושלים, קו עכו כרמיאל ומסילת השרון, תוך שילוב כלל הטכנולוגיות החדשות לרבות מערך החשמול, מערך האיתות וצי הנייד החשמלי.

26.4.12 תביעות משפטיות

לאור מהותה ואופי 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.

26.4.13 סובסידיה ממשלתית ומימון תכנית הפיתוח

בהתאם להסכם ההפעלה והפיתוח עם ממשלת ישראל, מוענקת לחברה סובסידיה ממשלתית, לפיה, מתחייבת החברה לממש את מדיניות הממשלה בתחום התחבורה הרכבתית בתמורה למתן סובסידיה בגין הפעילות התחבורתית השוטפת של החברה ומימון תכנית הפיתוח של החברה. בהתאם להסכם ההפעלה והפיתוח ואישור ההנפקה, המדינה תעביר לחברה כחלק מכספי הסובסידיה לפיתוח תשלומים לטובת התחייבויותיה של החברה בגין אגרות החוב, בהתאם ללוח העברות שצורף לאישור ההנפקה, התואם את לוח הסילוקין של החזר סך אגרות החוב, פחות 150 מיליון ש"ח מסכום הגיוס במסגרת הנפקת אגרות חוב שבוצעה על ידי החברה בחודש מרץ 2015, ופחות הריבית בגינם, וההצמדה ככל שמדובר באגרות חוב (סדרה ב'). הכספים כאמור יועברו לחברה בכפוף לעמידה בהתחייבויותיה בהסכם ההפעלה והפיתוח ובהתאם להוראות הסכם ההפעלה והפיתוח, לרבות הוראות הנוגעות לתרופות, ובכללן עיכוב וקיזוז כספים, בכפוף למגבלות העיכוב והקיזוז המפורטות בביאור 20 (ג)(1)(1.4) (ו-י) בדוחות הכספיים. לפרטים נוספים אודות הסכם ההפעלה והפיתוח ותנאיו, ראו ביאור 20 (ג)(1)(1.4) בדוחות הכספיים. שינויים בהסכם ההפעלה והפיתוח או ביטולו ו/או אי אישור טיוטת תכנית הפיתוח החדשה או שינויים בה, עלולים להיגרם, בין היתר, כתוצאה משינויים בסדרי העדיפויות הלאומיים וקיצוצים בתקציב המדינה ועלולים לפגוע בהיקף הסובסידיה והמימון 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 מכוחו מכל סיבה שהיא (לרבות כתוצאה מהפרת ההסכם על ידי החברה ו/או כתוצאה מעיכוב ו/או קיזוז על ידי המדינה), עלולים לפגוע בחברה באופן מהותי מאוד אשר עשוי לפגוע בתוצאותיה הכספיות, במצבה הכספי של החברה, במקורות המימון לפעילותה וביכולת עמידה בהתחייבויותיה כלפי צדדים שלישיים, לרבות מחזיקי אגרות החוב. בנוסף, אי העברת תשלומים מהמדינה לחברה בגין אגרות החוב, לרבות במקרה של הפרת ההסכם על ידי החברה, עלול לפגוע ברמת וודאות גבוהה ביכולת עמידתה של החברה בהתחייבויותיה כלפי מחזיקי אגרות החוב.

החברה נמצאת בתהליך היערכות לחשמו מערך קווי הנוסעים בקווים עתידיים-חדשים ובקווים קיימים וצפוי להתפרס על פני כ-5 שנים עד להשלמת הפרויקט (לפרטים נוספים בדבר פרויקט החשמו ראו סעיף 8.4.6 לעיל). הצלחת פרויקט החשמו נמדדת, בין היתר, בעמידה באבני הדרך ולוחות הזמנים שנקבעו להשלמת הפרויקט, איכות הביצוע ועמידה בתקציב, והינה בעלת חשיבות משמעותית לפעילות הרכבת. לשם הצלחה בפרויקט זה, נדרש תיאום רב בין החברה לבין צדדים שלישיים, לרבות גורמי ממשלה ורשויות שונות, ספקים, קבלני משנה, וכן בין צדדים שלישיים לבין עצמם. עמידה בלוח הזמנים להקמת התשתיות הנדרשות והשלמת רכש ציוד נייד חשמלי מתאים ו/או הסבת ציוד נייד, התאמות מערכות הרכבת, וכן כשירות הגורמים המקצועיים בחברה, מהווים תנאים הכרחיים לעמידה בלוחות הזמנים שנקבעו ליישום הפרויקט. כמו כן, קיימים סיכונים הנגזרים מהצורך בהקמת תשתית פיזית אשר עלולה לסכן את התשתית הקיימת, ואף לפגוע בתנועת הרכבות הסדירה במקרה של תקלות בלתי צפויות. יצוין, כי יישום תכנית החשמו יחייב 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.

כמו כן, במסגרת פרויקט החשמו החברה עלולה להיות חשופה לתביעות בגין פגיעה במקרקעין בהתאם לסעיף 197 לחוק התכנון והבניה. אין ביכולתה של החברה להעריך בשלב זה את ההוצאות הכספיות שיתכן ויגרמו לחברה בהקשר זה.

26.4.15 תירות מרכז שליטה ופיקוד ארצי

החברה מפעילה מרכז שליטה ופיקוד ארצי (המשוא"ה), אשר אחראי על ניהול, תפעול ובקרה של תנועת הרכבות הארציות 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 אף כלל תנועת הרכבות הארציות. 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 במקרה של פגיעה במשוא"ה. יצוין, כי לחברה קיימת יכולת חלקית להפעיל, בעת הצורך, מערכת משוא"ה חלופית בלוד ובתאי איתות חשמליים בעיקר מהרצליה וצפונה, בבאר שבע ונבטים.

26.5 דירוג גורמי הסיכון - להלן יובא תיאור השפעת גורמי הסיכון על החברה:

סיכונים ענפיים	השפעה			סיכונים מאקרו
	גבוהה	בינונית	נמוכה	
השפעה משמעותית על החברה	השפעה מתונה על החברה	השפעה קלה על החברה	השפעה קלה על החברה	סיכונים מאקרו
אסונות טבע			X	תפעוליים - סכנות
שריפות			X	תפעוליים - סכנות
מערכות מידע ואבטחת מידע	X			תפעוליים - מערכות מידע
השפעת המצב הכלכלי בישראל והמצב העולמי			X	אסטרטגיים - דינמיקת שוק
המצב הפוליטי-מדיני והמצב הביטחוני במדינת ישראל ובמזרח התיכון		X		אסטרטגיים
רגולציה	X			ציות ונהלים
סיכונים תפעוליים ואיכות השירות		X		תפעוליים - בטיחות הנוסעים והנסיעה
תנודות במחיר הדלק			X	פיננסיים
הסביבה התחרותית בה פועלת החברה			X	אסטרטגיים - דינמיקת שוק
הגנת הסביבה	X			תפעוליים - סכנות
				ציות ונהלים - רגולציה וסטנדרטים
סיכונים ייחודיים לחברה				

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	
גיוס הון ומימון		X		
כשלים טכניים במערך הציוד והתחזוקה		X		
אירועים בטיחותיים			X	
תיאום פעילות עם חברת נתיבי ישראל וגורמים נוספים	X			
ספקים ולקוחות		X		
כיסוי ביטוחי		X		
שיקולי פעולה של חברה ממשלתית		X		
התבססות על תחזיות ביקושים בתחום הסעת הנוסעים לצורך תכנון רכש, פיתוח והיערכות			X	
הון אנושי		X		
סיכונים בטיחותיים ושימוש במתקני החברה		X		
סיום פרויקטים בהקמה תוך עמידה באבני הדרך	X			
תביעות משפטיות		X		
סובסידיה ממשלתית ומימון תכנית הפיתוח			X	
תכנית החשמול			X	
יתירות מרכז שליטה ופיקוד ארצי			X	
פיננסים – נזילות ואשראי, מבנה הון				
תפעוליים – בטיחות הנוסעים והנסיעה				
תפעוליים – בטיחות הנוסעים והנסיעה				
אסטרטגיים – יוזמות מרכזיות ופרויקטים	X			
אסטרטגיים – דינמיקת שוק תפעוליים – אספקה תחזוקה ושירותים		X		
פיננסים – נזילות ואשראי		X		
אסטרטגיים – ממשל		X		
אסטרטגיים – תכנון והקצאת משאבים				
אסטרטגיה – תקשורת תפעוליים – משאבי אנוש ציות ונהלים – קוד התנהגות.		X		
ציות ונהלים – רגולציה וסטנדרטים		X		
אסטרטגיים – יוזמות מרכזיות ופרויקטים	X			
אסטרטגיים – ממשל פיננסיים – נזילות ואשראי		X		
אסטרטגיים – תכנון והקצאת משאבים			X	
אסטרטגיים – יוזמות מרכזיות ופרויקטים			X	
אסטרטגיים – סכנות			X	

רכבת ישראל בע"מ

**דוח הדירקטוריון למצב ענייני התאגיד
לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2016**

דירקטוריון חברת רכבת ישראל בע"מ (להלן: "החברה") מתכבד להגיש את דוח הדירקטוריון על מצב ענייני החברה לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2016, 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 מרנ"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 2016. בהתאם להסכם זה, לאור הנפקת אגרות החוב לציבור ביום 18 במרץ 2015, הוארך ההסכם עד סוף שנת 2020. ראה גם באור 20(ג)(1)(1.4) 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.

החברה פועלת בארבעה תחומי פעילות עיקריים, המדווחים כמגזרים עסקיים ברי דיווח בדוחותיה הכספיים של החברה (לפרטים ראה באור 26 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 שולית נוספת הינה פעילות מתן שירותים לגורמי חוץ. החברה מבצעת תשתית ותחזוקה לטובת צדדים שלישיים וגובה תשלום בגין עבודות אלו. פעילות זו אינה עולה לכדי מגזר פעילות בר דיווח ומדווחת תחת פעילויות אחרות.

להלן הנתונים מתוך סעיפי מאזן החברה:

א. נכסים שוטפים

סעיף	ליום (באלפי ש"ח)		סך השינוי		הסברי החברה לשינויים
	31 בדצמבר 2016	31 בדצמבר 2015	באלפי ש"ח	ב- %	
מזומנים ושווי מזומנים	49,523	27,361	22,162	81%	
השקעות לזמן קצר	135,606	92,081	43,525	47%	הגידול בסך של כ- 44 מיליוני ש"ח נובע מעודפי המזומנים, אשר הושקעו בתיק ני"ע
לקוחות	87,439	94,863	(7,424)	-8%	הקיטון בסך של כ- 7 מיליוני ש"ח נובע בעיקר מירידה ביתרת לקוחות מפעילות נוסעים עקב הורדת התעריפים
ממשלת ישראל	708,252	260,824	447,428	172%	הגידול בסך של כ- 447 מיליוני ש"ח נובע בעיקר ממיון חוב ממשלת ישראל בגין שני פירעונות קרן האג"ח הצפויים בשנת 2017, כ- 247 מיליוני ש"ח מז"א לז"ק. בנוסף נרשם נכס לקבל בגין השקעות בפיתוח שבוצעו ליום המאזן בסך של כ- 162 מיליוני ש"ח
חייבים ויתרות חובה	266,751	156,653	110,098	70%	הגידול בסך של כ- 110 מיליוני ש"ח נובע בעיקר מגידול בביקדונות למימון השקעות בפעילות הפיתוח
מלאי	11,638	10,147	1,491	15%	
סה"כ נכסים שוטפים	1,259,209	641,929	617,280	96%	

לפרטים אודות התאמה לא מהותית של מספרי השוואה ראה ביאור 2 (ה) לדוחות הכספיים, ולפרטים אודות סיווג מחדש ראה ביאור 2 (ו) לדוחות הכספיים

ב. נכסים לא שוטפים

סעיף	ליום (באלפי ש"ח)		סך השינוי		הסברי החברה לשינויים
	31 בדצמבר 2016	31 בדצמבר 2015	באלפי ש"ח	ב- %	
חייבים ויתרות חובה לזמן ארוך	125,686	158,956	(33,270)	-21%	הקיטון בסך של כ- 33 מיליוני ש"ח נובע בעיקר מביטול ההתקשרות עם חנ"י
ממשלת ישראל	600,207	847,867	(247,660)	-29%	הקיטון בסך של כ- 248 מיליוני ש"ח נובע בעיקר ממיון חוב ממשלת ישראל בגין שני פירעונות קרן האג"ח הצפויים בשנת 2017 מנכס שאינו שוטף לנכס שוטף
קרן שמורה	150,855	149,519	1,336	1%	
השקעות בנכסים פיננסיים	46,303	44,841	1,462	3%	
נכסי מיסים נדחים	59,000	-	59,000	100%	יצירת נכסי מיסים נדחים לראשונה ביום 31.12.2016
סה"כ נכסים לא שוטפים	982,051	1,201,183	(219,132)	-18%	
רכוש קבוע מופעל, נטו	14,614,578	14,384,345	230,233	2%	ראה הערה 1
רכוש קבוע בהקמה	8,420,382	7,345,647	1,074,735	15%	ראה הערה 2
נכסים בלתי מוחשיים, נטו	186,264	129,442	56,822	44%	הגידול בסך של כ- 57 מיליוני ש"ח נובע בעיקר מעלויות פינוי תדרים (עבור פרויקט ERTMS)
סה"כ נכסים	25,462,484	23,702,546	1,759,938	7%	

לפרטים אודות התאמה לא מהותית של מספרי השוואה ראה ביאור 2 (ה) לדוחות הכספיים, ולפרטים אודות סיווג מחדש ראה ביאור 2 (ו) לדוחות הכספיים

הערה 1- רכוש קבוע מופעל, נטו - הגידול בסך של כ- 230 מיליוני ש"ח נובע בעיקר מהבאים :

- גידול בסך של כ- 1,017 מיליוני ש"ח בגין פריטי רכוש קבוע אשר הופעלו לראשונה בתקופת הדוח שעיקרם :
 - כ- 572 מיליוני ש"ח בגין תחנות ומתחמים וציוד (בעיקר מתחם ב"ש, תחנת ספיר, תחנת אופקים, ושדרוג תחנות נוסעים);
 - כ- 302 מיליוני ש"ח בגין השקעה בפרויקטים ותשתיות (קו העמק, אשקלון ב"ש מסילת הנגב, לוד נען ועוד);
 - כ- 143 מיליוני ש"ח בגין רכש ציוד נייד (50 קרונות משא, 3 קטרים, קרונית מדידה, 2 קרונות מנוף ועוד).
- החברה הכירה בהשבת ערך נכסים בסך של 15 מיליוני ש"ח ביום 31 בדצמבר 2016.
- בקיזוז הוצאות פחת והפחתות בסך של כ- 802 מיליוני ש"ח. (הוצאות הפחת בספרים, לרבות הפחתות בגין נכסים בלתי מוחשיים מוצגות נטו ממענקים ממשלתיים ומסתכמות לסך של כ- 51 מיליוני ש"ח).

הערה 2- רכוש קבוע בהקמה - הגידול בסך של כ- 1,075 מיליוני ש"ח נובע בעיקר מהבאים :

- גידול בסך של כ- 1,773 מיליוני ש"ח בהשקעות בפרויקטים חדשים שעיקרם :
 - כ- 526 מיליוני ש"ח בפרויקטים קויים לרבות הקו המהיר לירושלים, רעננה קו החוף, שינוי מערך מסילות בסבידור ובהגנה, קשת מודיעין, ועוד;
 - כ- 416 מיליוני ש"ח בתשתיות;
 - כ- 361 מיליוני ש"ח בתחנות ומתחמים, לרבות מתחם ב"ש, מבנה הנהלה בלוד, מתחם תחנת לוד, שדרוג תחנות נוסעים ועוד.
 - כ- 274 מיליוני ש"ח ברכש ציוד נייד, בעיקר ציוד נייד חשמלי;
 - כ- 196 מיליוני ש"ח בפרויקט החשמול.
- קיטון בסך של כ- 698 מיליוני ש"ח ברכוש בהקמה שהועבר לרכוש קבוע מופעל (בעיקר מתחם ב"ש, קו העמק, תחנת אופקים, רכש ציוד נייד, תחנת ספיר ועוד).

ג. התחייבויות שוטפות

סעיף	ליום (באלפי ש"ח)		סך השינוי		הסברי החברה לשינויים
	31 בדצמבר 2016	31 בדצמבר 2015	באלפי ש"ח	ב- %	
התחייבויות לספקים ונותני שירותים	571,163	530,792	40,371	8%	הגידול בסך של כ- 40 מיליוני ש"ח נובע בעיקר מגידול בספקי פיתוח
זכאים ויתרות זכות	300,762	273,692	27,070	10%	הגידול בסך של כ- 27 מיליוני ש"ח נובע בעיקר מגידול בזכאים בגין שכר
ממשלת ישראל	86,330	86,330	-	-	
הפרשות	217,787	97,702	120,085	123%	הגידול בסך של כ- 120 מיליוני ש"ח נובע בעיקר מגידול בהפרשות משפטיות בגין פעילות הפיתוח
אגרות חוב	247,406	-	247,406	100%	השינוי נובע ממיון חלויות שוטפות בגין אגרות חוב מהתחייבויות לא שוטפות להתחייבויות שוטפות בגין שני פירעונות קרן האג"ח הצפויים בשנת 2017
סה"כ התחייבויות שוטפות	1,423,448	988,516	434,932	44%	

לפרטים אודות התאמה לא מהותית של מספרי השוואה ראה ביאור 2 (ה) לדוחות הכספיים

ד. התחייבויות לא שוטפות

סעיף	ליום (באלפי ש"ח)		סך השינוי		הסברי החברה לשינויים
	31 בדצמבר 2016	31 בדצמבר 2015	באלפי ש"ח	ב- %	
אגרות חוב	743,486	992,772	(249,286)	-25%	הקיטון בסך של כ- 249 מיליוני ש"ח נובע ממיון חלויות שוטפות בגין אגרות חוב מהתחייבויות לא שוטפות להתחייבויות שוטפות
הטבות לעובדים	82,039	76,886	5,153	6%	
הכנסה נדחית בגין ממשלת ישראל	-	26,000	(26,000)	-100%	ברבעון השלישי לשנת 2016 בוטלה ההתקשרות עם חנ"י
הכנסה נדחית בגין מענקים ממשלתיים	22,069,712	20,629,774	1,439,938	7%	הגידול בסך של כ- 1,440 מיליוני ש"ח נובע בעיקר ממענקים ממשלתיים שהתקבלו בתקופה
סה"כ התחייבויות לא שוטפות	22,895,237	21,725,432	1,169,805	5%	

ה. הון עצמי

סעיף	ליום (באלפי ש"ח)		סך השינוי		הסברי החברה לשינויים
	31 בדצמבר 2016	31 בדצמבר 2015	באלפי ש"ח	ב- %	
הון מניות	3,000,000	3,000,000	-	0%	
קרן הון	174,720	174,720	-	0%	
יתרת הפסד	(2,030,921)	(2,186,122)	155,201	-7%	
סה"כ הון עצמי	1,143,799	988,598	155,201	16%	השינוי נובע מהרווח הכולל לתקופה
סה"כ התחייבויות והון	25,462,484	23,702,546	1,759,938	7%	

לפרטים אודות התאמה לא מהותית של מספרי השוואה ראה ביאור 2 (ה) לדוחות הכספיים

3. תוצאות הפעילות העסקית

להלן תמצית נתונים אודות התוצאות העסקיות :

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר			ל-3 החודשים שהסתיימו ביום 31 בדצמבר		
2014	2015	2016	2015	2016	
באלפי ש"ח					
3,071,612	2,204,024	2,308,655	575,131	585,484	סה"כ הכנסות *
1,911,908	1,995,282	2,076,356	513,742	547,925	סה"כ עלות ההכנסות
1,159,704	208,742	232,299	61,389	37,559	רווח גולמי
23,016	22,200	18,012	6,344	5,234	הוצאות מכירה ושיווק
111,891	116,670	137,512	31,981	41,860	הוצאות הנהלה וכלליות
(480,345)	(190,947)	(16,132)	680	(15,639)	(הכנסות) הוצאות אחרות, נטו
1,505,142	260,819	92,907	22,384	6,104	רווח תפעולי
11,504	11,485	8,872	-	4,772	הכנסות מימון
7,483	9,800	7,712	2,394	2,676	הוצאות מימון
11,077	(2,239)	-	(5,772)	-	הכנסות (הוצאות) משינוי בשווי הוגן של נגזרים פיננסיים, נטו
-	306	-	-	-	הוצאות מיסים על הכנסה
-	-	(59,000)	-	(59,000)	הכנסות מיסים נדחים
1,520,240	259,959	153,067	14,218	67,200	רווח נקי
(3,122)	1,017	2,134	(69)	2,134	רווח (הפסד) אקטוארי בגין תכניות להטבה מוגדרת
1,517,118	260,976	155,201	14,149	69,334	סה"כ רווח כולל

לפרטים אודות מגזרי הפעילות של החברה ראה באור 26 לדוחות הכספיים

לפרטים אודות התאמה לא מהותית של מספרי השוואה ראה ביאור 2 (ה) לדוחות הכספיים

*** סה"כ הכנסות - פירוט**

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר			ל-3 החודשים שהסתיימו ביום 31 בדצמבר		
2014	2015	2016	2015	2016	
באלפי ש"ח					
928,389	983,282	941,636	255,130	222,823	הכנסות מחיצוניים
1,247,751	1,220,742	1,367,019	320,001	362,661	הכנסות מדמי הפעלה
2,176,140	2,204,024	2,308,655	575,131	585,484	סה"כ הכנסות שוטפות
895,472	-	-	-	-	הכנסות מדמי הפעלה שנים קודמות
3,071,612	2,204,024	2,308,655	575,131	585,484	סה"כ הכנסות

להלן השינויים העיקריים שחלו בשנת 2016 לעומת שנת 2015:

(א) **ההכנסות מהסעת נוסעים** לשנת 2016 הסתכמו לסך של כ- 708 מיליוני ש"ח לעומת הכנסות של כ- 775 מיליוני ש"ח בשנת 2015, קיטון בשיעור של כ- 9%. כמות הנסיעות בשנת 2016 הסתכמה ל- 59.5 מיליוני נסיעות לעומת 52.8 מיליוני נסיעות בשנת 2015, גידול בשיעור של כ- 13%. הקיטון בהכנסות למרות העלייה בכמות הנסיעות נובע בעיקר מהרפורמה בתעריפים והוזלת מחירי הנסיעות.

יש לציין כי עם תחילת הרפורמה בתעריפים ביום 1 בינואר 2016, ההכנסות משקפות את הכרטיסים שנרכשו מקופות הרכבת, בעוד שכמות הנסיעות משקפת את נסיעות כלל הלקוחות, לרבות אלו אשר רכשו את הכרטיסים באמצעי תחבורה אחרים, ששותפים לרפורמה.

יש לציין שאחרי סגנון הציה בכמות הנסיעות ברכבת ישראל בשנים 2011 - 2008, אשר עמדה על כ- 35-36 מיליוני נסיעות בשנה, החל משנת 2012, כתוצאה משיפור השירות, לרבות שיפור משמעותי באחוז הדיוק של הרכבות, חלה עלייה משמעותית ומתמשכת בהיקף הנסיעות כמפורט בגרף מטה.

סה"כ משנת 2011 לשנת 2016 גדלה כמות הנסיעות מ 35.9 מיליון ל 59.5 מיליון - גידול של כ- 66%



(ב) **הכנסות מדמי הפעלה** לשנת 2016 הסתכמו לסך של כ- 1,367 מיליוני ש"ח לעומת הכנסות של כ- 1,221 מיליוני ש"ח בשנת 2015. הגידול בהכנסות מדמי הפעלה נובע בעיקר מגידול בפעילות החברה וירידה בהכנסות העצמיות בשל הרפורמה בתעריפים.

(ג) **הכנסות מהובלת מטענים** לשנת 2016 הסתכמו לסך של כ- 187 מיליוני ש"ח לעומת הכנסות בסך של כ- 165 מיליוני ש"ח בשנת 2015, גידול בשיעור של כ- 13%. בשנת 2016 החברה הובילה 9,232 אלפי טון לעומת 7,501 אלפי טון בשנת 2015, גידול בשיעור של כ- 23% בכמות המובלת. העלייה בהכנסות בשיעור נמוך מהעלייה בכמות המובלת נובעת בעיקר מעדכון תעריפים ללקוחות, בעיקר בשל ירידת מחירי הדלק.

(ד) **הכנסות מדמי שכירות וגורמי חוץ** לשנת 2016 הסתכמו לסך של כ- 47 מיליוני ש"ח לעומת הכנסות בסך של כ- 44 מיליוני ש"ח בשנת 2015, גידול בשיעור של כ- 7%.

(ה) **עלות המכירות העבודות והשירותים** לשנת 2016 הסתכמו לסך של כ- 2,076 מיליוני ש"ח לעומת סך של כ- 1,995 מיליוני ש"ח בשנת 2015. הגידול בסך של כ- 81 מיליוני ש"ח, כ- 4%, נובע בעיקר מהבאים:

- גידול בסך של כ- 43 מיליוני ש"ח בהוצאות התפעול והאחזקה כתוצאה מגידול בפעילות החברה.
- גידול בסך של כ- 41 מיליוני ש"ח בהוצאות השכר, אשר נובע בעיקר מתוספת בכוח אדם בשל גידול בפעילות החברה וכן מעדכון רכיבי שכר של עובדים בחוזה הקיבוצי.
- 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 מיליוני ש"ח, שבוצע ביום 31 במרס 2015.
- קיטון בסך של כ- 10 מיליוני ש"ח בהוצאות הדלק. קיטון זה בשיעור של כ- 3% נובע בעיקר מירידה במחיר הדלק בשיעור של כ- 10%, בקיטון גידול בצריכת הדלק הנובע מגידול בפעילות החברה.

(ו) **הוצאות הנהלה וכלליות** לשנת 2016 הסתכמו לסך של כ- 138 מיליוני ש"ח לעומת סך של כ- 117 מיליוני ש"ח בשנת 2015. הגידול בסך של כ- 21 מיליוני ש"ח נובע בעיקר מהוצאות בגין תביעות משפטיות.

- (ז) **הוצאות מכירה ושיווק** לשנת 2016 הסתכמו לסך של כ- 18 מיליוני ש"ח, לעומת סך של כ- 22 מיליוני ש"ח בשנת 2015.
- (ח) **הכנסות אחרות, נטו** לשנת 2016 הסתכמו לסך של כ- 16 מיליון ש"ח, לעומת הכנסות אחרות, נטו בשנת 2015 אשר הסתכמו לסך של כ- 191 מיליוני ש"ח. ההכנסות האחרות בשנת 2016 נובעות בעיקר מביטול חלקי של ההפרשה לירידת ערך נכסים בסך של 15 מיליוני ש"ח. ההכנסות האחרות בשנת 2015 נובעות בעיקר מביטול חלקי של ההפרשה לירידת ערך נכסים בסך של 160 מיליוני ש"ח, ובנוסף נרשמו הכנסות בסך של כ- 30 מיליוני ש"ח למימון תשלום המיסים עקב שומות המס לשנים 2003-2012.
- (ט) **הכנסות המימון, נטו** לשנת 2016 הסתכמו לסך של כ- 1 מיליוני ש"ח לעומת הכנסות מימון, נטו שהסתכמו לסך של כ- 2 מיליוני ש"ח בשנת 2015.
- (י) **הכנסות מיסים נדחים** - ביום 31.12.2016 נוצרו לראשונה נכסי מיסים נדחים.
- (יא) **הוצאות משינוי בשווי הוגן של נגזרים פיננסיים** - החל מיום 31 בדצמבר 2015 לחברה אין יתרה בגין נגזרים משובצים.

להלן השינויים העיקריים שחלו ב-3 החודשים שהסתיימו ביום 31 בדצמבר 2016 לעומת 3 החודשים שהסתיימו ביום 31 בדצמבר 2015:

- (א) **ההכנסות מהסעת נוסעים** לשלושת החודשים שהסתיימו ביום 31 בדצמבר 2016 הסתכמו לסך של כ- 169 מיליוני ש"ח לעומת הכנסות בסך של כ- 197 מיליוני ש"ח בתקופה המקבילה אשתקד קיטון בשיעור של כ- 14%. כמות הנסיעות ברבעון הרביעי לשנת 2016 הסתכמה לכ- 14.8 מיליוני נסיעות לעומת 14.1 מיליוני נסיעות בשנת 2015, גידול בשיעור של כ- 5%. הקיטון בהכנסות למרות העלייה בכמות הנסיעות נובע בעיקר מהרפורמה בתעריפים והוזלת מחירי הנסיעות.
- יש לציין כי עם תחילת הרפורמה בתעריפים ביום 1 בינואר 2016, ההכנסות משקפות את הכרטיסים שנרכשו מקופות הרכבת, אך כמות הנסיעות משקפת את נסיעות כלל הלקוחות, לרבות אלו אשר רכשו את הכרטיסים באמצעי תחבורה אחרים, ששותפים לרפורמה.
- (ב) **הכנסות מדמי הפעלה** לשלושת החודשים שהסתיימו ביום 31 בדצמבר 2016 הסתכמו לסך של כ- 363 מיליוני ש"ח לעומת 320 מיליוני ש"ח בתקופה המקבילה אשתקד. הגידול בהכנסות מדמי הפעלה נובע בעיקר מגידול בפעילות החברה וירידה בהכנסות העצמיות בשל הרפורמה בתעריפים.
- (ג) **הכנסות מהובלת מטענים** לשלושת החודשים שהסתיימו ביום 31 בדצמבר 2016 הסתכמו לסך של כ- 43 מיליוני ש"ח לעומת 46 מיליוני ש"ח בתקופה המקבילה אשתקד, קיטון בשיעור של כ- 7%. ברבעון הרביעי לשנת 2016 החברה הובילה 2,282 אלפי טון לעומת 2,063 אלפי טון בתקופה המקבילה אשתקד, גידול של כ- 11% בכמות המובלת. הקיטון בהכנסות למרות הגידול בכמות המובלת נובע בעיקר מעדכון הנחות שנתיות ללקוחות.
- (ד) **הכנסות מדמי שכירות וגורמי חוץ** לשלושת החודשים שהסתיימו ביום 31 בדצמבר 2016 הסתכמו לסך של כ- 11 מיליוני ש"ח לעומת הכנסות של כ- 12 מיליוני ש"ח בתקופה המקבילה אשתקד.
- (ה) **עלות המכירות העבודות והשירותים** לשלושת החודשים שהסתיימו ביום 31 בדצמבר 2016 הסתכמו לסך של כ- 548 מיליוני ש"ח בהשוואה לסך של כ- 514 מיליוני ש"ח בתקופה המקבילה אשתקד. הגידול בסך של כ- 34 מיליוני ש"ח, כ- 7%, נובע בעיקר מהבאים:

- גידול בסך של כ- 23 מיליוני ש"ח בהוצאות התפעול והאחזקה כתוצאה מגידול בפעילות החברה.
 - גידול בסך של כ- 17 מיליוני ש"ח בהוצאות השכר, אשר נובע בעיקר מתוספת בכוח אדם בשל גידול בפעילות החברה וכן מעדכון רכיבי שכר של עובדים בחוזה הקיבוצי
 - קיטון בסך של כ- 6 מיליוני ש"ח בהוצאות הדלק. קיטון זה בשיעור של כ- 6% נובע בעיקר מירידה במחיר הדלק בשיעור של כ- 2%, בתוספת לקיטון בצריכת הדלק.
- (ו) **הוצאות הנהלה וכלליות** לשלושת החודשים שהסתיימו ביום 31 בדצמבר 2016 הסתכמו לסך של כ- 42 מיליוני ש"ח לעומת סך של כ- 32 מיליוני ש"ח בתקופה המקבילה אשתקד. הגידול בסך של כ- 10 מיליוני ש"ח נובע בעיקר מהוצאות בגין תביעות משפטיות.
- (ז) **הוצאות מכירה ושיווק** לשלושת החודשים שהסתיימו ביום 31 בדצמבר 2016 הסתכמו לסך של כ- 5 מיליוני ש"ח לעומת סך של כ- 6 מיליוני ש"ח בתקופה המקבילה אשתקד.

- (ח) **הכנסות אחרות, נטו** לשלושת החודשים שהסתיימו ביום 31 בדצמבר 2016 הסתכמו לסך של כ- 16 מיליון ש"ח, לעומת הוצאות אחרות, נטו בתקופה המקבילה אשתקד אשר הסתכמו לסך של כ- 0.7 מיליון ש"ח. ההכנסות האחרות לשלושת החודשים שהסתיימו ביום 31 בדצמבר 2016 נובעות בעיקר מביטול חלקי של ההפרשה לירידת ערך נכסים בסך של 15 מיליון ש"ח.
- (ט) **הכנסות מימון, נטו** לשלושת החודשים שהסתיימו ביום 31 בדצמבר 2016 הסתכמו לסך של כ- 2 מיליון ש"ח לעומת הוצאות מימון, נטו שהסתכמו לסך של כ- 2 מיליון ש"ח בתקופה המקבילה אשתקד.
- (י) **הכנסות מיסים נדחים** - ביום 31.12.2016 נוצרו לראשונה נכסי מיסים נדחים.
- (יא) **הוצאות משינוי בשווי הוגן של נגזרים פיננסיים** - החל מיום 31 בדצמבר 2015 לחברה אין יתרה בגין נגזרים משובצים.

להלן השינויים העיקריים שחלו בשנת 2015 לעומת שנת 2014:

- (א) **ההכנסות מהסעת נוסעים** לשנת 2015 הסתכמו לסך של כ- 775 מיליון ש"ח לעומת הכנסות של כ- 713 מיליון ש"ח בשנת 2014. הגידול בשיעור של כ- 9% נובע בעיקר מגידול של כ- 9% בכמות הנסיעות שנבע בעיקר מהמשך השיפור ברמת השירות, פתיחת תחנות וקווים חדשים, וגידול בתדירות הרכבות. (כמות הנסיעות בשנת 2015 הסתכמה לכ- 52.8 מיליון נסיעות לעומת 48.5 מיליון נסיעות בשנת 2014).
- (ב) **הכנסות מדמי הפעלה** לשנת 2015 הסתכמו לסך של כ- 1,221 מיליון ש"ח לעומת הכנסות של כ- 2,143 מיליון ש"ח בשנת 2014. סה"כ ההכנסות מדמי הפעלה בשנת 2014 כללו סך של כ- 895 מיליון ש"ח בגין שנים קודמות (כולל מחילת הלוואה מקרן המע"מ בסך של כ- 474 מיליון ש"ח) ועוד כ- 28 מיליון ש"ח בגין שיפוי הוצאות שכר רטרואקטיביות בהתאם להסכם השכר הקיבוצי שנחתם בדצמבר 2012.
- (ג) **ההכנסות מהובלת מטענים** לשנת 2015 הסתכמו לסך של כ- 165 מיליון ש"ח לעומת הכנסות בסך של כ- 169 מיליון ש"ח בשנת 2014, קיטון בשיעור של כ- 3%. בשנת 2015 החברה הובילה 7,501 אלפי טון לעומת 7,539 אלפי טון בשנת 2014, קיטון של כ- 1% בכמות המובלת. הירידה בהכנסות בשיעור גבוה מהירידה בכמות המובלת, נובעת בעיקר מעדכון תעריפים ללקוחות, בעיקר בשל ירידת מחירי הדלק, בהתאם לסלי ההצמדות של חוזי החברה מול הלקוחות.
- (ד) **הכנסות מדמי שכירות וגורמי חוץ** לשנת 2015 הסתכמו לסך של כ- 44 מיליון ש"ח בדומה הכנסות בסך של כ- 46 מיליון ש"ח בשנת 2014.
- (ה) **עלות המכירות העבודות והשירותים** לשנת 2015 הסתכמו לסך של כ- 1,995 מיליון ש"ח לעומת סך של כ- 1,912 מיליון ש"ח בשנת 2014. הגידול בסך של כ- 83 מיליון ש"ח, כ- 4%, נובע בעיקר מהבאים:

- גידול בסך של כ- 67 מיליון ש"ח בהוצאות התפעול והאחזקה כתוצאה מגידול בפעילות החברה.
 - גידול בסך של כ- 47 מיליון ש"ח בהוצאות השכר, אשר נובע בעיקר מתוספת בכוח אדם בשל גידול בפעילות החברה.
 - גידול בסך של כ- 29 מיליון ש"ח בהוצאות ארנונה, הנובע בעיקר מביטול הפרשה בשנת 2014, אשר הקטין את ההוצאות בשנה זו, ותוספת הפרשות בתקופה השוטפת, אשר הגדיל את ההוצאות.
 - גידול בסך של כ- 19 מיליון ש"ח בהוצאות הפחת עקב ביטול חלק מההפרשה לירידת ערך נכסים בסך של 484 מיליון ש"ח, שבוצע ביום 30 ביוני 2014, וכן ביטול הפרשה נוסף בסך של 160 מיליון ש"ח, שבוצע ביום 31 במרס 2015.
 - קיטון בסך של כ- 55 מיליון ש"ח בהוצאות הדלק. קיטון זה בשיעור של כ- 12% נובע בעיקר מירידה במחיר הדלק בשיעור של כ- 18%, בקיטון גידול בצריכת הדלק בשיעור של כ- 7%.
 - קיטון בסך של כ- 15 מיליון ש"ח בגין הוצאות תמלוגים לרשות מקרקעי ישראל. בשנת 2014 ההוצאה כללה תמלוגים גם עבור שנת 2013.
 - קיטון בסך של כ- 9 מיליון ש"ח בהוצאות בגין הסעות חיילים וכן בהוצאות הסעת עובדים כתוצאה מירידת מחירים בהתאם להסכמים חדשים עם ספקי ההסעות.
- (ו) **הוצאות הנהלה וכלליות** לשנת 2015 הסתכמו לסך של כ- 117 מיליון ש"ח לעומת סך של כ- 112 מיליון ש"ח בשנת 2014.

- (ז) **הוצאות מכירה ושיווק** לשנת 2015 הסתכמו לסך של כ- 22 מיליוני ש"ח, לעומת סך של כ- 23 מיליוני ש"ח בשנת 2014.
- (ח) **הכנסות אחרות, נטו** לשנת 2015 הסתכמו לסך של כ- 191 מיליוני ש"ח בהשוואה להכנסות אחרות נטו, בסך של כ- 480 מיליוני ש"ח בשנת 2014. ההכנסות האחרות בתקופת הדוח נובעות בעיקר מביטול חלקי של ההפרשה לירידת ערך נכסים בסך של 160 מיליוני ש"ח, זאת לאור הנפקת האג"ח בתקופת הדוח, וצפי החברה כי מעתה פעילותה תניב תזרים מזומנים חיובי בסכומים גבוהים יותר, בנוסף נרשמו הכנסות בסך של כ- 30 מיליוני ש"ח למימון תשלום המיסים עקב שומות המס לשנים 2003-2012, שמקורם במשיכה מהקרן המיוחדת בהתאם לאישור שהתקבל מהמדינה. ההכנסות האחרות בשנת 2014 נובעות בעיקר מביטול חלקי של ההפרשה לירידת ערך נכסים בסך של 484 מיליוני ש"ח, זאת לאור החתימה על ההסכם החדש.
- (ט) **הכנסות המימון, נטו** לשנת 2015 הסתכמו לסך של כ- 2 מיליוני ש"ח בהשוואה להכנסות מימון, נטו שהסתכמו לסך של כ- 4 מיליוני ש"ח בשנת 2014.
- (י) **הוצאות משינוי בשווי הוגן של נגזרים פיננסיים** לשנת 2015 הסתכמו לסך של כ- 2 מיליוני ש"ח בהשוואה להכנסות בסך של כ- 11 מיליוני ש"ח בשנת 2014, וזאת בעיקר בשל סגירת ההתחייבות בגין נגזר משופץ עבור הסכם הסובסידיה הקודם עקב חתימה על ההסכם החדש. נכון ליום המאזן אין יתרה בגין נגזרים משופצים.

4. נזילות ומקורות מימון

החברה מממנת את פעילותה מהכנסות עצמיות מנוסעים, מטענים ומסחר וכן מהכנסות מדמי הפעלה. חלק דמי ההפעלה מסך כל הכנסות החברה הסתכם בשנים 2014-2016 לשיעור של כ- 59%, 55% ו- 70%, בהתאמה. יצוין כי שיעור דמי ההפעלה מכלל ההכנסות בשנת 2014 נבע בעיקר מהכנסות דמי הפעלה בגין שנים קודמות אשר הוכרו בעקבות החתימה על ההסכם החדש. 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.

(א) תזרים המזומנים

- (1) תזרימי המזומנים שנבעו מפעילות שוטפת בתקופת הדוח הסתכמו לסך של כ- 188 מיליוני ש"ח, בהשוואה לסך של כ- 135 מיליוני ש"ח שנבעו מפעילות שוטפת בתקופה המקבילה אשתקד. השינוי בתזרים נובע מגידול ברווחיות החברה בין התקופות. בנוסף בשנת 2015 שימשו סך של כ- 30 מיליוני ש"ח לתשלום שומות מס הכנסה בגין שנים קודמות.
- (2) תזרימי המזומנים ששימשו לפעילות ההשקעה בתקופת הדוח הסתכמו לסך של כ- 156 מיליוני ש"ח בהשוואה לסך של כ- 1,254 מיליוני ש"ח ששימשו בתקופה המקבילה אשתקד.
- השינוי בתזרים נובע בעיקר מההנפקה והשקעה בפיקדונות של אגרות חוב בסך של כ- 991 ברבעון ראשון 2015.
- (3) תזרימי המזומנים ששימשו לפעילות המימון בתקופת הדוח הסתכמו לסך של כ- 10 מיליוני ש"ח בהשוואה לסך של כ- 986 מיליוני ש"ח שנבעו מפעילות המימון בתקופה המקבילה אשתקד.
- השינוי בתזרים נובע בעיקר מהנפקת אגרות חוב ברבעון ראשון 2015 על סך של כ- 991 מיליוני ש"ח, נטו.
- לפרטים נוספים אודות תזרים המזומנים של החברה ראה דוח תזרים מזומנים בדוחות הכספיים.

(ב) הון חוזר

- לחברה גרעון בהון החוזר בסך של כ- 164 מיליוני ש"ח וכ- 347 מיליוני ש"ח ליום 31 בדצמבר 2016 וליום 31 בדצמבר 2015, בהתאמה.
- יצוין כי ההון החוזר לעיל חושב לפי סה"כ הנכסים השוטפים וההתחייבויות השוטפות כהגדרתם בתקנה החשבונאית. התחייבויות החברה השוטפות כוללות יתרות של ספקים, זכאים והפרשות השייכות לפעילות הפיתוח.
- הגרעון בהון החוזר בניכוי סעיפי הפיתוח כפי שפורטו לעיל, מסתכם לסך של כ- 16 מיליוני ש"ח ליום 31 בדצמבר 2016 ולסך של כ- 9 מיליוני ש"ח ליום 31 בדצמבר 2015.

5. 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 חשבונאיים קריטיים של החברה ראה באור 2(ד) לדוחות הכספיים.

6. 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 11(ד) לדוחות הכספיים.

7. גילוי בדבר הערכת שווי מהותית

להלן פרטים אודות הערכת שווי מהותית בהתאם לתקנה 8' לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומידיים), התש"ל - 1970:

הערכת שווי פעילות חברת רכבת ישראל:	
זיהוי נושא ההערכה	בחינת סכום בר ההשבה של חברת רכבת ישראל המהווה יחידה מניבת מזומנים אחת בהתאם להנחיות מקצועיות ותקן חשבונאות בינלאומי מס' 36
עיתוי ההערכה	31.12.2016 ; הערכת השווי נחתמה ביום 16.03.2017
שווי נושא ההערכה סמוך לפני מועד ההערכה	839 מיליון ש"ח ערך פנקסני של הנכסים התפעוליים נטו של חברת רכבת ישראל
שווי נושא ההערכה שנקבע בהתאם להערכה	854 מיליון ש"ח. החברה הגיעה למסקנה כי נוצרו סממנים לעליית ערך נכסים ולפיכך נרשמה עליית ערך בסך של 15 מיליון ש"ח
זיהוי המערך ואפיונו	ארנסט יאנג (ישראל) בע"מ. העבודה בוצעה על ידי צוות בראשות אלון לוגאסי, רו"ח שותף מנהל החטיבה הכלכלית וטל קליין, מנהל מחלקת הערכות שווי. למעריך השווי לא קיימת תלות בחברה
מודל ההערכה	שיטת היוון תזרים המזומנים (DCF)
	- אורך חיי התחזית נאמד בכ-23 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 הפיתוח המאושרת של החברה. - הכנסות החברה מסובסידיה שוטפת חושבו על פי עקרונות ההסכם החדש לאורך כל חיי התחזית תחת ההנחה כי עקרונות אלו ייכללו גם בהסכמי הסובסידיה שייחתמו בעתיד. - חישוב הכנסות מדמי הפעלה שוטפים הינו לפי רווח בסיס של 4% עד לשנת 2027 לאור הנפקת האג"ח בשנת 2015, וכוונת החברה להנפיק אג"ח נוסף בשנת 2017, אשר יהיה לכל הפחות בעל אורך חיים של 10 שנים. לאחר מכן רווח הבסיס יהיה 2%, בהתאם לתנאי ההסכם החדש טרם הנפקת האג"ח. - שיעור המינוף הנורמטיבי הרלוונטי לחברה בהתאם למגבלות נטילת האשראי החלות עליה מתוקף ההסכם החדש הינו 0%. - שיעור היוון משוקלל (לאחר מס) - 5.02% וחושב כממוצע משוקלל של שיעורי ההיוון שנאמדו עבור כל תחום פעילות. - שיעור הצמיחה בהכנסות העצמיות של מגזר הנוסעים ומגזר המסחר לאחר שנת 2020 נאמד בכ-1.4%, עד להגעת כמות הנוסעים לקיבולת המקסימלית בשנת 2027. בעקבות זאת, החל משנת 2028 הונח כי ההכנסות העצמיות של מגזרים אלה לא תצמחנה. - שיעור הצמיחה בהכנסות העצמיות של מגזר המטענים לאחר שנת 2020 נאמד בכ-3.0%, עד להגעת כמות הטון לק"מ לקיבולת המקסימלית בשנת 2024. בעקבות זאת, החל משנת 2025 הונח כי ההכנסות העצמיות של מגזר המטענים לא תצמחנה. - אחוז ערך הגרט מסך השווי שנקבע בהערכה כ-18%. - סכום בר השבה נקבע לפי שווי שימוש.

8. 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 גב' קרן אצלן, סמנכ"ל 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 בגין 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, בשיבת הדירקטוריון שהתקיימה ביום 26 במרס 2016, 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.

תחזית תזרים המזומנים כאמור, המבוססת על התכנית העסקית של החברה, מראה על יציבות ברווחיות. כמו כן הוצגו ניתוח רגישות לתרחישי קיצון אשר הצביעו כי לא קיימת בעיית נזילות בעתיד הנראה לעין.

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 משינויים 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 במחיר 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 2014-2016, 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.

9. דוח בסיסי הצמדה

(א) דוח בסיסי הצמדה ליום 31 בדצמבר 2016

סה"כ	לא מהווה מכשיר פיננסי	ללא הצמדה	צמוד למדד המחירים לצרכן	במטבע חוץ או בהצמדה לו אחר	אירו	
אלפי ש"ח						
						נכסים שוטפים
49,523	-	49,523	-	-	-	מזומנים ושווי מזומנים
135,606	-	135,606	-	-	-	השקעות לזמן קצר
87,439	-	87,439	-	-	-	לקוחות
708,252	-	607,340	100,912	-	-	ממשלת ישראל
266,751	41,251	225,500	-	-	-	חייבים ויתרות חובה
						נכסים לא שוטפים
125,686	-	125,686	-	-	-	חייבים ויתרות חובה לזמן ארוך
600,207	-	354,333	245,874	-	-	ממשלת ישראל
150,855	-	150,855	-	-	-	קרן שמורה
46,303	-	46,303	-	-	-	השקעות בנכסים פיננסיים
						התחייבויות שוטפות
(571,163)	-	(436,983)	-	(8,801)	(125,379)	התחייבויות לספקים ולנותני שירותים אחרים
(300,762)	(285,047)	(14,565)	(595)	-	(555)	זכאים ויתרות זכות
(86,330)	-	(86,330)	-	-	-	ממשלת ישראל
(247,406)	-	(147,000)	(100,406)	-	-	אגרות חוב
						התחייבויות לא שוטפות
(743,486)	-	(437,975)	(305,511)	-	-	אגרות חוב
221,475	(243,796)	659,732	(59,726)	(8,801)	(125,934)	

(ב) דוח בסיסי הצמדה ליום 31 בדצמבר 2015

סה"כ	לא מהווה מכשיר פיננסי	ללא הצמדה	צמוד למדד המחירים לצרכן	במטבע חוץ או בהצמדה לו	
				אחר	אירו
אלפי ש"ח					
נכסים שוטפים					
27,361	-	27,361	-	-	מזומנים ושווי מזומנים
92,081	-	92,081	-	-	השקעות לזמן קצר
94,863	-	94,863	-	-	לקוחות
260,824	-	258,753	2,071	-	ממשלת ישראל
156,653	28,425	126,253	-	-	1,975 חייבים ויתרות חובה
נכסים לא שוטפים					
158,956	26,000	132,956	-	-	חייבים ויתרות חובה לזמן ארוך
847,867	-	498,318	349,549	-	ממשלת ישראל
149,519	-	149,519	-	-	קרן שמורה
44,841	-	18,382	-	-	26,459 השקעות בנכסים פיננסיים
התחייבויות שוטפות					
(530,792)	-	(461,132)	-	(34,180)	(35,480) התחייבויות לספקים ולנותני שירותים אחרים
(273,692)	(259,018)	(14,075)	(599)	-	- זכאים ויתרות זכות
(86,330)	-	(86,330)	-	-	- ממשלת ישראל
התחייבויות לא שוטפות					
(992,772)	-	(589,929)	(402,843)	-	- אגרות חוב
(50,621)	(204,593)	247,020	(51,822)	(34,180)	(7,046)

10. מבחני רגישות

כאמור לעיל, החברה חשופה בפעילותה לסיכונים כמפורט בסעיף 6(ב) לעיל.

רגישות לשינויים בריבית השקלית ושערי חליפין

להלן טבלאות המפרטות את הרגישות לסיכונים כאמור ליום 31 בדצמבר 2016 (באלפי ש"ח):

סיכון מטבע

יתרה נושאת סיכון	-10%	-5%	שווי הוגן (אלפי ש"ח)	5%	10%
התחייבויות לספקים ולנותני שירותים	13,418	6,709	(134,180)	(6,709)	(13,418)
התחייבות בגין עסקה עתידית	56	28	(555)	(28)	(56)
סה"כ	13,474	6,737	(134,735)	(6,737)	(13,474)

סיכון ריבית

יתרה נושאת סיכון	-10%	-5%	שווי הוגן (אלפי ש"ח)	5%	10%
השקעות לזמן קצר	4,990	2,458	120,385	(2,387)	(4,705)
קרן שמורה	5,652	2,786	148,709	(2,710)	(5,347)
השקעות בנכסים פיננסיים	944	466	26,610	(454)	(895)
סה"כ	11,586	5,710	295,704	(5,551)	(10,947)

סיכון שוק

יתרה נושאת סיכון	-10%	-5%	שווי הוגן (אלפי ש"ח)	5%	10%
השקעות לזמן קצר	(2,667)	(1,333)	26,666	1,333	2,667
קרן שמורה	(12,653)	(6,327)	126,531	6,327	12,653
השקעות בנכסים פיננסיים	(14,901)	(7,450)	149,009	7,450	14,901
סה"כ	(30,221)	(15,110)	302,206	15,110	30,221

ב. היבטי ממשל תאגידי

1. תרומות

החברה מנועה מלתרום נוכח הנחיות רשות החברות הממשלתיות, ובכלל זה, חוזר תרומות 2000/1 של רשות החברות הממשלתיות מיום 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 2016 ולמועד פרסום הדוח, מכהנים בחברה 3 דירקטורים בעלי מומחיות חשבונאית ופיננסית: גב' עידית לוסקי, מר עופר מרגלית וגב' חגית בכר.

נכון ליום 31 בדצמבר 2016 ולמועד פרסום הדוח, לא מכהנים בחברה "דירקטורים בלתי תלויים", כהגדרת מונח זה בחוק החברות, תשנ"ט-1999.

3. דירקטורים חיצוניים

נכון ליום 31 בדצמבר 2016 ולמועד פרסום הדוח, מכהנות הדירקטוריות עידית לוסקי וחגית בכר כדירקטוריות חיצוניות.

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.

ביום 1 בינואר 2015 פרסמה רשות החברות הממשלתיות חוזר 2015-7-1 בנושא התקף מיום 1 בינואר 2015, וביום 3 בנובמבר 2015 עודכן חוזר זה בחוזר 2015-7-2, התקף מיום 3 בנובמבר 2015. ביום 15 בדצמבר 2015 אישר דירקטוריון החברה את מדיניות התגמול של נושאי משרה בחברה, בהתאם להמלצות ועדת התגמול של החברה, ובהתאם לקבוע בחוזר הרשות האמור.

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 2001/1 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).

יו"ר הדירקטוריון היוצא – מר חוסאם בשארה והדירקטור היוצא מקרב העובדים – מר בני סבא, לא קיבלו גמול דירקטורים, אלא שכר עבודה מן החברה. יצוין כי מר חוסאם בשארה סיים כהונתו ביום 16 ביולי 2016 וכי הדירקטור בני סבא סיים כהונתו ביום 12 בינואר 2017.

בנוסף להם, הדירקטור היוצא מר הראל דמתי, והדירקטורים מר אלי כהן, מר עופר מרגלית והגב' דלית רגב (מונתה ביום 14 במרץ 2016), שהינם עובדי מדינה, אינם מקבלים גמול דירקטורים. יצוין כי מר הראל דמתי סיים כהונתו ביום 22 בדצמבר 2016.

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.

6. בחינת הדירקטוריון את הקשר בין תגמול נושאי משרה בכירה ובעלי עניין בחברה לבין תרומתם לחברה

ביום 26 במרץ 2017 בחן דירקטוריון החברה את תנאי התגמול של נושאי המשרה ובעלי העניין המפורטים בפרק ד'- פרטים נוספים על התאגיד. בהתבסס על המידע שהובא בפניו, הגיע הדירקטוריון לכלל מסקנה כי התגמולים המשולמים לחמשת נושאי המשרה הבכירה בעלי התגמולים הגבוהים ביותר בחברה וכן לבעלי העניין בחברה תואמים את מדיניות התגמול של נושאי המשרה בחברה, הולמים את מורכבות תפקידם והינם סבירים.

7. המבקרת הפנימית של החברה**(א) פרטי המבקרת הפנימית**

1. המבקרת הפנימית של החברה - רו"ח רחל בן משה, בעלת תואר ראשון בכלכלה וחשבונאות ותואר שני במשפטים, החלה למלא את תפקידה מיום 15 ביולי 2012 והיא מועסקת "כפקידה בכירה" בהתאם לסעיף 32(א)(4) לחוק החברות הממשלתיות ובהתאם לאישור הרשות החברות הממשלתיות.
2. המבקרת הפנימית עומדת בתנאים הקבועים בסעיף 146(ב) לחוק החברות ובהוראות סעיפים 3(א) ו-8 לחוק הביקורת הפנימית, התשנ"ב-1992 (להלן: "חוק הביקורת הפנימית").
3. המבקרת הפנימית הינה עובדת החברה ואינה ממלאה תפקיד נוסף על הביקורת הפנימית.
4. המבקרת הפנימית אינה מחזיקה בניירות ערך של החברה או של גוף קשור אליה.
5. למבקרת הפנימית אין קשרים עסקיים מהותיים או קשרים מהותיים אחרים עם החברה ואינה ממלאה מחוץ לחברה תפקיד היוצר או העלול ליצור ניגוד עניינים עם תפקידה כמבקרת פנימית.
6. תקן כ"א של הביקורת הפנימית, שאושר ע"י דירקטוריון הרכבת, כולל את המבקרת הפנימית, סגן המבקרת הפנימית שהוא גם ראש תחום ביקורת, ראש צוות מיקור חוץ שהוא גם ראש תחום ביקורת, 5 ראשי תחומי ביקורת ומנהלת לשכה. היקף העסקת המבקרת הפנימית וצוות עובדי הביקורת הפנימית בתקופת הדו"ח הינו במשרה מלאה.
7. הממונה הארגוני על המבקרת הפנימית הוא המנכ"ל. בהתאם להוראות חוק החברות הממשלתיות כפופה המבקרת הפנימית למנכ"ל וליו"ר הדירקטוריון. זהות הממונה הינה בהתאם להוראות סעיף 148 לחוק החברות וסעיף 49 לחוק החברות הממשלתיות.

(ב) תכנית העבודה

1. תפקיד המבקרת הפנימית 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. בתחילת שנת 2016 אישרו ועדת הביקורת והדירקטוריון סקר מיפוי מוקדי סיכון מעודכן ותוכנית עבודה רב שנתית 2016-2020 מעודכנת שנבנתה על בסיסו. מידי שנה מתעדכנות עדיפויות הביקורת שנקבעו בסקר 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 תאגיד. 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.
5. כמו כן תכנית העבודה של הביקורת השנתית כוללת התייחסות מדי שנה לעסקאות ופרויקטים מהותיים כדוגמת פרויקט הקו המהיר לירושלים או פרויקט החשמול.

(ג) ביקורת של חברות בנות

תכנית העבודה של הביקורת הפנימית בחברות הבנות מאושרת על ידי דירקטוריון חברות הבנות.

(ד) היקף העסקה

בגין פעילות הביקורת מועסקים כ- 8 מבקרים במשרה מלאה + כמשרה אחת במיקור חוץ.

(ה) תכנית 2016 שאושרה כללה 25 נושאי ביקורת ובנוסף ביקורות מעקב וביקורות פתע. היקף התוכנית הינו כ-1,500 ימי עבודה.

(ו) עריכת הביקורת

על פי הודעת המבקר הפנימית, 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 הפנימית עמדה 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 הפנימית 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 הפנימית

דוחות המבקר הפנימית מוגשים בכתב. מדי חצי שנה מגישה המבקר הפנימית דוח לסיכום עבודת הביקורת הפנימית ודוח שנתי הכולל מעקב אחר יישום החלטות והמלצות.

במהלך שנת העבודה, המבקר הפנימית מגישה 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 הדירקטורים את פעילות המבקר הפנימית

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 הפנימית ותוכנית עבודתה הינם סבירים, ויש בהם כדי לממש את מטרות הביקורת הפנימית בחברה.

(י) תגמול המבקר הפנימית

להערכת הדירקטוריון אין השפעה לתגמול המבקר הפנימית על הפעלת שיקול דעתה המקצועי. למבקר הפנימית לא ניתנו ניירות ערך כחלק מתנאי העסקתה.

8. תכנית אכיפה פנימית בדיני ניירות ערך

ביום 6 בינואר 2016, השלים הדירקטוריון את אישור מתווה אכיפה פנימית אשר גובש בחברה על פי הקריטריונים שפרסמה רשות ניירות ערך ביום 15 באוגוסט 2011 להכרה בתכנית אכיפה פנימית בתחום ניירות ערך כתכנית אכיפה אפקטיבית.

בנוסף מינה הדירקטוריון ממונה על האכיפה הפנימית בחברה בתחום ניירות ערך.

נכון למועד פרסום הדוח, כוללת תכנית האכיפה הפנימית את הנהלים הבאים:

1. דיווחים, זרימת מידע ומהותיות;
2. איסור שימוש במידע פנים וקווים מנחים לביצוע עסקאות בניירות ערך;
3. דיווחי בעלי עניין ונושאי משרה;
4. קוד הממשל התאגידי – נוהל עבודת הדירקטוריון וועדותיו;
5. קליטת דירקטור;
6. הגנה על עובדים מתריעים;
7. יישום והטמעת תכנית האכיפה.

זהות האורגנים בחברה המופקדים על בקרת העל בקשר עם הליך אישור הדוחות הכספיים: חברי הדירקטוריון, מנכ"ל החברה - שחר איילון וסמנכ"ל כלכלה, כספים והתקשרויות - קרן אצלון.

הוועדה לבחינת הדוחות הכספיים, דנה בדוחות הכספיים ביום 22.3.2017 וביום 26.3.2017 (להלן "הישיבות") בישיבות 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 וסמנכ"ל כלכלה, כספים והתקשרויות ביחס לסוגיות המהותיות בדיווח הכספי, לרבות נתוני הדוחות הכספיים והטיפול החשבונאי שנקט לגביהם, את ההערכות המהותיות והאומדנים הקריטיים שיושמו 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.

חברי הוועדה שנכחו בישיבות הינם: יו"ר הוועדה - עידית לוסקי, חגית בכר ועופר מרגלית.

המלצות הוועדה הועברו לדירקטוריון ביום 26.3.2017 ונדונו בישיבה מס' 5/17 שהתקיימה ביום 26.3.2017 בהשתתפות יו"ר הישיבה - עידית לוסקי, חגית בכר, קוצאי גנאיים, עופר מרגלית, שרית צולשיין ודלית רגב, ואושרו בישיבה מס' 6/17 ביום 30.3.2017 בהשתתפות יו"ר הישיבה - עידית לוסקי, קוצאי גנאיים, עופר מרגלית, שרית צולשיין ודלית רגב. בישיבות 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 וסמנכ"ל כלכלה, כספים והתקשרויות ביחס לסוגיות המהותיות בדיווח הכספי, לרבות נתוני הדוחות הכספיים והטיפול החשבונאי שנקט לגביהם, את ההערכות המהותיות והאומדנים הקריטיים שיושמו בדוחות הכספיים, ואת יישום עיקרון הגילוי הנאות בדוחות הכספיים ובמידע הנלווה. הדירקטוריון והנהלת החברה הגיעו למסקנה, כי הבקרה הפנימית בחברה על הדיווח הכספי של החברה לתקופה המסתיימת ביום 31 בדצמבר 2016 אינה אפקטיבית בשל חולשה מהותית בבקרה הפנימית על דיווח כספי המפורטת להלן:

החברה לא קיימה בקרה אפקטיבית על נאותות שלמות ודיוק של נתונים שמהווים בסיס לרישומים חשבונאיים, על נאותות אומדנים חשבונאיים ועל נאותות רישומי חתך חשבונאי.

כמו כן, כאמור בביאור 27, החברה לא קיבלה אישורי יתרה ממשדד התחבורה בהתאם להוראות רשות החברות הממשלתיות.

הפניית תשומת לב הכלולה בחוות הדעת של רואה החשבון:

10.

מבלי לסייג את חוות דעתם, הפנו רואי החשבון המבקרים את תשומת הלב:

לאמור בביאור 20 א'1 (1.2) ו-15.2'א' 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 בגין.

משרד רואי החשבון בריטמן אלמגור זהר ושות' הינו רואה החשבון המבקר של החברה (*).
להלן הוצאות שכר הטרחה לשנים 2014-2016:

סה"כ		שירותי מס		שירותי ביקורת, שירותים הקשורים לביקורת ושירותים אחרים (**)		
שעות	אלפי ש"ח	שעות	אלפי ש"ח	שעות	אלפי ש"ח	
10,833	1,968	540	121	10,293	1,847	שנת 2016
9,780	1,956	640	128	9,140	1,828	שנת 2015
10,361	2,279	800	176	9,561	2,103	שנת 2014

(*) 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.

(**) השירותים האחרים הינם בעיקר בגין פעולות רו"ח בקשר להכנת תשקיף 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 28 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 השנה לאחר קבלת תקציב מנציגי הממשלה לביצוע מהלך זה. על פי תיקון הסכם המקרקעין החברה תפעל להשלמת תהליך הרישום תוך חמש שנים.

(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 תשקיף (תשקיף 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 31.12.2016 :

שם הסדרה	סדרה א'	סדרה ב'
מועד הנפקה	18.03.2015	18.03.2015
ע.נ. במועד ההנפקה (באלפי ש"ח)	588,000	400,000
ע.נ. אגרות החוב ליום 31.12.2016 (באלפי ש"ח)	588,000	400,000
שער בבורסה ליום 31.12.2016 (באגורות)	100.75	100.37
ע.נ. אגרות החוב בתוספת הפרשי הצמדה ליום 31.12.2016 (באלפי ש"ח)	588,000	401,624
סך הריבית הצבורה ליום 31.12.2016 (באלפי ש"ח)	1,838	595
שווי בורסאי ליום 31.12.2016 (באלפי ש"ח)	592,410	401,480
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: רוי"ח דן אבנון ; כתובת: רחוב הירקון 113, תל אביב ; טלפון: 03-5544553 ; פקס:

03-5271039 ; דואר אלקטרוני: hermetic@hermetic.co.il

3. דירוג אגרות החוב

להלן פרטים אודות דירוג אגרות החוב של החברה:

סדרה	מועד הנפקה	דירוג בסמוך למועד הנפקה	דירוג למועד הדוח	חברה מדרגת
סדרה א'	18.03.2015	ilAA+ Aa1 אופק יציב	ilAA+ אופק חיובי Aa1 אופק יציב	Maalot S&P מידרוג
סדרה ב'	18.03.2015	ilAA+ Aa1 אופק יציב	ilAA+ אופק חיובי Aa1 אופק יציב	Maalot S&P מידרוג

לפרטים נוספים בדבר הדירוג, ראה נספחים ג' ו-ד' לתשקיף החברה שפורסם ביום 10 במרץ 2015 (מספר אסמכתא: 2015-048370), וכן אשרור דירוג Maalot S&P, אשר פורסם ביום 2 במרץ 2017, ואשרור דירוג מידרוג אשר פורסם ביום 27 ביוני 2016.

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 מדי.

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 ההנפקה 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 ראשונים 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 31.12.2016 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

עידית לוסקי, דירקטורית¹

תאריך אישור הדוח: 30 במרץ 2017

- 1 ביום 30 במרץ 2017, הסמיך דירקטוריון החברה את גב' עידית לוסקי המכהנת כדירקטורית בחברה, לחתום על דוח זה במקום יו"ר דירקטוריון החברה, אשר טרם מונה.

רכבת ישראל בע"מ

**דוחות כספיים מאוחדים ליום
31 בדצמבר 2016**



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 2016, בהתבסס על קריטריונים שנקבעו במסגרת המשולבת של בקרה פנימית שפורסמה על ידי ה- Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (להלן "COSO"). הדירקטוריון והנהלה של החברה אחראים לקיום בקרה פנימית אפקטיבית על דיווח כספי ולהערכתם את האפקטיביות של בקרה פנימית על דיווח כספי, הנכללת בדוח הדירקטוריון והנהלה 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 ולבצע במטרה להשיג מידה סבירה של ביטחון אם קיימה, 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 נכוחים 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 מרשות); (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 והנהלה 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 פנימית על דיווח כספי, עד כדי כך שקיימת אפשרות סבירה כי הצגה מוטעית מהותית בדוחות כספיים שנתיים או רבעוניים של החברה לא תימנע או תתגלה במועד.

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

משרד ירושלים	משרד חיפה	משרד באר שבע	משרד אילת	Deloitte	Deloitte Analytics	Seker - Deloitte
מקדח המדע 3 מגדל הר חובבים ירושלים, 9777603 ת.ד. 45396 ירושלים, 9145101	מעלה השחרור 5 ת.ד. 5648 חיפה, 3105502	אלומות 12 פארק התעשייה עומר ת.ד. 1369 עומר, 8496500	המרכז העירוני 583 אילת, 8810402	תל אביב, 6701101 מרכז עזריאלי 3	ת.ד. 7796 פתח תקווה, 4959368	גיבורי ישראל 7 ת.ד. 8458 נתניה דרום, 4250407
טלפון: 02-5018888 פקס: 02-5374173 info-jer@deloitte.co.il	טלפון: 04-8607333 פקס: 04-8672528 info-haifa@deloitte.co.il	טלפון: 08-6909500 פקס: 08-6909600 info-beersheva@deloitte.co.il	טלפון: 08-6375676 פקס: 08-6371628 info-ilat@deloitte.co.il	טלפון: 03-6070500 פקס: 03-6070501 info@deloitte.co.il	טלפון: 077-8322221 פקס: 03-9190372 info@deloitte.co.il	טלפון: 09-8922444 פקס: 09-8922440 info@deloitte.co.il

Deloitte refers to one or more of Deloitte Touche Tohmatsu Limited, a UK private company limited by guarantee, and its network of member firms, each of which is a legally separate and independent entity. Please see www.deloitte.com/about for a detailed description of the legal structure of Deloitte Touche Tohmatsu Limited and its member firms.



החולשה המהותית הבאה זוהתה ונכללה בהערכת הדירקטוריון וההנהלה:

החברה לא קיימה בקרה אפקטיבית על נאותות שלמות ודיוק של נתונים שמהווים בסיס לרישומים חשבונאיים, על נאותות אומדנים חשבונאיים ועל נאותות רישומי חתך חשבונאי.

החולשה המהותית הנ"ל הובאה בחשבון בקביעת המהות, העיתוי וההיקף של נהלי ביקורת שיושמו בביקורתנו את הדוחות הכספיים המאוחדים של החברה ליום 31 בדצמבר 2016 ולשנה שהסתיימה באותו תאריך, ודוח זה אינו משפיע על הדוח שלנו על הדוחות הכספיים האמורים.

לדעתנו, בשל השפעת החולשה המהותית שזוהתה לעיל על השגת מטרות הקריטריונים של בקרה, החברה לא קיימה בקרה פנימית אפקטיבית על דיווח כספי ליום 31 בדצמבר, 2016, 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 ליום 31 בדצמבר 2016 ולשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2016 והדוח שלנו, מיום 30 במרץ 2017, כלל חוות דעת בלתי מסויגת על אותם דוחות כספיים בהתבסס על ביקורתנו וכן כלל פסקת הפניית תשומת לב.

בריטמן אלמגור זר ושות' רואי חשבון
Member of Deloitte Touche Tohmatsu Limited

תל אביב, 30 במרץ, 2017

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

משרד ירושלים קרית המדע 3 מגדל הר חוצבים ירושלים, 9777603 ת.ד. 45396 ירושלים, 9145101	משרד חיפה מעלה השחרור 5 ת.ד. 5648 חיפה, 3105502	משרד באר שבע אלומות 12 פארק התעשייה עומר ת.ד. 1369 עומר, 8496500	משרד אילת המרכז העירוני ת.ד. 583 אילת, 8810402	Deloitte מרכז עזריאלי 3 תל אביב, 6701101	Deloitte Analytics הסיבים 7 ת.ד. 7796 פתח תקווה, 4959368	Seker - Deloitte גיבורי ישראל 7 ת.ד. 8458 נתניה דרום, 4250407
טלפון: 02-5018888 פקס: 02-5374173 info-jer@deloitte.co.il	טלפון: 04-8607333 פקס: 04-8672528 info-haifa@deloitte.co.il	טלפון: 08-6909500 פקס: 08-6909600 info-beersheva@deloitte.co.il	טלפון: 08-6375675 פקס: 08-6371628 info-يلات@deloitte.co.il	טלפון: 03-6070500 פקס: 03-6070501 info@deloitte.co.il	טלפון: 077-8322221 פקס: 03-9190372 info@deloitte.co.il	טלפון: 09-8922444 פקס: 09-8922440 info@deloitte.co.il

Deloitte refers to one or more of Deloitte Touche Tohmatsu Limited, a UK private company limited by guarantee, and its network of member firms, each of which is a legally separate and independent entity. Please see www.deloitte.com/about for a detailed description of the legal structure of Deloitte Touche Tohmatsu Limited and its member firms.

תוכן העניינים

עמוד	
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
12-97	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 דירקטורית¹

אני, עידית לוסקי, 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 שנתיימה ביום 31 בדצמבר 2016 (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 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.

עידית לוסקי
דירקטורית¹

תאריך: 30.03.2017

¹ביום 30 במרס 2017, הסמיך דירקטוריון החברה את גב' עידית לוסקי המכהנת כדירקטורית בחברה, לחתום על הצהרה זו במקום יו"ר דירקטוריון החברה, אשר טרם מונה.

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 הדוח התקופתי כמשמעותו בפרק ב' לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומיידים), התש"ל - 1970 של חברת רכבת ישראל בע"מ (להלן - "החברה"), לשנה שנתיימה ביום 31 בדצמבר 2016 (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 : 30.03.2017

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 סמנכ"ל כספים וכלכלה

אני, קרן אצלאן, 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 שנתיימה ביום 31 בדצמבר 2016 (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.

קרן אצלאן
סמנכ"ל כספים וכלכלה

תאריך: 30.03.2017

דוח רואי החשבון המבקרים לבעלי המניות של רכבת ישראל בע"מ

ביקרנו את הדוחות המאוחדים על המצב הכספי המצורפים של רכבת ישראל בע"מ (להלן – "החברה") ליום 31 בדצמבר 2016 ואת הדוחות המאוחדים על הרווח או הפסד, הרווח הכולל, השינויים בהון ותזרימי המזומנים לשנה שהסתיימה באותו תאריך. דוחות כספיים אלה הינם באחריות הדירקטוריון והנהלה של החברה. אחריותנו היא לחוות דעה על דוחות כספיים אלה בהתבסס על ביקורתנו.

הדוחות הכספיים ליום 31 בדצמבר 2015, ולשנתיים אשר הסתיימו באותו תאריך בוקרו על ידי רואי חשבון מבקרים אחרים אשר הדוח שלהם מיום 23 במרץ 2016, כלל חוות דעת בלתי מסויגת וכלל פסקת הפניית תשומת לב.

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 שיושמו 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, הדוחות הכספיים המאוחדים הנ"ל משקפים באופן נאות, מכל הבחינות המהותיות, את המצב הכספי של החברה והחברות המאוחדות שלה ליום 31 בדצמבר 2016 ואת תוצאות פעולותיהן, השינויים בהון ותזרימי המזומנים שלהן לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2016 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 בביאור 20א' (1.2) ו-20א' 15.2 בדבר תביעות ייצוגיות, אחרות ודרישות שהוגשו כנגד החברה אשר להערכת הנהלה, 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 בגין.

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 2016, בהתבסס על קריטריונים שנקבעו במסגרת המשולבת על בקרה פנימית שפורסמה על ידי COSO משנת 2013 והדוח שלנו מיום 30 במרץ 2017 כלל חוות דעת שלילית על הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי של החברה בשל קיומה של חולשה מהותית.

בריטמן אלמגור זהר ושות'

רואי חשבון

Member of Deloitte Touche Tohmatsu Limited

תל אביב, 30 במרץ, 2017

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

Seker - Deloitte
גיבורי ישראלי 7
ת.ד. 8458
נתניה דרום, 4250407

טלפון: 09-8922444
פקס: 09-8922440
info@deloitte.co.il

Deloitte Analytics
הטיבים 7
ת.ד. 7796
פתח תקווה, 4959368

טלפון: 077-8322221
פקס: 03-9190372
info@deloitte.co.il

Deloitte
מרכז עזריאלי 3
תל אביב, 6701101

טלפון: 03-6070500
פקס: 03-6070501
info@deloitte.co.il

משרד אילת
המרכז העירוני
ת.ד. 583
אילת, 8810402

טלפון: 08-6375676
פקס: 08-6371628
info-ellat@deloitte.co.il

משרד באר שבע
אלומות 12
פארק התעשייה עומר
ת.ד. 1369
עומר, 8496500

טלפון: 08-6909500
פקס: 08-6909600
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

משרד ירושלים
קרית המדע 3
מגדל הר חוצבים
ירושלים, 9777603
ת.ד. 45396
ירושלים, 9145101

טלפון: 02-5018888
פקס: 02-5374173
info-jer@deloitte.co.il

ליום 31 בדצמבר		באור	
2015	2016		
אלפי ש"ח			
נכסים שוטפים			
*27,361	49,523	4	מזומנים ושווי מזומנים
92,081	135,606	5	השקעות לזמן קצר
94,863	87,439	6	לקוחות
260,824	708,252	7,27	ממשלת ישראל
156,653	266,751	8	חייבים ויתרות חובה
10,147	11,638	9	מלאי
641,929	1,259,209		
נכסים לא שוטפים			
*158,956	125,686	10	חייבים ויתרות חובה לזמן ארוך
847,867	600,207	7,27	ממשלת ישראל
149,519	150,855	(ב)11,14	קרן שמורה
44,841	46,303	(ב)11	השקעות בנכסים פיננסיים
-	59,000	19	נכסי מיסים נדחים
		12	רכוש קבוע
14,384,345	14,614,578		רכוש קבוע מופעל, נטו
7,345,647	8,420,382		רכוש קבוע בהקמה
21,729,992	23,034,960		סה"כ רכוש קבוע, נטו
129,442	186,264	13	נכסים בלתי מוחשיים, נטו
23,060,617	24,203,275		
23,702,546	25,462,484		

*סיווג מחדש- ראה באור 2 (ו)

הבאורים המצורפים מהווים חלק בלתי נפרד מהדוחות הכספיים המאוחדים.

ליום 31 בדצמבר		באור	
2015	2016		
אלפי ש"ח			
התחייבויות שוטפות			
530,792	571,163	15	התחייבויות לספקים ולנותני שירותים
*273,692	300,762	16,27	זכאים ויתרות זכות
86,330	86,330	7	ממשלת ישראל
97,702	217,787	24	הפרשות
-	247,406	14	אגרות חוב
988,516	1,423,448		
התחייבויות לא שוטפות			
992,772	743,486	14	אגרות חוב
*76,886	82,039	18	הטבות לעובדים
26,000	-	27	הכנסה נדחית בגין ממשלת ישראל
20,629,774	22,069,712	22	הכנסה נדחית בגין מענקים ממשלתיים
21,725,432	22,895,237		
הון עצמי			
		23	
3,000,000	3,000,000		הון מניות
174,720	174,720		קרן הון
*(2,186,122)	(2,030,921)		יתרת הפסד
988,598	1,143,799		
23,702,546	25,462,484		

* התאמה לא מהותית של מספרי השוואה- ראה באור 2 (ה)

הבאורים המצורפים מהווים חלק בלתי נפרד מהדוחות הכספיים המאוחדים.

30/03/2017			
קרון אצלן	שחר איילון	עידית לוסקי	תאריך אישור הדוחות הכספיים
סמנכ"ל כספים וכלכלה	מנהל כללי	דירקטורית ¹	

¹ ביום 30 במרס 2017, הסמיך דירקטוריון החברה את גב' עידית לוסקי המכהנת כדירקטורית בחברה, לחתום על הצהרה זו במקום יו"ר דירקטוריון החברה, אשר טרם מונה.

דוחות מאוחדים על הרווח והפסד ועל הרווח הכולל

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר			באור	
2014	2015	2016		
אלפי ש"ח				
3,071,612	2,204,024	2,308,655	(א) 25	הכנסות ממכירות ושירותים
*1,911,908	*1,995,282	2,076,356	(ב) 25	עלות ההכנסות ממכירות ושירותים
1,159,704	208,742	232,299		רווח גולמי
23,016	22,200	18,012	(ג) 25	הוצאות מכירה ושיווק
*111,891	*116,670	137,512	(ד) 25	הוצאות הנהלה וכלליות
480,345	190,947	16,132	(ה) 25	הכנסות אחרות, נטו
1,505,142	260,819	92,907		רווח תפעולי
11,504	11,485	8,872	(ו) 25	הכנסות מימון
7,483	9,800	7,712	(ז) 25	הוצאות מימון
11,077	(2,239)	-	17	הכנסות (הוצאות) משינוי בשווי הוגן של נגזרים פיננסיים, נטו
1,520,240	260,265	94,067		רווח לפני מיסים על ההכנסה
-	-	59,000		הכנסות מיסים נדחים
-	306	-	(ג) 19	הוצאות מיסים על ההכנסה
*1,520,240	*259,959	153,067		רווח נקי לשנה
				רווח כולל אחר
(3,122)	1,017	2,134	(א) 18	רווח (הפסד) אקטוארי בגין תוכניות להטבה מוגדרת
*1,517,118	*260,976	155,201		סה"כ רווח כולל

* התאמה לא מהותית של מספרי השוואה - ראה באור 2 (ה)

הבאורים המצורפים מהווים חלק בלתי נפרד מהדוחות הכספיים המאוחדים.

הון מניות	קרן הון	יתרת הפסד	סה"כ הון
אלפי ש"ח			
יתרה ליום 1 בינואר, 2016	3,000,000	174,720	988,598
רווח נקי	-	153,067	153,067
רווח כולל אחר	-	2,134	2,134
סה"כ רווח כולל	-	155,201	155,201
יתרה ליום 31 בדצמבר, 2016	3,000,000	174,720	1,143,799
יתרה ליום 1 בינואר, 2015	3,000,000	174,720	727,622
רווח נקי	-	259,959	259,959
רווח כולל אחר	-	1,017	1,017
סה"כ רווח כולל	-	260,976	260,976
יתרה ליום 31 בדצמבר, 2015	3,000,000	174,720	988,598
יתרה ליום 1 בינואר, 2014	3,000,000	174,720	(789,496)
רווח נקי	-	1,520,240	1,520,240
הפסד כולל אחר	-	(3,122)	(3,122)
סה"כ רווח כולל	-	1,517,118	1,517,118
יתרה ליום 31 בדצמבר, 2014	3,000,000	174,720	727,622

* התאמה לא מהותית של מספרי השוואה- ראה באור 2 (ה)

הבאורים המצורפים מהווים חלק בלתי נפרד מהדוחות הכספיים המאוחדים.

דוחות מאוחדים על תזרימי המזומנים

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר			
2014	2015	2016	
אלפי ש"ח			
תזרימי מזומנים מפעילות שוטפת			
1,520,240*	259,959*	153,067	
רווח נקי			
התאמות הדרושות להצגת תזרימי מזומנים מפעילות שוטפת			
הכנסות והוצאות שאינן כרוכות בתזרימי מזומנים :			
-	-	(59,000)	הכנסות מיסים נדחים
-	306	-	הוצאות מיסים על הכנסה
24,389	43,585	50,963	פחת והפחותות, נטו
(484,000)	(160,000)	(15,000)	קימום הפסד מירידת ערך שהוכר בעבר
(220)	131	95	הפסד (רווח) ממימוש רכוש קבוע
(11,077)	2,239	-	שערוך נגזרים פיננסיים, נטו
2,556	902	(774)	שערוך נכסים פיננסיים הנמדדים בשווי הוגן דרך רווח והפסד, נטו
(473,840)	(29,261)	-	כספים שהותרו לשימוש שוטף מהקרן המיוחדת
(942,192)	(142,098)	(23,716)	
			שינויים בסעיפי נכסים והתחייבויות :
(12,564)	(4,839)	7,424	ירידה (עלייה) בלקוחות
(410,209)	70,838	(35,710)	ירידה (עלייה) בחוב ממשלת ישראל
11,749	(12,583)	37,001	ירידה (עלייה) בחייבים ויתרות חובה (כולל יתרות חובה לזמן ארוך)
241	1,196	(1,491)	ירידה (עלייה) במלאי
146	12,874	8,601	עלייה בהתחייבות בשל הטבות לעובדים, נטו
(47,773)	4,197	32,646	עלייה (ירידה) בהתחייבויות לספקים ולנותני שירותים
(7,501)	-	-	פירעון נגזרים פיננסיים
52,611	(25,506)	9,888	עלייה (ירידה) בזכאים, יתרות זכות והפרשות
(413,300)	46,177	58,359	
-	(29,063)	-	מס הכנסה ששולם
164,748	134,975	187,710	מזומנים נטו שנבעו מפעילות שוטפת

* התאמה לא מהותית של מספרי השוואה - ראה באור 2 (ה)

הבאורים המצורפים מהווים חלק בלתי נפרד מהדוחות הכספיים המאוחדים.

דוחות מאוחדים על תזרימי המזומנים

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
2014	2015	2016
אלפי ש"ח		

תזרימי מזומנים מפעילות השקעה

(2,352,453)	(1,824,498)	(1,972,336)
(12,679)	(85,706)	(85,854)
90,985	(69,965)	7,899
2,108,709	605,887	2,057,284
4,834	1,180	827
4,247	5,932	-
267,128	327,168	(43,830)
860	2,412	171
(122,954)	*(1,062,673)	(120,036)
-	846,231	-
(11,323)	(1,254,032)	(155,875)

רכישת רכוש קבוע
רכישת נכסים בלתי מוחשיים
שינוי בזכאים/חייבים בגין מע"מ
תקבולים בגין מענקי השקעה מממשלת ישראל
תמורה מממוש רכוש קבוע
פירעון נגזרים פיננסיים, נטו
(השקעה) תמורה מממוש נכסים פיננסיים הנמדדים בשווי הוגן
דרך רווח או הפסד, נטו
ריבית שהתקבלה
השקעה בפיקדונות בתאגידים בנקאיים, נטו
משיכות מפקדון אג"ח

מזומנים נטו שנבעו מפעילות (ששימשו לפעילות) השקעה

תזרימי מזומנים מפעילות מימון

(1,069)	-	-
(32)	(5,200)	(9,673)
-	77,000	77,000
-	(76,619)	(77,000)
-	990,834	-
(1,101)	986,015	(9,673)

פירעון התחייבות בגין חכירה מימונית
ריבית ששולמה
קבלת הלוואה לזמן קצר מממשלת ישראל, נטו
פירעון הלוואה לזמן קצר מממשלת ישראל, נטו
תמורה נטו מהנפקת אג"ח

מזומנים נטו שנבעו מפעילות (ששימשו לפעילות) מימון

152,324	*(133,042)	22,162
8,079	*160,403	27,361
160,403	*27,361	49,523

עלייה (ירידה) במזומנים ושווי מזומנים
יתרת מזומנים ושווי מזומנים לתחילת השנה
יתרת מזומנים ושווי מזומנים לסוף השנה

*סיווג מחדש- ראה באור 2 (ו)

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, 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 "חנ"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 מטרות חברות הבת:

1. מטרות 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. מטרות 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 חברת פיתוח מתחמי רכבת ישראל בע"מ החלה פעילותה ביום 1 בינואר 2017.

ב. מצב עסקי החברה

החברה מקבלת מענקים באופן שוטף ומתמשך מממשלת 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)(1.1) ובאור 20 (ג)(1.4).

כמו כן, החברה מקבלת מענקים מממשלת ישראל לצורך מימון פעילות הפיתוח של החברה (הקמת תשתיות, רכישת ציוד נייד וכיוצ"ב). תמיכה זו מוסדרת במסגרת ההסכם החדש. לפרטים בדבר עקרונות ההסכם ראה באור 20 (ג)(1.3) ובאור 20 (ג)(1.4).

יצוין כי החברה מציגה רווחיות מאז כניסתו של הסכם זה לתוקף.

באור 1 - כללי (המשך)

ב. מצב עסקי החברה (המשך)

לחברה גרעון בהון החוזר, בסכום של כ-164 מיליוני ש"ח וכ-347 מיליוני ש"ח ליום 31 בדצמבר, 2016 וליום 31 בדצמבר 2015, בהתאמה; החברה יצרה תזרים מזומנים חיובי מפעילות שוטפת בשנים 2016-2015 בסך של כ-188 מיליוני ש"ח וכ-135 מיליוני ש"ח, בהתאמה.

ג. הגדרות

החברה - רכבת ישראל בע"מ, ביחד עם חברת הבת רכבת מטענים בע"מ, אשר החלה פעילותה ביום 1 באוקטובר 2016.

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. כמו כן, הדוחות הכספיים ערוכים בהתאם להוראות תקנות ניירות ערך (דוחות כספיים שנתיים), התש"ע - 2010. הדוחות אושרו לפרסום על ידי דירקטוריון החברה ביום 30 במרס 2017.

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

בעריכת הדוחות הכספיים בהתאם ל-IFRS, נדרשת הנהלת החברה להשתמש בשיקול דעת, הערכות, אומדנים והנחות, אשר משפיעים על יישום המדיניות החשבונאית ועל הסכומים של נכסים והתחייבויות, הכנסות והוצאות. יובהר שהתוצאות בפועל עלולות להיות שונות מאומדנים אלה.

בעת גיבושם של אומדנים חשבונאיים המשמשים בהכנת הדוחות הכספיים של החברה, נדרשה הנהלת החברה להניח הנחות באשר לנסיבות ואירועים הכרוכים באי וודאות משמעותית. בשיקול דעתה בקביעת האומדנים, מתבססת הנהלת החברה על ניסיון העבר, עובדות, גורמים חיצוניים ועל הנחות סבירות בהתאם לנסיבות המתאימות לכל אומדן. האומדנים וההנחות שבבסיס הדוחות הכספיים נסקרים באופן שוטף. שינויים באומדנים חשבונאיים מוכרים בתקופה שבה תוקנו האומדנים ובכל תקופה עתידית מושפעת.

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 27.
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	- החברה בכללותה מהווה יחידה מניבת מזומנים אחת, לאור התלות הקיימת בין תזרימי המזומנים החיוביים המופקים באמצעות פריטי הרכוש הקבוע. - סכום בר ההשבה 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 של 4%. - קימום הפסד מירידת ערך מוכר אם סכום בר ההשבה גבוה מהערך בספרים של נכסי היחידה בניכוי סכומי הכנסה נדחית בגין מענקי ממשלה ששימשו לרכישת חלק מפריטי הרכוש הקבוע של החברה.	הכרה או ביטול של הפסד מירידת ערך	למידע בדבר קימום הפרשה לירידת ערך בשנת 2016, 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	- הנחות אקטואריות כגון שיעור היוון, שיעור עליות שכר עתידיות ושיעור עזיבה. - הפרשות שכר בהתאם להסכם השכר, מוצגות לפי הערכת החברה בקשר למועדי התממשות התנאים המתלים.	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. התאמה לא מהותית של מספרי השוואה

1. במהלך חודש דצמבר 2016, דווחה המבקרת הפנימית על ממצאי דוח ביקורת בעניין שכר ונלוות שעיקרם שהחברה מפרישה עבור העובדים בספריה בגין זכאות לפדיון ימי מחלה שלא נוצלו תוך החשבת תקופת הארעיות של עובדים שהתקבלו לאחר 01.07.2003 וזאת בניגוד להסכמים הקיבוציים בנושא זה. עוד נציין כי מבדיקת החברה עולה כי טרם הבשילה הזכאות לפיצוי בגין ימי מחלה שלא נוצלו עבור עובדים שהחלו עבודתם בחברה לאחר יום 01.07.2003 כך שלא הייתה כל חריגת שכר בפועל.
 2. במסגרת ביקורת על הדוחות הכספיים השנתיים 2016, נמצא כי יש לעדכן את ההפרשה בגין תוספות אחוזיות בהתאם להסכם קיבוצי 2012, בשל תוספת משמעותית בכוח אדם ועדכון שכר הבסיס של העובדים הזכאים.
 3. במסגרת ביקורת על הדוחות הכספיים השנתיים 2016, נמצא כי יש לעדכן את יתרת ההפרשה בגין הטבות לעובדים בשל עדכון קבוצת הזכאים להטבות לעובדים.
- החברה בחנה את מהותיות השגיאות שנתגלו כמפורט לעיל בדוחותיה הכספיים ביחס לתקופות הדיווח הרלוונטיות והגיעה למסקנה, לאחר בחינת הפרמטרים הכמותיים והאיכותיים, כי אין בשגיאות האמורות בכדי להשפיע על אופן קבלת ההחלטות הכלכליות ו/או ניתוח הדוחות הכספיים האמורים על ידי המשתמשים בדוחות הכספיים. על כן, לא מדובר בשגיאות מהותיות המצריכות פרסום מחדש של דוחות כספיים מתוקנים של החברה לשנים 2014 ו-2015.
- להלן השפעות התיקונים, אשר נכללו כמספרי השוואה בדוחות כספיים אלה בדרך של סימון סעיפי הדוח המתוקנים כ"התאמה לא מהותית":

1. השפעת התיקון על הדוח הדוחות על השינויים בהון העצמי

ליום 1 בינואר 2014

באלפי ש"ח		
כפי שדווח בעבר	השפעת התיקון	כמדווח בדוחות כספיים אלה
(3,970,596)	6,380	(3,964,216)

יתרת הפסד

ליום 31 בדצמבר 2014

באלפי ש"ח		
כפי שדווח בעבר	השפעת התיקון	כמדווח בדוחות כספיים אלה
(2,451,381)	4,283	(2,447,098)

יתרת הפסד

ליום 31 בדצמבר 2015

באלפי ש"ח		
כפי שדווח בעבר	השפעת התיקון	כמדווח בדוחות כספיים אלה
74,882	(5,872)	69,010
109,885	5,103	114,988
76,630	256	76,886

התחייבות בגין פדיון ימי מחלה שלא נוצלו
 התחייבויות לעובדים והתחייבויות אחרות בגין שכר ומשכורת
 הטבות לעובדים
 עודפים

(2,186,635) 513 (2,186,122)

באור 2 - בסיס עריכת הדוחות הכספיים (המשך)

ה. התאמה לא מהותית של מספרי השוואה (המשך)

2. השפעת התיקון על דוח רווח והפסד ורווח כולל אחר

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2014

באלפי ש"ח		
כפי שדווח בעבר	השפעת התיקון	כמדווח בדוחות כספיים אלה
1,910,343	1,565	1,911,908
111,359	532	111,891
1,522,337	(2,097)	1,520,240
1,519,215	(2,097)	1,517,118

עלות ההכנסות ממכירות ושירותים

הוצאות הנהלה וכלליות

רווח נקי

רווח כולל אחר

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2015

באלפי ש"ח		
כפי שדווח בעבר	השפעת התיקון	כמדווח בדוחות כספיים אלה
1,992,160	3,122	1,995,282
116,022	648	116,670
263,729	(3,770)	259,959
264,746	(3,770)	260,976

עלות ההכנסות ממכירות ושירותים

הוצאות הנהלה וכלליות

רווח נקי

רווח כולל אחר

ו. סכום של כ-56 מיליוני ש"ח סווג מחדש ממזומנים לחייבים ויתרות חובה לזמן ארוך והשקעות לזמן קצר בעיקר בגין ייעוד עודפי רווחים לטובת השקעות בפרויקטים קטנים בהתאם להוראות ההסכם החדש (ראה באור 20 (א)(1.4)(ח)).

ז. אי הכללת דוח כספי נפרד בדוח התקופתי

החברה לא כללה מידע כספי נפרד של החברה בהתאם להוראות תקנה 9 ג' לתקנות ניירות ערך וזאת מאחר ובדוחות כספיים אלו אין בכך כל תוספת מידע מהותית למשקיע הסביר לצורך הבנת המצב הכספי, תוצאות הפעילות ותזרימי המזומנים של החברה העשוי להשפיע על קבלת החלטות כלכליות בקשר עם החברה, שאינו נכלל כבר במסגרת הדוחות הכספיים המאוחדים של החברה. אמות המידה, אותן החברה יישמה לצורך קביעת זניחות תוספת המידע, היו במישור כמותי ובמישור איכותי. החברה מחזיקה בבעלות מלאה בחברת רכבת מטענים בע"מ, אשר פעילותה החלה ביום 1 אוקטובר 2016. בתקופת הדוח, לחברה הבת למטענים הייתה פעילות זניחה ביותר.

ח. הערכות שווי מהותיות ומהותיות מאוד

הערכת שווי מהותית בחברה הינה הערכת שווי אשר עומדת בלפחות אחד מן 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.

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 לייעדו לשווי הוגן דרך רווח והפסד כדי להפחית או לבטל חוסר עקביות חשבונאית (accounting mismatch).

מזומנים ושווי מזומנים

מזומנים ושווי מזומנים כוללים יתרות מזומנים הניתנים לשימוש מיידי ופיקדונות לפי דרישה. שווי מזומנים כוללים השקעות לזמן קצר אשר משך הזמן ממועד ההפקדה המקורי ועד למועד הפדיון הינו עד 3 חודשים, ברמת נזילות גבוהה אשר ניתנות להמרה בנקל לסכומים ידועים של מזומנים ואשר חשופות לסיכון בלתי משמעותי של שינויים בשווי.

פיקדונות בתאגידים בנקאיים של החברה שתקופתם המקורית עולה על שלושה חודשים ממועד ההשקעה מוצגים במסגרת 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 (המשך)

3. נגזרים משובצים

נגזרים משובצים מופרדים מהחוזה המארח, ככל שהוא מהווה התקשרות איתנה, ומטופלים בנפרד אם: (א) אין קשר הדוק בין המאפיינים הכלכליים והסיכונים של החוזה 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 לקזז 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.

7. הון מניות

מניות רגילות מסווגות כהון.

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

פריטי הרכוש הקבוע נמדדים לפי העלות בניכוי פחת שנצבר והפסדים מצטברים מירידת ערך. העלות של רכוש קבוע כוללת עלויות הניתנות ליחוס במישרין לרכישת הנכס.

עלות נכסים שהוקמו באופן עצמי כוללת את עלות החומרים ושכר עבודה ישיר, וכל עלות נוספת שניתן ליחס במישרין להבאת הנכס למיקום ולמצב הדרושים לכך שהוא יוכל לפעול באופן שהתכוונה ההנהלה, וכן עלויות אשראי שהווננו.

רווח או הפסד מגרעת פריט רכוש קבוע נקבעים לפי השוואת התמורה נטו בגין הנכס שנגרע לערכו בספרים, ומוכרים נטו בסעיף הכנסות אחרות או הוצאות אחרות, לפי העניין, בדוח רווח והפסד.

עלויות עוקבות

עלות החלפת חלק מפריט רכוש קבוע ועלויות עוקבות אחרות מוכרות כחלק מהערך בספרים של רכוש קבוע אם צפוי כי ההטבה הכלכלית העתידית הגלומה בהן תזרום אל הקבוצה ואם עלותן ניתנת למדידה באופן מהימן. הערך בספרים של חלק מפריט רכוש קבוע שהוחלף נגרע. עלויות תחזוקה שוטפות של פריטי רכוש קבוע נזקפות לרווח או הפסד עם התהוותן.

פחת

פחת הוא הקצאה שיטתית של הסכום בר-פחת של נכס על פני אורך חייו השימושיים. סכום בר פחת הוא העלות של הנכס בניכוי ערך השייר שלו.

נכס מופחת כאשר הוא זמין לשימוש, דהיינו כאשר הוא מגיע למיקום ולמצב הדרושים על מנת שהוא יוכל לפעול באופן שהתכוונה ההנהלה.

הפחת נזקף לדוח רווח והפסד לפי שיטת הקו הישר על פני אומדן אורך החיים השימושי של כל חלק מפריטי הרכוש הקבוע, מאחר ושיטה זו משקפת את תבנית הצריכה החזויה של ההטבות הכלכליות העתידיות הגלומות בנכס בצורה הטובה ביותר.

להלן אומדן אורך החיים השימושיים לתקופה השוטפת ולתקופות ההשוואה באחוזים:

	%	% עיקרי
מקרקעין	1.6	
תשתיות	2-15	5
תחנות ומתחמים	2-10	2
ציוד נייד	3.33-20	4
ציוד ומחשבים	2-33.3	7
כלי רכב	12.5	

האומדנים בדבר שיטת הפחת, אורך החיים השימושיים וערך השייר נבחנים מחדש לפחות בכל סוף שנת דיווח ומותאמים בעת הצורך.

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.

באור 3 - עיקרי המדיניות החשבונאית (המשך)

ד. נכסים בלתי מוחשיים

נכסים בלתי מוחשיים הנרכשים בנפרד נמדדים לראשונה לפי עלות בתוספת עלויות רכישה ישירות. לאחר ההכרה לראשונה, נמדדים על-פי עלותם בניכוי הפחתה מצטברת והפסדים מירידת ערך שנצברו.

לנכסים הבלתי מוחשיים אורך חיים שימושיים מוגדר. הפחתה נוקפת לדוח רווח והפסד לפי שיטת הקו הישר על פני אומדן אורך החיים השימושיים של הנכסים הבלתי מוחשיים מהמועד שבו הנכסים זמינים לשימוש. האומדנים בדבר שיטת ההפחתה, אורך החיים השימושיים וערך השייר נבחנים מחדש לפחות בכל סוף שנת דיווח ומותאמים בעת הצורך.

אומדן אורך החיים השימושיים של הנכסים הבלתי מוחשיים הינו כדלקמן:

שנים	
תוכנות מחשב	כ- 3

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 23 (ג).
מענקים ממשלתיים מוכרים כאשר קיים ביטחון סביר שהמענקים יתקבלו והחברה תעמוד בתנאים הרלוונטיים, המזכים בקבלתם.

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.

2. מענקים ממשלתיים המתייחסים להכנסה:

מענקים המתקבלים מממשלת ישראל בגין סבסוד פעילותה השוטפת הינם מענקים המתייחסים להכנסה ומוצגים כהכנסות בדוח רווח והפסד.

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

מיסים על ההכנסה כוללים מיסים שוטפים ומיסים נדחים. מיסים שוטפים ונדחים נזקפים לדוח רווח והפסד, או נזקפים ישירות להון או לרווח כולל אחר במידה ונובעים מפריטים אשר מוכרים ישירות בהון או ברווח כולל אחר.

1. מיסים שוטפים

חבות בגין מיסים שוטפים נקבעת תוך שימוש בשיעורי המס החלים לפי החוקים שנחקקו או שנחקקו למעשה למועד הדיווח. מיסים שוטפים כוללים גם מיסים בגין שנים קודמות.

2. מיסים נדחים

ההכרה במיסים נדחים הינה בהתייחס להפרשים זמניים בין הערך בספרים של נכסים והתייבויות לצורך דיווח כספי לבין ערכם לצרכי מיסים.

יתרות המיסים הנדחים מחושבות לפי שיעור המס הצפוי לחול במועד ההיפוך, תוך שימוש בשיעורי המס החלים לפי החוקים שנחקקו או שנחקקו למעשה למועד הדיווח.

נכס מס נדחה מוכר בספרים בגין הפסדים מועברים, הטבות מס והפרשים זמניים הניתנים לניכוי כאשר צפוי שבעתיד תהיה הכנסה חייבת, שכנגדה ניתן יהיה לנצל אותם. נכסי המיסים הנדחים נבדקים בכל מועד דיווח, ובמידה ולא צפוי כי הטבות המס המתייחסות יתממשו, 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

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 פירעון 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 שנוקפו 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 ערך 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.

הפרשה 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

הפרשה מוכרת כאשר לחברה יש מחויבות נוכחית, משפטית או משתמעת, כתוצאה מאירוע שהתרחש בעבר, הניתנת לאמידה באופן מהימן, וכאשר צפוי שיידרש תזרים שלילי של הטבות כלכליות לסילוק המחויבות. סכומים לקבל מחברת הביטוח מוצגים בדוח על המצב הכספי כנכס ולא כקיצוז מיתרת ההפרשה. להלן סוגי ההפרשות שנכללו בדוחות הכספיים:

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 לעלות 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 לייעוד 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

החברה מהווה עלויות אשראי הקשורות לרכישה, הקמה או ייצור של נכסים כשירים אשר נדרשת תקופת זמן משמעותית להכנתם, שימושם המיועד או מכירתם. היוון עלויות האשראי מתחיל במועד שבו הוצאו עלויות בגין הנכס עצמו, התחילו הפעולות להכנת הנכס ונגרמו עלויות אשראי, ומסתיים כאשר הושלמו מהותית כל הפעולות להכנת הנכס הכשיר לשימוש המיועד או למכירתו. הסכום של עלויות האשראי המהווה בתקופת הדיווח כולל עלויות אשראי ישירות. הכנסות מהשקעות זמניות של אשראי ספציפי שהתקבל לצורך השקעה בנכס כשיר מנוכות מעלויות האשראי הכשירות להיוון.

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 בתנודות שער החליפין, וכתלות בפוזיציה שלהן (רווח או הפסד בנטו).

באור 3 - עיקרי המדיניות החשבונאית (המשך)

יד. גילוי לתקני IFRS חדשים בתקופה שלפני יישומם

IFRS 15, הכרה בהכנסה מחוזים עם לקוחות (להלן - "התקן")

התקן מחליף את ההנחיות הקיימות כיום לעניין הכרה בהכנסה ומציג מודל חדש להכרה בהכנסה מחוזים עם לקוחות. התקן קובע שתי גישות להכרה בהכנסה: בנקודת זמן אחת או על פני זמן. המודל כולל חמישה שלבים לניתוח עסקאות על מנת לקבוע את עיתוי ההכרה בהכנסה ואת סכומה. כמו כן, התקן קובע דרישות גילוי חדשות ונרחבות יותר מאלו הקיימות כיום.

התקן ייושם לתקופות שנתיות המתחילות ביום 1 בינואר 2018, עם אפשרות ליישום מוקדם. התקן כולל חלופות שונות עבור יישום הוראות המעבר, כך שחברות יוכלו לבחור באחת מהחלופות הבאות בעת היישום לראשונה: יישום רטרופקטיבי מלא; יישום רטרופקטיבי מלא הכולל הקלות פרקטיות; או יישום התקן החל מיום היישום לראשונה תוך התאמת יתרת העודפים למועד זה בגין עסקאות שטרם הסתיימו.

החברה בחנה את השלכות יישום התקן ולהערכת החברה ליישום התקן לא צפויה להיות השפעה מהותית על הדוחות הכספיים.

IFRS 9 (2014), מכשירים פיננסיים (להלן - "התקן")

זהו התקן הסופי של פרויקט מכשירים פיננסיים. התקן מבטל את השלבים הקודמים של IFRS 9 שפורסמו ב-2010, 2009 ו-2014. תקן זה כולל את הוראות הסיווג והמדדיה של נכסים פיננסיים כפי שפורסמו בשלב הראשון בשנת 2009 ותוקנו בגרסה זו, וכן, כולל את הוראות הסיווג והמדדיה של התחייבויות פיננסיות, מציע מודל מעודכן יותר ומבוסס עקרונות לגבי חשבונאות גידור ומציג מודל חדש לבחינת הפסד חוזי מירידת ערך. התקן ייושם לתקופות שנתיות המתחילות ביום 1 בינואר 2018, עם אפשרות לאימוץ מוקדם. התקן ייושם למפרע, למעט מספר הקלות. החברה טרם החלה בבחינת השלכות אימוץ התקן על הדוחות הכספיים.

IFRS 16, חכירות (להלן - "התקן")

התקן מחליף את תקן בינלאומי מספר 17 חכירות (IAS 17) ואת הפרשנויות הקשורות. הוראות התקן מבטלות את הדרישה הקיימת מחוכרים לסיווג החכירה כתפעולית או כמימונית. חלף זאת, לעניין חוכרים, מציג התקן החדש מודל אחד לטיפול החשבונאי בכל החכירות, לפיו על החוכר להכיר בנכס ובהתחייבות בגין החכירה בדוחותיו הכספיים. כמו כן, התקן קובע דרישות גילוי חדשות ונרחבות יותר מאלו הקיימות כיום.

התקן ייושם לתקופות שנתיות המתחילות ביום 1 בינואר 2019 עם אפשרות ליישום מוקדם, ובלבד שהחברה מיישמת באימוץ מוקדם גם את IFRS 15, הכנסה מחוזים עם לקוחות. התקן כולל חלופות שונות עבור יישום הוראות המעבר, כך שחברות יוכלו לבחור באחת מהחלופות הבאות בעת היישום לראשונה: יישום רטרופקטיבי מלא או יישום התקן החל מיום היישום לראשונה תוך התאמת יתרת העודפים למועד זה. החברה טרם החלה בבחינת השלכות אימוץ התקן על הדוחות הכספיים.

תיקון ל- IAS 12, מיסים על הכנסה: הכרה בנכסי מיסים נדחים בגין הפסדים שלא מומשו (להלן - "התקן")

התיקון מבהיר, כי לצורך הכרה בנכס מס נדחה, בעת הערכת הכנסה חייבת צפויה, יש לנטרל את השפעת היפוכם של הפרשים זמניים הניתנים לניכוי. הערכה זו תבצע בנפרד ביחס לסוגים שונים של הפרשים זמניים הניתנים לניכוי, אם קיימות בחוקי המס מגבלות על סוגי ההכנסה החייבת שכנגדם ניתן לנצל הפסדים. בנוסף, התיקון קובע, כי הכנסה חייבת צפויה עשויה לכלול הכנסה בגין נכסים שיושבו תמורת סכום הגבוה מערכם בספרים, אם קיימת ראיות מספקות לכך.

התיקון ייושם למפרע לתקופות שנתיות המתחילות ביום 1 בינואר 2017, עם אפשרות ליישום מוקדם. החברה בחנה את השלכות יישום התקן ולהערכת החברה ליישום התקן לא צפויה להיות השפעה על הדוחות הכספיים היות ולחברה אין הפרשים זמניים הניתנים לניכוי מנכסי המיסים הנדחים.

באור 4 - מזומנים ושווי מזומנים

ליום 31 בדצמבר	
2015	2016
אלפי ש"ח	
23,014	991
4,347	48,532
*27,361	49,523

מזומנים
שווי מזומנים- פיקדונות לזמן קצר (א)

(א) הפיקדונות נושאים ריבית שנתית משתנה אשר ליום 31 בדצמבר, 2016 הייתה 0.05%-0.09% (ליום 31 בדצמבר, 2015 0.05%-0.09%).

*סיווג מחדש- ראה באור 2 (ו)

באור 5 - השקעות לזמן קצר

ליום 31 בדצמבר	
2015	2016
אלפי ש"ח	
83,491	128,397
8,590	7,209
92,081	135,606

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 (ב)

באור 6 - לקוחות

ליום 31 בדצמבר	
2015	2016
אלפי ש"ח	
65,837	60,961
2,371	2,272
27,286	24,492
771	1,476
96,265	89,201
(1,402)	(1,762)
94,863	87,439

חובות פתוחים
הכנסות לקבל
חברות אשראי
המחאות לגבייה

בניכוי- הפרשה לחובות מסופקים

לקוחות, נטו (*)

(*) לפרטים בדבר צדדים קשורים ראה באור 27

באור 6 - לקוחות (המשך)

להלן התנועה בהפרשה לחובות מסופקים:

אלפי ש"ח	
901	יתרה ליום 1 בינואר, 2015
(32)	ביטול בגין חובות מסופקים
533	הפרשה בתקופה
-	חובות שנמחקו
1,402	יתרה ליום 31 בדצמבר, 2015
(500)	ביטול בגין חובות מסופקים
860	הפרשה בתקופה
-	חובות שנמחקו
1,762	יתרה ליום 31 בדצמבר, 2016

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			
87,439	2,920	3,005	6,496	75,018
94,863	4,807	3,268	4,650	82,138

31 בדצמבר, 2016

31 בדצמבר, 2015

באור 7 - ממשלת ישראל

ליום 31 בדצמבר	
2015	2016
אלפי ש"ח	

בחובה:
נכסים שוטפים

255,753	291,464
5,071	416,788

ממשלת ישראל בגין דמי הפעלה שוטפים, נטו
ממשלת ישראל בגין פעילות פיתוח: מוצג בזמן קצר *

847,867	600,207
1,108,691	1,308,459

נכסים לא שוטפים

ממשלת ישראל בגין פעילות פיתוח: מוצג בזמן ארוך

ליום 31 בדצמבר	
2015	2016
אלפי ש"ח	
(86,330)	(86,330)
(86,330)	(86,330)

בזכות:
בגין החזר מע"מ

* כולל יתרה בסך של כ- 162 מיליוני ש"ח בגין יצירת נכס לקבל בגין מענקים ממשלתיים שצפויים להתקבל אחרי תאריך המאזן בגין תקופת ביצוע השייכת לתקופת הדוח, ראה באור 22.
ראה באור 27.

באור 8 - חייבים ויתרות חובה

ליום 31 בדצמבר	
2015	2016
אלפי ש"ח	
37,103	61,357
56,691	41,486
18,596	28,004
9,293	12,321
17,004	114,772
6,998	-
10,968	8,811
156,653	266,751

פיקדון מכספי מימון תקציב הפיתוח של המדינה (א)
מוסדות
הוצאות מראש
שיפוי בגין תביעות צד ג' (ראה גם באור 20 (א)(2))
פיקדונות מיוחדים
ביטוח לקבל (ב)
חייבים ויתרות חובה אחרים

(א) פיקדונות לזמן קצר המיועדים לכסות יתרות ספקי פיתוח המוצגות בהתחייבויות שוטפות נושאים ריבית שנתית משתנה אשר ליום 31 בדצמבר 2016 הייתה 0.05%-0.09%.

(ב) הסכום ליום 31 בדצמבר 2015 בגין ביטוח לקבל, הינו בגין נזקים שנגרמו מהסופות שאירעו בחודשים ינואר ודצמבר 2013.

באור 9 - מלאי

ליום 31 בדצמבר	
2015	2016
אלפי ש"ח	
3,874	3,799
6,273	7,839
10,147	11,638

חומרים שונים
מלאי דלקים

באור 10 - חייבים ויתרות חובה לזמן ארוך

ליום 31 בדצמבר	
2015	2016
אלפי ש"ח	
7,664	7,518
56,647	54,622
*62,865	61,568
31,780	1,978
*158,956	125,686

פיקדון "מוגבל" (א)
פיקדון מכספי מימון תקציב הפיתוח של המדינה (ב)
פיקדון למימון "פרויקטים קטנים" (ג)
הוצאות מראש ויתרות חובה לזמן ארוך

(א) יתרת הפיקדון בבנק יהב משמשת כבטוחה למתן הלוואות לעובדי החברה על ידי בנק יהב. הפיקדון נושא ריבית שנתית משתנה אשר ליום 31 בדצמבר 2016 הייתה 2.45%, ליום 31 בדצמבר 2015 הייתה כ- 1.01%.

(ב) פיקדונות לזמן קצר, הנושאים ריבית שנתית משתנה אשר ליום 31 בדצמבר 2016 הייתה 0.05%-0.09%, יועדו אך ורק לתשלום עלויות בגין פרויקטי פיתוח.

(ג) ראה באור 20 (א)(1.4)(ח)

*סיווג מחדש- ראה באור 2 (ו)

באור 11 - השקעות בנכסים פיננסיים

א. השקעות בנכסים פיננסיים - קרן מיוחדת

ליום 31 בדצמבר	
2015	2016
אלפי ש"ח	
386,453	-
17,856	-
6,350	-
(410,659)	-
-	-

תנועה בהשקעות מוגבלות לפרויקטים מסוימים:

יתרה ליום 1 בינואר
תנועה ביעוד סכומים לתשלום מע"מ, נטו
הכנסות מימון נדחות, נטו
משיכות
יתרה ליום 31 בדצמבר

הסכם ההפעלה והפיתוח החדש קובע כי החל ממועד חתימתו הופסקה 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 שייעשה לקראת מיצוי התקציב השנתי שאושר לחברה ובכפוף לקבלת אישור הממונה על התקציבים והחשב הכללי, או מי מטעמם.

בשנת 2015 קיבלה החברה אישורים ממשרד האוצר למשיכת כספים מתוך קרן המע"מ על סך כולל של כ- 411 מיליוני ש"ח ובמהלך שנת 2015 משכה החברה את מלוא הסכומים שאושרו כך שיתרת הקרן לסוף 2015 אופסה.

ב. השקעות בנכסים פיננסיים

ליום 31 בדצמבר	
2015	2016
אלפי ש"ח	
133	523
26,839	26,666
(8,590)	(7,209)
149,519	150,855
26,459	26,323
194,360	197,158

השקעות שיועדו על ידי החברה לכיסוי התחייבויות בשל פרישה מוקדמת (א):

פיקדונות וחשבונות עו"ש בתאגידים בנקאיים
ניירות ערך ואגרות חוב
חלויות שוטפות התחייבויות בשל פרישה מוקדמת לזמן ארוך

קרן שמורה (ב)

השקעות שיועדו על ידי החברה לכיסוי נזקים שאינם מכוסים על ידי ביטוח (ג)

(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 ליום 31 בדצמבר 2016 הייתה 0.05%, וליום 31 בדצמבר 2015 הייתה 0.05%-0.09%. ההשקעות המיועדות נכללו בחשבונות בנק ייעודיים.

(ב) סך של כ-150 מיליוני ש"ח הופקדו לחשבון בנק ייעודי לטובת בעלי אגרות חוב, ואשר ישמש כ"קרן שמורה" לטובת תשלום לבעלי אגרות חוב.

(ג) כספים אשר יועדו על ידי דירקטוריון החברה לכיסוי נזקים שאינם מכוסים על ידי הביטוח. כספים אלו מופקדים בחשבונות בנק ייעודיים ומושקעים בהתאם למדיניות ההשקעות של החברה בפיקדון בנקאי.

הפיקדונות נושאים ריבית שנתית משתנה אשר לימים 31 בדצמבר 2016 ו-31 בדצמבר 2015 הייתה 0.05%.

השקעות מיועדות נכללו בחשבונות בנק ייעודיים.

באור 12 - רכוש קבוע

א. הרכב ותנועה
שנת 2016

מקרקעין	תשתיות	תחנות ומתחמים	ציוד נייד אלפי ש"ח	כלי רכב	ציוד ומחשבים	חלקי חילוף וחומרי עזר, נטו (*)	סה"כ
רכוש קבוע מופעל, נטו עלות							
760,752	10,944,567	2,624,346	4,986,607	1,717	211,217	271,853	19,801,059
יתרה ליום 1 בינואר, 2016							
תוספות במשך השנה:							
4,617	93,296	110,630	71,999	62	12,026	25,808	318,438
39,476	194,752	377,477	70,662	-	16,612	-	698,979
-	-	-	(329)	(221)	-	(683)	(1,233)
804,845	11,232,615	3,112,453	5,128,939	1,558	239,855	296,978	20,817,243
פחת שנצבר							
51,694	2,302,190	564,266	1,291,442	915	121,798	-	4,332,305
יתרה ליום 1 בינואר, 2016							
תוספות במשך השנה:							
12,866	464,836	118,770	261,557	207	16,241	-	874,477
-	-	-	(161)	(221)	-	-	(382)
64,560	2,767,026	683,036	1,552,838	901	138,039	-	5,206,400
הפרשה לירידת ערך (2)							
36,438	724,155	199,206	120,225	-	4,385	-	1,084,409
(728)	(51,959)	(9,343)	(10,341)	-	(773)	-	(73,144)
(498)	(10,269)	(2,775)	(1,391)	-	(67)	-	(15,000)
35,212	661,927	187,088	108,493	-	3,545	-	996,265
יתרת עלות מופחתת ליום 31 בדצמבר, 2016							
705,073	7,803,662	2,242,329	3,467,608	657	98,271	296,978	14,614,578
רכוש קבוע בהקמה עלות							
220,268	5,683,194	1,064,839	284,070	-	93,276	-	7,345,647
24,782	937,279	517,174	272,779	-	20,968	-	1,772,982
(39,476)	(194,752)	(377,477)	(69,930)	-	(16,612)	-	*** (698,247)
205,574	6,425,721	1,204,536	486,919	-	97,632	-	8,420,382
910,647	14,229,383	3,446,865	3,954,527	657	195,903	296,978	23,034,960

א. הרכב ותנועה (המשך)

שנת 2016

1. בתקופת הדוח הכספי הועמסו לרכוש קבוע הפרשות פיתוח בסך של כ- 104,374 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 באור 2 ד.
 3. ליום 31 בדצמבר, 2016, טרם שולמה עלות רכישת נכסים באשראי העומדת כנגד יתרות התחייבויות לספקים ונותני שירותים בסך 289,767 אלפי ש"ח (ליום 31 בדצמבר, 2015 – 282,042 אלפי ש"ח וליום 31 בדצמבר, 2014 – 285,217 אלפי ש"ח).
- (*) ביום 31 בדצמבר, 2016- כולל הפרשה לירידת ערך בסך של כ-26 מיליון ש"ח (31 בדצמבר, 2015- 23.6 מיליון ש"ח).
- (**) התנועה מהווה ניפוקים בתקופה.
- (***) סך של כ-732 אלפי ש"ח הועבר לנכסים בלתי מוחשיים.

באור 12 - רכוש קבוע (המשך)

א. הרכב ותנועה (המשך)

שנת 2015

מקרקעין	תשתיות	תחנות ומתחמים	ציוד נייד אלפי ש"ח	כלי רכב	ציוד ומחסבים	חלקי חילוף וחומרי עזר, נטו (*)	סה"כ
רכוש קבוע מופעל, נטו							
635,042	9,303,715	2,283,987	4,858,353	3,689	187,370	200,286	17,472,442
יתרה ליום 1 בינואר, 2015							
תוספות במשך השנה:							
6,316	182,144	38,696	74,272	203	16,237	72,850	390,718
119,394	1,458,708	301,663	53,982	-	7,610	-	1,941,357
-	-	-	-	(2,175)	-	(1,283)	(3,458)
760,752	10,944,567	2,624,346	4,986,607	1,717	211,217	271,853	19,801,059
יתרה ליום 31 בדצמבר, 2015							
פחת שנצבר							
40,444	1,875,024	458,318	1,038,168	2,861	105,870	-	3,520,685
יתרה ליום 1 בינואר, 2015							
תוספות במשך השנה:							
11,250	427,166	105,948	253,274	201	15,928	-	813,767
-	-	-	-	(2,147)	-	-	(2,147)
51,694	2,302,190	564,266	1,291,442	915	121,798	-	4,332,305
יתרה ליום 31 בדצמבר, 2015							
הפרשה לירידת ערך (2)							
42,501	888,067	238,559	145,860	-	5,930	-	1,320,917
(755)	(54,369)	(9,755)	(10,798)	-	(831)	-	(76,508)
(5,308)	(109,543)	(29,598)	(14,837)	-	(714)	-	(160,000)
36,438	724,155	199,206	120,225	-	4,385	-	1,084,409
יתרה ליום 31 בדצמבר, 2015							
672,620	7,918,222	1,860,874	3,574,940	802	85,034	271,853	14,384,345
יתרת עלות מופחתת ליום 31 בדצמבר, 2015							
רכוש קבוע בהקמה							
עלות							
318,886	6,369,143	907,406	193,235	-	82,618	-	7,871,288
יתרה ליום 1 בינואר, 2015							
תוספות							
20,776	800,734	459,096	144,817	-	18,268	-	1,443,691
(119,394)	(1,486,683)	(301,663)	(53,982)	-	(7,610)	-	*(1,969,332)
220,268	5,683,194	1,064,839	284,070	-	93,276	-	7,345,647
יתרה ליום 31 בדצמבר, 2015							
892,888	13,601,416	2,925,713	3,859,010	802	178,310	271,853	21,729,992
סה"כ רכוש נטו							

1. בתקופת הדוח הכספי הועמסו לרכוש קבוע הפרשות פיתוח בסך של כ- 6,951 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 באור 2 ד. ראה גם באור 11 (ד) בדבר קימום ירידת ערך במהלך שנת 2015 ובשנת 2014.
3. ליום 31 בדצמבר, 2015, טרם שולמה עלות רכישת נכסים באשראי העומדת כנגד יתרות התחייבויות לספקים ונותני שירותים בסך 282,042 אלפי ש"ח (ליום 31 בדצמבר, 2014 - 285,217 אלפי ש"ח וליום 31 בדצמבר, 2013 - 463,162 אלפי ש"ח).

(*) ביום 31 בדצמבר, 2015 - כולל הפרשה לירידת ערך בסך של 23.6 מיליון ש"ח (31 בדצמבר, 2014 - 17.7 מיליון ש"ח).

(**) סך של כ- 28 מיליוני 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 707 אלפי ש"ח (ליום 31 בדצמבר, 2015-1,575 אלפי ש"ח).

ד. כימום ירידת ערך במהלך שנת 2016

לאור גובה הרווחיות שהוצגה בדוחות רווח והפסד של החברה בתקופה האחרונה. 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- 23 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 זמנית 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.
- חישוב הכנסות מדמי הפעלה שוטפים הינו לפי רווח בסיס של 4% עד לשנת 2027 לאור הנפקת האג"ח בשנת 2015, וכוונת החברה להנפיק אג"ח נוסף בשנת 2017, אשר יהיה לכל הפחות בעל אורך חיים של 10 שנים. לאחר מכן רווח הבסיס יהיה 2%, בהתאם לתנאי ההסכם החדש טרם הנפקת האג"ח.
- שיעור המינוף הנורמטיבי הרלוונטי לחברה בהתאם למגבלות נטילת האשראי החלות עליה מתוקף ההסכם החדש הינו 0%.
- שיעור היוון משוקלל (לאחר מס) - 5.02% וחושב כממוצע משוקלל של שיעורי ההיוון שנאמדו עבור כל תחום פעילות.
- שיעור הצמיחה בהכנסות העצמיות של מגזר הנוסעים ומגזר המסחר לאחר שנת 2020 נאמד בכ-1.4%, עד להגעת כמות הנוסעים לקיבולת המקסימלית בשנת 2027. בעקבות זאת, החל משנת 2028 הונח כי ההכנסות העצמיות של מגזרים אלה לא תצמחנה.
- שיעור הצמיחה בהכנסות העצמיות של מגזר המטענים לאחר שנת 2020 נאמד בכ-3.0%, עד להגעת כמות הטון לק"מ לקיבולת המקסימלית בשנת 2024. בעקבות זאת, החל משנת 2025 הונח כי ההכנסות העצמיות של מגזר המטענים לא תצמחנה.
- אחוז ערך הגרט מסך השווי שנקבע בהערכה כ-18%.
- סכום בר השבה נקבע לפי שווי שימוש.

היות ואומדן שווי השימוש עולה על הערך בספרים (הכולל את סכומי ההכנסה הנדחית בגין מענקי פיתוח), בוטל הפסד מירידת ערך בסך של 15,000 אלפי ש"ח, המתייחס לפריטי רכוש קבוע. ביטול ההפסד מירידת ערך כאמור נזקף לסעיף הכנסות אחרות בדוח על הרווח והפסד. בשנת 2015 בעקבות בחינה שביצעה החברה בוטל הפסד מירידת ערך בסך של 160,000 אלפי ש"ח.

באור 13 - נכסים בלתי מוחשיים

שנת 2015		שנת 2016	
אלפי ש"ח		אלפי ש"ח	
עלות		עלות	
181,374	יתרה ליום 1 בינואר, 2015	295,055	יתרה ליום 1 בינואר, 2016
113,681	תוספות*	85,854	תוספות*
295,055	יתרה ליום 31 בדצמבר, 2015	380,909	יתרה ליום 31 בדצמבר, 2016
	<u>הפחתה שנצברה</u>		<u>הפחתה שנצברה</u>
136,540	יתרה ליום 1 בינואר, 2015	165,613	יתרה ליום 1 בינואר, 2016
29,073	הפחתה שהוכרה במהלך השנה	29,032	הפחתה שהוכרה במהלך השנה
165,613	יתרה ליום 31 בדצמבר, 2015	194,645	יתרה ליום 31 בדצמבר, 2016
	יתרה, נטו		יתרה, נטו
129,442	ליום 31 בדצמבר, 2015	186,264	ליום 31 בדצמבר, 2016

*ראה גם באור 27 (ה) (2) בעניין הסכם התדירים.

באור 14 - אגרות חוב

ההרכב:

<u>שם הסדרה</u>	<u>אג"ח סדרה א'</u>	<u>אג"ח סדרה ב'</u>
מועד ההנפקה	18.03.2015	18.03.2015
יתרת ערך נקוב ליום 31.12.2016 (באלפי ש"ח)	588,000	400,000
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 31.12.2016 (באלפי ש"ח)	1,838	595
ערך בספרים ליום 31.12.2016 - יתרה שוטפת (באלפי ש"ח)	147,000	100,406
ערך בספרים ליום 31.12.2016 - יתרה לא שוטפת (באלפי ש"ח)	437,975	305,511

באור 15 - התחייבויות לספקים ולנותני שירותים

ליום 31 בדצמבר	
2015	2016
אלפי ש"ח	
226,069	234,961
304,723	336,202
530,792	571,163
282,042	289,767
248,750	281,396
530,792	571,163

חובות פתוחים
הוצאות לשלם

כולל התחייבויות :
בגין פעילות פיתוח
בגין פעילות שוטפת

באור 16 - זכאים ויתרות זכות

ליום 31 בדצמבר	
2015	2016
אלפי ש"ח	
52,089	50,122
*114,988	144,539
8,590	7,209
*69,010	71,706
4,000	-
2,437	2,433
22,578	24,753
273,692	300,762

הפרשה לחופשה
התחייבויות לעובדים והתחייבויות אחרות בגין שכר ומשכורת
חלויות שוטפות של התחייבות בגין פרישה מוקדמת (ראה באור 18)
התחייבות בגין פדיון ימי מחלה שלא נוצלו (ראה באור 18)
הכנסה נדחית בגין ממשלת ישראל (ראה באור 27)
ריבית לשלם בגין אג"ח
זכאים ויתרות זכות אחרים

* התאמה לא מהותית של מספרי השוואה - ראה באור 2 (ה)

באור 17 - מכשירים פיננסיים

א. סיווג הנכסים הפיננסיים וההתחייבויות הפיננסיות

להלן סיווג הנכסים הפיננסיים בהתאם ל- IFRS 9 וההתחייבויות הפיננסיות בהתאם ל- IAS 39 בדוח על המצב הכספי לקבוצות המכשירים הפיננסיים השונות:

ליום 31 בדצמבר		
2015	2016	
אלפי ש"ח		
נכסים פיננסיים		
<u>נכסים פיננסיים הנמדדים בשווי הוגן דרך רווח או הפסד:</u>		
83,491	128,397	השקעות לזמן קצר
26,839	26,666	השקעות בנכסים פיננסיים
94,774	149,010	קרן שמורה
205,104	304,073	
נכסים פיננסיים הנמדדים בעלות מופחתת:		
*27,361	49,523	מזומנים ושווי מזומנים
94,863	87,439	לקוחות
260,824	708,252	ממשלת ישראל
128,228	225,500	חייבים ויתרות חובה
*132,956	125,686	חייבים ויתרות חובה לזמן ארוך
847,867	600,207	ממשלת ישראל בגין אג"ח
54,745	1,845	קרן שמורה
26,592	26,846	השקעות בנכסים פיננסיים
1,573,436	1,825,298	
התחייבויות פיננסיות		
<u>התחייבויות פיננסיות הנמדדות בעלות מופחתת:</u>		
530,792	571,163	התחייבויות לספקים ולנותני שירותים
86,330	86,330	ממשלת ישראל
14,674	15,160	זכאים ויתרות זכות
992,772	990,892	אגרות חוב
1,624,568	1,663,545	

*סיווג מחדש- ראה באור 2 (ו)

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 התקשרויות 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. ראה סעיף ו' להלן בדבר תנאי ההצמדה של היתרות בדוח על המצב הכספי למטבע חוץ.

ב) סיכון מחיר

לחברה השקעות במכשירים פיננסיים סחירים בבורסה לניירות ערך ואגרות חוב, המסווגים כנכסים פיננסיים הנמדדים בשווי הוגן דרך רווח או הפסד, אשר בגין החברה חשופה לסיכון בגין תנודתיות במחיר נייר הערך הנקבע בהתבסס על מחירי שוק בבורסה.

ליום 31 בדצמבר	
2015	2016
אלפי ש"ח	
108,347	203,235
108,347	203,235

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 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, 2016

תזרים מזומנים חוזי

הערך בספרים	עד 1 שנה	1-2 שנים	2-5 שנים	מעל 5 שנים	סה"כ תזרים מזומנים חוזי
אלפי ש"ח					
571,163	571,323	-	-	-	571,163
15,715	15,715	-	-	-	15,715
990,892	254,028	254,046	500,853	-	1,008,928
1,577,770	840,906	254,046	500,853	-	1,595,806

התחייבויות לספקים
ולנותני שירותים
ימים
ות חוב

ליום 31 בדצמבר, 2015

תזרים מזומנים חוזי

הערך בספרים	עד 1 שנה	1-2 שנים	2-5 שנים	מעל 5 שנים	סה"כ תזרים מזומנים חוזי
אלפי ש"ח					
530,792	530,792	-	-	-	530,792
14,674	14,674	-	-	-	14,674
992,772	7,257	256,773	755,823	-	1,019,853
1,538,238	552,723	256,773	755,823	-	1,565,319

התחייבויות לספקים
לנותני שירותים
באיים
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:

באלפי ש"ח	הערך בספרים	שווי הוגן רמה 1	טכניקת לקביעת ההוגן	הערכה השווי	נתונים ששימשו בקביעת השווי ההוגן
-----------	-------------	-----------------	---------------------	-------------	----------------------------------

התחייבויות שאינן שוטפות:

התחייבות בגין אגרות חוב	990,892	993,890	הסתמכות על מחיר השוק	מחיר השוק
-------------------------	---------	---------	----------------------	-----------

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, 2016

נכסים פיננסיים הנמדדים בשווי הוגן

רמה 1	רמה 3
אלפי ש"ח	
128,397	-
149,010	-
26,666	-
304,073	-

נכסים פיננסיים בשווי הוגן דרך רווח או הפסד:

השקעות לזמן קצר

קרן שמורה

השקעות בנכסים פיננסיים

31 בדצמבר, 2015

נכסים פיננסיים הנמדדים בשווי הוגן

רמה 1	רמה 3
אלפי ש"ח	
83,491	-
94,774	-
26,839	-
205,104	-

נכסים פיננסיים בשווי הוגן דרך רווח או הפסד:

נגזרים פיננסיים

השקעות בנכסים פיננסיים - קרן מיוחדת

השקעות בנכסים פיננסיים

באור 17 - מכשירים פיננסיים (המשך)

ה. תנאי הצמדה של הנכסים וההתחייבויות הפיננסיים בהתאם ל- IAS 39 / IFRS 9:

31 בדצמבר, 2016

סה"כ	לא מהווה מכשיר פיננסי	ללא הצמדה	צמוד למדד המחירים לצרכן	במטבע חוץ או בהצמדה לו אחר	אירו	
אלפי ש"ח						
49,523	-	49,523	-	-	-	נכסים שוטפים
135,606	-	135,606	-	-	-	מזומנים ושווי מזומנים
87,439	-	87,439	-	-	-	השקעות לזמן קצר
708,252	-	607,340	100,912	-	-	לקוחות
266,751	41,251	225,500	-	-	-	ממשלת ישראל
						חייבים ויתרות חובה
125,686	-	125,686	-	-	-	נכסים לא שוטפים
600,207	-	354,333	245,874	-	-	חייבים ויתרות חובה לזמן ארוך
150,855	-	150,855	-	-	-	ממשלת ישראל
46,303	-	46,303	-	-	-	קרן שמורה
						השקעות בנכסים פיננסיים
(571,163)	-	(436,983)	-	(8,801)	(125,379)	התחייבויות שוטפות
(300,762)	(285,047)	(14,565)	(595)	-	(555)	התחייבויות לספקים ולנתוני שירותים אחרים
(86,330)	-	(86,330)	-	-	-	זכאים ויתרות זכות
(247,406)	-	(147,000)	(100,406)	-	-	ממשלת ישראל
						אגרות חוב
(743,486)	-	(437,975)	(305,511)	-	-	התחייבויות לא שוטפות
						אגרות חוב
221,475	(243,796)	659,732	(59,726)	(8,801)	(125,934)	

ה. תנאי הצמדה של הנכסים וההתחייבויות הפיננסיים בהתאם ל- IAS 39 / IFRS 9 (המשך):

31 בדצמבר, 2015

סה"כ	לא מהווה מכשיר פיננסי	ללא הצמדה	צמוד למדד המחירים לצרכן	במטבע חוץ או בהצמדה לו אחר	אירו	
אלפי ש"ח						
נכסים שוטפים						
27,361	-	27,361	-	-	-	מזומנים ושווי מזומנים
92,081	-	92,081	-	-	-	השקעות לזמן קצר
94,863	-	94,863	-	-	-	לקוחות
260,824	-	258,753	2,071	-	-	ממשלת ישראל
156,653	28,425	126,253	-	-	1,975	חייבים ויתרות חובה
נכסים לא שוטפים						
158,956	26,000	132,956	-	-	-	חייבים ויתרות חובה לזמן ארוך
847,867	-	498,318	349,549	-	-	ממשלת ישראל
149,519	-	149,519	-	-	-	קרן שמורה
44,841	-	18,382	-	-	26,459	השקעות בנכסים פיננסיים
התחייבויות שוטפות						
(530,792)	-	(461,132)	-	(34,180)	(35,480)	התחייבויות לספקים ולנותני שירותים אחרים
(273,692)	(259,018)	(14,075)	(599)	-	-	זכאים ויתרות זכות ממשלת ישראל
(86,330)	-	(86,330)	-	-	-	
התחייבויות לא שוטפות						
(992,772)	-	(589,929)	(402,843)	-	-	אגרות חוב
(50,621)	(204,593)	247,020	(51,822)	(34,180)	(7,046)	

באור 18 - הטבות לעובדים

הרכב ההתחייבויות לעובדים:

ליום 31 בדצמבר	
2015	2016
אלפי ש"ח	
167,077*	194,661
8,590	7,209
69,010*	71,706
244,677	273,576

מוצג במסגרת התחייבויות שוטפות- זכאים ויתרות זכות:

- הטבות עובדים לטווח קצר (1)
 חלויות שוטפות של התחייבות בגין פרישה מוקדמת (2)
 התחייבות בגין פדיון ימי מחלה שלא נוצלו (3)

מוצג במסגרת התחייבויות שאינן שוטפות- הטבות לעובדים:

23,773	16,504
19,810*	19,866
356	335
7,866	8,617
25,081*	36,717
76,886	82,039

- התחייבות בגין פרישה מוקדמת (2)
 התחייבות בגין תלושי שי לגמלאים (4)
 התחייבות בגין תוכנית הטבה מוגדרת, נטו (5)
 התחייבות בגין פיצויים מוגדלים לבכירים (6)
 התחייבות בגין הסכם שכר קיבוצי 2012 (7)

(1) במסגרת הטבות עובדים לטווח קצר נכללות התחייבויות בגין שכר עבודה והפרשות סוציאליות, לרבות חופשה, הבראה, והתחייבות בגין הסכם שכר קיבוצי 2012, אשר תשולם החל ממועד ההתקשרות הראשונה לביצוע תחזוקת ציוד נייד חשמלי באמצעות ספק חיצוני.

(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) בדבר הסכם פרישה). החברה ייעדה סכומים מסוימים לכיסוי ההתחייבויות הנ"ל ע"י הפקדתם בפקדונות ובניירות ערך.

(3) ראה סעיף ב' 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 אלמנת 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, אשר תשולם החל במועד העברת השליטה בחברת הבת למטענים ליום פרטי כמפורט בבאור 20(ג) להלן.

* התאמה לא מהותית של מספרי השוואה- ראה באור 2 (ה)

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 להטבה 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			הוצאות בגין תוכניות להפקדה מוגדרת
2014	2015	2016	
אלפי ש"ח			
69,180	73,833	78,710	

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			
2014	2015	2016	
אלפי ש"ח			
1,431	1,676	1,361	עלות שירות שוטף
1,143	1,227	1,212	הוצאות הריבית בגין ההתחייבות להטבות
(101)	(81)	(75)	תשואה צפויה על נכסי התוכנית
2,473	2,822	2,498	סך הוצאות בגין הטבות לעובדים
(17)	39	26	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

2015	2016	
אלפי ש"ח		
21,467	22,704	יתרה ליום 1 בינואר
1,676	1,361	עלות שירות שוטף
1,227	1,212	הוצאות ריבית
(649)	(1,092)	הטבות ששולמו
(1,017)	(1,795)	מדידה מחדש של התחייבות בגין הטבה מוגדרת
		רווח אקטוארי בגין שינויים בהנחות הפיננסיות
22,704	22,390	יתרה ליום 31 בדצמבר

ג) השינויים בנכסי התוכנית

2015	2016	
אלפי ש"ח		
2,450	2,545	יתרה ליום 1 בינואר
56	(382)	הפקדות המעסיק נטו
		מדידה מחדש של נכס בגין הטבה מוגדרת
81	75	תשואה על נכסי התוכנית
(42)	(49)	הפסד אקטוארי בגין שינויים בהנחות הפיננסיות
2,545	2,189	יתרה ליום 31 בדצמבר

ד) הנחות אקטואריות וניתוחי רגישות

ההנחות האקטואריות המשמעותיות ששימשו לקביעת הערך הנוכחי של ההתחייבות בגין תלושי שי הינן כדלקמן :

2015	2016	
%		
4.58	4.72	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				שיעור עליית שכר:
<u>קטטון באחוז אחד</u>		<u>גידול באחוז אחד</u>		
<u>באלפי ש"ח</u>				
<u>2015</u>	<u>2016</u>	<u>2015</u>	<u>2016</u>	התחייבות להטבה מוגדרת
58	48	(114)	(64)	
ליום 31 בדצמבר				שיעור עליית סכום תלושי שי:
<u>קטטון באחוז אחד</u>		<u>גידול באחוז אחד</u>		
<u>באלפי ש"ח</u>				
<u>2015</u>	<u>2016</u>	<u>2015</u>	<u>2016</u>	התחייבות בגין תלושי שי
3,041	3,030	(3,923)	(3,906)	
ליום 31 בדצמבר				שיעור היוון:
<u>קטטון בחצי אחוז</u>		<u>גידול בחצי אחוז</u>		
<u>באלפי ש"ח</u>				
<u>2015</u>	<u>2016</u>	<u>2015</u>	<u>2016</u>	התחייבות בגין תלושי שי
(1,904)	(1,907)	1,657	1,660	
(104)	(83)	86	79	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. לאור אימוץ מדיניות התגמול ופרסומה, הכירה החברה במסגרת דוחותיה הכספיים לשנת 2015 בהתחייבות בגין פיצויים מוגדלים לנושאי משרה בסך של 7,866 אלפי ש"ח. סכום זה נזקף במלואו לדוח רווח והפסד בשנת 2015 בגין עלות שירותי העבר.

(א) השינויים בערך הנוכחי של התחייבות בגין פיצויים מוגדלים לנושאי משרה

2015	2016	
אלפי ש"ח		
-	7,866	יתרה ליום 1 בינואר
7,866	-	עלות שירות עבר
-	1,779	עלות שירות שוטף
-	211	הוצאות ריבית
-	(851)	הטבות ששולמו
מידה מחדש של התחייבות בגין הטבה מוגדרת		
-	(388)	רווח אקטוארי בגין שינויים בהנחות הפיננסיות
7,866	8,617	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:

2015	2016	
%		
2.78	3.02	שיעור ההיוון של ההתחייבות
1.46	1.32	שיעור עליית שכר

ב. התחייבות בגין הטבות אחרות לטווח ארוך

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) ההנחות האקטואריות המשמעותיות ששימשו לקביעת הערך הנוכחי של ההתחייבות בגין פדיון ימי מחלה הינן כדלקמן:

2015	2016	
%		
4.34	4.43	שיעור ההיוון של ההתחייבות
4.70	4.84	שיעור עליית שכר

ב) שינויים אפשריים באופן סביר בתאריך הדיווח לאחת מההנחות האקטואריות, בהנחה ויתר ההנחות נותרות ללא שינוי, משפיעים על התוכנית להטבה מוגדרת כדלקמן:

ליום 31 בדצמבר				שיעור עליית שכר:
<u>קיטון באחוז אחד</u>		<u>גידול באחוז אחד</u>		
<u>באלפי ש"ח</u>				
<u>2015</u>	<u>2016</u>	<u>2015</u>	<u>2016</u>	
9,150	9,474	(10,978)	(10,938)	
ליום 31 בדצמבר				
<u>קיטון בחצי אחוז</u>		<u>גידול בחצי אחוז</u>		שיעור היוון:
<u>באלפי ש"ח</u>				
<u>2015</u>	<u>2016</u>	<u>2015</u>	<u>2016</u>	
(5,253)	(5,136)	4,749	4,997	

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 2014 ו-2015, 26.5%, 26.5%, 25% בהתאמה.
ביום 29 ביולי 2013 עבר בכנסת החוק לשינוי סדרי עדיפויות לאומיים (תיקוני חקיקה להשגת יעדי התקציב לשנים 2013 ו-2014), התשע"ג-2013, אשר קבע, בין היתר, העלאת שיעור מס החברות, החל משנת 2014 ואילך בשיעור של 1.5% כך שיעמוד על 26.5%.

ביום 4 בינואר 2016 אישרה מליאת הכנסת את התיקון לפקודת מס הכנסה (תיקון מס' 216), התשע"ו-2016, אשר קבע, בין היתר, הורדת שיעור מס החברות, החל משנת 2016 ואילך בשיעור של 1.5% כך שיעמוד על 25%.
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 יופחת מ-25% ל-24% בשנת 2017 על הכנסה שהופקה או נצמחה מיום 1 בינואר 2017 וימשך ויפחת ל-23% בשנת 2018 ואילך על הכנסה שהופקה או שנצמחה מיום 1 בינואר 2018.

ג. שומות מס

בחודש פברואר 2015, חתמה החברה על הסכם שומות מס לשנות המס 2003 עד וכולל 2012. בחודש מרס, 2015 קיבלה החברה אישור ממשרד האוצר לשחרור מכספי הקרן המיוחדת סך של כ-29 מיליוני ש"ח, לכיסוי תשלום שומות המס לשנים 2003-2012. סכום זה נזקף בשנת 2015 להכנסות אחרות בדוח על רווח והפסד.

ד. הפסדים מועברים לצורכי מס והפרשים זמניים אחרים

לחברה הפסדים עסקיים לצורכי מס המועברים לשנים הבאות, המוערכים ליום 31 בדצמבר 2016 לסך של כ-1,042 מיליוני ש"ח. בנוסף, בהתאם להסכם השומה כאמור בסעיף ג' לעיל, משנת 2017 ועד שנת 2019 (כולל), תותר לחברה הוצאה נוספת לצורכי מס בסך של 100 מיליוני ש"ח בכל אחת מהשנים (בסה"כ 300 מיליוני ש"ח). עבור הפסדים מועברים בסך של כ-252 מיליוני ש"ח הוכרו לראשונה בשנת 2016 נכסי מיסים נדחים. ראה סעיף ה להלן.

ה. הרכב נכסי מיסים נדחים

ליום 31 בדצמבר		
2016	הוכר ברווח או הפסד	2015
	אלפי ש"ח	
59,000	59,000	-

הפסדים לצרכי מס *

* לאור הרווחיות שהוצגה בדוחות רווח והפסד של החברה בשלוש השנים האחרונות ולאורו של ההסכם החדש המעניק לחברה ביטחון סביר בדבר רווחיותה בשנים שעד תום תקופת ההסכם (2020), צפוי כי החברה תנצל חלק מההפסדים המועברים לצרכי מס בתקופה זו. מכאן החברה יצרה לראשונה בשנת 2016 נכסי מיסים נדחים בהתאם לתחזיות החברה לניצול ההפרשים הזמניים.

ו. פריטים שבגינם לא הוכרו נכסי מיסים נדחים

ליום 31 בדצמבר			
2014	2015	2016	
אלפי ש"ח			
1,015,961	766,231	762,550	הפרשים זמניים הניתנים לניכוי *
1,406,654	1,344,811	1,137,873	הפסדים לצורך מס והוצאות שיוכרו בשנים הבאות
2,422,615	2,111,042	1,900,423	

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 בסבירות העולה על 70% 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 (1.1.2010).

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			
2014	2015	2016	
אלפי ש"ח			
*1,520,240	*260,265	94,067	רווח נקי לפני מיסים על ההכנסה
26.5%	26.5%	25.0%	שיעור המס הסטטוטורי
402,864	68,970	23,517	מס מחושב לפי שיעור המס הסטטוטורי
-	-	(59,000)	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:
(407,330)	(72,526)	(24,780)	הפסדים והטבות לצורכי מס שלא הוכרו בגינם מיסים נדחים
-	306	-	מיסים בגין שנים קודמות
1,854	3,556	1,263	הוצאות שאינן מותרות בניכוי לצורכי מס
(2,612)	306	(59,000)	(הכנסות) הוצאות מיסים על ההכנסה

* התאמה לא מהותית של מספרי השוואה- ראה באור 2 (ה)

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 מינימום 25 מיליוני ש"ח בגין אי פיצוי בעלי כרטיסי מנוי חופשי חודשי על איחורי הרכבת והסתרת מידע בנוגע לפיצוי מנוסעי 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, שנמחקה ברבעון השלישי של שנת 2014, בטענה כי הרכבת לא מקיימת את הוראות החוק העוסקות בהנגשת תחנות רכבת לשימושם של אנשים עם מוגבלויות בסך של 50 מיליוני ש"ח. להערכת החברה, המבוססת על דעתם של יועציה המשפטיים סיכויי התובענה נמוכים מ- 50% ולפיכך לא נכללה הפרשה בספרי החברה.

1.1.3 ביום 16 ביוני 2014 הוגשה תביעה ייצוגית שאינה נקובה בסכום ועניינה שהמכונות למכר כרטיסי נסיעה ברכבת מאפשרות טעינה של כרטיסים גמישים 30 יום ו- 7 ימים, במקביל, תוך יצירת חפיפה בין תקופות השימוש, באופן שיוצר מצב פסול בו נוסע יכול לשלם פעמיים על אותה תקופת שימוש. ביום 29 באפריל 2015 אישרה ועדת התביעות את הסדר הפרשה אליו הגיעו הצדדים, וביום 22 בינואר 2017 אושר הסדר הפרשה וניתן לו תוקף של פסק דין.

1.1.4 ביום 11 בספטמבר 2014 הוגשה בקשה לאישור תביעה ייצוגית, שעילתה הנטענת הינה כי הרכבת מפרה את חובתה מכוח חוק שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלויות, תשנ"ח-1998, ותקנות מכוחו, להפעיל עבור חברי הקבוצה מערכת עזר לשמיעה עם סליל השראה במקומות בהם הדבר נדרש בתחנות הרכבת. המבקשים עותרים לצו עשה שיורה לרכבת להתקין מערכות עזר כאמור בכל תחנות הרכבת וכן לפיצוי כספי המסתכם לסך של כ- 83.5 מיליוני ש"ח. להערכת החברה, המבוססת על דעתם של יועציה המשפטיים, סיכויי התובענה נמוכים מ- 50% ולפיכך לא נכללה הפרשה בספרי החברה.

1.1.5 ביום 4 בנובמבר 2014 הוגשה בקשה לאישור תביעה ייצוגית על סך של כ- 50 מיליוני ש"ח. התביעה הוגשה ע"י נוסע אשר רכש שירות מקום שמור ורכבתו איחרה להגיע ליעדה מעל 30 דקות. לטענת התובע, עליו לקבל, מעבר לפיצוי בגין האיחור הקבוע בנוהל הפיצוי האחיד, גם זכות לנסיעה חוזרת בקרון מקומות שמורים- בחינם. בנוסף, התובע סבור כי על הרכבת לפצות את הנוסעים אשר לא מימשו את זכותם לקבל את הפיצוי האחיד בגין איחור עקב אי פרסום נאות ומספק של הוראות נוהל הפיצוי האחיד בתחנות. להערכת החברה, המבוססת על דעתם של יועציה המשפטיים, סיכויי התובענה נמוכים מ- 50% ולפיכך לא נכללה הפרשה בספרי החברה.

1.1.6 ביום 9 בנובמבר 2014 הוגשה בקשה לאישור תביעה ייצוגית על סך של כ- 38 מיליוני ש"ח, שעילתה הנטענת הינה כי דוכני המזון בתחנות הרכבת אינם כוללים תעודות כשרות, באופן שמונע רכישה או מטעה או פוגע בנוסעי הרכבת שומרי הכשרות. להערכת החברה, המבוססת על דעתם של יועציה המשפטיים, סיכויי התובענה נמוכים מ- 50% ולפיכך לא נכללה הפרשה בספרי החברה.

1.1.7 ביום 14 בדצמבר 2014 הוגשה בקשה לאישור תביעה ייצוגית שאינה נקובה בסכום לפיה, לטענת התובע, במקרים בהם לא מתאפשרת רכישת כרטיסי נסיעה בתחנה, ואלו נרכשים מפקחי הרכבת, פקחי הרכבת גובים דמי נסיעה הגבוהים מדמי הנסיעה הקבועים בדין. ביום 21 בנובמבר 2016 אישר בית המשפט את הסתלקות המבקש מהבקשה כך שבקשת האישור נמחקה והתביעה האישית של המבקש נדחתה.

1.1.8 ביום 4 בינואר 2015 הוגשה בקשה לאישור תביעה ייצוגית כנגד החברה 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.

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)

1.1 תביעות ייצוגיות שהוגשו כנגד החברה אשר ניתנות להערכה על ידי ההנהלה בהתבסס על דעתם של יועציה המשפטיים: (המשך)

1.1.9 ביום 10 במרץ 2015 הוגשה בקשה לאישור תובענה ייצוגית בסך של כ- 30 מיליוני ש"ח, שעניינה הפרה לכאורה את החוק למניעת מפגעים אזרחיים (תביעות אזרחיות), החוק למניעת מפגעים ואת חוק אוויר נקי שכן ערכי זיהום האוויר בתחנת הרכבת מודיעין מרכז עולים לכדי מפגע סביבתי על פי חוק. הקבוצה בשמה הוגשה הבקשה הינה כל מי שנחשף לזיהום האוויר בתחנה בשבע השנים שקדמו להגשת הבקשה. להערכת החברה, המבוססת על דעתם של יועציה המשפטיים, סיכויי התובענה נמוכים מ- 50% ולפיכך לא נכללה הפרשה בספרי החברה.

1.1.10 ביום 12 ביולי 2015 הוגשה בקשה לאישור תובענה ייצוגית על סך של כ- 11.7 מיליוני ש"ח, שעניינה שיבוש פעולת הנוסעים בעקבות עיצומי פתע של העובדים מחודש יוני 2015. ביום 12 ביולי 2016 אישר בית המשפט את הסתלקות המבקשת מהבקשה כך שבקשת האישור נמחקה והתביעה האישית של המבקשת נדחתה.

1.1.11 ביום 8 באוקטובר 2015 הוגשה בקשה לאישור תובענה ייצוגית על סך של כ- 4 מיליוני ש"ח, שעניינה תקלות בכרטיס "רב קו", אשר גרמו, לטענת התובעים, להוצאות כספיות נוספות, וכן להשפלה ועוגמת נפש כתוצאה מכך שנאמר להם שלא שילמו עבור הנסיעות. ביום 30 במרץ 2016 אישר בית המשפט את הסתלקות המבקש מהבקשה כך שבקשת האישור נמחקה והתביעה האישית של המבקש נדחתה.

1.1.12 ביום 20 באוקטובר 2015 הוגשה בקשה לאישור תובענה ייצוגית על סך של 12 מיליוני ש"ח, שעניינה אי הפחתת מחיר הנסיעה בהתאם להורדת שיעור המע"מ החל מיום 1 באוקטובר 2015. ביום 8 בנובמבר 2016 אישר בית המשפט את הסתלקות המבקשת מהבקשה כך שבקשת האישור נמחקה והתביעה האישית של המבקשת נדחתה.

1.1.13 ביום 16 בדצמבר 2015 הוגשה בקשה לאישור תובענה ייצוגית על סך של 20 מיליוני ש"ח, שעניינה נסיעות מהתחנות הצפוניות אל תחנות הביניים, הכרוכות בהחלפת רכבת בבנימינה, כאשר עצם ההמתנה בתחנה זו מהווה "התעללות" ו"התעמרות" של הרכבת בנוסעים. ביום 19 במרץ 2017 אישר בית המשפט את הסתלקות המבקש מהבקשה כך שבקשת האישור ותביעתו האישית של המבקש נמחקו.

1.1.14 ביום 20 במרץ 2016 הוגשה בקשה לאישור תובענה ייצוגית על סך של כ- 7.9 מיליוני ש"ח, שעניינה התרשלות של הרכבת בטיפול בחומרים אסורים בעקבות אירוע התאונה בין רכבות משא מיום 14 במרץ 2016 באזור דימונה. ביום 24 באוגוסט 2016 הורה בית המשפט על מחיקת התביעה.

1.1.15 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%.

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 19 ביוני 2013 הוגשה בקשה לאישור תביעה ייצוגית על סך של 32 מיליוני ש"ח, אשר בהמשך תוקנה לסך של כ- 100 מיליוני ש"ח, בעניין הפרת הוראות החוק למניעת העישון במקומות ציבוריים והחשיפה לעישון, תשמ"ג-1983 החל מיום 29.06.2012 והלאה. ביום 13 במאי 2014 אושרה התובענה כתביעה ייצוגית. ביום 9 בספטמבר 2016 ניתן פסק דין, שקיבל את התובענה ופסק סכום פיצוי ע"ס של 6 מיליוני ש"ח. ביום 27 בספטמבר הוגשה בקשה מטעם החברה לעיכוב ביצוע פסק הדין לצורך הגשת ערעור לבית המשפט העליון. הבקשה נדחתה, ואולם בית המשפט קבע כי הסכומים שישולמו כפיצוי יועברו מהרכבת לקרן מיוחדת אך לא יחולקו הלאה עד לאחר מתן פסק דין בערעור. ביום 2 בנובמבר 2016, הוגש ערעור לבית המשפט העליון, וביום 15 בנובמבר 2016 הוגש ערעור שכנגד. להערכת החברה, המבוססת על דעתם של יועציה המשפטיים, בשל השלב המקדמי בו נמצא הערעור שכנגד לא ניתן להעריך את מידת הסיכון הגלומה בתובענה.

1.2.2 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: 3.9.16, 4.9.16 ו- 18.9.16-27.9.16. 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 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: 3.9.16 ו- 4.9.16. 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 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.

1.2.5 ביום 20 במרץ 2017 התקבלה בקשה לאישור תובענה ייצוגית על סך של כ- 14 מיליוני ש"ח, שעניינה טענה שהרכבת חייבת להשיב את דמי הנסיעה לנוסעים שרכשו כרטיס נייר במחיר מלא בנסיבות בהן כרטיס הרב קו שלהם נפגם ולא ניתן היה להטעין על גביו הסדר נסיעה בהנחה. להערכת החברה, המבוססת על דעתם של יועציה המשפטיים, בשל השלב המקדמי בו נמצאת התביעה לא ניתן להעריך את מידת הסיכון הגלומה בתובענה.

באור 20 - התחייבויות תלויות, ערבויות, התקשרויות ושעבודים (המשך)

א. התחייבויות תלויות (המשך)

תביעות משפטיות ודרישות תשלום שהוגשו כנגד החברה

2. ביום 17 ביולי 2014 הוגשה תביעה על סך של 66 מיליוני ש"ח בגין עבודות שביצעו קבלני המשנה של החברה במסגרת הקמת תחנת בנייני האומה בפרויקט הקו המהיר לירושלים, וזאת בגין טענות לעבודות נוספות וחריגים, כשלים בתכנון שחייבו את קבלני המשנה לבצע עבודות תכנון, החזר קנסות שהטילה הרכבת וניכוב תשלומים. 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 בסעיף זה: "בנימינה") הגישה עתירה למתן צו נגד ממשלת ישראל, שר התחבורה, משרד התחבורה, המועצה הארצית לתכנון ובניה, הועדה הארצית לתכנון ולבניה לתשתיות לאומיות, נתיבי ישראל והחברה לפיו ביקשה כי המשיבים יפעלו: (א) להקמת הפרדה מפלסית בכניסה הצפונית לבנימינה ובמרכז בנימינה; (ב) ביצוע טיפול אקוסטי ונופי בתחום המועצה; (ג) תיקון תת"ל 18, בין היתר, לשם פרישת מיגון אלקטרומגנטי, אימוץ הנחיות נוף, ביצוע עיצוב נוף, הטמנת קווי החשמל, הגבלת גובה עמודי החשמול, שיקוע ולחילופין מנהור מסילת הרכבת בתחום המועצה, מתן כתב שיפוי בערך מלא למועצה כנגד תביעות לירידת ערך, וקידום מהיר של התכנית להקמת מסילת רכבת בבנימינה מערבה מהמיקום הנוכחי. בין הצדדים מתקיימים מגעים והידברות, ובהסכמת הצדדים נדחה הדיון בעתירה מספר פעמים. על פי החלטת בית המשפט מיום 8 בדצמבר 2016 על הצדדים להגיש הודעת עדכון עד ליום 9 במרץ 2017. בהסכמת הצדדים נדחה מועד הגשת העדכון כאמור ליום 30 באפריל 2017, לאחריו יוחלט באשר להמשך הטיפול בעתירה. להערכת החברה, המבוססת על דעתם של יועצי המשפטיים, סיכויי העתירה נמוכים מ-50%.
4. ביום 18 בינואר 2010 הוגשה תביעה על סך של 80 מיליון ש"ח. במסגרת כתב התביעה, טוען 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 עקב עבודות של קבלן שכן, אשר הרכבת חבה בהם. 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.
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 יועצי 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 שהוטלו עליה במהלך ביצוע הפרויקט והתארכות משך הביצוע. 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 7 בינואר 2016 הוגשה עתירה לבית המשפט לעניינים מנהליים בתל אביב על ידי חברת ALSTOM TRANSPORT SA אשר התמודדה במכרז, כנגד בחירה בהצעתה של חברת Sociedad Espanola de Montaje Industriales S.A. (להלן: "SEMI") כהצעה הזוכה במכרז ובקשה לצו ביניים להקפאת המשך ההתקשרות בין החברה לבין SEMI. ביום 18 באפריל 2016, דחה בית המשפט את העתירה. ביום 2 במאי 2016, הגישה חברת ALSTOM TRANSPORT SA ערעור לבית המשפט העליון, על פסק הדין לדחיית העתירה כאמור לעיל. ביום 26 באוקטובר התקיים דיון בבית המשפט העליון בו התבקשו הצדדים לנהל משא ומתן בכדי להגיע להסכם פשרה. ביום 9 בנובמבר 2016 הודיעו הצדדים כי לא הגיעו להסכם כאמור. על אף האמור – המשיכו הצדדים לנהל משא ומתן וביום 22.03.17 הגישו הצדדים בקשה מוסכמת לדחיית מועד דיון נוסף שנקבע אצל ראש ההרכב וזאת נוכח התקדמות במגעים אשר יכולים להבשיל להסכמה. בהתאם להחלטת כבוד השופט מלצר מיום 22.03.17, בוטל הדיון ונקבע כי על הצדדים לעדכן את בית המשפט בתוצאות המו"מ עד ליום 06.04.17.

באור 20 - התחייבויות תלויות, ערבויות, התקשרויות ושעבודים (המשך)

א. התחייבויות תלויות (המשך)

תביעות משפטיות ודרישות תשלום שהוגשו כנגד החברה (המשך)

7. החברה הינה צד לתביעות פיצויי הפקעה בסך של כ- 658 מיליוני ש"ח. התביעות התקבלו משום רצון התובעים להקדים ולשמור להם את האפשרות לקבלת פיצויים טרם המועד האחרון להתיישנות שקבע פס"ד רוטמן בביהמ"ש העליון. עבור תביעות המסתכמות לסך של כ- 566 מיליוני ש"ח, להערכת החברה, המבוססת על דעתם של יועציה המשפטיים, סיכויי התביעות נמוכים מ- 50% ולפיכך לא נכללה הפרשה בספרי החברה. עבור תביעות המסתכמות לסך של כ- 92 מיליוני ש"ח, להערכת החברה, המבוססת על דעתם של יועציה המשפטיים, החברה כללה הפרשה בספריה המשקפת באופן נאות, את העלויות אשר ישולמו, בסבירות העולה על 50%, וזאת כנגד יתרות הרכוש הקבוע שלה.
8. החברה הינה צד לתביעות לפיצוי פגיעות בהתאם לסעיף 197 לחוק התכנון והבניה בהיקף כולל של כ- 112 מיליוני ש"ח (בהיקף של 70% מהתביעות המוגשות נגד הוועדה המקומית). להערכת החברה, המבוססת על דעתם של יועציה 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.
9. החברה הינה צד לתביעות משפטיות אחרות בסך של כ- 100 מיליוני ש"ח שנבעו עקב עבודות פיתוח ותשתית ותביעות כספיות אחרות. להערכת החברה, המבוססת על דעתם של יועציה המשפטיים, החברה כללה הפרשה בסך של כ- 32 מיליוני ש"ח המשקפת באופן נאות, את העלויות אשר ישולמו, בסבירות העולה על 50%, וזאת כנגד יתרות הרכוש הקבוע שלה.
10. החברה הינה צד לתביעות משפטיות כספיות אחרות בסך של כ- 19 מיליוני ש"ח שנבעו מפעילותה השוטפת. עבור תביעות בסך של כ- 14 מיליוני ש"ח, להערכת החברה, המבוססת על דעתם של יועציה המשפטיים, סיכויי התביעות נמוכים מ- 50% ולפיכך לא נכללה הפרשה בספרי החברה. בנוסף, עבור תביעות בסך של כ- 5 מיליוני ש"ח, להערכת החברה, המבוססת על דעתם של יועציה המשפטיים, בשל השלב המקדמי בו נמצאות התביעות לא ניתן להעריך את מידת הסיכון הגלומה בהן.
11. בתביעות נזקי גוף התובע אינו נדרש לכמת את סך כל נזקיו. תביעות אלו נמצאות בטיפול חברות ביטוח ולחברה קיים כיסוי ביטוחי בגין, בפרט ביטוח חבות מעבידים וביטוח צד ג'. החברה כללה בגין תביעות אלה הפרשה בסך של כ- 14 מיליוני ש"ח, ויתרת הנכס לקבל בגין עומדת על סך של כ- 12 מיליוני ש"ח. ההפרשה נטו משקפת את גובה ההשתתפות העצמית על פי תנאי פוליסות הביטוח.
12. החברה קיבלה דרישות תשלום בסכום כולל של כ- 36 מיליוני ש"ח בגין חובות ארנונה לרשויות מקומיות. להערכת החברה, המבוססת על דעתם של יועציה המשפטיים, החברה כללה הפרשה בספריה בסך של כ- 30 מיליון ש"ח, המשקפת באופן נאות, את העלויות אשר ישולמו, בסבירות העולה על 50%.
13. החברה קיבלה דרישות תשלום בגין היטלי פיתוח מרשויות מקומיות בסך כולל של כ- 31 מיליוני ש"ח. להערכת החברה, המבוססת על דעתם של יועציה המשפטיים, החברה כללה הפרשה בספרים בסכום של כ- 8 מיליון ש"ח המשקפת באופן נאות, את העלויות אשר ישולמו, בסבירות העולה על 50%, וזאת כנגד יתרות הרכוש הקבוע שלה.
14. 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.
- 15.1 דרישות כאמור אשר ניתנות להערכה על ידי החברה
15. נכון למועד פרסום הדוח, ידוע לחברה על דרישות לתוספות תשלום כאמור בסכום כולל של כ- 527 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- 89 מיליוני ש"ח. סכומים אלו, במידה וישולמו כלולים בתקציב הפיתוח של הפרויקטים. להערכת החברה, 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.

באור 20 - התחייבויות תלויות, ערבויות, התקשרויות ושעבודים (המשך)

א. התחייבויות תלויות (המשך)

תביעות משפטיות ודרישות תשלום שהוגשו כנגד החברה (המשך)

15.2 דרישות כאמור אשר לא ניתנות להערכה על ידי החברה

ביום 9 במאי 2016 הגיש לחברה אחד הקבלנים חשבונות סופיים לתוספת תשלומים מעבר לנקוב בהסכמים המקוריים בסך של כ- 1.044 מיליארד ש"ח, אשר לאחרונה התעדכנו לסך של כ- 1.261 מיליארד ש"ח. להערכת החברה דרישות הקבלן מופרזות, ובשלב זה בו הן נבדקות, לא ניתן להעריך את סכומי התשלום הנוספים, במידה וישולמו.

מבלי לגרוע מהאמור לעיל יצוין, כי נכון למועד זה, אין בידי החברה אישורי תקציב מהמדינה, אם החברה תידרש לשלם את מלוא סכום הדרישות

4. מס ערך מוסף – נכון למועד הדוח לחברה שומות מע"מ סגורות עד וכולל שנת 2014.

5. 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.

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 במשרד האוצר 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 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.

ב. ערבויות שניתנו על ידי החברה

נכון ליום 31 בדצמבר, 2016, 2015 ו- 2014, סך הערבויות שניתנו על ידי החברה עומד על כ-2,047, 2,036 ו-910 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.

באור 20 - התחייבויות תלויות, ערבויות, התקשרויות ושעבודים (המשך)

ג. התקשרויות

הסדרים, הסכמים ומסמכי עקרונות מיוחדים

(1) הסכמים לסבסוד

(1.1) הסכם לסבסוד הפעילות השוטפת

(א) ביום 30 בדצמבר 2009 נחתם הסכם בין הממשלה לבין החברה בדבר סבסוד הפעילות השוטפת של החברה (להלן: "הסכם הסובסידיה הקודם"). הסכם הסובסידיה הקודם היה בתוקף מיום 1 בינואר 2010 ועד ליום 31 בדצמבר 2017. ביום 17 ביוני 2014, עם החתימה על ההסכם החדש המתואר לעיל, הסתיים הסכם הסובסידיה הקודם. סיום ההסכם כאמור קיבל תוקף רטרואקטיבי כך שיחול מיום 1 בינואר 2013.

במסגרת הסכם הסובסידיה הקודם החברה התחייבה לפעול למימוש מדיניות הממשלה בתחום התחבורה הרכבתית, לאימוץ מנגנונים ולנקיטת צעדים ליעול פעולותיה של החברה והממשלה התחייבה לסייע בפעילות התחבורתית השוטפת של החברה בתקופת ההסכם בדרך של מתן סובסידיה. במקביל, השקעות הממשלה בחברה וסיוע הממשלה ליישום תוכנית הפיתוח המאושרת של החברה, נערך בהתאם לעקרונות שיקבעו בהסכם פיתוח. במסגרת הסכם הסובסידיה הקודם סבסוד הפעילות השוטפת נעשה בדרך של מתן סובסידיה קבועה, שנגזרה מההפרש שבין ההוצאה המוכרת של החברה לבין ההכנסה המוכרת של החברה לאותה שנה. ההכנסה המוכרת וההוצאה המוכרת חושבו על בסיס שנת 2007 ועודכנו בכל חודש על פי מספר מדדים ובהתאם לעדכוני תעריפים. בנוסף, בהתאם להסכם הסובסידיה הקודם, הוענקה סובסידיה תמריצית בגין מכירת כרטיסי נסיעה מסוגים שונים, הובלת מטענים, שיפור בהתאם למדדי שירות (לרבות אפשרות של קנסות במקרה של הרעה ברמת השירות). כמו כן, הסכם הסובסידיה הקודם כלל מנגנון התחשבות בין הממשלה לחברה בקשר עם הוצאות ביטחון, הוצאות ארנונה, אפשרות של ירידה בפדיון החברה, סגירת מקטעי מסילה ופתיחת קווים.

(ב) ביום 12 בספטמבר 2012, נחתמה תוספת להסכם הסובסידיה הקודם (להלן: "התוספת הראשונה") אשר הסדירה את ההתחשבות עם הרכבת בקשר עם היסעי החיילים בימי ראשון בבוקר. לפרטים ראה באור 20 (ג)(1)(2).

(ג) ביום 17 בדצמבר 2012, נחתמה תוספת להסכם הסובסידיה הקודם אשר הגדילה את הסיוע אשר ניתן לחברה כנגד ביצוע פעילותה התחבורתית השוטפת (להלן: "התוספת השנייה"). תוקפה של התוספת השנייה היה מיום חתימתה ועד ליום 31 במרץ 2013. התוספת השנייה הסדירה סיוע לחברה בסך של עד 257 מיליון ש"ח. כמן כן, על פי ההסכם הממשלה תעביר לחברה את הסכומים שהחברה משלמת בשנים 2012-2013 לעובדי החברה בהתאם להסכם השכר הקיבוצי שנחתם ביום 6 בדצמבר 2012 (ראה באור 20 (ג)(3)).

(ד) ביום 10 באפריל 2013, נחתמה תוספת להסכם הסובסידיה הקודם אשר הגדילה את הסיוע אשר ניתן לחברה כנגד ביצוע פעילותה התחבורתית השוטפת (להלן: "התוספת השלישית"). תוקפה של התוספת השלישית היה מיום חתימתה ועד ליום 30 ביוני 2013. התוספת השלישית הסדירה סיוע לחברה בסך כולל של 235 מיליון ש"ח ואף האריכה את הסכם הפיתוח עד לסוף חודש יוני 2013.

(ה) נכון למועד פרסום הדוח, הסתיימה ההתחשבות בין הממשלה לבין החברה לעניין הסכם הסובסידיה הקודם, לרבות התוספות לו, כמפורט לעיל.

באור 20 - התחייבויות תלויות, ערבויות, התקשרויות ושעבודים (המשך)**ג. התקשרויות****הסדרים, הסכמים ומסמכי עקרונות מיוחדים****(1) הסכמים לסבסוד****(1.2) עדכון הסכם הסובסידיה בגין היסעי חיילים**

לאור הסכם הסעת חיילים (ראה באור 27(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)(1.4)) החליף, בין היתר, את הסכם סבסוד הסעת החיילים, אשר היה בתוקף עד לסוף שנת 2012.

(1.3) 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 23 (ג).

באור 20 - התחייבויות תלויות, ערבויות, התקשרויות ושעבודים (המשך)

ג. התקשרויות (המשך)

הסדרים, הסכמים ומסמכי עקרונות מיוחדים (המשך)

(1) הסכמים לסבסוד (המשך)

(1.4) 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 התחשבנות בין הממשלה לבין החברה בגין עמידת ברמת השירות כמפורט להלן. במסגרת ההסכם החדש, התחייבה החברה לפעול לטובת הבטחת איכות ביצוען של תוכנית 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)

(1.4) 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 שיוזם 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 כרטיס 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)

(1.4) 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.

(ו) 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.

(ז) 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 בצידוד 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.

(ח) 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 2016 לפי תחשיב החברה סך הסכום שיועבר למימון פרויקטים קטנים עומד על כ-62 מיליוני ש"ח. תחשיב זה טרם אושר על ידי משרד התחבורה.

באור 20 - התחייבויות תלויות, ערבויות, התקשרויות ושעבודים (המשך)

ג. התקשרויות (המשך)

הסדרים, הסכמים ומסמכי עקרונות מיוחדים (המשך)

(1) הסכמים לסבסוד (המשך)

(1.4) 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.

יצוין, כי בהתאם להסכם החדש, העיקרון המנחה בקביעת גובה הסובסידיה השוטפת לה זכאית החברה הינו כי סיכוני הביקוש לנסיעה ברכבות מכוסה מרביתה ע"י המדינה וכי החברה תתומך/תיקנס על גידול/קישון 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 ההכנסה ממסחר הנורמטיבית השנתית באותה שנה; (ג) 50% מההפרש החיובי בין ההכנסות 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)

(1.4) 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 בשנה הקודמת. ככל שכמות 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 מעל ל-102% מכמות 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)

(1.4) 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 יבואו המדינה והחברה בדברים בנוגע לאפשרות התאמות נדרשות במנגנון הסובסידיה למטענים

להלן טבלה המפרטת את סכום הסובסידיה השנתית למטענים לטון ק"מ לפי שנים והצמדתו, בהתאם להסכם החדש:

מדד המחירים לצרכן	סכום סובסידיה לטון ק"מ לפי שנים (בש"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

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 מטעמם. 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, וינוהלו בחשבון נפרד אשר ייועד באופן בלעדי לכספי הסובסידיה השוטפת ולא יכלול כספים נוספים.

(י) התאמת ההוצאה 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 ההוצאה 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)

(1.4) 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 הפיצוי 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 לאישור, 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 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 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)

(1.4) 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 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 מטעם. 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 27 (ה)7).

באור 20 - התחייבויות תלויות, ערבויות, התקשרויות ושעבודים (המשך)

ג. התקשרויות (המשך)

הסדרים, הסכמים ומסמכי עקרונות מיוחדים (המשך)

(1) הסכמים לסבסוד (המשך)

(1.4) 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 המידי, 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 מידי. 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)

(1.4) 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 בגין 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 משד החבורה 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)

(1.4) 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, תהייה 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 ייכלל 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)

(1.4) 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 מיידי או בפירעון מיידי 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 מיידי של אגרות החוב אינה מהווה כשלעצמה בהכרח עילה לביטול ההסכם החדש ו/או מכתב אישור תנאי ההנפקה, ואין בהודעת פירעון מיידי 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 לכשלעצמה עילה לפירעון מיידי של אגרות החוב. בנוסף, יצוין כי, העברת ניהול ו/או הפעלת מסילות ברזל מהחברה מכוח אישור ממשלה למועד פרסום הדוח, אינה מהווה לכשלעצמה עילה לפירעון מיידי. מבלי לגרוע מהאמור, יובהר, כי אם כתוצאה מהאמור תתקיים איזו מהעילות לפירעון מיידי 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 מיידי 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 1.1.2016 ועד ליום 31.12.2020. 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.

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.

(טו) התחשבנות בין המדינה לבין החברה עם חתימת ההסכם

לטובת התחשבנות בין המדינה לבין החברה בהתאם להסכם החדש חושבו הסכומים 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 (ראה באור 21).

באור 20 - התחייבויות תלויות, ערבויות, התקשרויות ושעבודים (המשך)

ג. התקשרויות (המשך)

הסדרים, הסכמים ומסמכי עקרונות מיוחדים (המשך)

(1) הסכמים לסבסוד (המשך)

(1.4) הסכם מסגרת לפיתוח והפעלת רכבת ישראל (המשך)

(טו) התחשבות בין המדינה לבין החברה עם חתימת ההסכם (המשך)

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 הסכמי המסגרת עם חברות הבת, הפרת הוראות לעניין שימוש ברווח שנתי (ראה באור 20 (ג)(1.4)(ח)), או הוראות לעניין תנאים והתקציב שנקבעו בתכנית הפיתוח וכן ביצועו של פרויקט (לרבות השקעה בו) בטרם קבלת כל האישורים הנדרשים, לרבות האישורים הסטוטוריים 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 (כגון כמפורט בסעיף 4(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; ו-

(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)

(1.4) 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 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 לפרויקט 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 שיגויסו 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)

(1.4) 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 ביטול. 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), בממסגרת 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 ביטול.

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

(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 קרונות) 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 הסכם 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 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 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.

בשנת 2015 החברה שילמה סכום של כ-76 מיליוני ש"ח (בגין שומה שאושרה לה) אשר מומן במלואו ע"י המדינה.

(ז) 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 תוכנית 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.

(ח) העברת זכויות - בהתאם לנספח חוזה החכירה המצורף לתיקון הסכם המקרקעין, כל פעולה שתתבצע 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.

(ט) 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.

(י) 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 תוכנית עבודה שתתואם בין החברה לבין מרכז מפ"י והאוצר.

(יא) 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 המוכר וכן בכל האגרות והוצאות הפיתוח מכל סוג שהוא החלים או שיחולו על המוכר. כמו כן, החברה בלבד תהא אחראית כלפי רמ"י וכלפי צד שלישי לכל נזק שייגרם לגופו או לרכושו של אדם כשלחוא (לרבות החברה) וכן לפיצויים שיוטלו עקב או כתוצאה מפעולות ו/או מחדלים במוחקר או בשטח ההרשאה או בקשר עם החזקתו והשימוש בו. סעיפים דומים מצויים גם בהסכם ההרשאה שצורף כנספח לתיקון להסכם המקרקעין.

(יב) 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.

ג. 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 קרונוע 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 ששמו מופיע בנספח ב' להסכם קיבלו מענק נוסף של 10,000 ש"ח.
- (ד) תוספת בגין העברת חברת הבת למטענים - החל ממועד העברת השליטה בחברת הבת למטענים ליום פרטי (לפי ההסכם - 51% ממניות החברה) תשולם תוספת בשיעור של 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 כלולה הפרשה במסגרת ההתחייבויות לזמן ארוך בגין התוספת הנ"ל בהתאם להערכת ההנהלה שהתנאי המזכה בקבלת התוספת צפוי להתקיים בשנים הבאות. בנוסף קיבלו העובדים מענק חד פעמי בסך 15,000 ש"ח (לעובד במשרה מלאה, ובאופן יחסי לעובד במשרה חלקית).
- (ה) 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, טרם בוצעה התקשרות כאמור ולכן טרם ניתנה התוספת כמפורט לעיל. במסגרת הדוחות הכספיים כלולה הפרשה במסגרת ההתחייבויות לזמן קצר בגין התוספת הנ"ל בהתאם להערכת ההנהלה שהתנאי המזכה בקבלת התוספת צפוי להתקיים בשנה הקרובה.
- (ו) תוספות השכר האמורות (למעט המענקים) תהווה חלק משכר השעה הרגיל, מהמשכורת הקובעת לגמל ומהמשכורת הקובעת לפיצויים.
- (ז) 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.
- (ח) שיעורי ההפרשות בגין רכיבי שכר שאינם נכללים בשכר המבוטח בפנסיה 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).
- (ט) האמור בוצע במשכורת דצמבר 2012, למפרע מיום 1 בינואר 2012.
- (י) 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.
- (יז) 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 שעתידיה לקום 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 ותוספת של 2.25% בגין תחזוקת ציוד נייד חשמלי באמצעות ספק חיצוני שישולמו למפרע החל מיום 1 בספטמבר 2013 וביום 1 בדצמבר 2013, בהתאמה.

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.

ראה גם באור 20 (ג)(1.1) בדבר תוספת סובסידיה מהמדינה בגין הני"ל. כמו כן, על פי ההסכם החדש (ראה באור 20 (ג)(1.4)), 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 במרץ 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) ביום 7 בדצמבר 2016 אישר דירקטוריון החברה עקרונות הסכם קיבוצי מיוחד בדבר אימוץ הסכם המסגרת במגזר הציבורי על החברה ועובדיה, אשר כפוף לאישור הממונה על השכר ורשות החברות הממשלתיות. ההסכם כולל, בין היתר, תוספות בשיעור כולל של 7.75% (אשר חלקה- הגדלת הפרשות לפנסיה- תשולם רטרואקטיבית החל מיום 1.7.2016), וכן מענקים בסך 2,000 ש"ח עבור עובדי ההסכם הקיבוצי. בדוחות הכספיים נזקפה הפרשה נאותה בגין תוספות אלו.

(6) לחברה חוזים חתומים להשקעה בתקציב פיתוח, מעבר לחשבונות חלקיים שאושרו ונרשמו בדוחות הכספיים. יתרת ההתקשרויות נכון למועד הדוח הכספי מסתכמת לסך של כ-2,924 מיליוני ש"ח.

(7) 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.

(8) 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).

(9) ביום 20 בספטמבר 2015 חתמה החברה על הסכם עם חברת BOMBARDIER BOBMRDIA 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.

(10) ביום 28 בדצמבר 2015, חתמה החברה על הסכם עם חברת Sociedad Espanola de Montajes Industriales S.A. (להלן: "SEMI") לחשמו"ל תשתית הרכבות, בהיקף של כ-2 מיליארד שקלים. ההסכם כולל הסבה לחשמו"ל של 420 ק"מ של קווי מסילות קיימים ומתוכננים, הקמת תחנות השנאה וכן מערכות שליטה ובקרה, הנלוות לחשמו"ל המסילה. ראה גם באור 20(א)7 בעניין עתירה של חברת ALSTOM TRANSPORT SA אשר התמודדה במכרז, כנגד בחירה בהצעתה של חברת SEMI כהצעה הזוכה.

באור 21 - התחייבות בגין קרן מיוחדת *

תנועה		
2015	2016	
אלפי ש"ח		
386,453	-	יתרה ליום 1 בינואר
17,856	-	הפרשה למע"מ בגין שומות פתוחות בנושא פיתוח
-	-	העברה להכנסות סובסידיה שוטפת עקב מחילת ההלוואה (ראה
-	-	באור 20(ג)(1)(1.4))
(335,010)	-	העברה להכנסה נדחית בגין מענקים ממשלתיים **
(29,261)	-	תשלום שומות מס שנים 2012-2003
(46,370)	-	תשלום שומות מע"מ שנים 2014-2011
-	-	תקבולים שסווגו במהלך השנה בגין החזרי מע"מ (ראה באור 22)
6,332	-	הכנסות מימון נדחות, נטו
-	-	יתרה ליום 31 בדצמבר

* ראה באור 11(א) בדבר אופן שימוש בקרן מיוחדת שהוקמה לצורך מימון פרויקטים מסוימים.

** החל מהחציון השני של שנת 2012 ניצלה החברה כספים שהופקדו בקרן המיוחדת, בהתאם להנחיית משרד האוצר וזאת לטובת תשלום לספקי הפיתוח ולפרויקטי השירות ותשלום שומת מע"מ בגין חלק סובסידית הפיתוח המתייחס להובלת מטענים.

בחודש פברואר 2015, חתמה החברה על הסכם שומות מס לשנות המס 2003 עד וכולל 2012. בחודש מרס, 2015 קיבלה החברה אישור ממשרד האוצר לשחרור מכספי הקרן המיוחדת סך של כ-29 מיליוני ש"ח.

הסכם הלוואה מתוך הקרן המיוחדת

בעקבות גרעון תקציבי שאליו נקלעה החברה פנתה החברה למדינה בבקשה לסיוע כספי. ביום 31 ביולי 2012 נחתם הסכם לפיו הממשלה העמידה לחברה הלוואה מתוך כספי הקרן המיוחדת (ראה גם באור 11(א)) - השקעות בנכסים פיננסיים קרן מיוחדת.

מאחר והקרן המיוחדת הינה נכס בידי החברה שהשימוש בכספים שלו מוגבל כמפורט ב באור 11, "הסכם ההלוואה" המתואר לעיל מהווה במהותו אישור של החשב הכללי לשימוש בכספי הקרן המיוחדת בגובה כספי קרן ההלוואה בתוספת ריבית חשכ"ל, וזאת לצורך מימון פעילותה השוטפת של החברה. לפיכך, שוחררו כספים אלו מיתרת הקרן המיוחדת עד להחזרתם לקרן המיוחדת.

עם החתימה על ההסכם החדש בחודש יוני 2014 המדינה מחלה לחברה על ההלוואות שניתנו לה מתוקף הסכם ההלוואה לעיל, ראה גם באור 20 (ג)(1)(1.4).

באור 22 - הכנסה נדחית בגין מענקים ממשלתיים

תנועה

2015	2016	
אלפי ש"ח		
19,561,595	20,629,774	יתרה ליום 1 בינואר
335,010	-	העברה מהתחייבות בגין קרן מיוחדת בעקבות משיכה מהקרן המיוחדת
846,231	-	משיכות מקרן אג"ח
609,413	2,052,240	תקבולים במהלך השנה
3,710	7,181	ריבית על אג"ח
-	162,314	נכס לקבל ממשלה*
(726,185)	(781,797)	העברה לרווח או הפסד בתקופה
20,629,774	22,069,712	יתרה ליום 31 בדצמבר

* החל מחודש יוני 2016, יצרה החברה נכס לקבל בגין מענקים ממשלתיים שצפויים להתקבל אחרי תאריך המאזן בגין תקופת ביצוע השייכת לתקופת הדוח.

באור 23 - הון

א. הרכב הון המניות

ליום 31 בדצמבר, 2016, 2015 ו- 2014	
מונפק ונפרע	רשום
30,000,000	30,000,000

מניות רגילות בנות 100 ש"ח ע.ג. 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 ב באור 20(ג)(1)(3) נקבע כי ההלוואות בצירוף הריבית שנצברה בגין 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.

באור 23 - הון (המשך)

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 מרנ"ר לרכבת בעת העברת הנכסים.

באור 24 - הפרשות

תנועה בתביעות משפטיות ודרישות תשלום

2015	2016
אלפי ש"ח	
80,003	97,702
47,689	143,935
(19,554)	(10,175)
(10,436)	(13,675)
97,702	217,787

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, 2016 סכום של 160,171 אלפי ש"ח (2015 - 55,797 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).

באור 25 - פירוטים נוספים לסעיפי רווח או הפסד

א. הכנסות ממכירות ושירותים

ד

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
2014	2015	2016
אלפי ש"ח		
712,801	774,766	707,555
169,641	164,590	186,691
10,727	7,651	9,500
35,220	36,275	37,890
928,389	983,282	941,636
1,247,751	1,220,742	1,366,090
895,472	-	929
2,143,223	1,220,742	1,367,019
3,071,612	2,204,024	2,308,655

הכנסות מחיצוניים:

הסעת נוסעים
הובלת משאות
עבודות לגורמי חוץ
דמי שכירות ואחרות

סובסידיה מממשלת ישראל:

הכנסות מסובסידיה שוטפת
הכנסות מסובסידיה בגין שנים קודמות

באור 25 - פירוטים נוספים לסעיפי רווח או הפסד (המשך)

ב. עלות ההכנסות ממכירות ושירותים

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר			
2014	2015	2016	
אלפי ש"ח			
**684,417	**731,828	772,389	שכר עבודה, משכורות ונלוות
24,389	43,585	50,964	פחת והפחותות, נטו *
893,966	903,203	926,362	אחזקה והפעלה
36,942	41,805	42,800	ביטוח
145,778	148,772	151,293	שמירה ואבטחה
46,424	41,892	48,705	שירותים לנוסעים ולמטענים
65,545	50,611	46,104	תמלוגים בגין מקרקעין (ראה גם באור 20(ג)(2.2))
14,447	33,586	37,739	אחרות
1,911,908	1,995,282	2,076,356	

* פחת והפחותות מוצג בקיזוז הפחתת הכנסה נדחית בגין מענקים ממשלתיים בסכום של 781,797 אלפי ש"ח (2015) – 726,185 אלפי ש"ח, 2014 - 643,737 אלפי ש"ח.
 **התאמה לא מהותית של מספרי השוואה- ראה באור 2 (ה)

ג. הוצאות מכירה ושיווק

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר			
2014	2015	2016	
אלפי ש"ח			
2,336	2,008	1,839	שכר עבודה, משכורות ונלוות
20,680	20,192	16,173	פרסום
23,016	22,200	18,012	

ד. הוצאות הנהלה וכלליות

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר			
2014	2015	2016	
אלפי ש"ח			
**88,978	**91,256	93,187	שכר עבודה, משכורות ונלוות
9,680	11,624	11,540	שירותים מקצועיים
3,987	3,036	21,414	תביעות משפטיות (*)
147	501	361	הפרשה לחובות מסופקים ואבודים
9,099	10,253	11,010	אחרות
111,891	116,670	137,512	

* ראה גם באור 20 (א)
 **התאמה לא מהותית של מספרי השוואה- ראה באור 2 (ה)

באור 25 - פירוטים נוספים לסעיפי רווח או הפסד (המשך)

ה. הכנסות אחרות, נטו

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
2014	2015	2016
אלפי ש"ח		
220	(131)	73
484,000	160,000	*15,000
-	**29,261	-
(3,875)	1,817	1,059
480,345	190,947	16,132

רווח (הפסד) מממוש נכסים קבועים, נטו
קימום הפסד מירידת ערך שהוכר בעבר
הכנסות שוטפות אחרות לכיסוי הסכם שומות מס
הכנסות (הוצאות) אחרות, נטו

* ראה באור 12 (ד)

** ראה באור 19 (ג)

ו. הכנסות/ הוצאות מימון

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
2014	2015	2016
אלפי ש"ח		
1,453	734	2,592
925	544	45
517	142	746
8,148	9,244	5,368
461	821	121
11,504	11,485	8,872

הכנסות מימון

הכנסות מימון מניירות ערך
הכנסות מימון מפיקדונות שוטפים ועו"ש
הכנסות מימון מפיתוח
הפרשי שער בגין ספקי ציוד
הכנסות מימון אחרות

הוצאות מימון

7,483	9,800	7,712
7,483	9,800	7,712

הוצאות מימון אחרות

באור 26 - 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 מדווחת 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 26 - מגזרי פעילות (המשך)

ב. דיווח בדבר מגזרי פעילות

מגזר נוסעים	מגזר מטענים	מגזר סחר	מגזר פיתוח	פעילויות אחרות	סה"כ
אלפי ש"ח					
לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר, 2016					
707,555	186,691	37,890	-	9,500	941,636
1,186,298	180,721	-	-	-	1,372,087
1,893,853	367,412	37,890	-	9,500	2,308,655
74,198	30,537	18,215	-	5,739	128,689
					50,963
					15,181
					92,907
					1,160
					94,067
לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר, 2015					
774,766	164,590	36,275	-	7,651	983,282
1,055,382	165,360	-	-	-	1,220,742
1,830,148	329,950	36,275	-	7,651	2,204,024
73,557	16,352	24,869	-	3,259	*118,037
					43,585
					186,367
					260,819
					554
					260,265

באורים לדוחות הכספיים המאוחדים

באור 26 - מגזרי פעילות (המשך)

ב. דיווח בדבר מגזרי פעילות (המשך)						לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר, 2014
מגזר נוסעים	מגזר מטענים	מגזר סחר	מגזר פיתוח	פעילויות אחרות	סה"כ	
אלפי ש"ח						
712,801	169,641	35,220	-	10,727	928,389	הכנסות מחיצוניים
1,074,540	173,211	-	-	-	1,247,751	הכנסות מדמי הפעלה שוטפים
732,110	163,362	-	-	-	895,472	הכנסות מדמי הפעלה שנים קודמות
2,519,451	506,214	35,220		10,727	3,071,612	סה"כ הכנסות
824,337	189,234	25,325	-	6,405	*1,045,301	רווח מגזרי
					24,389	פחת והפחתות, נטו
					484,230	הכנסות משותפות בלתי מוקצות
					1,505,142	רווח תפעולי
					15,098	הכנסות מימון, נטו
					1,520,240	רווח לפני מיסים
92,227	25,872	25,325	-	6,405	149,829	רווח מגזרי בנטרול דמי הפעלה שנים קודמות

* התאמה לא מהותית של מספרי השוואה- ראה באור 2 (ה)

ג. מידע נוסף

מגזר נוסעים	מגזר מטענים	מגזר סחר	מגזר פיתוח	פעילויות אחרות	התאמות	סה"כ	
אלפי ש"ח							
-	-	-	1,852,702	-	325,304	2,178,006	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר, 2016
							השקעות הוניות
-	-	-	1,519,896	-	400,219	1,920,115	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר, 2015
							השקעות הוניות
55,056	25,620	4,927	8,569,551	1,835	16,805,495	25,462,484	ליום 31 בדצמבר, 2016
							נכסי המגזר
63,076	27,534	2,310	7,424,341	1,943	16,183,342	23,702,546	ליום 31 בדצמבר, 2015
							נכסי המגזר

ד. מידע נוסף על הכנסות

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
2014	2015	2016
אלפי ש"ח		

139,369 144,786 136,954

הכנסות מלקוחות עיקריים:

לקוח א' (צד קשור, כאמור בבאור 27 (ה) (1))

באור 27 - 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
2015	2016	
אלפי ש"ח		

בחובה:

נכסים שוטפים

255,753	291,464	7	ממשלת ישראל בגין דמי הפעלה שוטפים, נטו ממשלת ישראל בגין פעילות פיתוח
5,071	416,788		
260,824	708,252		

נכסים לא שוטפים

847,867	600,207	7	ממשלת ישראל בגין פעילות פיתוח (ד), (ב)
---------	---------	---	--

בזכות:

4,000	-	22	הכנסה נדחית בגין ממשלת ישראל בגין החזר מע"מ (ב)
86,330	86,330		
90,330	86,330		
26,000	-	22	הכנסה נדחית בגין ממשלת ישראל הכנסה נדחית בגין מענקים ממשלתיים (ב)
20,629,774	22,069,712		

(א) הכנסות לקבל בגין סובסידיה אינן צמודות ואינן נושאות ריבית.

(ב) לא התקבל אישור מהמדינה לגבי יתרות החובה ויתרות הזכות ליום המאזן.

(ג) בהמשך לאמור בבאור 20(ג)(1.4), ליום אישור הדוחות הכספיים מעכבת המדינה לחברה כספים בסך של כ- 15 מיליוני ש"ח, בעקבות פניית החברה למדינה בנוגע לבירור היתרה בפיגור, אישרה המדינה לרכבת ישראל כי טרם העבירה לרכבת ישראל תשלומי סובסידיה שוטפת בסך של כ- 15 מיליוני ש"ח, לאור טענות המדינה בהקשר למימוש הסכם ההפעלה.

לדעת ההנהלה על בסיס חוות דעת יועציה המשפטיים, החברה זכאית לסכומים המעוכבים וכי עיכובם הינו מנוגד לתנאי ההסכם.

(ד) בגין משיכה מכספי האג"ח לטובת פרויקטי פיתוח לרבות ריבית שנצברה.

באור 27 - יתרות ועסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)

א. יתרות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)

1. יתרות עם מדינת ישראל כריבון (המשך)

א. במהלך חודש יוני 2015, פנו נציגי המדינה לחברה בנוגע לדרישות תשלום מתקציב הפיתוח שהחברה קיבלה במהלך השנים 2013 - 2015 בגין הוצאות שלטענת המדינה על פי ההסכם הינן הוצאות אסורות להוצאה מתקציב הפיתוח (להלן: "ההוצאות האסורות"). בחודש דצמבר 2015 הגיעו נציגי המדינה והחברה לסיכום לפיו סכום ההוצאות האסורות נטו לתקופה עומד על כ-2 מיליוני ש"ח. בהתאם לכך העבירה החברה סכום זה מהחשבון השוטף לחשבון הפיתוח. במכתב שנתקבל מהחשב הכללי ביום 17 בנובמבר 2016, התבקשה החברה להעביר נתונים נדרשים לבדיקת הוצאות אסורות לשנת 2013 ולחציון הראשון לשנת 2014. עמדת החברה היא כי כלל ההתחשבות עד ליום חתימת ההסכם החדש מעוגנת בהסכם החדש.

ב. נציגי הממשלה והחברה דנו בסוגיה נוספת בנוגע למפגשי כביש-מסילה (להלן "המפגשים") הטיפול של החברה היה בהתאם להסכם החדש. בנושא המפגשים טוענים נציגי הממשלה כי יש לקזז מהוצאות הפיתוח המוכרות סכום של כ-5 מיליוני ש"ח לשנה החל משנת 2013 ואילו החברה טוענת כי דרישה זו אינה מוצדקת מכיוון שאינה נובעת מהסכם הפיתוח. להערכת הנהלת החברה, המבוססת על חוות דעתם של יועציה המשפטיים, הסיכויים שהחברה תידרש להשיב סכומים אלו מהחשבון השוטף לחשבון הפיתוח, אינם עולים על 50% ולפיכך לא נתנה לכך ביטוי בדוחותיה הכספיים.

ג. ביום 17 בנובמבר 2016 פנה החשב הכללי לחברה ומסר כי הוא עורך בחינה של משמעויות ההטבה של נסיעות חינם ברכבת לעובדי החברה והשפעתה על גובה דמי ההפעלה להם זכאית החברה בהתאם להסכם החדש, וכי היא תידרש להשיב לממשלה סכומים ששולמו לה בשנים 2013-2016 בגין הטבה זו. עמדת החברה הינה כי היא פועלת בהתאם להסכמות מול חלק נציגי הממשלה, וכן כי נתקבלו אישורים סופיים מנציגי הממשלה בדבר גובה דמי ההפעלה לשנים 2013-2015 כולל. ביום 13 בדצמבר 2016 התקבל מכתב ממוסד התחבורה בעניין נסיעות חינם של עובדי הרכבת ובני משפחותיהם. בהתאם למכתב בכוונת משרד התחבורה לקזז בחודש ינואר 2017 תשלומים ששולמו ביתר בסך של כ-20 מיליוני ש"ח, וכן לא להמשיך לשלם בגין נושא זה. החברה העבירה למשרד התחבורה את התייחסותה בכתב, באמצעות עו"ד המייצג אותה. בשלב זה, משרד התחבורה החליט על הקפאת הקיזוז ובדיקה מחודשת וכן נקבע דיון משותף בנושא.

2. יתרות עם מדינת ישראל כבעל עניין וצד קשור

ההרכב:

ליום 31 בדצמבר	בדבר תנאים ראה באור	
2015	2016	אלפי ש"ח
37,752	32,286	27(ה)
4,575	4,188	27(ה)
37,427	41,211	

(א) מתוכם משרד הביטחון מהווה כ-27,527 ו-35,727 אלפי ש"ח ליום 31 בדצמבר 2016 וליום 31 בדצמבר 2015, בהתאמה.

(ב) מתוכם חברת בת מטענים מהווה כ-918 אלפי ש"ח.

3. יתרה עם צד קשור חנ"י (חברת נמלי ישראל):

ליום 31 בדצמבר	בדבר תנאים ראה באור	
2015	2016	אלפי ש"ח
4,000	-	27(ה)
26,000	-	27(ה)
30,000	-	

* לפרטים אודות ההתקשרות עם חנ"י ראה באור 27 (ה) (5)

4. לפרטים בדבר ההסכם החדש ראה באור 20 (ג) (1) (1.4)

באור 27 - יתרות ועסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)

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,					
2014		2015		2016	
סכום	מספר אנשים	סכום	מספר אנשים	סכום	מספר אנשים
אלפי ש"ח		אלפי ש"ח		אלפי ש"ח	
12,897	19	13,865	18	13,337	19

הטבות לעובדים לטווח קצר*

הטבות בגין אנשי מפתח ניהוליים (לרבות דירקטורים) שאינם מועסקים בחברה:

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר,					
2014		2015		2016	
סכום	מספר אנשים	סכום	מספר אנשים	סכום	מספר אנשים
אלפי ש"ח		אלפי ש"ח		אלפי ש"ח	
72	8	129	9	196	7

סך הטבות בגין דירקטורים שאינם מועסקים*

* ביום 23.2.17 אישרה האסיפה הכללית של החברה, בהמשך להחלטות ועדת התגמול ודירקטוריון החברה מיום 15.2.17, 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 23.2.17, וזאת בהמשך לאישור ועדת התגמול של החברה מיום 8.2.17 ודירקטוריון החברה מיום 15.2.17, 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 27 - יתרות ועסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)

ג. עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)

1. עסקאות עם מדינת ישראל כריבון

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר,			בדבר תנאים	ראה באור
2014	2015	2016		
אלפי ש"ח				
2,143,223	1,220,742	1,367,019	20 (ג) (1)	הכנסות מסבסוד פעולות שוטפות
643,737	726,185	781,797	20 (ג) (1)	הפחתת הכנסה נדחית בגין מענקים ממשלתיים
2,786,960	1,946,927	2,148,816		

2. עסקאות עם מדינת ישראל כבעל עניין וצד קשור

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר,			ראה באור
2014	2015	2016	
אלפי ש"ח			
139,369	144,786	136,954	הכנסות מהמדינה ורשויותיה (על פי חשבוניות שהוצאו והכנסות לקבל) *
45,733	35,000	50,707	ארנונה והיטלים מול רשויות מקומיות

* סכומי העסקאות לעיל מתייחסים לעסקאות שהחברה מבצעת עם משרד הביטחון, ראה באור 27 (ה) (1) להלן.

3. עסקאות בין חברת רכבת ישראל בע"מ לבין חברת רכבת מטענים בע"מ

- ההכנסות מחברת הבת (חברת רכבת מטענים בע"מ) בתקופת הדוח הסתכמו לסך של כ-797 אלפי ש"ח.
- חיובי ההוצאות מחברת הבת (חברת רכבת מטענים בע"מ) בתקופת הדוח הסתכמו לסך של כ-33 אלפי ש"ח.

ד. הכנסות והוצאות מצדדים קשורים ומבעלי עניין

תנאי העסקאות עם צדדים קשורים

הקניות והמכירות מצדדים קשורים מבוצעות באופן פרטי 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. ליום 31 בדצמבר 2016 החברה רשמה הפרשה לחובות מסופקים בסך של כ-661 אלפי ש"ח. אומדן ההפרשה לחובות מסופקים מחושב בכל שנת כספים בדרך של בחינת המצב הכספי של הצד הקשור והשוק בו הוא פועל.

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 34% מהתעריף הקבוע על פי דין. יצוין, כי עבור הסעת חיילים בימי א' בין השעות 09:00-06:00, תעמוד ההנחה כאמור על סך של 22% מהתעריף הקבוע על פי דין. 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) אשר ניתן לביטול על ידי מי מהצדדים בהודעה מראש בת 14 ימי עבודה. על פי ההסכם כאמור הרכבת תפנה את החיילים למערך היסעים אשר יופעל על ידה ובאחריותה על בסיס אוטובוסים בקווים קבועים מראש.

באור 27 - יתרות ועסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)

ה.

התקשרויות (המשך)

2.

הסכם תדרי-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 בתדרי האמורים נחוץ לשם התקנת מערכת שליטה ובקרה על תנועת הרכבות בחברה (ETCS).
- בהתאם לסיכום, פינוי התדרי 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 הדוח, החברה העבירה למשרד הביטחון סכום של 120 מיליון ש"ח, אשר נרשמו במסגרת הרכוש האחר של החברה.

3.

משטרת ישראל

החברה חתמה הסכם עם משטרת ישראל לתקופה של שנה המסתיימת ביום 31 במאי, 2003 אשר מוארך אוטומטית לתקופה של 12 חודשים כל פעם על פי ההסכם תעניק החברה הנחה ממוצעת של 20% מהתעריפים הקבועים בתקנות (דמי נסיעה). בחודש יוני 2004 ההנחה הוגדלה ל-22%.

4.

שרות בתי הסוהר

החברה חתמה על הסכם עם שרות בית הסוהר לתקופה של שנה המסתיימת ביום 30 בנובמבר, 2003 ומוארך אוטומטית לתקופה של 12 חודשים כל פעם לפיו תעניק החברה הנחה ממוצעת של 20% 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 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): חישובול, מתחמים, ציוד נייד ותחזוקה. סך של כ- 11,200 מיליון 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 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.

באור 27 - 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.

בתמורה, מדינת ישראל מאשרת 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.

עבודות התשתית לבניית מבנה ההנהלה בלוד נסתיימו בשנת 2013. בחודש יוני 2013 החליטה ועדת המכרזים העליונה על הקבלן הזוכה לבניית הבניין והוא החל בעבודתו כאמור החל מיום 6 בינואר, 2014 כמפורט בצו התחלת העבודה מיום 27 בדצמבר, 2013.

באור 28- אירועים לאחר תאריך הדיווח

1. ראה באור 20 (א) לגבי תביעות תלויות וייצוגיות.
2. החל מיום 1 בינואר 2017 הוסבו כל הסכמי הלקוחות של הרכבת בנושא הובלת מטענים לחברת הבת רכבת מטענים בע"מ וחברת הבת הפכה ללקוח היחיד של הרכבת בתחום הובלת מטענים.
3. ביום 1 בינואר 2017 חברת פיתוח מתחמי רכבת החלה את פעילותה.
4. ביום 27 בפברואר 2017 אישרה החברה תשקיף מדף.
5. ביום 9 בינואר 2017 החל לכהן שחר מרדכי איילון כמנכ"ל החברה ובמועד זה חדל לכהן בני לביא כמנכ"ל בפועל.

באור 29 - 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	
2015	2016
אלפי ש"ח	

נכסים שוטפים

27,361*	49,523	מזומנים ושווי מזומנים
92,081	135,606	השקעות לזמן קצר
94,863	87,439	לקוחות
260,824	708,252	ממשלת ישראל
156,653	266,751	חייבים ויתרות חובה
10,147	11,638	מלאי
641,929	1,259,209	

נכסים לא שוטפים

158,956*	125,686	חייבים ויתרות חובה לזמן ארוך
194,360	197,158	השקעות בנכסים פיננסיים
847,867	600,207	ממשלת ישראל
-	59,000	נכסי מיסים נדחים

רכוש קבוע

14,382,995	14,613,284	רכוש קבוע מופעל, נטו
7,345,785	8,420,516	רכוש קבוע בהקמה
21,728,780	23,033,800	סה"כ רכוש קבוע, נטו
129,442	186,264	נכסים בלתי מוחשיים, נטו
23,701,334	25,461,324	

*סיווג מחדש- ראה באור 2 (ו)

באור 29 - נתונים בערכים נומינליים היסטוריים לצורכי מס הכנסה (המשך)

דוחות מאוחדים על המצב הכספי (המשך)

ליום 31 בדצמבר	
2015	2016
אלפי ש"ח	

התחייבויות שוטפות

530,792	571,163	התחייבויות לספקים ולנותני שירותים
*273,692	300,762	זכאים ויתרות זכות
86,330	86,330	ממשלת ישראל
-	247,406	אגרות חוב
97,702	217,787	הפרשות
988,516	1,423,448	

התחייבויות לא שוטפות

992,772	743,486	אגרות חוב
*76,886	82,039	התחייבות בשל הטבות לעובדים
26,000	-	הכנסה נדחית בגין ממשלת ישראל
20,629,774	22,069,712	הכנסה נדחית בגין מענקים ממשלתיים
21,725,432	22,895,237	
*987,386	1,142,639	
23,701,334	25,461,324	

הון עצמי

* התאמה לא מהותית של מספרי השוואה- ראה באור 2 (ה)

באור 29 - נתונים בערכים נומינליים היסטוריים לצורכי מס הכנסה (המשך)

דוחות מאוחדים על הרווח והפסד ועל הרווח הכולל

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר		
2015	2016	
אלפי ש"ח		
2,204,024	2,308,655	הכנסות ממכירות ושירותים
*1,995,195	2,076,304	עלות ההכנסות ממכירות ושירותים
208,829	232,351	רווח גולמי
22,200	18,012	הוצאות מכירה ושיווק
116,670	137,512	הוצאות הנהלה וכלליות
(190,947)	(16,132)	הכנסות אחרות, נטו
260,906	92,959	רווח תפעולי
11,485	8,872	הכנסות מימון
9,800	7,712	הוצאות מימון
(2,239)	-	הוצאות משינוי בשווי הוגן של נגזרים פיננסיים, נטו
260,352	94,119	רווח לפני מיסים על ההכנסה
-	59,000	הכנסות מיסים נדחים
306	-	הוצאות מיסים על ההכנסה
260,046	153,119	רווח נקי
		רווח כולל אחר :
		פריטי רווח כולל אחר שלא יועברו לרווח והפסד :
1,017	2,134	רווח אקטוארי בגין תוכניות להטבה מוגדרת
261,063	155,253	סה"כ רווח כולל

דוחות מאוחדים על השינויים בהון

הון המניות	קרן הון	יתרת הפסד	סה"כ	
אלפי ש"ח				
3,000,000	174,720	*(2,187,334)	987,386	יתרה ליום 1 בינואר, 2016
-	-	153,119	153,119	רווח נקי
-	-	2,134	2,134	רווח כולל אחר
-	-	155,253	155,253	סה"כ רווח כולל
3,000,000	174,720	(2,032,081)	1,142,639	יתרה ליום 31 בדצמבר, 2016
הון המניות	קרן הון	יתרת הפסד	סה"כ	
אלפי ש"ח				
3,000,000	174,720	(2,448,397)	726,323	יתרה ליום 1 בינואר, 2015
-	-	260,046	260,046	רווח נקי
-	-	1,017	1,017	רווח כולל אחר
-	-	*261,063	261,063	סה"כ רווח כולל
3,000,000	174,720	*(2,187,334)	987,386	יתרה ליום 31 בדצמבר, 2015

* התאמה לא מהותית של מספרי השוואה- ראה באור 2 (ה)

רכבת ישראל בע"מ

פרק ד' - פרטים נוספים על התאגיד

תוכן עניינים

עמוד

2	1. תקנה 10א' - תמצית דוחות רווח והפסד רבעוניים
3	2. תקנה 10ג' - שימוש בתמורת ניירות ערך ויעדי התמורה כפי שהוגדרו בתשקי
4	3. תקנה 11 - רשימת השקעות בחברות בת ובחברות קשורות
4	4. תקנה 13 – הכנסות של חברות בת וחברות קשורות והכנסות מהן
5-6	5. תקנה 21 - תגמולים לבעלי עניין ולנושאי משרה בכירה
7	6. תקנה 21א' - בעל השליטה בתאגיד
7	7. תקנה 22 - עסקאות עם בעל שליטה
7	8. תקנה 24 - החזקות בעלי עניין בחברה
7	9. תקנה 24א' - הון רשום הון מונפק וניירות ערך המירים
7	10. תקנה 24ב' - מרשם בעלי מניות
8-11	11. תקנה 26 - דירקטורים של התאגיד
12-16	12. תקנה 26א' - נושאי משרה בכירה
17	13. תקנה 27 - רואה חשבון של התאגיד
17	14. תקנה 28 - שינוי בתזכיר או בתקנות
17	15. תקנה 29 - המלצות והחלטות דירקטורים
17	16. תקנה 29א' - החלטות החברה

פרק ד' - פרטים נוספים על התאגיד לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2016

שם החברה: רכבת ישראל בע"מ

מספר חברה ברשם החברות: 520043613

כתובת (תקנה 25א'): תחנת תל אביב מרכז סבידור, תל אביב, 61180

כתובת דואר אלקטרוני (תקנה 25א'): kernas@rail.co.il

טלפון (תקנה 25א'): 03-6937403

פקסימיליה (תקנה 25א'): 03-6937440

תאריך המאזן (תקנה 9): 31 בדצמבר 2016

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>Q4/16</u>	<u>Q3/16</u>	<u>Q2/16</u>	<u>Q1/16</u>	<u>סעיף</u>
585,484	594,577	562,673	565,921	הכנסות
547,925	534,141	502,449	491,841	עלות ההכנסות
37,559	60,436	60,224	74,080	רווח גולמי
5,234	5,686	3,333	3,759	הוצאות מכירה ושיווק
41,860	33,395	27,087	35,170	הוצאות הנהלה וכלליות
(15,639)	(310)	123	(306)	הוצאות (הכנסות) אחרות נטו
6,104	21,665	29,681	35,457	רווח תפעולי
(2,096)	(334)	693	577	הוצאות (הכנסות) מימון, נטו
59,000	-	-	-	הכנסות מסים נדחים
67,200	21,999	28,988	34,880	רווח נקי
2,134	-	-	-	רווח אקטוארי בגין תוכניות להטבה מוגדרת
69,334	21,999	28,988	34,880	סה"כ רווח כולל

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 תוכניות 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 להנפקה אגרות חוב (לרבות בדרך של הרחבת סדרות קיימות של אגרות חוב של החברה) וכן ניירות ערך מסחריים. נכון למועד דוח זה לא ביצעה החברה כל גיוס מכוח תשקיף המדף. לפרטים נוספים ראה דיווח מידי של החברה ביום 26 בפברואר 2017 מס' אסמכתא 2017-01-019311.

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 2016	יתרת הלוואות שניתנו (שהתקבלו) (אלפי ש"ח) נכון ליום 31 בדצמבר 2016	שיעור ההחזקה	עיסוק החברה
פיתוח מתחמי רכבת ישראל בע"מ	מאוחדת	15/07/2014	ישראל	רגילות	1 ש"ח	1000	1000	-	-	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	-	160	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 בהחלטת ממשלה (חכ/268). בתיקון להחלטת הממשלה האמורה (חכ/327) הוחלט כדלקמן: (א) לעניין החברה לפיתוח 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%.

4. תקנה 13 – הכנסות של חברות בת וחברות קשורות והכנסות מהן

נכון ליום 31 בדצמבר 2016 חברת פיתוח מתחמי רכבת ישראל בע"מ טרם התחילה את פעילותה, וחברת רכבת ישראל מטענים בע"מ החלה פעילותה ביום 1 באוקטובר 2016. יצוין, כי ביום 1 בינואר 2017, החלה חברת פיתוח מתחמי רכבת ישראל בע"מ את פעילותה.

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 2016 (באלפי ש"ח, במונחי עלות לתאגיד) כדלקמן:

שנת 2016 (באלפי ש"ח)														
שם	תפקיד	היקף המשרה	שיעור החזקה בהון התאגיד	שכר (1)	מענק (2)	תגמולים בעבור שירותים				תגמולים אחרים				סה"כ
						תשלום מבוסס מניות	דמי ניהול	דמי ייעוץ	תשלומי פרישה	אחר	ריבית	דמי שכירות	אחר (3)	
בעז צפריר	מנכ"ל	100%	0%	1,112	142	-	-	-	-	-	-	-	17	1,271
ירון הדרי	סמנכ"ל משא"ן ולוגיסטיקה	100%	0%	971	119	-	-	-	-	-	-	-	21	1,111
קרן אצלן	סמנכ"ל כלכלה, כספים והתקשרויות	100%	0%	961	119	-	-	-	-	-	-	-	18	1,098
שלום אוהובסקי	סמנכ"ל נוסעים	100%	0%	942	119	-	-	-	-	-	-	-	19	1,080
בני לביא (4)	סמנכ"ל נייד	100%	0%	931	97	-	-	-	-	-	-	-	25	1,053

- (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) כיהן כמנכ"ל (בפועל) של החברה החל מיום 17.10.16 ועד ליום 9.1.17.
- (5) 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 מהעלאת 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 ברכב הפרטי לצורך מילוי תפקידם או לקבלת רכב מהחברה כאשר החברה תישא בהוצאות התפעול וההחזקה שלו.

(3) נושאי המשרה זכאים להוצאות החזקה ושימוש בטלפון אשר בביתם ובטלפון 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 ההעסקה 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 ההעסקה 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 ¹ חודש ינואר ופברואר 2017 (אלפי ש"ח)
בעז צפיר	-
ירון הדרי	-
קרן אצלן	-
שלום אוהובסקי	-
בני לביא	11

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 2016 הסתכם לסך של כ- 196 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 2016 עומד על 10. בהתאם לסיווג זה, גמול הדירקטורים הזכאים לקבלת גמול בהתאם לתקנות הגמול הממשלתיות עמד על 1,485 ש"ח בתקופה שמיום 1 בינואר 2016 ועד 1 בפברואר 2016. מיום 1 בפברואר 2016 עמד הסכום על 1,470 ש"ח, וזאת בהתאם לעדכון סכומי הגמול המתבצע מידי שנה. בעקבות הפיכתה של החברה לחברת איגרות חוב, גמול הדירקטורים החיצוניים ששולם נעשה אף הוא על פי תקנות הגמול הממשלתיות.

1 הסכומים הנם במונחי עלות לחברה. רכיב התגמולים כולל את הרכיבים כדלהלן: (א) שכר חודשי בסיס; (ב) הפרשות סוציאליות ונלוות (ג) דמי יעוץ.

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 27 לדוחות הכספיים ליום 31 בדצמבר 2016 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)(1.4) 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 20ג(2)(2.2) בדוחות הכספיים.
- 7.4. לפרטים אודות הסכם לסבסוד פעילות שוטפת מיום 30 בדצמבר 2009 שנחתם בין החברה לבין מדינת ישראל, ראו ביאור 20ג(1)(1.1) בדוחות הכספיים.
- 7.5. לפרטים אודות התקשרויות בין החברה לבין גורמי הביטחון, משטרת ישראל, שרות בתי הסוהר וחברת נמלי ישראל, ראו ביאור 27.
- 7.6. לפרטים אודות הסכמי הלוואות שנחתמו בין החברה לבין מדינת ישראל (בעלת השליטה בחברה), ראו ביאור 21 בדוחות הכספיים.
- 7.7. 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, דהיינו תשלומים על פי דין כגון מיסים, ארנונה ואגרות שונות.
- 7.8. 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 המירים

לפרטים בדבר ההון הרשום וההון המונפק, ראה ביאור 23 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 ₪ ערך נקוב כל אחת

11. תקנה 26 - דירקטורים של התאגיד

להלן פרטים אודות חברי הדירקטוריון ליום 31.12.2016 ולמועד פרסום הדוח, לפי מיטב ידיעת החברה והדירקטורים שלה:

שם הדירקטור	בני סבא ²
מספר זיהוי	058279654
תאריך לידה	16.11.63
מען להמצאת כתבי בי-דין	רחוב חרוב 8, חיפה
נתינות	ישראלית וצרפתית
חברות בועדות הדירקטוריון	ארגון
האם מכהן כדירקטור חיצוני	לא
האם הינו דירקטור בלתי תלוי	לא
עובד של החברה, חברה בת שלה, חברה קשורה של החברה או של בעל ענין בה והתפקיד אותו ממלא	ממונה רכש פנים ארצי ומזכיר ועדת מכרזים לרכישות, רכבת ישראל
תאריך תחילת כהונה כדירקטור	13.1.14
השכלה	תיכונית
תעסוקה בחמש השנים האחרונות	ממונה רכש פנים ארצי ומזכיר ועדת מכרזים לרכישות, רכבת ישראל
פירוט תאגידים נוספים בהם משמש כדירקטור	אין
קירבה משפחתית לבעל עניין אחר בחברה (אם יש)	אין
בעל מומחיות חשבונאית ופיננסית	לא
בעל כשירות מקצועית	לא

² כהונתו כדירקטור בחברה הסתיימה ביום 12 בינואר 2017.

שם הדירקטור	חגית בכר	אלי כהן	עידית לוסקי
מספר זיהוי	055590954	057053480	50163567
תאריך לידה	9.1.59	17.8.61	16.8.50
מען להמצאת כתבי בי-דין	רחוב בת חן 4, תל אביב	רחוב אריה דולצ'ין 51/10, גבעת משואה, ירושלים	רחוב קהילת קובנה 6, תל אביב
נתינות	ישראלית	ישראלית	ישראלית
חברות בועדות הדירקטוריון	בטיחות, ארגון, ביקורת, בחינת דוחות כספיים, תגמול	בטיחות, ארגון, תגמול, ביקורת	ביקורת, ארגון, תגמול, בחינת דוחות כספיים
האם מכהן כדירקטור חיצוני	כן	לא	כן
האם הינו דירקטור בלתי תלוי	לא	לא	לא
עובד של החברה, חברה בת שלה, חברה קשורה של החברה או של בעל ענין בה והתפקיד אותו ממלא	לא	לא	לא
תאריך תחילת כהונה כדירקטור	24.11.14	23.11.14	24.11.14
השכלה	תואר ראשון בכלכלה, האוניברסיטה העברית תואר שני במנהל עסקים, אוניברסיטת תל אביב	תואר ראשון בהנדסה אזרחית, הטכניון תואר שני במנהל ציבורי, אוניברסיטת בר אילן	תואר ראשון בכלכלה ובסטיסטיקה, אוניברסיטת תל-אביב תואר שני בכלכלה, אוניברסיטת תל-אביב
תעסוקה בחמש השנים האחרונות	2014 - ייעוץ ויזמות, חברה פרטית 2013 - סמנכ"ל אסטרטגיה ופיתוח עסקי וחברת הנהלה, רשות השידור 1996-2012 - סמנכ"ל סחר ושיווק חברת הנהלה, חברת ג'יימס ריצ'רדסון	2011 – היום - מנהל תחום היערכות לחירום במשרד התשתיות הלאומיות האנרגיה והמים	2016 עד היום - דח"צית, מבטח שמיר אחזקות סע"מ 2009 עד היום - דחצ"ית, בנק דיסקונט 2011 עד 2014 – דירקטורית, סלקום
פירוט תאגידים נוספים בהם משמש כדירקטור	אין	אין	דח"צית, בנק דיסקונט דח"צית, מבטח שמיר אחזקות בע"מ
קירבה משפחתית לבעל עניין אחר (בחברה (אם יש)	אין	אין	אין
בעל מומחיות חשבונאית ופיננסית	לא	לא	כן
בעל כשירות מקצועית	כן	כן	כן

שם הדירקטור	עופר מרגלית	שרית צולשין	דלית רגב	קוצאי גנאים
מספר זיהוי	039952452	024901035	24588618	023233794
תאריך לידה	16.5.83	28.12.69	12.9.71	14.7.68
מען להמצאת כתבי בי-דין	גבעת היונים 11, ירושלים	רחוב הזיתים 84, גבעת שמואל	דוד אלעזר 61/3, מודיעין	ת.ד. 166 חדרה 3810101
נתינות	ישראלית	ישראלית	ישראלית	ישראלית
חברות בועדות הדירקטוריון	בחינת דוחות כספיים	ועדת בטיחות	ארגון ומשאבי אנוש	לא
האם מכהן כדירקטור חיצוני	לא	לא	לא	כן
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	לא	לא	לא
תאריך תחילת כהונה כדירקטור	15.10.15	20.12.16	14.3.15	19.3.2017
השכלה	תואר ראשון בכלכלה, אוניברסיטת חיפה תואר שני במנהל עסקים, האוניברסיטה העברית בירושלים	תואר ראשון בהנדסה אזרחית, הטכניון תואר שני בהנדסה, הטכניון תעודת הוראה בהוראת המדעים (הנדסת מכונות ובניין), הטכניון	תואר ראשון במדעי המדינה וסוציולוגיה, אוניברסיטת חיפה תואר שני בביקורת פנימית וציבורית, אוניברסיטת חיפה תואר שני במשפטים (מסלול כלכלי), אוניברסיטת חיפה	בוגר משפטים, מכללת רמת גן בוגר סוציולוגיה ואנטרופולוגיה, אוניברסיטת חיפה
תעסוקה בחמש השנים האחרונות	2016-היום - סגן הממונה על התקציבים במשרד האוצר, רכז תחומי ביטחון, ביטחון פנים ומשרדים מנהליים באגף תקציבים משרד האוצר 2013-2016 - רכז תחומי התקשרות והתיירות, משרד האוצר 2010-2013 - ראש ענף תקשורת ותיירות, משרד האוצר	2016-היום - מהנדסת העיר ומנהלת מנהל הנדסה, עיריית גבעתיים 2007-2016 - מהנדסת העיר, עיריית מודיעין עילית	2012-היום - מנהלת אגף תכנון, ארגון ומנהל, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים 2008-2012 - מנהלת תחום תכנון, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים	החל משנת 2011 - יו"ר ועדת ערר לארנונה שליד עיריית באקה אל גרביה. החל משנת 2010 - עצמאי- גנאים - משרד עורכי דין ונוטריון
פירוט תאגידים נוספים בהם משמש כדירקטור	אין	יעד - החברה לפיתוח גבעתיים בע"מ	אין	אין
קירבה משפחתית לבעל עניין אחר בחברה (אם יש)	אין	אין	אין	אין
בעל מומחיות חשבונאית ופיננסית	כן	לא	לא	לא
בעל כשירות מקצועית	כן	כן	כן	כן

להלן פרטים אודות חברי הדירקטוריון אשר חדלו לכהן במהלך שנת 2016, לפי מיטב ידיעת החברה והדירקטורים שלה:

שם הדירקטור	חוסאם בשארה	הראל דמתי
מספר זיהוי	023391113	032018897
תאריך לידה	12.3.69	18.2.75
מען להמצאת כתבי בי-דין	רחוב מור 1/10, חיפה	רחוב פל-ים 15, חיפה
תאריך תחילת כהונה כדירקטור	2.7.13	23.12.13
	ביום 6.7.15 מונה ליו"ר דירקטוריון	
תאריך סיום כהונה כדירקטור	17.7.16	22.12.16

12. תקנה 26א' - נושאי משרה בכירה

להלן פרטים אודות נושאי המשרה הבכירה בחברה אשר אינם מכהנים כדיקטורים ליום 31.12.2016 ולמועד פרסום הדוח, לפי מיטב ידיעת החברה:

שם נושא המשרה	שחר מרדכי איילון	בני לביא	ראובן קוגן	ניר פרץ רז
מספר זיהוי	053372611	056410574	306045071	059113993
תאריך לידה	8.3.55	30.4.60	11.1.76	31.1.65
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 בחברת רכבת ישראל מטענים בע"מ	סמנכ"ל נייד ³	סמנכ"ל פיתוח דירקטור בחברת פיתוח מתחמי רכבת ישראל בע"מ	מנכ"ל חברת הבת לפיתוח מתחמי רכבת ישראל בע"מ
תאריך תחילת כהונה:	9.1.17	27.2.12	4.11.13	18.3.12
השכלה:	תואר ראשון במדע המדינה, האוניברסיטה העברית בירושלים תואר שני במדע המדינה, אוניברסיטת חיפה	תואר ראשון במדעי המדינה, אוניברסיטת חיפה תואר שני במנהל עסקים, אוניברסיטת תל-אביב	תואר ראשון בכלכלה ובמינהל עסקים, האוניברסיטה העברית בירושלים תואר שני במינהל עסקים, האוניברסיטה העברית בירושלים	תואר ראשון בכלכלה ומנהל עסקים, האוניברסיטה העברית בירושלים תואר שני במנהל עסקים, האוניברסיטה העברית בירושלים
תעסוקה בחמש שנים האחרונות:	נציב כבאות והצלה, הרשות הארצית לכבאות והצלה	מנכ"ל 9.1.17–17.10.16 – (בפועל), רכבת ישראל	2011-2013 - סגן הממונה על התקציבים לענייני שלטון מקומי, נדל"ן, פיתוח פריפריה ועובדים זרים, משרד האוצר	2012 – 2016 - סמנכ"ל פיתוח עסקי, רכבת ישראל דירקטור בחברת רכבת ישראל מטענים בע"מ עד ליום 31.12.16
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

³ כיהן כמנכ"ל (בפועל) של החברה החל מיום 17.10.16 ועד ליום 9.1.17.

שם נושא המשרה	קריין אצלן	רחל בן משה	שלום אוחובסקי	דרור סופר
מספר זיהוי	013219506	029636305	068680172	28611663
תאריך לידה	15.11.66	12.9.72	1.7.63	29.4.71
תפקיד שממלא בחברה, בחברת בת, בחברה קשורה של החברה או של בעל עניין בה:	סמנכ"ל כספים, כלכלה והתקשרויות דירקטורית בחברת פיתוח מתחמי רכבת ישראל בע"מ דירקטורית בחברת רכבת ישראל מטענים בע"מ	מבקרת פנימית מנהלת מערך הביקורת הפנימית הנותנת שירותי ביקורת פנימית בחברות הבנות של רכבת ישראל בשנה הראשונה להקמתן	סמנכ"ל חטיבת נוסעים	ראש מנהלת הקו המהיר לירושלים (רמת סמנכ"ל)
תאריך תחילת כהונה:	19.2.12	15.7.12	28.10.12	1.1.12
השכלה:	תואר ראשון בכלכלה וניהול, אוניברסיטת תל אביב תואר שני בכלכלה, אוניברסיטת תל אביב	תואר ראשון בכלכלה וחשבונאות, אוניברסיטת תל-אביב תואר שני במשפטים, אוניברסיטת בן גוריון	תואר ראשון במשפטים, המרכז הבינתחומי, הרצליה	תואר ראשון בהנדסה אזרחית, הטכניון תואר שני במדיניות ציבורית, האוניברסיטה העברית בירושלים
תעסוקה בחמש שנים האחרונות:	2010-2015 - דח"צית ביובנק	2004-2012 - דירקטורית בקבוצת ניהול סיכונים של פירמת ראיית חשבון והייעוץ Deloitte - בריטמן, אלמגור, זהר ושות'	2008-2012 - נספח צה"ל וראש נציגות משהב"ט בתורכיה	
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

שם נושא המשרה	אורי שריר	אייל ורדי	הלית מגידו	עמית צלקה	דן לנדאו
מספר זיהוי	032396954	055893275	027215136	022586051	012533766
תאריך לידה	3.10.75	21.5.59	9.3.74	12.3.67	12.4.70
תפקיד שממלא בחברה, בחברת בת, בחברה קשורה של החברה או של בעל עניין בה:	סמנכ"ל מטענים	מנהל אגף כספים	מזכירת החברה ומספקת שירותי מזכירות חברה לחברות הבנות של רכבת ישראל	ראש מנהלת החשמו	סמנכ"ל רגולציה
תאריך תחילת כהונה:	1.1.15	15.7.2014	25.3.2015	1.1.2016	1.12.2015
השכלה:	תואר ראשון במדעי הרוח והחברה, האוניברסיטה הפתוחה	תואר ראשון בכלכלה וראיית חשבון, האוניברסיטה העברית בירושלים	תואר ראשון במשפטים, המכללה למינהל, תואר שני במשפטים, האוניברסיטה העברית בירושלים	תואר ראשון בהנדסת מכונות, טכניון	תואר ראשון במשפטים, אוניברסיטת בר אילן
תעסוקה בחמש שנים האחרונות:	2014-2015 - מנהל אגף בחטיבת מטענים, רכבת ישראל 2011-2014 - ראש מטה מנכ"ל, רכבת ישראל	2013-2014 - יועץ עצמאי 2009-2013 - סמנכ"ל כספים, קבוצת אדם מילא	2014-2015 - מזכירת החברה (בפועל), רכבת ישראל 2008-2014 - ממונת נהלים ארצית (ובחלק מן התקופה האמורה) ממונת יחסי עבודה, רכבת ישראל	2014-2015 - סמנכ"ל פרויקטים, חברת LOGIC 2013-2014 - מנהל תכנית, חברת LOGIC 2012-2013 - מנהל חטיבה, חברת LOGIC	2013-2015 - ראש צוות היישום, המכון הישראלי לדמוקרטיה 2009-2013 - מנכ"ל, הכנסת
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	כתריאל מוריה	מיכאל כהן	קובי אשכנזי	יפעת לוי – מאייר	יהודה שקד (שוקי)
מספר זיהוי	055881270	022674261	037578325	027389733	056703515
תאריך לידה	18.6.59	9.3.67	1.9.75	13.1.75	10.1.61
תפקיד שממלא בחברה, בחברת בת, בחברה קשורה של החברה או של בעל עניין בה:	מנכ"ל חברת רכבת ישראל מטענים	סמנכ"ל תשתיות	יועץ משפטי (בפועל)	סמנכ"ל משא"ן (בפועל)	סמנכ"ל ביטחון ובטיחות (בפועל)
תאריך תחילת כהונה:	28.7.15	1.9.16	1.12.2016	28.12.2016	1.2.2017
השכלה:	תואר ראשון בכלכלה, האוניברסיטה העברית בירושלים תואר שני במנהל עסקים, אוניברסיטת תל אביב	תואר ראשון במשפטים וכלכלה, אוניברסיטת תל אביב	תואר ראשון במשפטים, אוניברסיטת בר אילן, תואר ראשון בכלכלה אוניברסיטת בר אילן	תואר ראשון במשפטים, אוניברסיטת ת"א תואר שני במשפטים, אוניברסיטת ת"א	לימודי M.A -מדעי המדינה-ביטחון לאומי, אוניברסיטת חיפה B.A רב-תחומי במדעי החברה (בהצטיינות), אוניברסיטת ת"א
תעסוקה בחמש שנים האחרונות:	2013-2015 - מנכ"ל ושותף אי סי גי אינטגרה קונסלטינג גרופ בע"מ; 2012-2015 - מנכ"ל ובעלים מוריה כ.מ. השקעות ופיננסים 2002-2012 - סמנכ"ל כספים ותפעול די בי אס שרותי לוויין בע"מ	מנהל אגף בחברת בזק	2011-2016 סגן היועץ המשפטי, רכבת ישראל	2012-2016 - מנהלת אגף משאבי אנוש	מנהל אגף ביטחון ובטיחות, רכבת ישראל
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

להלן פרטים אודות נושאי המשרה הבכירה בחברה אשר חדלו לכהן במהלך שנת 2016, לפי מיטב ידיעת החברה :

שם נושא המשרה	בועז צפרייר	ירון הדרי	אהוד קפלנסקי	שלמה ששון-רייך
מספר זיהוי	054719679	026736132	057218695	029070455
תאריך לידה	25.2.57	8.3.60	6.8.61	2.11.71
תפקיד שמילא בחברה	מנכ"ל רכבת ישראל בע"מ יו"ר דירקטוריון חברת רכבת ישראל מטענים בע"מ יו"ר דירקטוריון חברת פיתוח מתחמי רכבת ישראל בע"מ	סמנכ"ל משאבי אנוש ולוגיסטיקה	סמנכ"ל בטיחות, ביטחון ואיכות סביבה	יועץ משפטי (בפועל)
תאריך תחילת כהונה	1.9.11	2.1.11	25.3.12	27.1.16
תאריך סיום כהונה	1.9.16	1.12.16	31.12.16	8.12.16

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 2016 ולשנת 2017, וכן בדבר מתן התחייבות לשיפוי נושאי משרה של החברה, ראו סעיף 16 להלן.

16. תקנה 29א' - החלטות החברה

16.1. פטור, ביטוח או התחייבות לשיפוי נושא משרה שבתוקף בתאריך הדוח

- 16.1.1. ביום 25 בנובמבר 2015 אישר דירקטוריון החברה התקשרות בפוליסת ביטוח אחריות דירקטורים ונושאי משרה בחברה, בהיקף כיסוי שלא יפחת מ-274,000 אלפי ש"ח. ביום 4 בפברואר 2016 אישרה האסיפה הכללית של החברה את התקשרות החברה ברכישת פוליסת ביטוח דירקטורים 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 2016 ועד ליום 31 בדצמבר 2016. סך הפרמיה ששולמה על ידי החברה בגין ההתקשרות בפוליסה הנוכחית הינו 590 אלפי ש"ח.
- 16.1.2. ביום 28 בדצמבר 2016 אישר דירקטוריון החברה (בהמשך לאישורה של ועדת התגמול מאותו היום), התקשרות בפוליסת ביטוח אחריות דירקטורים ונושאי משרה בחברה, בהיקף כיסוי שלא יפחת מ-274,000 אלפי ש"ח. ביום 23 בפברואר 2017 אישרה האסיפה הכללית של החברה את התקשרות החברה ברכישת פוליסת ביטוח דירקטורים 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.
- 16.1.3. 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 062209-01-2015), (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 016633-01-2017.

16.2. כפיפות מסמכי היסוד לחוק החברות הממשלתיות

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:
עידית לוסקי	דירקטורית ⁴
שחר איילון	מנכ"ל
קרן אצלן	סמנכ"ל כספים וכלכלה

תל אביב, 30 במרץ 2017

⁴ ביום 30 במרץ 2017, הסמיך דירקטוריון החברה את גב' עידית לוסקי, המכהנת כדירקטורית בחברה, לחתום על דוח זה במקום יו"ר דירקטוריון החברה, אשר טרם מונה.

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, בפקוח 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 2016 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 והנהלת החברה הגיעו למסקנה, כי הבקרה הפנימית בחברה על הדיווח הכספי של החברה לתקופה המסתיימת ביום 31 בדצמבר 2016 אינה אפקטיבית בשל חולשה מהותית בבקרה הפנימית על דיווח כספי המפורטת להלן:

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 2016, הוציא חוות דעת בדבר אפקטיביות הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי של החברה. בחוות דעתו, מפנה רואה החשבון המבקר, לחולשה המהותית המנויה מעלה.

תאריך: 30 במרץ 2017

קין אצלון סמנכ"ל כספים וכלכלה	שחר איילון מנהל כללי	עידית לוסקי ¹ דירקטורית
----------------------------------	-------------------------	---------------------------------------

¹ ביום 30 במרץ 2017, הסמיך דירקטוריון החברה את עידית לוסקי המכהנת כדירקטורית בחברה, לחתום על הצהרה זו במקום יו"ר דירקטוריון החברה, אשר טרם מונה.