רכבת ישראל בע"מ

דוח תקופתי
לשנת 2020

תוכן עניינים

פרק א'	-	תיאור עסקי התאגיד
פרק ב'	-	דוח הדירקטוריון על מצב ענייני התאגיד
פרק ג'	-	דוחות כספיים מאוחדים ליום 31 בדצמבר, 2020 ומידע כספי נפרד ליום 31 בדצמבר, 2020
פרק ד'	-	פרטים נוספים על התאגיד
פרק ה'	-	דוח שנתי בדבר אפקטיביות הבקרה הפנימית

פרק א'- תיאור עסקי התאגיד

תוכן עניינים

1. מבוא 2
2. פעילות התאגיד ותיאור התפתחות עסקיו 3
3. מידע כספי לגבי תחומי הפעילות של התאגיד 10
4. סביבה כללית והשפעת גורמים חיצוניים על פעילות החברה 11
5. תחום הסעת נוסעים 13
6. תחום הובלת מטענים 21
7. תחום הסחר 26
8. תחום הפיתוח 31
9. מרכז שליטה ופיקוד ארצי 54
10. כושר ייצור 55
11. רכוש קבוע, נייד ומיתקנים 56
12. ביטוח 58
13. בטיחות 59
14. ביקורת פנימית בחברה 61
15. הון אנושי 62
16. חומרי גלם וספקים 73
17. הון חוזר 76
18. השקעות 77
19. מימון 78
20. מיסוי 79
21. סיכונים סביבתיים ודרכי ניהולם 79
22. מגבלות ופיקוח על פעילות התאגיד 88
23. הסכמים מהותיים 97
24. הליכים משפטיים 99
25. יעדים ואסטרטגיה עסקית 99
26. דיון בגורמי סיכון 102

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 2020, הסוקר את תיאור התאגיד והתפתחות עסקיו, כפי שחלו בשנת 2020 ("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" -	אירו של האיחוד המוניטרי האירופאי;
"בורסה"-	הבורסה לניירות ערך בתל-אביב בע"מ;
"הדוחות הכספיים" -	הדוחות הכספיים של החברה ליום 31 בדצמבר 2020;
"דולר" -	דולר ארה"ב;
"המנהל" -	המנהל שהוסמך על ידי שר התחבורה לעניין מסילת ברזל ארצית לפי סעיף 2א לפקודת מסילות הברזל;
"החברה" או "הרכבת"-	רכבת ישראל בע"מ;
"חברות בנות" -	חברת פיתוח מתחמי רכבת ישראל בע"מ וחברת רכבת מטענים בע"מ;
"חוק החברות" -	חוק החברות, התשנ"ט-1999;
"חוק החברות הממשלתיות" -	חוק החברות הממשלתיות, התשל"ה-1975;
"חוק ניירות ערך" -	חוק ניירות ערך, התשכ"ח-1968;
"חנ"י" -	חברת נמלי ישראל פיתוח ונכסים בע"מ;
"מניות החברה"-	מניות רגילות של החברה בנות 100 ש"ח ערך נקוב כל אחת;
"מועד הדוח"	31 בדצמבר 2020;
"מועד פרסום הדוח"	22 במרס 2021;
"הממשלה" -	ממשלת ישראל;
"משרדה הרשום של החברה"-	יוספטל 1, ת.ד 757, לוד, מיקוד 7136801;
"משרד התחבורה" -	משרד התחבורה והבטיחות בדרכים;
"פקודת מס הכנסה" -	פקודת מס הכנסה (נוסח חדש), התשכ"א-1961;
"פקודת מסילות הברזל" -	פקודת מסילות הברזל [נוסח חדש], התשל"ב- 1972;
"הקבוצה" -	החברה וחברות הבת שלה (כהגדרתן לעיל);
"רנ"ר" -	רשות הנמלים והרכבות;
"ש"ח" -	שקל חדש;
"שר התחבורה" -	שר התחבורה והבטיחות בדרכים;

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. <u>פעילות התאגיד ותיאור התפתחות עסקיו</u>

2.1. <u>פעילות התאגיד ותיאור התפתחות עסקיו</u>

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 הפיתוח וההפעלה**"), המדינה מעבירה מימון לפעילות החברה על ידי מתן סובסידיה שוטפת בגין הסעת נוסעים, סובסידיה עבור הובלת מטענים, וכן סובסידיה למימון פעילות הפיתוח של החברה. נוסף על כך, זכאית החברה לסובסידיה תמריצית בגין גידול במספר הנוסעים כאשר מנגד מנוכים סכומי פיצויים בגין אי עמידה במדדי שירות ובמדדי תפעול. לפרטים נוספים ראו ביאור 20 (ג)(1)(1.3)(ט) לדוחות הכספיים.

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

בחודש ינואר 1998, התקבלה החלטת ממשלה[3] 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 מרס 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 במרס, 2015 וההודעה המשלימה מכוחו מיום 15 במרס, 2015.

---

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

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

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

2.1.2. **מטרות החברה ויעדיה כפי שנקבעו בהחלטת הממשלה מחודש ינואר 1998[4] ובתזכיר החברה הינם כדלקמן:**

(א) בהתאם לרישיונות שיינתנו לחברה לפי כל דין:

להפעיל רכבות להסעת נוסעים ולהובלת מטענים.

להקים, לפתח, לנהל, להחזיק ולהפעיל את רשת מסילות הברזל בישראל, וכן תחנות הקשורות אליה.

(ב) להכין תכניות אב לתעבורה מסילתית עבור הממשלה ולפי בקשתה.

(ג) לפעול לעידוד השימוש בתעבורה מסילתית והפיכת הרכבת לכלי תחבורה זמין ויעיל.

(ד) לפעול לפיתוח עסקי - מסחרי של המקרקעין ומתחמי תחנות הרכבת בישראל, באמצעות חברת הבת "חברת פיתוח מתחמי רכבת ישראל בע"מ" ולהתקשר לצורך כך, ככל הנדרש מתוקף הזכויות המוקנות לחברה במקרקעין, בהסכמים בקשר לפיתוח עסקי-מסחרי כאמור. מטרה זו נוספה בהתאם להחלטה רגילה ללא התכנסות באסיפה הכללית של החברה מיום 24 בפברואר, 2015 והחלטת הממשלה מיום 15 בפברואר, 2015 (החלטה מס' 2445).

2.1.3. **מטרות החברה ויעדיה כפי שנקבעו בהסכם הפיתוח וההפעלה לשנים 2013-2020 (נכון למועד פרסום הדוח, נמצאת החברה בתהליך אל מול המדינה לחתימה על הסכם חדש) 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. **יעדי החברה עד לשנת 2040, כפי שנקבעו על ידי משרד התחבורה בראיה רוחבית תחבורתית הינם כדלקמן:**

יעדי תחבורה

(א) גידול במשקל הרכבת בסך כלל הנסיעות ברכב מנועי.

(ב) גידול במשקל הרכבת בסך הנסיעות ברכב מנועי למרחקים ארוכים (מעל ל-50 ק"מ).

(ג) גידול בכמות הנוסעים באמצעות הרכבת לשנה.

(ד) גידול בכמות הנוסעים בתחבורה ציבורית במסדרות הביקוש העיקריים.

יעדי שוויון ונגישות חברתית

(ה) גידול בכמות הנוסעים באמצעות הרכבת בטווח של 60 דקות מת"א.

(ו) גידול בכמות הנוסעים בעלי הכנסה נמוכה למקומות העבודה באמצעות הרכבת בטווח של 90 דקות.

(ז) גידול בכמות הנוסעים לטווח של 45 דקות מהמטרופולין הקרוב.

יעד יעילות כלכלית

(ח) העלאת יחס עלות/תועלת של תכנית האסטרטגית לשנת 2040.

יעדיי איכות החיים ואיכות הסביבה

(ט) קיצור זמן ההמתנה ממוצע לרכבת בשעת השיא (נמדד בדקות).

(י) גידול באחוז האוכלוסייה הנמצאת בטווח של 7 ק"מ מתחנת הרכבת.

(יא) קיטון באחוז השימוש ברכב פרטי.

---

4 ראו לעיל ה"ש 3.

(יב) גידול ברמת הקישוריות למערכות התחבורה הציבורית המטרופוליניות (נמדד באחוז).

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

2.1.6. בחודש אוקטובר 2014[5] 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.

2.1.7. בהתאם להחלטת ממשלה מחודש אוקטובר 2014[6], 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 מרס 2015. החברה נערכה לגיוס אג"ח נוסף בסך 1 מיליארד ש"ח בשנת 2017 אשר טרם בוצע ואישרה לשם כך תשקיף מדף ביום 27 בפברואר, 2017.

2.1.8. במסגרת החלטת ממשלה מחודש אוגוסט 2016[7] 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 הפיתוח וההפעלה 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.

2.1.9. ביום 27 בפברואר, 2017 אישרה החברה תשקיף מדף. ההיתר לתשקיף המדף פקע ביום 27 בפברואר, 2020, וזאת לאחר שהסתיימה תקופת הארכתו.

2.1.10. ביום 18 בפברואר, 2021 קיבלה החברה היתר לתשקיף מדף.

2.2. <u>החלטות בדבר הקמת חברות בנות ואפשרות הפרטתן</u>

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

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

בהתאם 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 ליזמים, 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

---

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 וקבלה תוקף של החלטת ממשלה ביום 26 בדצמבר, 2012 ומספרה הינו 5307(חכ/327) בשם: "שינוי מבני בחברת רכבת ישראל בע"מ - תיקון החלטת ממשלה".

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 אשר נחתם בין החברה לבין חברת הפיתוח באישור המדינה, כאמור בהסכם הפיתוח וההפעלה. הסכם המסגרת אשר אמור היה להסתיים ב-31 לדצמבר 2020 הוארך בשנה עד ליום ה-31 לדצמבר 2021. 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 החברה. ביום 15 בספטמבר, 2016 מונה מר ניר רז למנכ"ל חברת הפיתוח. ביום 19 בפברואר, 2020, הודיע מנכ"ל חברת פיתוח מתחמי רכבת ישראל בע"מ, חברת בת בבעלות ושליטה מלאה של החברה, על סיום כהונתו. מר ניר רז סיים את תפקידו בתאריך 28 לפברואר, 2021.

לפרטים אודות ההסכם בין החברה לבין חברת פיתוח מתחמי רכבת ישראל בע"מ, ראו ביאור 20 (ג)(1)(1.3)(יד) לדוחות הכספיים.

החברה החלה לפעול ביום 1 בינואר, 2017.

ביום 8 במרץ 2021 התקיים דיון בדירקטוריון החברה בעניין הצעת רשות מקרקעי ישראל למתווה שיתוף פעולה בין הרשות לבין החברה ביחס לפיתוח מתחמי החברה. במסגרת הדיון, קבע דירקטוריון החברה כי לאור החשיבות הרבה שהוא רואה בפיתוח מסחרי מיטבי של מתחמי החברה, לרווחת ציבור הנוסעים ולטובת החברה, יקוים שיתוף פעולה כאמור אשר כלליו ייקבעו במסגרת צוות היגוי משותף של החברה והרשות אשר יקבע, בין היתר, את אופי העבודה, כללי ההתחשבנות ושיעורי התשלום של היזמים לחברה. כן קבע דירקטוריון החברה כי המלצות הצוות האמור יובאו לאישורו לרבות התיקון המתחייב בהסכם למתן זכות שימוש ולמתן זכויות במקרקעין מיום29 באפריל, 2004 אשר תוקן ביום 17 בפברואר, 2014.

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

בהתאם להחלטת הממשלה, מטרתה של חברת המטענים היא להוביל מטענים באמצעות קרונות שבבעלותה 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 הממשלה[10] 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 הרחבה תייצר את האפשרות להגיע לשינוע תנועת מטענים בהיקף גדול באופן משמעותי, בהובלה ברכבת. המשימות העיקריות העומדות בפני חברת המטענים הינן : (א) הגדלת יכולת ונפח ההובלה 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.

10 ראו ה"ש 8 לעיל.

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.

בין החברה לחברת הבת למטענים נערך הסכם המסדיר את היחסים בין הצדדים. לפרטים אודות ההסכם בין החברה לבין חברת המטענים, ראו ביאור 20 (ג)(1)(1.3)(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.

בתאריך 10 בינואר, 2018 אישר דירקטוריון ההחברה הקמת צוות משותף לבחינת פעילות הובלת המטענים ברכבת ישראל. הצוות כולל נציגים מחברת רכבת ישראל, רכבת ישראל מטענים, רשות החברות, משרד התחבורה, החשב הכללי במשרד האוצר ואגף הממונה על התקציבים במשרד האוצר. הצוות יבחן את פעילות הובלת המטענים ברכבת ויבחן את נושא הפרטת 51% מהחזקות הרכבת בחברת הבת. ביום 13 במאי, 2018 התכנס הצוות המשותף ודן בפעילות הובלת המטענים.

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

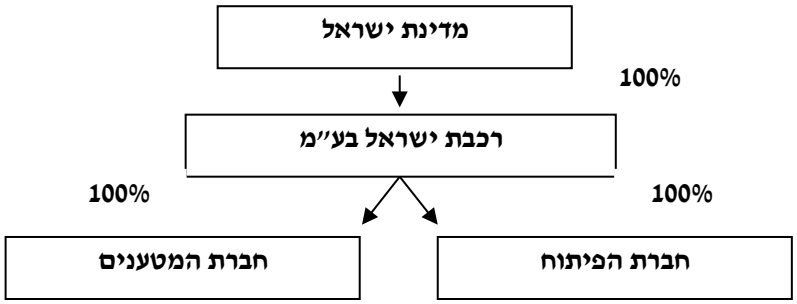
ביום 29 בנובמבר, 2018 אישר דירקטוריון החברה כי החברה לא תדרוש את פירעון החוב של החברת הבת למטענים כלפיה, לתקופה של 12 חודשים החל מיום 30 בנובמבר, 2018 וזאת כל עוד דרישת פירעון החוב כאמור עלולה להביא את חברת הבת למטענים לכדי חדלות פירעון. מאז אותו מועד, מידי רבעון, שב דירקטוריון החברה ומאשר את הארכת ההתחייבות האמורה בשלושה חודשים נוספים. ביום 18 במרס, 2021, שב ואישר הדירקטוריון את החלטתו האמורה והאריך את התחייבות החברה לאי פירעון החוב של חברת הבת למטענים לתקופה של 12 חודשים נוספים ממועד אישור הדוח התקופתי לשנת 2020 של חברת הבת למטענים, וזאת כל עוד דרישת פירעון החוב כאמור עלולה להביא את חברת הבת למטענים לכדי חדלות פירעון.

כמו כן, במסגרת הדוח התקופתי לשנת 2020 של חברת הבת למטענים, אשר אושר ביום 18 למרס, 2021, נכלל ביאור לפיו קיימים ספקות משמעותיים בדבר המשך קיומה של חברת הבת למטענים כ"עסק חי" וכן נכללה הפניית תשומת הלב לאמור בחוות הדעת של רואה החשבון המבקר של חברת הבת למטענים. בנוסף, נכללה הפניית תשומת לב נוספת בגין האמור בביאור 11 בדוחות הכספיים של חברת הבת בקשר עם מגעים המתקיימים להארכת הסכם להובלת מטענים עם לקוח משמעותי של החברה.

ביום 9 במרס, 2020, הודיע מנכ"ל רכבת ישראל מטענים בע"מ, על סיום כהונתו. נכון למועד פרסום דוח זה, מועד סיום העסקתו טרם נקבע.

2.2.3. **תרשים החזקות של הקבוצה**

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



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

שם החברה	חברה מאוחדת/ חברה בשליטה משותפת/ חברה כלולה	מועד התאגדות	מדינת התאגדות	סוג מניות	ע"נ	מספר מניות בהון הרשום	הון מניות מונפק ונפרע	עלות השקעה (אלפי ש"ח) נכון ליום 31 בדצמבר 2020	יתרת הלוואות שניתנו (שהתקבלו) (אלפי ש"ח) נכון ליום 31 בדצמבר 2020	שיעור ההחזקה	עיסוק החברה
פיתוח מתחמי רכבת ישראל בע"מ	מאוחדת	15/07/2014	ישראל	רגילות	1 ש"ח	1,000	1,000	178	-	100%	פיתוח עסקי- מסחרי של המקרקעין ומתחמי תחנות הרכבת
רכבת ישראל מטענים בע"מ	מאוחדת	15/07/2014	ישראל	רגילות	1 ש"ח	1,000	1,000	(76,459)	-	100%	הובלת מטענים, השקעות ופיתוח תשתיות ייעודיות להובלה

2.3. <u>תחומי פעילות</u>

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 וכרמיאל שבצפון ועד באר שבע ודימונה שבדרום. בשנת 2020 הופעלו באופן יומי כ- 479 רכבות (למעט תקופת הסגר הראשון בין התאריכים 26 במרץ, 2020 ועד 22 ביוני, 2020 בהם לא הייתה תנועת רכבות נוסעים בשל התפשטות נגיף הקורונה) וכמות הנסיעות הסתכמה לכ- 24.2 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 2020 הופעלו בממוצע באופן יומי כ- 60 רכבות משא, כאשר החברה שינעה כ- 8 מיליון טון מטען.

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

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

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

2.3.3. **סחר**

תחנות הרכבת של החברה כוללות דוכני קפה ומזון וכן מכונות אוטומטיות, שטחי פרסום והפצת חינמונים (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. בנובמבר 2020 הסתיימה הקמתה של תחנת הרכבת החדשה בלוד. בתחנה זו הוקם בפעם הראשונה מרכז מסחרי בשטח של כ-1,200 מ"ר. שיווק השטחים למסחר החל על ידי יחידת המסחר של הרכבת כאשר נחתמו חוזים עם חברת סופר פארם ועם חברת סטוק קונספט להקמת חנויות במתחם. מכרזים נוספים לשטחי המסחר יתבצעו בשנת 2021 לפעילויות הסעדה ומסחר נוספות. 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 וממממשת פרויקטים בתחום פעילותה בהתאם לתכניות הפיתוח המפורטות שלה, ובכלל זאת תשתיות, הקמת קווי נוסעים חדשים, שדרוג ו/או הכפלת קווי שירות קיימים, קידום תכנית החשמול, הטמעת טכנולוגיות איתות מתקדמות, הקמת והרחבת מסופי מטענים והקמת מתחמי תחזוקה ותחנות נוסעים חדשות הן במסגרת קווי נוסעים קיימים והן במסגרת קווי נוסעים חדשים.

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

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

2.4. <u>השקעות בהון התאגיד ועסקאות במניותיו</u>

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

2.5. <u>חלוקת דיבידנדים</u>

2.5.1. החברה לא חילקה דיבידנד ממועד היווסדה.

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

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

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

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

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

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

פרק ב' - מידע אחר

3. מידע כספי לגבי תחומי הפעילות של התאגיד

להלן יובאו נתונים כספיים לגבי תחומי הפעילות של החברה בשנים, 2018 ,2019 ו-2020 (באלפי ש"ח):

3.1. בגין השנה שהסתיימה ביום 31 לדצמבר, 2020:

		תחום פעילות הסעת נוסעים	תחום פעילות הובלת מטענים	תחום פעילות סחר	פיתוח
1.	הכנסות				
	א. הכנסות מחיצוניים	241,454	168,470	23,398	-
	ב. הכנסות מדמי הפעלה שוטפים	1,824,365	140,689	(10,300)	-
	ג. סך הכל	2,065,819	309,159	13,098	-
2.	**עלויות**				
	א. סך הכל	2,034,967	356,073	14,131	-
	ב. עלויות קבועות	1,103,353	201,385	7,772	-
	ג. עלויות משתנות	931,614	154,688	6,359	-
3.	רווח (הפסד) מפעולות רגילות	30,852	(46,914)	(1,033)	-
	רווח (הפסד) מפעולות רגילות המיוחס לבעלים של החברה	30,852	(46,914)	(1,033)	-
4.	סך הנכסים	23,246	32,860	16,171	7,662,741

3.2. בגין השנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר, 2019:

		תחום פעילות הסעת נוסעים	תחום פעילות הובלת מטענים	תחום פעילות סחר	פיתוח
1.	הכנסות				
	א. הכנסות מחיצוניים	737,337	182,399	51,054	-
	ב. הכנסות מדמי הפעלה שוטפים	1,464,558	143,485	(24,000)	-
	ג. סך הכל	2,201,895	325,884	27,054	-
2.	**עלויות**				
	א. סך הכל	2,205,939	359,512	15,165	-
	ב. עלויות קבועות	1,144,043	191,948	11,200	-
	ג. עלויות משתנות	1,061,896	167,564	3,965	-
3.	רווח (הפסד) מפעולות רגילות	(4,044)	(33,628)	11,889	-
	רווח (הפסד) מפעולות רגילות המיוחס לבעלים של החברה	(4,044)	(33,628)	11,889	-
4.	סך הנכסים	64,783	39,523	11,253	6,629,872

3.3. בגין השנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר, 2018:

		תחום פעילות הסעת נוסעים	תחום פעילות הובלת מטענים	תחום פעילות סחר	פיתוח
1.	הכנסות				
	א. הכנסות מחיצוניים	752,846	176,801	47,081	-
	ב. הכנסות מדמי הפעלה שוטפים	1,324,024	143,960	(21,000)	-
	ג. סך הכל	2,076,870	320,761	26,081	-
2.	**עלויות**				
	א. סך הכל	2,077,407	381,300	17,913	-
	ב. עלויות קבועות	1,105,718	191,562	12,827	-
	ג. עלויות משתנות	971,689	189,738	5,086	-
3.	רווח (הפסד) מפעולות רגילות	(537)	(60,539)	8,168	-
+	רווח (הפסד) מפעולות רגילות המיוחס לבעלים של החברה	(537)	(60,539)	8,168	-
4.	סך הנכסים	60,912	43,247	6,850	6,189,470

לפרטים נוספים ראה ביאור 25 מגזרי פעילות בדוחות הכספיים המאוחדים.

יצוין, כי כמפורט בביאור 25 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 הפיתוח וההפעלה[11]. 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. <u>סביבה כללית והשפעת גורמים חיצוניים על פעילות החברה</u>

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

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

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

4.1. <u>רגולציה</u>

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

4.2. <u>דמי הפעלה ממשלתית ומימון תכנית הפיתוח</u>

בהתאם להסכם הפיתוח וההפעלה, כמפורט בסעיף 23.1 להלן, מתחייבת החברה לממש את מדיניות הממשלה בתחום התחבורה הרכבתית בתמורה לדמי הפעלה בגין הפעילות התחבורתית השוטפת של החברה. גובה דמי ההפעלה 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. בשנת 2020 בוטל התמריץ בגין גידול במספר הנוסעים בשל נגיף הקורונה. בנוסף זכאית החברה לסובסידיה למגזר המטענים וסובסידיה למימון תכנית הפיתוח. שינויים בתנאי הסכם הפיתוח וההפעלה ואי פרשניות שונות עלולים להשפיע מהותית לחיוב או לשלילה על פעילות החברה ותוצאותיה העסקיות. לפרטים נוספים אודות הסכם הפיתוח וההפעלה ראו ביאור 20 (ג)(1)(1.3) לדוחות הכספיים.

4.3. <u>תנודות במחיר הדלק</u>

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

4.4. <u>זכויות שימוש במקרקעין</u>

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

ביום 18 בפברואר, 2014 חתמו החברה, רמ"י ומשרד התחבורה על תיקון הסכם המקרקעין ("**תיקון הסכם המקרקעין**") שנכנס לתוקפו בסוף שנת 2014, ואשר הסדיר שורה של נושאים, בהם תכנון משותף לצורך פיתוח שטחי מסחר ושירותים נלווים במתחמי התחנה ובשטחים הצמודים אליה, רישום זכויות המקרקעין על שם מדינת ישראל כבעלים בתוך חמש שנים מיום אישור תכנית העבודה כמשמעותה בתיקון הסכם המקרקעין, תשלום דמי חכירה עם חתימת חוזי חכירה, גריעת שטחים שאינם משמשים לשירות הרכבתי והשבתם ועוד. לפרטים בדבר הסכם המקרקעין והתיקון להסכם המקרקעין ראו סעיפים 23.4 ו- 23.3, בהתאמה להלן, וכן ביאור 20 (ג)(2)(2.2) לדוחות הכספיים.

4.5. <u>המצב הפוליטי-מדיני והמצב הביטחוני במדינת ישראל ובמזרח התיכון</u>

המצב הפוליטי-מדיני והמצב הביטחוני בישראל משפיעים באופן ישיר על פעילות החברה. התעוררות 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, בציוד 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 הפיתוח וההפעלה 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. <u>הסביבה התחרותית בה פועלת החברה</u>

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

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.

4.8. התפרצות נגיף הקורונה

להתפרצות נגיף ה'קורונה' השלכות פוטנציאליות שונות על התקדמות פרויקטי החברה (כגון עיכוב / אי עמידה בלוחות זמנים של פרויקטים שונים), וזאת בין היתר, כתוצאה מעיכובים בשל חוסר יכולת של מומחים וצוותי עבודה זרים להגיע לארץ, חוסר יכולת של צוותים ישראלים לצאת מהארץ לבדיקות בחו"ל, הפעלת סעיפי "כח עליון" ע"י הספקים, בידוד עובדי מפתח, עיכוב בהגעת חומרי גלם לארץ, עיכוב בשל חוסר פעילות של ועדות תכנון, רשויות, גופי תשתיות ועוד. כמו כן, בשל התפרצות נגיף ה'קורונה' קיים חשש כי ספקים שונים לא יעמדו בהשלכות הכלכליות של ההתפרצות, בארץ ובעולם וייסגרו פעילותם או שזו תצומצם באופן משמעותי.

יחד עם זאת, החברה פעלה לניצול תקופת התפרצות ה'קורונה' והסגרים שהוטלו בעקבותיו, כהזדמנות להאצת וקידום אבני דרך שונות בפרויקטים השונים שבאחריותה.

פרק ג' - תיאור עסקי החברה לפי תחומי פעילות

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

5. תחום הסעת נוסעים

5.1. מידע כללי על תחום הפעילות

5.1.1. מבנה תחום הפעילות ושינויים החלים בו

הפעילות העיקרית של החברה הינה הסעת נוסעים ברכבת וזאת באמצעות רכבות הנוסעות בקווי שירות סדירים ועוצרות ב- 68 תחנות נוסעים. בסוף שנת 2020 הופעלו בממוצע ביום כ- 479 רכבות. לפרטים נוספים אודות השלכות נגיף הקורונה על החברה ראה באור 1(ב) בדוחות הכספיים המאוחדים.

במהלך השנים 2018, 2019 ו- 2020 עמד ממוצע מספר הנסיעות היומי על 256,800 , 259,000 ו- 119,000 נסיעות בהתאמה, וכן אחוז הדיוק השנתי עבור אותן השנים עמד על 91.57% , 90.8% ו- 95.7% בהתאמה.

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

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

לפרטים אודות תכנית החשמול, אשר עשויה להשפיע על תחום הפעילות ראו סעיף 8.5.6 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 בתקנות כי דמי הנסיעה ישתנו ב-1 בפברואר של כל שנה לפי שיעור שינוי סל המורכב ממספר מדדים .

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

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

<u>תחנות רכבת :</u>

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 בדצמבר, 2017 ולגבי זכאי אופקים עד ה- 31 במרס, 2018.

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

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

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

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

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

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

תחנת מזכרת בתיה נפתחה ביום 1 ביוני, 2019.

בסוף שנת 2020 הופעלה תחנת לוד המשודרגת, לרבות מבנה תחנה חדש, הוספה והארכת רציפים.

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

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

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

5.1.3. שינויים בהיקף הפעילות בתחום וברווחיותו

השינויים בהיקף הפעילות של החברה בתחום הסעת הנוסעים נובעים בעיקר מהקמת תחנות נוספות, הוספת קווים חדשים והרחבת תדירות השירות בקווים קיימים ועמידה ביעדי איכות השירות.

לפרטים בדבר רפורמת התעריפים בתחבורה הציבורית ראה סעיף 5.1.2 לעיל.

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

יצוין, כי במסגרת הסכם הפיתוח וההפעלה, נקבעו תהליכים להכנה ודיווח על התכנית התפעולית וכן תמריצים על גידול בכמות הנוסעים וקנסות בהתאם לרמת השירות, הבאים לביטוי, בין היתר, בהתאם לעמידה בלוחות זמנים, רמת הצפיפות ברכבות, תחזוקה, ניקיון, סדר וטיפול בפניות הציבור. בשנת 2020 בוטל התמריץ בגין גידול במספר הנוסעים בשל נגיף הקורונה.

בשנת 2020 החברה פעלה באופן חלקי ומותאם לאור התפשטות נגיף הקורונה. הפסקת הפעילות לסירוגין בכל הרשת ובקווים ספציפיים בלבד בוצעו בהתאם להנחיות משרד התחבורה לצמצום הפצת התחלואה וכן, מיצוי ההזדמנות להשלים פרויקטי תשתית ובראשם, פרויקט החשמול.

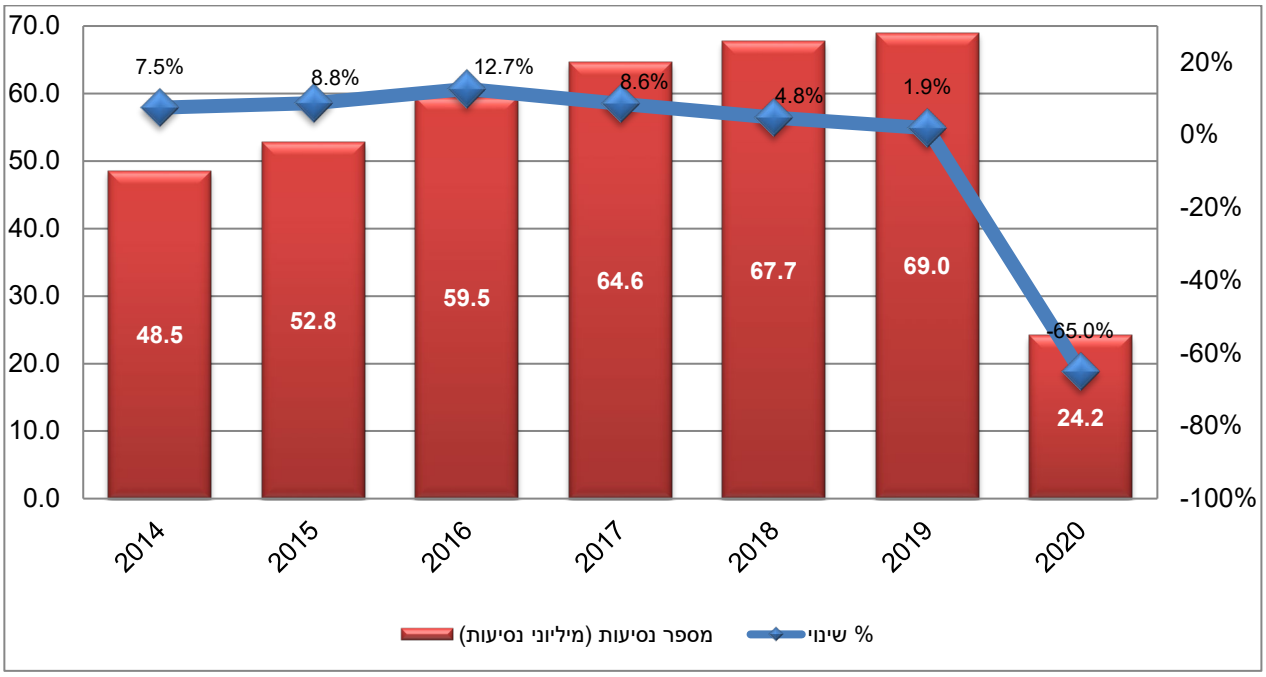
הזדמנות זו הביאה ליכולת מימוש האצת הפרויקטים תוך צמצום פגיעה עתידית בלקוחות החברה, במצב בו יהיה צורך לסגור קווים כאשר הביקושים בשיאם.

לצד פעילות זו, כמות הנסיעות שבוצעו ברכבת פחתה עד כדי כ 15 אלף נסיעות ביום בתקופות השפל.

להלן פירוט אודות מספר הנסיעות ברכבות החברה בשנים 2018-2020:

שנה	מספר נסיעות (מיליוני נסיעות)	% שינוי
2020	24.2	-65%
2019	69	1.9%
2018	67.7	4.8%

להלן גרף המתאר את התפתחות מספר הנסיעות ברכבות החברה בשנים 2014-2020:



5.1.4 התפתחויות בשווקים של תחום הפעילות, ושינויים במאפייני הלקוחות שלו

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

5.1.5 שינויים טכנולוגיים שיש בהם כדי להשפיע מהותית על תחום הפעילות

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

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

בהתאם להערכות החברה, השלכות התכנית על השירות לנוסע, הינן, בין היתר, קיצור משך זמן הנסיעה, הגדלת תדירות הרכבות, שיפור הדיוק ועמידה בלוחות זמנים והגברת הנוחות בנסיעה ובהמתנה בתחנות. יצוין כי במהלך ביצוע פרויקט החשמול צפויים שיבושים לא מבוטלים בלוח הזמנים של רכבות הנוסעים. בכוונת החברה, ככל הניתן, להמשיך ולרכז 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 8.5.6 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 התפיסות והעמדות כלפי רכבת ישראל. הפעילות במדיה הדיגיטלית מאפשרת מתן ערך מוסף בכל האמור לבניית הדיאלוג עם הנוסעים ועידוד שיח התורם להצלחת החברה.

(ג) פרוייקט 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[12]. יתרון משמעותי שיושג עם החלפת המערכת ל- ERTMS, לצד הגדלת הבטיחות, הינו הגדלת הקיבולת של רשת המסילות,

12 Global System for Mobile Communications – Railway

בעיקר בצווארי הבקבוק: לאחר הפעלת המערכת, בפרוזדור איילון יוכלו לפעול עוד 3 רכבות (לכיוון) בשעת שיא על בסיס תשתית המסילה הקיימת של החברה.

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

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

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

במהלך שנת 2020 החלה הרכבת להיערך למימוש טכנולוגי של תיקוף באמצעות "אמצעי תשלום מתקדם" כהגדרתו בתקנות מסילות הברזל (דמי נסיעה), התשס"ה-2004 וזאת בהתאם להוראות משרד התחבורה. תחילת הפעלת האפשרות לבצע תיקוף ב"אמצעי תשלום מתקדם" ברכבות הנוסעים שמפעילה החברה נדחתה מספר פעמים בהוראת משרד התחבורה, החלה לפעול ברבעון הראשון של שנת 2021.

5.1.6. גורמי ההצלחה הקריטיים בתחום הפעילות והשינויים החלים בהם

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

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 מהווה מרכיב חשוב בהצלחת תחום הסעת הנוסעים. זמינות רשת מסילות הברזל לרכבות החברה תורמת אף היא לעמידה ביעדי הזמנים;

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

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

לפרטים בדבר התקשרות עם ספקי ציוד נייד ראה סעיף 16.2.1 להלן;

(ה) הון אנושי מיומן - יכולת החברה להכשיר הון אנושי במקצועות רכבתיים שאינם נלמדים במוסדות האקדמיים בארץ הינה מהותית 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 תגבור מיוחדות;

(ז) שדרוג תחנות - שדרוג שיטתי של תחנות הנוסעים לטובת התאמתם לגידול כמויות הנוסעים ולשיפור איכות השירות הניתנת לנוסעים בתחנות אלו.

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

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

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

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

5.1.7. **מחסומי הכניסה העיקריים והשינויים החלים בהם**

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

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

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

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

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

5.1.9. **מבנה התחרות בתחום הפעילות ושינויים החלים בו**

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

5.2. <u>השירותים בתחום הפעילות</u>

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

5.3. <u>פילוח הכנסות ורווחיות מוצרים ושירותים</u>

להלן נתונים אודות הכנסות מחיצוניים בתחום פעילות הסעת נוסעים בשנים 2018-2020 (באלפי ש"ח):

השירות	2020		2019		2018	
	הכנסות	שיעור מכלל הכנסות החברה	הכנסות	שיעור מכלל הכנסות החברה	הכנסות	שיעור מכלל הכנסות החברה
הסעת נוסעים	241,454	10%	737,337	29%	752,846	31%

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

5.4. <u>לקוחות</u>

במהלך שנת 2020 כמות הנסיעות הסתכמה לכ- 24.2 מיליון נסיעות, קיטון של כ- 65% לעומת היקף הנסיעות בשנת 2019 . זאת בשל התפרצות נגיף הקורונה.

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, 2018, 2019 ו-2020 , היה כ-17%, כ-14.5% וכ- 16%, בהתאמה, מכלל הנסיעות.

יצוין, כי מתוך כוחות הביטחון, משרד הביטחון הינו לקוח מהותי של החברה בתחום פעילות זה. הכנסות החברה ממשרד הביטחון עבור השנים 2018, 2019 ו-2020 היוו כ-19% , 19% ו - 20%, בהתאמה, מסך הכנסות תחום פעילות הנוסעים בכל השנים, בהתאמה.

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

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

5.5. <u>שיווק והפצה</u>

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

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

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

5.6. <u>תחרות</u>

5.6.1. **נתחי שוק ומתחרים משמעותיים**

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

5.6.2. **שיטות עיקריות להתמודדות עם התחרות**

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

(א) התאמת לוח הזמנים, ככל שניתן, לעומסי תנועת הנוסעים.

(ב) הגברת תדירות הרכבות ליעדים מבוקשים, לרבות הוספת יעדים חדשים והגברת רכבות ישירות ליעדים מבוקשים.

(ג) הפעלת רכבות לילה.

(ד) תגבור רכבות בערבי חגים ובאירועים מיוחדים.

(ה) שיפור התחנות לרבות שיפורים ברכיבי נוחות והשירות כך שיתאימו לצרכי הלקוחות, לרבות לקוחות עם מוגבלות.

(ו) שינוי תפיסתי תדמיתי של החברה בקרב הציבור.

(ז) שיפור תשתיות הרכבת והציוד הקיים בה, לרבות, גלישה חינמית באינטרנט, חיבורי חשמל בקרונות, מיטוב של האפשרויות לנשיאת אופניים ברכבת.

(ח) שיפור האתר והאפליקציה והנגשת המידע לנוסעים, לרבות מתן אינדיקציה בדבר עומס צפוי ברכבות.

(ט) פעולה באמצעות כל צינורות השיווק הרלוונטיים (לפרטים ראו סעיף 5.5 לעיל).

(י) קירוב והנגשת תחנות הרכבת באמצעות הפעלת שירותי הסעות ("שאטלים") בין תחנות הנוסעים למוקדי מסחר, תעסוקה ותחבורה.

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

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

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

6. <u>תחום הובלת מטענים</u>

6.1. <u>מידע כללי על תחום הפעילות</u>

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

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

נכון למועד פרסום הדוח, החברה מפעילה, נוסף על רכבות הנוסעים, כ- 60 רכבות משא (כולל שליחויות), שבאמצעותן היא שינעה בשנת 2020 כ- 30.8 אלף טון משא בממוצע בכל יום המהווים כ- 8 מיליון טון בשנה.

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

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

מכיוון שחלק נכבד מהובלת המטענים ברכבת הינו הובלת מטענים אל הנמלים ומהנמלים, לממשק בין הרכבת לנמלים השפעה מהותית על יכולת הצמיחה של מגזר הובלת המטענים ברכבת. (א) נמל אשדוד- לצורך שיפור הממשק כאמור נבנה במשותף עם חברת נמלי ישראל (חנ"י) מסוף מטענים חדש שהחל לפעול בחודש נובמבר 2015 (המסוף עובד כמסוף בלבד, ואינו מהווה שער לנמל). (ב) נמל חיפה- ברבעון הרביעי לשנת 2016 הסתיימו העבודות להקמת מסילה שלישית ברציף המכולות המזרחי בנמל, וכן להארכת שתי המסילות הקיימות. (ג) שלוחה לנמל הדרום- מסילה לנמל הדרום. ראה גם סעיף 8.5.4 להלן. (ד) נמל המפרץ- מסילה לנמל המפרץ נמצאת בשלבי תכנון. הפרויקט באחריות חברת "יפה נוף". (ה) מסילת קישון- באוגוסט 2017, הסתיימו העבודות לשדרוג מסילת קישון.

יובהר, כי להערכת החברה, הפעלתם של נמלי ים 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 ו/או התממשות איזה מגורמי הסיכון המפורטים בסעיף 26 להלן.

לפרטים בדבר מסופי המטענים ראו סעיף 11.2 להלן.

<u>חברת המטענים</u>- לפרטים אודות החברה ראו סעיף 2.2.2 לעיל.

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

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

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

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

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

6.1.3. שינויים בהיקף הפעילות בתחום וברווחיותו

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

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

יצוין, כי כאמור בסעיף 4.2 לעיל, רווחיותה של החברה מושפעת גם מהסובסידיה אותה מקבלת החברה מהמדינה בקשר עם פעילות הובלת המטענים והכל בהתאם להוראות הסכם הפיתוח וההפעלה לרבות התוספות לו. בתקופת הדוח נרשם הפסד במגזר המטענים בעיקר בשל ירידה בכמות המובלת ובהכנסות בעיקר בשל השפעה עקיפה של משבר הקורונה עקב סגירת קווים לטובת פעילות הפיתוח, וכן סגירות קווים לפעילות הפיתוח ללא קשר לקורונה.

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.

6.1.4. שינויים טכנולוגיים שיש בהם כדי להשפיע מהותית על תחום הפעילות

כפי שמפורט בסעיף 8.5.6 להלן, החברה נמצאת בפתחו של פרויקט חשמול קווי הנוסעים. יצוין, כי גם לאחר חשמול קווי הנוסעים, בכוונת החברה כי הובלת המטענים תמשיך בשלב זה להיעשות על בסיס שימוש בקטרי דיזל. החברה מעריכה כי לפרויקט החשמול תהיה השלכה חיובית גם על תחום המטענים, זאת עקב הסטת חלק מקטרי דיזל שמשמשים כיום לפעילות הנוסעים לטובת פעילות המטענים. קטרים אלו הינם לרוב חדישים ומשופרים יותר מקטרים המשמשים כיום להובלת המטענים, נכון למועד פרסום הדוח טרם בוצעה הסבה זו בפועל. יצוין, כי במהלך ביצוע פרויקט החשמול צפויים שיבושים בתנועת רכבות המטענים. בכוונת החברה, ככל הניתן, לרכז את העבודות בקשר עם פרויקט החשמול לשעות הלילה ולסופי השבוע, וזאת על מנת למזער את ההשפעה על זמינות הרשת.

6.1.5. 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.

6.1.6. 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.

6.1.7. **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.

6.1.8. **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.

6.1.9. **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. <u>השירותים בתחום הפעילות</u>

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) <u>מחצבים</u> - 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) <u>מכולות</u> - הרכבת מספקת הובלה רכבתית וכן שירותי פריקה וטעינה (באמצעות מנופים) של מכולות על גבי קרונות שטוחים במסופי החברה ושירותים לוגיסטיים באמצעות חברת הבת. 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) <u>גרעינים</u> - לרכבת גישה מסילתית ישירה למכוני התערובת הגדולים בישראל: בין השאר לשני מכונים בבעלות חברת אמבר מכון לתערובת אגודה שיתופית חקלאית בע"מ (להלן: "**אמבר**") הממוקמים בחדרה ובדבירה, וכן למכון התערובת של חברת מילובר בע"מ הממוקם בעכו.

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

(ה) <u>פלדה</u>- בשנת 2017, הרכבת החלה להוביל פלדה מהנמלים לקריית גת ובהובלה משלימה למפעלי "איסכור", שרות המשלב הובלת גלילי פלדה ומוטות פלדה.

6.3. <u>פילוח הכנסות ורווחיות מוצרים ושירותים</u>

להלן נתונים אודות הכנסות מחיצוניים בתחום הובלת מטענים (באלפי ש"ח) לשנים 2018-2020:

השירות	2020		2019		2018	
	הכנסות (ש"ח)	שיעור מכלל הכנסות החברה	הכנסות (ש"ח)	שיעור מכלל הכנסות החברה	הכנסות (ש"ח)	שיעור מכלל הכנסות החברה
הובלת מטענים	168,470	7%	182,399	7%	176,801	7%

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

6.4. <u>לקוחות</u>

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 וכן למעט לקוחות שמקבלים מחברת הבת שרות מלא כולל הובלה משלימה, אחריות וביטוח. האחריות והביטוח מוגבלים בסכומים למכולה ולאירוע.

להלן פירוט הלקוחות העיקריים בתחום הפעילות על פי סוגי המוצרים:

6.4.1. **מחצבים** - בתחום המחצבים הלקוח העיקרי של החברה הינו כי"ל. הובלת המחצבים מתבצעת על פי רוב מאתרי כי"ל בדרום הארץ 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. 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, 2018, 2019 ו-2020 עמדו על כ-86, כ-90.6 וכ- 84.7 מיליון ש"ח בהתאמה, המהווים 3.5% מסך הכנסות החברה בשנים אלו וכ-49%, כ-50% וכ-50%, בהתאמה מהכנסות מחיצוניים במגזר המטענים. ההסכם עם כי"ל שאמור היה להסתיים ב 31 בדצמבר, 2020 הוארך בשלושה חודשים עד ליום 31 במרץ, 2021 על מנת להשלים את המשא ומתן וביום 21 במרס, 2021 הוארך בתקופה נוספת עד ליום 30 ביוני, 2021 במסגרתה ימשיכו הצדדים לנהל מו"מ להסכם חדש.

6.4.2. **מכולות** - בתחום המכולות הלקוחות העיקריים של החברה (המהווים קונסולידטורים) הינן החברות: שירות- שירותי שינוע משולבים 2013 בע"מ, מילניום שירותי רכבת בע"מ, קבוצת גולד בונד בע"מ, פרידנזון שירותים לוגיסטיים בע"מ וחברת דפולוג בע"מ. חברות אלו מבצעות הובלת מכולות, ומציעות שירות שינוע מכולות מהלקוח אל הנמלים והמסופים העורפיים ובחזרה. החברות כאמור מספקות ללקוח את השירות המלא מדלת אל דלת (Door to Door) המורכב משינוע המכולות על ידי אמצעי תחבורה שונים, לרבות הובלה באמצעות הרכבת (כחלק משרשרת ההובלה של המכולות ולא כאמצעי יחיד). החברות כאמור מתקשרות ישירות עם הלקוחות ובאמצעות משאיות הן מבצעות את ההובלות המשלימות בין מסופי הרכבת לאתר הלקוח. חברת הבת מספקת החל מתחילת פעילותה שרות דומה (Door to Door) ללקוחותיה הישירים וזאת באמצעות התקשרות ישירה עם חברות משאיות לביצוע הפעילות המשלימה.

6.4.3. **גרעינים** - בתחום הובלת הגרעינים, חברת אמבר מכון לתערובת אגודה שיתופית חקלאית בע"מ (להלן: "אמבר") הינה הלקוח העיקרי של החברה. במסגרת הסכמים בין הצדדים החברה התחייבה להעמיד לרשות אמבר כושר שירותי הובלה בשלוחות הרכבת בדגון, חיפה או אשדוד, בקיבולת בהתאם להזמנות.

6.4.4. **אשפה וחול** - בתחום זה לקוחות החברה הינם: חברת עמית הובלת מטענים ברכבת בע"מ וחברת אליקים בן ארי בע"מ (בחודש יוני, 2020 חברת אליקים בן ארי הפסיקה את הפעילות שלה בתחום הובלת חול ואשפה ברכבת). הלקוחות מובילים מוצר משולב המורכב מהובלת אשפה במכולות ייעודיות בין מסופי המטענים של החברה בבני ברק, חדרה, ראש העין לבין מסוף צפע של החברה, הסמוך למתקן ההטמנה באפעה, כן הובלת חול לתעשיית הבניה מהנגב למרכז הארץ בנתיב החזרה.

6.4.5. **פלדה -** בשנת 2017 החלה הרכבת להוביל מטענים של מתכות. הלקוח העיקרי הינו חברת איסכור מתכות ופלדה בע"מ (להלן: "איסכור"). הרכבת מובילה מתכות עבור איסכור מחיפה ומאשדוד למפעל בקרית גת כולל הובלה משלימה במשאיות מהמסוף. החל משנת 2019 נוסף לקוח בתחום הפלדה, נוימן תעשיות לפלדה בע"מ (להלן: "נוימן") המשנע פלדה מאשדוד לראש העין ומשם בהובלה משלימה למפעלי החברה בפתח תקווה ובאזור התעשייה ברקן (כיום עקב הפסקת פעילות מסוף ראש העין הופסקה ההובלה לנוימן).

6.5. <u>שיווק והפצה</u>

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

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

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

6.6. <u>תחרות</u>

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

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

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

	רכבות משא	**משאיות**
מאפייני השימוש	הטענת קרונות רכבת (מסוגים שונים) ושינועם על מסילות הברזל בהתאם לפריסה הארצית.	הטענת המשאית או גרורים ושינועם בכבישי הארץ.
נוחות השימוש	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.
יתרונות וחסרונות השירות ביחס לשירותים מתחרים	<u>יתרונות</u>: (א) לוח זמנים סדיר, קבוע וידוע מראש המאפשר לעמוד ביעדי המשלוח באופן מדויק ועקבי; (ב) נפח הובלה גדול מאפשר לשנע כמות מטען גדולה במרוכז ובזמן קצר וכן מאפשר לחלק את עלויות ההובלה השונות על יותר יחידות מטען; (ג) הקטנת החשיפה למפגעי הכביש השונים, ללא השפעה של עומסי תנועה. <u>חסרונות</u>: (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.	<u>יתרונות</u>: (א) יכולת שינוע בין כל מוצא ויעד המחוברים על ידי כביש סלול או דרך עפר עבירה; (ב) יעילות בשינוע מטענים קטנים יחסית בין נקודות קרובות. <u>חסרונות</u>: (א) תלות בעומסי תנועה; (ב) עבור מטען בהיקף גדול יש צורך להתקשר עם מספר מובילים או לחלק את המטען כך שישונע במספר מנות.

בהתאם לאמור בסעיף 2.2.2 לעיל בדבר חברת המטענים, המטרה של הקמת חברת הבת הינה לספק ללקוחות סל שירותים רחב, הכולל, הין 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. <u>תחום הסחר</u>

7.1. <u>מידע כללי על תחום הפעילות</u>

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 חינמונים (עיתונים המחולקים בחינם). בתחנת הרכבת סבידור מרכז תל-אביב כולל תמהיל החנויות כאמור גם מזון, שאיננו חלק מדוכני הקפה. בשנת 2020 פתחה הרכבת את תחנת לוד החדשה שהיא התחנה הראשונה בארץ שנבנתה כתחנה מוכוונת מסחר וכוללת למעלה מ – 1,000 מ"ר שטחי מסחר וקמעונאות - הרחבה על תחנה זו בהמשך.

כמפורט בסעיף 2.2.1 לעיל, ביום 15 ביולי, 2014 התאגדה חברת הבת לפיתוח מתחמי רכבת ישראל (להלן: "**חברת הפיתוח**"), וביום 1 בינואר, 2017 החלה את פעילותה.

מטרת חברת הפיתוח היא 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 שייחתם בין החברה לבין חברת הפיתוח באישור המדינה, כאמור בהסכם הפיתוח וההפעלה. 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) לדוחות הכספיים.

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

להערכת החברה, גורמי ההצלחה העיקריים בתחום פעילות הסחר הינם מיקום תחנות הרכבת כאזורי מעבר של נוסעים רבים, ובהתאם לכך כאזורים בעלי רמת ביקוש גבוהה יחסית, וכן התאמת אופי הפעילות המסחרית המבוצעת בתחנות הנוסעים לצרכיהם של הנוסעים באותו אזור וקבלת אישורים רגולטורים הנדרשים להקמת מתחמי מסחר 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. הנחת יסוד זו צפויה להשתנות עם הבשלת מרכזי הסחר שבונה ותבנה בעתיד חברת הפיתוח כפי שמתואר בהרחבה להלן שכאמור, מתחם תחנת לוד הוא הראשון שנפתח במתכונת זו.

<u>הכנסה מוכרת מסחר לעניין הסובסידיה</u>

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

חדשים (צמוד למדד המחירים לצרכן מה- 1 בדצמבר, 2013) לבין 50 מיליון שקלים חדשים צמוד למדד המחירים לצרכן מה- 1 בדצמבר, 2013); (ד) 75% מהכנסות החברה מסחר בפועל בגין השנה נשואת ההתחשבנות, שמעל 100 מיליון שקלים חדשים (צמוד למדד המחירים לצרכן מיום 1 בדצמבר, 2013), ראו גם ביאור 20(ג)(1)(1.4) ו- 20(ג)(1)(1.5) בדוחות הכספיים המאוחדים לעניין תוספות להסכם הפיתוח וההפעלה.

על פי הסכם הפיתוח וההפעלה, 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 ההתחשבנות 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.

7.2. <u>זכויות החברה במקרקעין</u>

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: - עבודות תשתית עבור גורמי חוץ; - זכויות סחירות ברצועה 1; - הפחתת הכנסה נדחית בגין מענקים ממשלתיים ומענקי מדינה עבור פרוייקטי פיתוח והכנסות מימון.
מקרקעין פעילים, מקרקעין בהקמה לרבות תחנות ומתחמים תפעוליים.	זכות חכירה ל-49 שנים	
מעטפת שירותים נלווים בשטחי תחנות הרכבת ובמעברים אליה וממנה בתחום רצועה 1.[13]	זכות חכירה ל-49 שנים; לפירוט בדבר היקף השטחים ראו סעיף 7.5 להלן.	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 פרוייקטי פיתוח והכנסות מימון.
זכויות סחירות ברצועה 1.	זכויות חכירה מהוונות בהתאם לכללי רמ"י; לפירוט בדבר היקף השטחים ראו סעיף 7.5 להלן.	בגין זכויות סחירות ברצועה 1, ככול שתבחר החברה לרכוש אותן, תשלום חד פעמי בסך 91% מערך הקרקע עפ"י קביעת שמאי ממשלתי.

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

7.3. <u>מוצרים ולקוחות</u>

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

הכנסות החברה לשנים 2018, 2019 ו-2020, בתחום הסחר עמדו על כ-47, כ-51 וכ-23 מיליון ש"ח המהווים כ-1.9%, כ-2% וכ- 1%, בהתאמה, מהכנסות החברה.

13 מתחם תחבורתי הכולל את תחנת הרכבת, שטחי החניה, המעברים והשטחים המסחריים הצמודים אליה בתחום הרצועה.

משבר הקורונה והסגרים הביאו לפגיעה מהותית בהכנסות המסחר ברכבת והיא נאלצה לזכות את חוזי המסחר בהיקפים של למעלה מ – 20 מלש"ח בשנת 2020. לאחרונה, ולאור התארכות המשבר, התקבלה החלטה להוסיף את הזיכויים וההקלות גם לרבעון 1/2021.

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 בי.וי. בהתאם לחוזה שתוקפו עד ליום 14 בינואר, 2019 עם אופציה לשנתיים נוספות. האופציה מומשה והחוזה הוארך עד ינואר 2021 ובמהלך 2020, ולאור משבר הקורונה שפגע בכדאיות לפרסם את המכרז במהלכו, הוארך שוב עד 30 ביוני, 2021. בנוסף לחוזה הארצי של שטראוס, פועל בתחנת ת"א סבידור בית קפה נוסף בחוזה שנחתם מול חברת קפנטו.

במהלך 2021 ובהתאם לקצב דעיכת משבר הקורונה צפוי להתפרסם המכרז לפעילות רשת דוכני הקפה והמאפה הארצית בתחנות הרכבת - מכרז שנכון להיום הפעילות הגלומה בו מייצרת כ - 40% מכלל הכנסות המסחר של הרכבת.

בנוסף החלו להתפרסם במהלך 2020 קרוב ל-20 מכרזים של פעילויות בחנויות המרכז המסחרי שנבנה בעיר לוד כחלק מתחנת הרכבת החדשה והיה צפוי להתחיל לפעול ברבעון הרביעי לשנת 2020. גם פעילות זו נפגעה עקב משבר הקורונה וכחודש לאחר שתחנת הרכבת עצמה נפתחה, רוב המכרזים לשטחים המסחריים מוקפאים או כלל לא התפרסמו. נכון לסוף 2020 נבחרו, למעשה, זוכים רק בשתיים מהחנויות שייפתחו בתחנה: חנות סופרפארם וחנות דיסקאונט למוצרים לבית (סטוק). מרכז זה מגלם את התפיסה הנדלנית שלשמה הוקמה חברת הבת לפיתוח מתחמי נדל"ן של הרכבת והוא יאפשר מימוש משמעותי של פוטנציאל ההכנסות מנדל"ן מסחרי בתחומי מקרקעי הרכבת. מיקומו של המרכז בתחנת העיר לוד צפוי למשוך אליו - בנוסף לנוסעי הרכבת החולפים בתחנה – גם תושבים המתגוררים בעיר לוד ובסביבתה. מרכז זה יהווה הסנונית הראשונה של מרכזי המסחר במתכונת החדשה כאשר לקראת סופה של שנת 2019 החלה העבודה על שני מרכזים נוספים במתכונת עתירת שטחי מסחר - בתחנת הרכבת של כרמיאל ושדרוגה של תחנת תל אביב סבידור.

במהלך 2020 גובשה עבודת הייעוץ של יועץ שנשכר על ידי הרכבת כדי לממש את פוטנציאל ההכנסה משטחי החניה של תחנות הרכבת. בתחנות הרכבת כ -14,000 מקומות חניה וברובם המכריע החניה היא בחינם. עבודת היועץ, המליצה למנף שטחים אלה לצורך ייצור הכנסה משמעותית נוספת ממסחר לרכבת ובהתאם התקבלה החלטה ברכבת לקיים פיילוט לגביית תשלום בחניוני תחנות לוד, יבנה מערב ונתניה – החניון המזרחי. הפיילוט מתוכנן לצאת לדרך במהלך 2021.

מועד פרסום שאר המכרזים להפעלת החנויות במרכזי המסחר והפעלת רשת דוכני הקפה, כמפורט לעיל, הינו מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך, המבוסס על תחזיות ותכניות 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.

7.4. <u>שטחי מסחר ושירותים</u>

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, לחלקם אושרו כבר תכניות לבנין-עיר (תב"ע) ואילו האחרים הינם בשלבים של אישורים סטטוטוריים 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-58
שטחי ייזום - רצועה 1	כ-825	כ-235
שטחי רצועה 2[14]	כ- 1,690	כ-166
סה"כ	**כ-2,617**	**כ- 224**

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

יצוין, כי נכון למועד פרסום הדוח, קיימים 13 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 (כ-10,000 מ"ר ברצועה 1 ו-1,200 מ"ר שירותים נלווים לנוסע), הכולל תחנת רכבת חדשה משולבת מסחר ומבנה משרדים. בנוסף אושרה ברצועה 2 הקמת כ-20,000 מ"ר נוספים למשרדים ו-1,000 מ"ר למסחר. תחנת לוד נפתחה ברבעון הרביעי של שנת 2020 כאשר לגבי הפעלת המרכז המסחרי ושיווק השטחים הסחירים ראה פירוט בסעיף 7.3 לעיל.

(2) תחנת מודיעין - בינוי מעל תחנת הרכבת בהיקף כ-19,500 מ"ר (רצועה 1) לשימושים אפשריים כגון תעסוקה, מסחר, מלונאות ומגורים בהיקף של 125 יחידות. בנוסף, פיתוח מסחר בתחנה בהיקף של כ-1,000 מ"ר (שירותים נלווים לנוסע) בקומת התחנה הבנויה.

(3) תחנת כרמיאל - פיתוח מסחר בתחנת הרכבת בהיקף של כ-3,250 מ"ר (שירותים נלווים לנוסע) ו-6,000 מ"ר לשימושי סחירים (משרדים). בנוסף, אושרה ברצועה 2 הקמת כ- 12,400 מ"ר למסחר ומשרדים.

(4) תחנת מוצקין (החדשה) – פיתוח תחנה חדשה ומרכז תחבורה בהיקף כ- 22,000 מ"ר (רצועה 1) – 5,400 מ"ר שירותים נלווים לנוסע ו- 16,600 מ"ר שטחי תעסוקה . בנוסף אושרו כ-50,000 מ"ר ברצועה 2.

(5) תחנת אשקלון צפון (חדשה) - פיתוח תחנה חדשה ומרכז תחבורה הכולל מסוף אוטובוסים ופיתוח של 9,500 מ"ר שירותים נלווים וכ-21,000 מ"ר נוספים של שטחי תעסוקה (סך של 30,500 מ"ר של שטחי תעסוקה ומסחר בפרויקט) ברצועה 1.

(6) תחנת גני אביב - פיתוח מרכז תעסוקה ומסחר על תחנת גני אביב הקיימת תוך שדרוג התחנה. מדובר בפיתוח של 2,800 מ"ר שירותים נלווים לנוסע וכ-19,600 מ"ר נוספים לפיתוח תעסוקה ומסחר אשר ישרת גם את הרובע החדש המתוכנן בהיקף של 12,000 יחידות דיור.

(7) תחנת זכרון יעקב - מרכז תחבורה משולב הכולל מתחם רכבת עם שימושי תעסוקה ומסחר בהיקף בינוי של כ-3,700 מ"ר מסחר וכ- 6,500 מ"ר תעסוקה.

(8) תחנת רחובות - פיתוח מרכז התחבורה המשולב הכולל - חניונים וכיכר תנועה במפלס תת-קרקעי, תחנת רכבת חדשה במפלס מעל המסילות, מסוף אוטובוסים, BRT מבני תעסוקה, ציבור ומסחר. מדובר על כ-3,750 מ"ר מסחר וכ-23,150 מ"ר תעסוקה.

(9) תחנת יבנה מזרח – אושרו בותמ"ל היקף זכויות רחב לפיתוח באזור התחנה החדשה (כ-56,000 מ"ר ברצועה 1) אולם זמינות לביצוע מותנית בהכפלת המסילה והזזתה תוך הסטת תשתיות מדינה כבדות בתוואי. כך שלא נראה כי תהיה אפשרות לביצוע בחמש השנים הקרובות.

(10) תחנת אשקלון (הנוכחית) – פיתוח של כ-3,000 מ"ר של מסחר.

(11) חדרה מערב – פיתוח משותף כיזם עם עיריית חדרה של פרויקט BOT על קרקע העיריה הכוללת הקמת רכבת חדשה, תחנת אוטובוסים מרכזית, ושטחי תעסוקה בהיקף 38,000 מ"ר וכ-5,000 מ"ר של מסחר. בפרויקט זה בוחנת העיריה ומשרד התחבורה חלופות לביצוע הפרויקט במתווה שונה של הקמת מרכז התחבורה ללא הקמת השטחים הסחירים. טרם התקבלה החלטה לגבי מתווה הביצוע והאם הפרויקט יישאר באחריות ביצועית של רכבת ישראל או חברת הבת.

(12) תחנת גלילות צפון – פיתוח מרכז תחבורה המשלב תחנה חדשה באזור הסינמה סיטי, חניות תת קרקעיות כ-7,000 מ"ר של שירותים נלווים לנוסע וכ-27,000 מ"ר נוספים לפיתוח תעסוקה.

(13) תחנת רמלה דרום – הקמת תחנת רכבת חדשה על הקו החדש אשר נמצא בביצוע בתוואי כביש 431, הקמת מסוף אוטובוסים, חניות תת קרקעיות, שירותים נלווים לנוסע בהיקף של כ- 6,000 מ"ר וכ- 25,000 מ"ר של תעסוקה.

עפ"י המתווה המוסכם עם המדינה לקידום כלל מתחמי החברה, החלה החברה ביישום הפיתוח והקמת מתחמי התחנות לוד, מודיעין וכרמיאל להם תב"ע מאושרת, בהליך לביצוע עסקה מול רמ"י לבחינת ערך הקרקע ועלויות הפיתוח. בכוונת החברה לפרסם מכרז לבחירת שותפים עסקיים שיקימו את מתחם הסחר והתעסוקה במתחם תחנת מודיעין מרכז כאמור ויממנו את הקמתו. המכרז הראשון למתחם זה פורסם בתחילת שנת 2019 והציע ליזמים את הזכויות להפעלת הנכס לתקופה של 25 שנה, למכרז זה לא הוגשו הצעות. אי לכך החברה בוחנת כעת את שיפור תנאי המכרז כך שהיזם יקבל לידיו את הנכס לתקופה ארוכה יותר, מעבר לתקופת הקמת הפרויקט וישופרו תנאים נוספים. בהתאם לכך ולהערכת החברה נכון למועד פרסום הדוח, מועד תחילת הבנייה בתחנת מודיעין צפוי להיות במהלך שנת 2022. הדבר דורש תיקון הסכם המקרקעין, אשר מטופל על ידי החברה מול השותפים להסכם.

הפרויקט המסחרי בתחנת לוד מוקם על תחנת הרכבת החדשה אשר הקמתה הסתיימה בשנת 2020. להערכת החברה מועד תחילת הבניה של פרויקט המשרדים המסחרי בלוד צפוי בשנת 2021. הפרויקט המסחרי בתחנת כרמיאל יוקם על ידי הרכבת כאשר עבודות קידום הזמינות החלו בשנת 2019 ואילו מועד תחילת הבניה צפוי להיות במהלך שנת 2021.

מתווה הקמת פרויקט תחנת מוצקין (החדשה) עדיין לא סוכם עם משרדי התחבורה והאוצר כולל התקציב להקמת הרכיבים הציבוריים בפרויקט. שלב א' של הפרויקט להקמת מרכז התחבורה יחול על פי החלטת משרדי התחבורה והאוצר.

מתווה הקמת תחנת אשקלון (חדשה) עדיין לא סוכם עם משרדי התחבורה והאוצר כולל לוח הזמנים לביצוע ותקציב ההקמה.

החברה תחל במהלך שנת 2021 בתכנון והכנת מכרז לביצוע ומימוש הזכויות המאושרות בתחנת גני אביב.

התב"ע במתחם אשקלון אושרה. עדיין לא סוכם מול רמ"י ומשרד האוצר המתווה לפיתוח המתחם כולו כולל השטחים המסחריים בבעלות הרכבת.

פיתוח המתחם בזיכרון יעקב תלוי ומותנה בהקמת תחנת הרכבת במקום. מכיוון שפרויקט זה מתוכנן בתוכנית הרכבת לשנת 2030 לא יכלל פרויקט זה כפי הנראה בתוכנית הפיתוח של החברה עד לשנת 2025.

לפיתוח הזכויות במתחם יבנה מזרח נדרשות עבודות פיתוח מקדימות בהיקפים גדולים הכוללים העתקה ושיקוע מסילות הרכבת בתוואי. עבודות אלו מתוכננות על ידי רמ"י. נכון להיום לא נקבעו לוחות זמנים לפיתוח של התוואי החדש והתחנה החדשה כאמור.

השלמת התב"ע של תחנת גלילות צפון הסתיימה ברבעון האחרון של שנה זו כאשר מתווה הקמת תחנת גלילות צפון טרם סוכם עם משרדי התחבורה והאוצר כולל לוח הזמנים לביצוע ותקציב ההקמה.

השלמת התב"ע של תחנת רמלה דרום הסתיימה ברבעון הרביעי של שנת 2020 כאשר מתווה הקמת תחנת רמלה דרום טרם סוכם עם משרדי התחבורה והאוצר כולל לוח הזמנים לביצוע ותקציב ההקמה.

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. <u>תחום הפיתוח</u>

8.1. <u>מידע כללי על תחום הפעילות</u>

נכון למועד פרסום הדוח, לחברה מאושרים פרויקטים בשלבי תכנון והקמה שניתן לסווגם לפרויקטים מסילתיים ושאינם מסילתיים (להבחנה בין פרויקטים קווים ולא קווים ראה סעיף 8.2 להלן). הפרויקט המסילתי המרכזי הינו הקו המהיר לירושלים, אשר נפתח לציבור ביום 24 בספטמבר, 2018 לתנועת נוסעים במתכונת הרצה מנתב"ג לתחנת האומה ובהמשך נפתח הקו עד לתחנת ההגנה ביום 12 בדצמבר, 2019. בתאריך 5 בספטמבר, 2020, בוצעה נסיעת מבחן מתחנת סבידור לתחנת הרצליה. בתאריך 21 בספטמבר, 2020 בוצעה נסיעה מסחרית ראשונה בין תחנת הרצליה לתחנת נבון.

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" (ראה להלן בסעיף 8.5.5), 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 סעיפים 26.2.3 להלן.

8.2. <u>תקציב הפיתוח</u>

בהתאם להסכם הפיתוח וההפעלה, 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-31 מיליארד ש"ח, הכולל את הפריטים הבאים:

תחום הפרויקט	תקציב במיליוני ש"ח (על פי אישור תקציב 2020)
חשמול	כ- 12,084
נייד	כ- 2,143
התארגנות רכבתית	כ- 176
מתחמי דיור ותחזוקה	כ- 3,455
פרויקטים קטנים ופרויקטי שירות	כ- 3,597
מתח"מ לוד	כ- 424
מלאי תכנוני	כ- 769
פרויקטים טכנולוגיים	כ- 3,372
תחנות חדשות	כ- 198
פרויקטים קוויים	כ- 3,983
שלוחות, מטענים ומסופים	כ- 568
פרויקטים לא קוויים	כ- 442
סה"כ	**כ-31,211**

בהתאם להוראות הסכם הפיתוח וההפעלה, 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- 18 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.

בחודש מרס 2019 ניתנה הנחיה על ידי גורמי ממשלה לבצע רכישה של מנת קרונות נוספת (מנה 7) כחלק ממימון רכש זה, נדרשה החברה לבצע הקטנות והסטות בין הפרויקטים. לפרטים נוספים בדבר ההסכם לרכישת הקרונות ראה ביאור 16.2.1(ב).

יצוין כי בהתאם להסכם הפיתוח וההפעלה, 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 הפיתוח וההפעלה. 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. <u>חברות הבקרה של הממשלה על חברת רכבת ישראל</u>

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. <u>קידום עבודות הפיתוח ברכבת בתקופת התפרצות הקורונה</u>

התפשטות מגפת הקורונה העולמית בישראל החלה לקראת סוף חודש פברואר 2020. בתקופה זו החלו להתגלות בישראל החולים הראשונים, אשר הגיעו, בתחילה, בעיקר בטיסות מאירופה. המקרה הראשון של חולה קורונה התגלה בישראל ב-27 בפברואר 2020. ההתמודדות עם התפרצות הנגיף כללה הנחיות של משרד הבריאות אשר נועדו למנוע את התפשטותו, ובכללן ריחוק חברתי, וכן בידוד בית לאזרחים ששהו בקרבת חולים או שבאו ממדינות שבהן התפרצה המחלה, ביטול אירועים המוניים ועוד. הנחיות אלו השפיעו על היקפי הנסועה ברכבות ולירידה של עד 80% מהיקף הנסועה היומי של הנוסעים ברכבת לעומת חודשי פעילות מקבילים. בתאריך ה-11 במרס נסגרה תחנת הרכבת נמל התעופה בן-גוריון לבאים מחוץ לישראל. ב-19 במרס, הממשלה אישרה תקנות חירום ובכללן איסור יציאה מהבתים אשר מעגנות את המלצות משרד הבריאות מ-17 במרס, למעט במצבים המחייבים זאת (עבודה בהתאם למגבלות הקבועות שיפורטו להלן ובהתאם לתקנות שיפורסמו בנפרד, הצטיידות במזון, תרופות, שירותים רפואיים, שירותים חיוניים אחרים, טקסי דת, ספורט, הפגנה, ותרומת דם) . התקנות נקבעו לתקופה של שבעה ימים. בתקופה זו הוחלט במשרד התחבורה על עצירה של תנועת הרכבות בימי שישי ומוצאי שבת, ב-25 במרס הורה שר התחבורה, באותה עת, בצלאל סמוטריץ' על הפסקת תנועת רכבות הנוסעים ברכבת ישראל.

הירידה המשמעותית בנסועה והפסקת פעילות קווי הנוסעים ברכבת ישראל נוצלו, בתיאום עם הממשלה, לצורך ביצוע עבודות התשתית הבאות במסילות הרכבת:

1.השלמת הקמת תשתית, חשמול הקו המהיר לירושלים עד לתחנת הרכבת תל אביב - סבידור מרכז ולאחר מכן עד הרצליה.

2.צמצום לוחות זמנים של עבודות תשתית חשמול מתוכננות בכ-3 חודשים.

3.האצת העבודות על מקטע המסילה המזרחית (מקטע מסילה פעילה) בין כביש 531 ועד לתחנת ראש העין צפון וקידום משמעותי של עבודות המבנה התחתון והמבנה העליון בקטע עבודות זה, על מנת להקדים את פתיחת המקטע המחושמל ב"טבעת השרון" לתנועה בנייד חשמלי.

4.הקדמת עשרות עבודות שדורשות סגירות קווי נוסעים שתוכננו לביצוע במהלך 2020 ותחילת 2021: במתחמם אשקלון, במתחם לוד, מתחם קישון, עבודות בתחנות השלום, הרצליה, בנימינה, באר שבע, לוד, הפרדות מפלסיות בדור ואביחיל ועוד. כתוצאה מכך צפוי צמצום משמעותי של פגיעה בשרות הנוסעים בשנה הקרובה.

5.קידום עבודות במסילה 431 ובפרט עבודות הדורשות הסדרי תנועה מיוחדים.

6.צמצום משמעותי בלוחות זמנים של כחודשיים בעבודות איתות שמטרתן שיפור בטיחות הנסיעה והגדלת קיבולת רכבות בכלל הרשת ובמיוחד בפרוזדור איילון. כמו כן, הוקדמו מסירות של קטע פיילוט בפרויקט ETCS TS בכחודשיים.

7. בוצעו עבודות בפרויקט **GSMR** - פריסת והתקנת כבל קורן במנהרות ירושלים **A1** (כ-40 ק"מ כבל).

לפרטים נוספים אודות חזרתה של החברה לפעילות ראה באור 1 (ב) בדוחות הכספיים המאוחדים.

8.5. פרויקטים מסילתיים ושאינם מסילתיים

8.5.1. **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 מחבר את בירת ישראל למטרופולין גוש דן ואזור המרכז באמצעות קו רכבת מהיר וחשמלי, ובכך להביא להקלת גודש התנועה בין ירושלים לאזור המרכז. משך זמן הנסיעה הצפוי בקו המהיר מתל אביב לתחנת האומה בירושלים הינו כ-30 דקות.

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

נכון למועד הדוח, הושלמה הקמת תשתית החשמול עד כל הקו והוא החל פועל כסדרו בין הרצליה לירושלים.

נכון למועד הדוח, היקף הפרויקט בכללותו עומד על 6,315 מיליוני ש"ח מתוכו יתרה להשלמה עבור פעילויות כגון - חשבונות סופיים, תכנון וביצוע מבנה מבואה מזרחית לתחנת נבון, תכנון וביצוע עבודות הקמת מבני כיבוי וחירום על בסיס הוראות תמ"א משלימה, חיבור תוואי המסילה למסילת 431, השלמות עבודות פיתוח ושיקום נופי ועוד מועכת בסך של כ-559 מיליוני ש"ח.

לוחות זמנים

העבודה על הקו החלה במהלך הרבעון הראשון של שנת 2005. הקו נפתח בסוף רבעון שלישי שנת 2018 מנתב"ג לתחנת האומה לתנועת נוסעים במתכונת הרצה. מועד פתיחת הקו במתכונתו הכוללת עד הרצליה החל לאחר השלמת תשתית חשמול המסילות, כאמור בפרק מס' 8.5.6 העוסק בחשמול.

מועד השלמת העבודות שנותרו בקו והעלות המוערכת, כמפורט לעיל, הינו מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך, המבוסס על תכניות העבודה של החברה, תקציב החברה, ועל מידע המצוי בידיה נכון למועד פרסום הדוח. הערכות אלו עשויות שלא להתממש, כולן או חלקן, או להתממש באופן שונה מהותית מכפי שנצפה. הגורמים העיקריים שעשויים להשפיע על כך הינם שינויים בתכניות העבודה של החברה, אי עמידה ביעדי ביצוע עבודות הנדסה 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.

(ב) התקשרויות עם קבלנים מהותיים

1) אלקטרה בנייה - ביום 23 בפברואר, 2014 חתמה החברה על הסכם עם חברת אלקטרה בנייה להקמת מערכות ועבודות גמר במבנה תחנת האומה. העבודות כללו עבודות שלד, עבודות גמר מסוגים שונים ועבודות בתחום המערכות שעיקרן עבודות חשמל, מערכות מיזוג אויר ואוורור במבנה על קרקעי וכן עבודות השלמה במבנה שלד תת קרקעי וכן עבודות שונות במבנה המערכות המזרחי, המצוי במורד שדרות שז"ר. אומדן כלל העבודות ההנדסיות הסתכמו לסך של כ- 243 מיליון שקלים (הסכום כולל פקודות שינויים מאושרות).
נכון למועד פרסום הדוח, תחנת האומה נפתחה לתנועת נוסעים בחודש ספטמבר, 2018 והקבלן מבצע בימים אלו עבודות תיקונים, והשלמות לגורמי התחזוקה הרכבתיים. יצוין כי לקראת סיום הפרויקט, הקבלן הגיש למזמינה תביעות שונות בסך כולל של 121,843 אלפי ש"ח תחת מספר ראשי נזק: משפטיים (כדוגמת טענות לשיבוש בכתב הכמויות ועיכובי ביצוע ושיבוש לוחות זמנים) ו/או הנדסיים בגין חריגי ביצוע. תביעות הקבלן בראשי הנזק המשפטיים נבחנו על ידי צוות המזמינה ויועציה המשפטיים. בחודש ספטמבר, 2020 הגיעו הצדדים לחשבון סופי מצטבר מוסכם בסך כולל בסך של כ-275 מלש"ח הכולל בתוכו מספר תביעות וחריגים הנדסיים מטעם החברה הקבלנית.

2) Electra Bogl JV – ביום 30 במרס, 2015 חתמה החברה על הסכם עם Electra Bogl JV לתכנון, הקמה ותחזוקה של מערכות אלקטרו-מכאניות ומיסעות בטון בקו המהיר בשיטת "תכנון-ביצוע" בתמורה לסך של כ- 760.6 מיליון ש"ח. ביצוע העבודות כאמור מהווה את השלב הסופי בהקמת תשתיות המסילה לאורך כ-25 ק"מ מערבה מתחנת האומה וכלל, בין היתר, הקמת כ-46 ק"מ מצטברים של מבנה עליון מסוג מיסעת בטון, לרבות פסים, ביצוע עבודות הנדסה אזרחית לרבות במנהרות, בגשרים ובקטעי מעבר ביניהם, הקמת מערכות אלקטרו- מכאניות התומכות בהפעלת הרכבת; ניהול, תיאום, פיקוח ביצוע אינטגרציה בין כלל המערכות המותקנות לרבות חשמול ומערכות תשתית רכבתיות אחרות וכן תחזוקה של המערכות המותקנות על ידי הקבלן. נכון למועד פרסום הדוח, השותפות השלימה את התכנון וביצוע כלל העבודות. בתאריך 28 במאי, 2019 הוצא לקבלן תעודת השלמה, וזאת לאחר שהקבלן השלים את ההשלמות המינוריות. בנוסף, אושר לקבלן חשבון סופי בפרויקט והקבלן אף חתם על כתב העדר תביעות.

בהתאם, הקבלן עמד בתנאים הקבועים בחוזה לקבלת תמריץ העדר תביעות בסך 35 מיליון שקלים. במהלך הפרויקט אושרו לקבלן פקודות שינויים עם תוספת תקציב בהיקף של כ-40.2 מיליון ש"ח. בתאריך ה-17 לאוקטובר, 2017 חתמה הרכבת מול השותפות הסכם להאצת העבודות בפרויקט וכן העדר תביעות שהיו ידועות מולה עד ליום חתימת ההסכם בהיקף של 60 מיליון ש"ח. חשבון סופי לשותפות כולל פקודות השינויים והסכם ההאצה עומד נכון למועד פרסום הדוח על סך של כ- 808 מיליוני ש"ח (לא כולל הוצאות תחזוקה).

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.

8.5.2. 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)	לו"ז	סטטוס	הוצאות משוערות לסיום (במיליוני ש"ח)
קו אשקלון- בי"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).	1,875	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- 54
קו משה דיין בני דרום	הפרויקט כולל הקמת מסילה כפולה בין ראשל"צ מערב (משה דיין) לבין צומת בני דרום ויצירת המשך רצף מסילתי מאיילון 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	880	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 לאחרונה אושר לבצעה (ראה פירוט בתחתית הטבלה) וכן סיום חשבונות סופיים מול הקבלנים.	כ- 28
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.י	489	מועד התחלה: שנת 2013 מועד הפעלה: בשנת 2018- הופעלו שתי תחנות ברעננה. בנובמבר 2019 חוברה תחנת רעננה מערב לתחנת הרצליה ומסילת השרון תושלם ובכך	מתבצעות עבודות הכנה לאורך תוואי אילון בקטע תל אביב האוניברסיטה-הרצליה. בחודש יולי 2018 הופעלו מסחרית תחנות רעננה דרום ורעננה מערב וחוברו למסילת השרון. נכון למועד פרסום הדוח, קו השרון מתחיל ומסתיים בתחנת רעננה מערב.	כ- 55

שם	תיאור	תקציב (במיליוני ש"ח)	לו"ז	סטטוס	הוצאות משוערות לסיום (במיליוני ש"ח)
			הושלמה הקמת מסילת השרון.		
קידום פרויקטים ותכנון כללי	פעילות זו כוללת קידום זמינות תכנונית לבצוע קווי רכבת עתידיים וכן שמירה על זכויות סטטוטוריות ונדל"ן הרכבת בתוכניות המתאר הארציות. כמו כן מבוצע עדכון תעריפים, פרוגראמות והנחיות תכנון חוצי פרויקטים.	619	משתנה בהתאם לפרויקט.	בביצוע הופקדה התנית להכפלת מסילות החוף- במסגרת תת"ל 65 שלב א'	כ- 199
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- 700 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 אי והוספת רציף צד נוסף.	331	מועד סיום הפרויקט ומוכנות להפעלה: רבעון רביעי לשנת 2021.	בביצוע	כ-144
מסילת 431 – משה דיין-ראשונים-ענבה	יצירת קשר מסילתי ישיר בין אזור דרום גוש דן (ראשל"צ) לירושלים ומודיעין ותשתית לקליטת מסילות ב"ש – ירושלים וקשת רחובות. תכולות הפרויקט: הקמת מסילה באורך כולל של כ – 30 ק"מ; הקמת שתי תחנות נוסעים- "רמלה דרום" ו"מעוין שורק"; 14 גשרים באורך כולל של 6 ק"מ; שלוש מנהרות באורך כולל של 1.1 ק"מ; הקמת מבני שו"ב לאיתות ותקשורת בראשונים ומחלף ענבה; גשר באורך 3.5 ק"מ; שדרוג והארכת רציפים בתחנת ראשונים.	3,474	צפי למועד סיום פרויקט: 2026.	נכון למועד פרסום הדוח, קטע 1 (ראשונים- רמלה דרום) ו-3 (רמלה דרום-נשרים) הסתיימו הליכי המכרז. צו התחלת עבודה לקטע 1 יצא ב Q4/2019, צו התחלת עבודה לקטע 3 יצא ב- Q1/2020. קטע 4.1 (ענבה-פאתי מודיעיו) נבחר זוכה, צו התחלת עבודה יצא ב- Q2/2020. קטע 4.2 (ענבה-חיבור לקו המהיר). חוזה נחתם. צו	כ- 3,057

שם	תיאור	תקציב (במיליוני ש"ח)	לו"ז	סטטוס	הוצאות משוערות לסיום (במיליוני ש"ח)
				התחלת עבודה יצא ב- 21 ביוני, 2020. פרסום מכרז קטע 2 (תחנת רמלה דרום) נדחה ל 2021 (בכפוף לקבלת תקציב) על מנת שבנייתה של התחנה יבוצע בסנכרון עם בניית הקו עצמו (כך שלא תעמוד ריקה עד להפעלתו). בשיתוף עם חברת הבקרה של מת"ח הוחלט כי קבלת RFT וההליך המכרזי ידחו לשנת 2021. קטעים 5 (משה דיין-מנהרת מבוא איילון), ו-8 (מעויין שורק- ראשונים)- נבחרו זוכים, צווי התחלת עבודה צפויים לצאת במהלך Q1/2021. קטע 6 (מנהרת מבוא איילון – תחנת מעויין שורק) - התקבל RFT, התקבלה הרשאה תקציבית מהמדינה בתהליך מכרזי. קטע 7 (תחנת מעויין שורק), התקבלו RFT והרשאה תקציבית, נמצא בתהליך מכרזי.	

שם	תיאור	תקציב (במיליוני ש"ח)	לו"ז	סטטוס	הוצאות משוערות לסיום (במיליוני ש"ח)
מסילה מזרחית (מחיבור תוואי המסילה לכביש 531 עד לוד).	יצירת פרוזדור מסילתי מזרחי להובלת מטענים (ונוסעים בעתיד) בין נמל אשדוד לנמל חיפה; מתן שירות מסילתי ונגישות ליישובים לאורך התוואי; פינוי רכבות משא מפרוזדור החוף (הגדלת קיבולת מסילתית). <u>תכולות הפרויקט בכללותו</u>: מסילה כפולה באורך של כ- 64 ק"מ; 9 תחנות נוסעים (תלוי תקצוב עתידי. בעת כתיבת הדוח, הנחיית גורמי הממשלה כי הקו יוקם ללא תחנות); 30 הפרדות מפלסיות, 47 גשרים. באחריות חברת נת"י לבצע את החלק הצפוני של המסילה מחדרה עד חיבור תוואי המסילה לטבעת השרון (כביש 531), כאמור בפרק פרויקטים מסילתיים המבוצעים על ידי חברות חיצוניות. הפרויקט באחריות רכבת ישראל כולל הקמת כ – 26 ק"מ תוואי מסילה כפולה, הקמת 3 תחנות נוסעים (תלוי תקציב), 2 הכנות להפרדות מפלסיות, 16 גשרי רכבת ו/או כביש וכן 3 גשרי הולכי רגל.	אומדן הפרויקט בחלק של הרכבת: 3,746 אומדן מאושר לביצוע על ידי המדינה, נכון לכתיבת הדוח: 3,610	צפי לסיום הפרויקט: 2026	סטאטוס עדכני: 4 קבלני ביצוע החלו בביצוע עבודות ב 5 מקטעי עבודה לאורך התוואי . פורסם מכרז למקטע ראש העין - משולש בני ברק. בנוסף, מבוצעות עבודות קידום זמינות והפקעות לאורך הקו חבילות עבודה נוספות נמצאות בסיום התכנון המפורט.	כ-2,126
הכפלת מסילת רחובות-פלשת	הכפלה ושדרוג של המסילה בין רחובות לפלשת. תכולות הפרויקט: הכפלת המסילה; הסטת מסילה קיימת ב-5 מקטעים; שיקום מבנה תחתון בתוואי קיים ב-5 מקטעים; הקמת גשר חדש עבור המסילה החדשה מעל נחל גמליאל, הפרדה מפלסית מעל כביש 42 ושיקום מקיף של גשר הנחל הקיים; תעלות ניקוז באורך כ-5 ק"מ ו-11 מובילי ניקוז; הנחת מפלגים.	469	צפי לסיום הפרויקט: 2025	תכנון מפורט. התקבל RTF ופורסם מכרז ב 31 בדצמבר, 2020. 3 ק"מ- לא ניתן לצאת לביצוע של המתכונת המתוכננת בשל תכנית ותמ"לית אשר אינה תואמת לתוכנית של הרכבת. הנושא בדיונים בשיתוף רמ"י, מת"ח, נת"י ועיריית יבנה.	כ- 375

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.

8.5.3. **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. <u>המסילה המזרחית (תת"ל 22)</u> חלק צפוני – הפרויקט כולל תכנון והקמת מסילה כפולה באורך של כ- 70 ק"מ בקטע שבין מסילת החוף דרומית לתחנת פרדס חנה ועד לתחנת לוד ומטרתו יצירת עורף רכבתי למסילות החוף. לאורך התוואי מתוכננות מספר תחנות נוסעים ובכלל זה חדרה מזרח; אחיטוב; טייבה; טירה; כפר סבא צפון; שדרות תחנת ראש העין דרום; אלעד ותעופה. בחודש דצמבר 2015 הוצג במשרד התחבורה דו"ח בדיקה כלכלית שקבע כי המסילה נמצאה כלכלית למשק. בתחילת שנת 2017 התקבלה החלטה של משרד התחבורה להעביר את האחריות על המשך התכנון והביצוע של הפרויקט מחברת חוצה ישראל לחברת נתיבי ישראל. בהחלטה משותפת של חברת נתיבי ישראל, רכבת ישראל ומשרד התחבורה הוחלט על חלוקת הפרויקט בין רכבת ישראל לנת"י כאשר נת"י תתכנן ותבצע את הפרויקט בחלקו הצפוני בין פרדס חנה (צומת רמז) עד לפני החיבור למסילת השרון (צפונית לתחנת ראש העין צפון) ורכבת ישראל תתכנן ותבצע את הפרויקט בחלקו הדרומי, היינו בקטע המסילה הקיימת הפעילה בין ראש העין ללוד.

נכון למועד פרסום הדוח, בקטע הפרויקט באחריות נת"י פורסמו כל מכרזי תשתית המבנה התחתון לאורך התוואי במתכונת מכרזי תכנון - ביצוע ונבחרו קבלנים והחלו בביצוע העבודות. כמו כן נת"י פרסמה מכרז לעבודות מבנה עליון איתות ותקשורת ובהמשך מתוכננים מכרזים נוספים להקמת תחנות: בקטע נת"י בשלב זה הוחלט על הקמת תחנות חדרה מזרח וטייבה. תחנות טירה, וכפ"ס צפון בדיונים לקבלת החלטה סופית לגבי הקמתם. לו"ז לסיום ביצוע הפרויקט בקטע זה (ללא העבודות לחשמול התוואי) בהתאם למידע שהועבר מנת"י מתוכנן לרבעון רביעי לשנת 2025.

קטע הפרויקט הדרומי, שנמצא באחריות רכבת ישראל, נמצא בביצוע מואץ , וחלקו בשלב השלמת התכנון מפורט, השלמת הפקעות וקידום זמינות. כמו כן, במקטעים בהם הושלם התכנון כאמור לעיל מבוצעות עבודות הנדסה אזרחית - ביצוע משמעותי של עבודות בקטע אלישמע-ראש העין צפון לטובת חשמול "טבעת השרון" בשנה הקרובה. במקביל, 4 קבלנים נוספים החלו בביצוע עבודות הנדסה אזרחית ב-5 מקטעים לאורך הקו לרבות עבודות קיטום קונוסים של גשרי מחלף "קסם";הקמת גשר רכבת מעל כביש 461 , הקמת רציפים בתחנת ראש העין צפון , עבודות תשתית מסילה (מבנה תחתון ועליון) ועוד.

ב. <u>הקו לאילת</u> – תכנית סטטוטורית של תוואי הפרויקט מקודמת על ידי חברת נתיבי ישראל. הפרויקט כולל הקמת קו מסילות ברזל בין באר שבע לאילת שיאפשר חיבור מסילתי רציף בין אילת ויישובי הערבה – באר שבע, לרשת מסילות הברזל. אורך התוואי הכולל, המיועד לשדרוג ו/או הקמה הינו כ– 246 ק"מ. במהלך שנת 2017, הוחלט במשרד התחבורה על הפשרת הפרויקט וחברת נתיבי ישראל הונחתה להתניע מחדש ולקדם את התוכנית להפקדה ולאישור. להערכת החברה, בהתבסס על מידע שנמסר מנתיבי ישראל, נכון למועד פרסום הדוח, הועדה המחוזית לתכנון במחוז דרום החליטה לפצל את התכנית לשני תכניות נפרדות לקטעים: ב"ש-דימונה-צפע והחלק השני: דימונה-אילת. נכון למועד פרסום הדו"ח בוצעה הפקדה של קטע התוואי הצפוני ב"ש-דימונה-צפע. קידום הפרויקט באחריות נת"י.

ג. <u>מסילה רביעית באיילון (תת"ל 33)</u> - הפרויקט נועד לשפר את קיבולת התנועה בצוואר הבקבוק המסילתי ולתת מענה לגידול בביקושים. הפרויקט כולל בין היתר: הקמת מסילה רביעית בפרוזדור איילון בקטע שבין ת"א מרכז ו ות"א- דרום והוספת מסילה שלישית ורביעית בקטע ת"א - שפירים באורך כולל של כ–14 ק"מ. בנוסף כולל הפרויקט גם את הסטות מסלולי כביש 1 וביצוע פרויקט ניקוז בפארק אריאל שרון. תת"ל 33 אושרה ביולי 2018. נכון למועד פרסום הדוח, חברת נתיבי ישראל מקדמת תכנון פיזי של הפרויקט. פרויקט האיגום בפארק אריאל שרון בביצוע מתקדם. כמו כן החל מאפריל 2020 החלה חברת נתיבי ישראל בעבודות מקדימות בתוואי נחל האיילון בפרוזדור האיילון. נכון למועד פרסום הדוח התקבלה החלטה במת"ח להעביר את הביצוע של המסילה הרביעית במקטע איילון לטיפול הרכבת.

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

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.

8.5.4. **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)	לו"ז	סטטוס	הוצאות משוערות לסיום (במיליוני ש"ח)
מתחם ב"ש	לאור הגידול בכמות ציוד נייד כאמור לעיל, מוקם מתחם תחזוקה נוסף בדרום המדינה ומסילות דיור נוספות במתחם התפעולי שבסמוך לתחנת ב"ש צפון (אוניברסיטה).	1,176	הסתיים חלק צפוני כולל מוסך (מבנה 100), דיור צפוני ורציף מכין. חלק דרומי הכולל דיור, מבנה מסילאים ורציף מכין לציוד נייד חשמלי הסתיים. ישנן עבודות נוספות שבוצעו במהלך 2020 ויבוצעו במהלך 2021 כגון: קיר אקוסטי והנחת שבילי גישה לאורך מסילות הדיור.	סטטוס המתחם כולו-בביצוע. שבילי גישה לאורך מסילות הדיור- בוצעו. קיר אקוסטי- נבחר קבלן בהליך תיחור - ע.עפיפי- לקראת הוצאת צה"ע. שביל גישה לאורך מסילות הדיור בוצע.	כ- 204

שם	תיאור	תקציב (במיליוני ש"ח)	לו"ז	סטטוס	הוצאות משוערות לסיום (במיליוני ש"ח)
מתחם קישון שלב ב'	פרויקט המשך לשדרוג מתחם התחזוקה בקישון א'. הפרויקט כולל: שדרוג סדנה לטיפולי אחזקה כבדה, הקמת מוסך לטיפול ברכבות חשמליות, הקמת מבנה מסילאים, הקמת מבנה מחרטה, בניית מתקני שטיפה , סלילת מסילות דיור ודרכי גישה, הקמת תחנות השנאה, הקמת מבני אחסנה ומשרדים.	1,248	מועד סיום: שנת 2024	נכון למועד פרסום הדוח, חבילה מס' 1 (מבנה מסילאים – בביצוע. רציף מכין - הסתיים) חבילה 11 (מבנה מחרטה – בביצוע). חבילה מס' 2 (מבני אחסנה א. לוגיסטיקה), נבחר זוכה, צו התחלת עבודה צפוי בינואר 2021 . חבילה מס' 3 (מבנים מצפון למוסך הקיים), - ממתינה לפרסום מכרז ואישור תקציבי. התקבל RTF פורסם מכרז ב 12.2020. חבילה מס' 5 (מוסך לטיפול בנייד חשמלי) ממתין לאישור ממשלה וקבלת דוח RTF.	כ- 1,119

שם	תיאור	תקציב (במיליוני ש"ח)	לו"ז	סטטוס	הוצאות משוערות לסיום (במיליוני ש"ח)
				צפי לפרסום המכרז במהלך שנת 2021.	
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 ובזבוז משאבים (כ"א, זמן מסילה, בלאי, ועוד). מתחם זה כולל גם את הקמת המוסך לתחזוקת קרונועים חשמליים (מבוצע על ידי סימנס המספקת את הקרונועים החשמליים).	627	מועד סיום: Q4 שנת 2021	בביצוע	כ- 292
מתחמי דיור ותחזוקה	למעט מתחם ב"ש ומתחם קישון שלב ב', לחברה פרויקטי דיור ותחזוקה נוספים כגון: מתחם קישון שלב א' (הסתיים), מתחם לוד שלב א'. הערכות לדיור עבור פרוייקט DDEMU.	404	מתחם לוד שלב א'- הביצוע הסתיים ב- Q4/2020	משתנה בהתאם לפרויקט	כ- 76
קידום זמינות, תכנון מתחמים ותכנון מתחמי נדל"ן	תכנון מוקדם למתחמים קישון שלב ב', לוד שלב ב', אשקלון שלב ב' ורג"מ. קידום של כ-53 תכניות בסביבת התחנות הקיימות והחדשות לטובת מימוש הפוטנציאל המסחרי בשטחי ר"י. התכניות שהגיעו לשלב הייזום הן: כרמיאל, מודיעין, לוד, גני אביב, רמלה דרום ,אשקלון (תחנה קיימת) אשקלון (תחנה חדשה), מרכז תחבורה כורדני (קריית מוצקין – תחנה חדשה). הפרויקט כולל תשלום מס רכישה בשנת 2015 במסגרת הסכם מול רמ"י (76 מלש"ח).	345	משתנה בהתאם לפרויקט	לוד ב' – בתכנון מפורט. רג"מ – בקידום זמינות תכנונית. השאר בהמתנה לתקצוב הביצוע.	כ- 107
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	1,115	מועד סיום: שנת 2023	בביצוע	כ- 587

שם	תיאור	תקציב (במיליוני ש"ח)	לו"ז	סטטוס	הוצאות משוערות לסיום (במיליוני ש"ח)
	יתחלק לשני שלבים: שלב א'- משו"ב נעמן ועד חותרים. שלב ב'- חותרים עד שפיים. כמו כן הפרויקט כולל התאמה של מערכת האיתות והתקשרות לתפעול בחשמול. הפרויקט כולל ביצוע עבודות התאמה של מערכות האיתות במבני שו"ב קיימים, התאמת מערכות תמסורת, החלפת מחסומים וביצוע החלפת כבלים במקטעים שונים.				
פרויקט ה-ERTMS	מערכת העצירה האוטומטית המופעלת כיום על רשת המסילות הינה מערכת "INDUSI". ההחלפה תבוצע למערכת ETCS Level 2 (European Train Control System) וכן התקנה של מערכת GSMR.15 יתרון משמעותי שיושג עם החלפת המערכת ל- ERTMS, לצד הגדלת הבטיחות, הינו הגדלת הקיבולת של רשת המסילות, בעיקר בצווארי הבקבוק: לאחר הפעלת המערכת, בפרוזדור איילון יוכלו לפעול עוד 3 רכבות (לכיוון) בשעת שיא על בסיס תשתית המסילות הקיימות של החברה. ראו גם סעיף 23.6 להלן- סיכום עם משרד הביטחון- פינוי תדרי GSMR. פרויקט ה-ERTMS מורכב משלושה מכרזים: ציוד המסילה (ETCS TS), הציוד המותקן ברכבות (ETCS OB) ורשת התקשורת העצמאי (GSMR). הפרויקט כולל התאמת מערכת איתות והתקשרות לתפעול ב- ERTMS.	2,117	מועד סיום (של כלל הפרויקט): סוף שנת 2023.	נכון למועד פרסום הדוח, GSMR ו- ETCS TS- בביצוע ETCS OB- הוצא צה"ע בחודש מרס 2019.	כ- 1,601
מתח"מ לוד	הפרויקט כולל שלושה מרכיבים עיקריים: - גשר המחבר בין המתחם התפעולי לבין אזור מבנה ההנהלה המשמש גם למעבר בין התחנה מבנה המסחר והרציפים של נוסעי הרכבת. - מבנה תחנה הכולל חניות וקומת מסחר. - שינוים מסילתיים כולל הקמת שלושה רציפים חדשים.	424	מועד סיום צפוי: שנת 2023	בביצוע נפתח גשר הולכי רגל. נפתחה תחנת הרכבת הכוללת חניות וקומת מסחר.	כ- 120

15 Global System for Mobile Communications – Railway

שם	תיאור	תקציב (במיליוני ש"ח)	לו"ז	סטטוס	הוצאות משוערות לסיום (במיליוני ש"ח)
				הופעלו רציפים 3-2 ו 6-4.	
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. חיבור תחנת לב המפרץ למסילת העמק – הוספת גשר להולכי רגל המחבר את המרכז התחבורתי המשולב ישירות לרציפים, לקיצור מסלול הנוסע באופן משמעותי, כך שיוכל לעבור בין רכבות קו העמק לקו החוף באופן ישיר. הפרויקט כולל הארכת רציפים של 150 מ' להתאמתן לרכבות החדשות. תאימות רציפים לתפעול מערכי DDEMU.	217	מועדי סיום: בנימינה- אשקלון- נכון למועד פרסום הדוח הפרויקט נמצא בשלבי תכנון מוקדם. תחנת סבידור ותחנת ההגנה- לעניין הארכת רציפים: הפרויקטים הסתיימו במהלך רבעון 3 לשנת 2018. לב המפרץ- הפרויקט הסתיים ב- 08/2019. הארכת רציפים בבינימינה הושלמה ב Q2/2020 במסגרת האצת הפרויקט בתקופת משבר הקורונה. התקבל תקציב של כ- 112 מיליוני ש"ח לתכנון מפורט וקידום זמינות. בוצע תיעדוף התחנות בתוך	בביצוע	כ- 126

שם	תיאור	תקציב (במיליוני ש"ח)	לו"ז	סטטוס	הוצאות משוערות לסיום (במיליוני ש"ח)
			החברה וסוכם על שלביות ביצוע ראשונית.		
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.	140	מועד סיום: שנת 2020	הסתיים	כ- 31
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. קרית מלאכי-יואב (כפר מנחם)- תוספת תחנת נוסעים בסמוך לקריית מלאכי, לשימוש אזור מועצה מקומית יואב ומועצה מקומית נחל שורק.	198	מועדי סיום: ספיר- הסתיים בשנת 2016 מזכרת בתיה- התחנה נפתחה בחודש מאי 2019. קריית מלאכי-יואב (כפר מנחם)- התחנה נפתחה בחודש ספטמבר 2018.	הסתיים	כ- 27
שדרוג ושיפוץ תחנות וחניונים	שדרוג תחנות והתאמתן לסטנדרטים הנדרשים בר"י. שדרוג והקמת חניונים בתחנות הרכבת.	332	משתנה בהתאם לפרויקט	בביצוע ובתכנון	כ- 150
שלוחות, מטענים ומסופים	שלוחה לנמל הדרום- חיבור מסילתי לנמל הדרום המוקם בימים אלה מצפון לנמל אשדוד. שלוחה לנמל חיפה- חיבור מסילתי לנמל המפרץ המוקם בימים אלו מצפון לנמל חיפה. פרויקט של יפה נוף. החברה מבצעת את המבנה העליון ואיתות ותקשורת.	568	מועדי סיום לביצוע בכפוף לקבלת תקצוב: נמל הדרום- שנת 2024	בתכנון נמל הדרום בהליך מכרזי.	כ- 539

שם	תיאור	תקציב (במיליוני ש"ח)	לו"ז	סטטוס	הוצאות משוערות לסיום (במיליוני ש"ח)
	שלוחות מטענים ומסופים- שלוחת נמל חיפה, שלוחת בית שאן, שלוחת מסוף דפולוג, שלוחת נמל מספנות ישראל, שלוחת אסמי עוז, מסילת צפע-תמר, מסוף נתיבות.		נמל המפרץ- שנת 2023 <u>מטענים ומסופים</u> נמל חיפה – הסתיים בנובמבר 2016 בית שאן- הסתיים בנובמבר 2016 מסוף דפולוג-הסתיים בנובמבר 2019 מספנות ישראל- שנת 2023 אסמי עוז- שנת 2026 צפע- תמר- שנת 2025 נתיבות- שנת 2024		
הפרדות מפלסיות	הקמת הפרדות מפלסיות להגדלת הבטיחות ולמניעת תאונות. • בשנת 2005 ממשלת ישראל החליטה להקים הפרדות מפלסיות שיבטלו מפגשי מסילה-כביש וזאת נוכח ריבוי אירועים בטיחותיים במפגשים אלה. • ההפרדות המפלסיות מוקמות בהתאם למודל תעדוף לחישוב חומרת הסיכון במפגש דרך מסילה תוך ניתוח תרחישים אפשריים העלולים להתרחש במפגש, בדגש על תרחיש השימוט של רכבת נוסעים. • במסגרת תכנית הפיתוח המאושרת, חטיבת פיתוח מקדמת את הקמתן של 10 הפרדות מפלסיות, אשר נמצאות בקטגוריה הראשונה מבחינה בטיחותית לביצוע, וזאת בעלות כוללת של כ-343 מיליון שקלים.	306	מועד סיום: הפרדה מס' 9 (החותרים)- בוצע בינואר 2019. הפרדה 24 (אביחיל)- הסתיימה. נכון למועד פרסום הדוח, הפרדות מפלסיות 15 (מעין צבי), 14 (דור), 202 (כפ ר חב"ד), 30 א' (חוות רונית) בביצוע . צפי לסיום ביצוע העבודות: שנת 2022 (בהתאם להפרדה הרלוונטית).	בביצוע ובתכנון	כ-198

שם	תיאור	תקציב (במיליוני ש"ח)	לו"ז	סטטוס	הוצאות משוערות לסיום (במיליוני ש"ח)
	• משרד התחבורה תקצב את הרכבת באופן חלקי עבור סל ההפרדות המפלסיות (242 מיליון שקלים במקום 343 מיליון שקלים) באופן שאינו מאפשר את ביצוע כל ההפרדות המפלסיות.		יודגש כי במסגרת האצת הפרויקטים, בתקופת משבר הקורונה, הואצו העבודות באופן שנמנעה פגיעה משמעותית בשירות הרכבתי על מסילת החוף. הפרדות מפלסיות 13 (הבונים) ו- 20 (חדרה) הסתיים ההליך המכרזי אך הוצאת צה"ע מותנית בקבלת הסל המלא של התחייבות התקציב. הפרדה מפלסית 30 א (חוות רונית)חוזה נחתם, צ.ה.ע יצא ב- 22 ביולי, 2020. הפרדות 10 (עתליח) ו55א' (חצרות יסף) הסתיים שלב התכנון המפורט. פרסום המכרז מותנה בקבלת תקציב צפי לסיום כלל הפרדות: שנת 2023, בכפוף למועד קבלת מלוא התקציב.		

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.

8.5.5. **תכנית "נתיבי ישראל"**

(א) כללי:

בחודש פברואר 2010[16], אישרה הממשלה תכנית תחבורה לפיתוח הגליל והנגב, התש"ע-2010 (להלן בסעיף זה: "**תכנית 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 מיידי 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 והמתוקצבות בתחומי התחבורה הבין-עירונית והעירונית בסך של כ-42 מיליארד ש"ח (תכנית הפיתוח של הרכבת, תכנית הפיתוח של חברת נתיבי ישראל וגופים עירוניים) שיבוצעו בהתאם למדיניות שר התחבורה. כמו כן, נקבע כי תקציב התכנית, לרבות מענקי ההקמה לפרויקטים בשיתוף המגזר הפרטי, יהיה כתוספת לתקציב השנתי המאושר אשר יכלול את כל הפרויקטים המאושרים ואלו שייכללו בתכניות שתאושרנה.

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

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

(ב) במסגרת תכנית נתיבי ישראל אושרו הפרויקטים הבאים:

(1) תכנון ראשוני של מסילת רכבת רביעית באיילון; (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 מרס 2014 ואושרה בהחלטת ממשלה מחודש נובמבר 2014.[17]

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

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

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

במסגרת הפרויקטים לתכנון, ובנוסף לאמור לעיל, מועברים לאחריות חברת נתיבי ישראל הפרויקטים הבאים: (1) מסילת הגליל העליון (קריית שמונה-כרמיאל); (2) מסילת הגליל (עפולה-מזרע-טבריה-חיבור לעמיעד); (3) מסילת נצרת (חיפה-נצרת); (4) מסילת ערד (באר שבע-ערד); (5) מסילת ירוחם (באר שבע-דימונה-ירוחם) ומסילת הערבה (רכבת נוסעים + מטען נחל צין-אילת). במסגרת ההסכם נקבע, כי עם העברת המסמכים והמידע הנוגעים לפרויקטים והנמצאים ברשות החברה לידי חברת נתיבי ישראל, האחריות המלאה להמשך תכנון וביצוע הפרויקטים, לרבות האחריות לתקציב, לוחות הזמנים, בחירת קבלנים ואיכות הביצוע, תהא של חברת נתיבי ישראל, וזאת עד למועד מסירת הפרויקטים בחזרה לחברה לשם תפעול והסעת נוסעים. בנוסף, חברת נתיבי ישראל תהיה אחראית לרישום הזכויות על שם המדינה ובכלל זאת לטיפול בהפקעות שהחברה החלה לטפל בהן בטרם העברת הפרויקטים, וזאת אף לאחר מועד מסירת הפרויקטים בחזרה לחברה. יצוין, כי החברה תהיה אחראית אך ורק לתשלום פיצויי הפקעה בגין הסכמי הפקעה שנחתמו על ידה בפועל וקודם ליום 1 ביולי, 2010. לפרטים אודות הסכם בין החברה לחברת נתיבי ישראל בדבר חלוקת אחריות לביצוע תכנית החשמול ראו סעיף 8.5.6 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) <u>הסכמים עם נתיבי ישראל</u>

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

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

(ד) <u>הסכם עם חברת כביש חוצה ישראל</u>

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 8.5.5(א) לעיל. ההסכם קובע, בין היתר, את הפרויקטים לתכנון וביצוע המועברים לאחריות כח"י בהתאם לתכנית ולהחלטת הממשלה מחודש פברואר 2010, ובכלל זאת את הפרויקטים לתכנון כמפורט להלן: (1) המסילה המזרחית (חדרה מזרח-לוד), כאשר כאמור בסעיף 8.4.3 (א) בשנת 2017 התקבלה החלטה של משרד התחבורה להעביר את האחריות על הפרויקט לחברת נתיבי ישראל; (2) מסילת הדרום (להבים-שוקת-נבטים-צומת הנגב); (3) מסילת עירון- חיבור מסילת העמק למסילה המזרחית ו- (4) מסילת זבולון (נשר-אחיהוד-שלומי).

8.5.6. **תכנית החשמול**

(א) <u>כללי</u>

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

תכנית החשמול מנוהלת מבחינה ארגונית תחת מנהלת נפרדת בחברה, אשר במסגרתה פועל צוות לניהול פעילות התכנון והביצוע של כלל האתרים לאורך קווי השירות לנוסעים אשר יופעלו בהנעה חשמלית, התקשרויות מול גורמים רלוונטיים בחברה ומחוצה לה, ניהול תקציב ועוד. להערכת החברה, נכון למועד פרסום הדוח, יישום התכנית (תת"ל 18) צפוי להסתיים בסוף שנת 2025.

(ב) <u>יעדי התכנית</u>

להלן יעדיה המרכזיים של תכנית החשמול:

1. שיפור התכנית התפעולית, בין השאר באמצעות הגדלת תדירות רכבות הנוסעים וקיצור זמני הנסיעה בקווים עירוניים ופרבריים לאור קיצור קצב ההאטה וההאצה של הרכבת בהינע חשמלי לעומת רכבת על בסיס הנעת דיזל המאפשר אף להרחיב את מספר התחנות בקווים הקיימים תוך פגיעה מינימלית באיכות השירות;
2. שיפור עמידה בלוחות הזמנים של הרכבות וצמצום מערך התחזוקה לציוד הרכבתי;
3. שיפור תנאים בתחנות הנוסעים, בין השאר באמצעות הפחתת מטרדי רעש וזיהום אויר;
4. הקטנת הצפיפות 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) <u>השלכות פרויקט החשמול על השירות לנוסע והסביבה</u>

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) <u>בנוסף, להערכת החברה, נכון למועד פרסום הדוח, פרויקט החשמול יסב תועלת כלכלית וסביבתית למשק הישראלי וזאת, בין היתר, מהטעמים הבאים:</u>

1. הפחתה של 100% בפליטת מזהמי אוויר האופייניים לשריפת סולר לתחבורה הגורמים לזיהום אוויר כתוצאה ממעבר לחשמול, מזהמים כגון: תחמוצות חנקן (NO'X), חלקיקים מרחפים בעלי מקטע קטן מ PM 2.5 ודו תחמוצת החנקן (NO2).
2. הפחתה ניכרת עד מלאה של זיהום אוויר בכלל תחנות הרכבת ובפרט בתחנות הרכבת המקורות כגון: השלום, הגנה, יוספטל, קוממיות וולפסון.
3. צמצום מפגעי רעש וביטול זיהום האוויר לאורך המסילות ובתחנות;
4. רמת רעש נמוכה בזמן האצה ועצירה ובנסיעה;
5. הפחתה ניכרת בשימוש בדלקים ובשינועם;
6. מניעת זיהום כתוצאה מטיפול בדלק באתרי תדלוק, במכלים ובהובלות;
7. מניעת זיהום קרקע כתוצאה משמנים ודלקים, בפרט באזורי תפעול ותחנות.

(ה) <u>תהליכים נדרשים ליישום במסגרת ביצוע תכנית החשמול</u>

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) <u>לוחות זמנים ופריסה - קווי שירות חשמליים</u>

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

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

החברה החלה במהלך שנת 2016 בפרויקט חשמול קווי הרכבת לאורך כ-420 ק"מ של מסילות קווי נוסעים, כאשר בשלב הראשון מתבצעות העבודות בקו הרצליה- ירושלים האומה. החברה החלה לבצע במהלך שנת 2018 (לקראת הפעלת הקו המהיר לירושלים) הרצות ניסוי לבחינת מוכנות המערכת החשמלית לפעולה (רשת חשמל/מסילות, מוסכים, מרכז השליטה והבקרה ותחנות ההשנאה) וב -21 לדצמבר 2019 נפתח הקטע המחושמל בין תחנת האומה ועד לתחנת ההגנה לתנועת נוסעים.

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

1. האומה-סבידור: נסיעת מבחן בוצעה בהצלחה בחודש אפריל, 2020 והפעלה מסחרית בוצעה בחודש יוני, 2020 לאחר החזרה לשגרה של החברה (עקב משבר הקורונה).
2. האומה-הרצליה: שנת 2020. ביום 5 בספטמבר, 2020 בוצעה נסיעת מבחן מתחנת סבידור לתחנת הרצליה. ביום 21 בספטמבר, 2020 בוצעה נסיעה מסחרית ראשונה בין תחנת הרצליה לתחנת נבון.

באשר ליתר חבילות העבודה, יצוין כי הרכבת חתמה על חוזה ב- 1 באפריל, 2020 עם קבלן החשמול על האצת ביצוע הפרויקט שבמסגרת זו נידונים, בין היתר, עדכון לוחות הזמנים לכל חבילות הביצוע ודרישות הקבלן לצורך ביצוע חבילות אלה. בתוכנית זו התווסף מקטע נוסף אשקלון - גורל (כ-60 ק"מ) ותחנת השנאה נוספת ובנוסף החלו עבודות במקביל במוקדים נוספים עם קבלנים חדשים (חברות לסיכו, בן ארי, דניה סיבוס וברנד), זאת לשם האצת הקו המסחרי הבא, הוד השרון - אשקלון.

(ז) <u>ניהול תכנית החשמול</u>

1) במהלך שנת 2012 הוקמה מנהלת חשמול ברכבת, בראשה עומד סמנכ"ל חשמול בעל ניסיון רב בתחום פרויקטי התשתית. לצידו מונה יועץ בכיר מחברת DBI הגרמנית, בעל ניסיון רב שנים בניהול פרויקטים וברכבות חשמליות.

דירקטוריון הרכבת ומשרד התחבורה אישרו את מבנה המנהלת אשר נותן מענה למורכבות הפרויקט ובו משולבים מספר גורמים מחו"ל בעלי ידע ממוקד בפרויקטים מורכבים וברכבות חשמליות:

- יועץ בכיר מטעם חברת DBI.
- מהנדס רכבות חשמליות- מטעם חברת DBI.
- Chief Technology Officer – CTO מטעם חברת DBI.

- החברה המנהלת את פרויקט התשתיות הינה חברת Parsons Brinckerhoff International.
- החברות המלוות את תכנון תשתיות החשמול – חברת יאני בע"מ וחברת אינקו הספרדית.

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

- הכנת תכנית הקמה תפעולית, לרבות סגירה נדרשת של קווי רכבות נוסעים ומטענים;
- הכנת קמפיין פרסומי לציבור הנוסעים;
- ניהול קשרי קהילות מול התושבים באזורי העבודות;
- קיום ישיבות מקדימות עם לקוחות בתחום הובלת המטענים למציאת פתרונות הובלה בתקופת ביצוע התכנית;
- ניהול ובקרה של תקציב ביצוע התכנית;
- הדרכות עובדים, הכשרת נהגים ועובדים תפעוליים;
- ביצוע אומדן להפסדי החברה בתקופת ביצוע העבודות; לפרטים בדבר התאמת המנגנונים בהסכם הפיתוח וההפעלה לתקופה בה מופעלים קווי רכבת חשמליים ראו ביאור 20 (ג)(1)(1.3) לדוחות הכספיים.

(ח) <u>אבני דרך בתכנית החשמול</u>

כמפורט לעיל, תכנית החשמול כוללת ארבעה מרכיבים מרכזיים: הקמת תשתיות החשמול, רכש קרונות וקטרים, הסבת קרונות קיימים ומוכנות ארגונית. לצד ארבעת מרכיבים מרכזיים אלו, קיימים שני מרכיבים נלווים: שיקוע המסילות ושיקום נופי באזור החוף בחיפה, לפרטים ראו סעיף 8.5.6(ה) לעיל.

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

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

עבודות התקנת מערכת החשמול יתבצעו על פי העקרונות הבאים:

1. עבודות החשמול תתבצענה במקביל לתנועת הרכבות הסדירה במסילה המקבילה (להלן: "**המסילה הפעילה**") ומתוך שאיפה שתנועת הרכבות הסדירה לא תיפגע ככל הניתן. כמו כן, תוגבל המהירות במסילה הפעילה. 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) <u>תקצוב תכנית החשמול</u>

תקציב התכנית הינו כ- 12.1 מיליארד ש"ח, כאשר נכון למועד הדוח, שולם מתוך התקציב האמור סך של כ- 4.7 מיליארד ש"ח. בעקבות משבר נגיף הקורונה והפסקת תנועת הרכבות, בוצעה הקדמת תזרים בסך של כ- 80 מיליוני ש"ח לביצוע האצת עבודות החשמול.

להלן הערכת החברה לגבי עלות פרויקט החשמול:

פרויקט	אומדן עלות במיליון ש"ח	צפי הוצאות לשנת 2020 במיליוני ש"ח	ביצוע לשנת 2020	צפי הוצאות לשנת 2021 במיליוני ש"ח
תשתיות חשמול	4,206	386	432	396
נייד	7,338	681	599.7	910
השפעות סביבתיות	432	-	-	-
שיקום נופי	108	-	-	1
סה"כ פרויקט חשמול	**12,084**	**1,067**	**1,031.7**	**1,307**

(י) <u>מסמכי תכנון וביצוע</u>

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.

(יא) <u>היתרי בניה</u>

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

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

8.5.7. **תקצוב פרויקטים ומחלוקות עם ספקים בפרויקטים**

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

יצוין, כי כאמור בביאור 20 (א)(18) לדוחות הכספיים, ידוע לחברה על דרישות לתוספות תשלום.

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

<u>פרק ד' - מידע נוסף ברמת התאגיד</u>

9. **<u>מרכז שליטה ופיקוד ארצי</u>**

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.

במהלך החציון הראשון של שנת 2021 צפויה החברה להעביר את מרכז הפיקוד (משוא"ה) על כלל מרכיביו לקומה מינוס 2 בבית הנהלת הרכבת בלוד.

בשנים האחרונות, עם העלייה המאסיבית בכמות עבודות הפיתוח על המסילה, לרבות חישמול של קווים חדשים והתפתחות מואצת של תשתיות תומכות, עלה צורך בשינוי המבנה הארגוני של אגף הפעלה (שמנהל את משוא"ה) והקמת חטיבת תכנון והפעלה. במסגרת שינוי זה יעובה המערך הניהולי של משוא"ה, כדי לתת מענה למורכבות וכמות העבודה של מרכז השליטה - שיופעל בעתיד מלוד.

10. **<u>כושר ייצור</u>**

א. <u>הסעת נוסעים</u>

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

	2018	2019	2020
נוסע * ק"מ	כ- 3 מיליארד	כ- 3.6 מיליארד	כ- 1.3 מיליארד
מושב * ק"מ (בפועל)	כ- 10 מיליארד	כ-11.7 מיליארד	כ-8.3 מיליארד
תפוקה	30%	31%	15%

ב. <u>הובלת מטענים</u>

יכולת ההובלה של החברה בתחום המטענים נגזרת מהמשקל (בטון) המרבי אותו ניתן להוביל ברכבת משא בהרכב קרונות 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 הקרונות 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)
2020	8	13.2
		61%
2019	8.5	13.8
		61.5%
2018	8.5	14.2
		60%

11. **רכוש קבוע, נייד ומיתקנים**

11.1. רכוש קבוע בבעלות החברה

להלן טבלה המפרטת את הרכוש הקבוע בבעלות החברה ליום 31 בדצמבר, 2020 (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)	51.85	789,189	36,690	470,007	1,222,506
תשתיות (2)	27.86	14,375,389	555,378	3,987,800	17,807,811
תחנות ומתחמים (3)	25.2	4,008,616	172,501	1,218,531	5,054,646
נייד (4)	17.77	3,902,414	74,391	1,576,795	5,404,818
כלי רכב	6.46	982	-	(135)	847
ציוד + מחשוב	14.02	195,535	1,998	141,397	334,934
		23,272,125	**840,958**	**7,394,395**	**29,825,562**
נכסים בלתי מוחשיים (6)	2	32,173	-	268,347	300,520
נכסים המוחכרים בחכירה תפעולית	-	46,466	-	-	46,466

1) מקרקעין - פיצויי הפקעה.

2) תשתיות - ציוד מסילה וציוד תקשורת מסילתי.

3) תחנות ומתחמים- מכיל את 69 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 (101 קטרים, 682 קרונות וקרונועים) ולהובלת מטענים (44 קטרים ו- 893 קרונות).

5) החברה הכירה בהפרשה לירידת ערך נכסים שמומנו כנגד הנפקת הון מניות עקב גרעון מתמשך בהון. ביום 30 בספטמבר, 2018 רשמה החברה הפסד נוסף מירידת ערך נכסים בסך של כ-193 מיליוני ש"ח. ביום 31 בדצמבר, 2019 החברה ביטלה חלק מההפרשה- ברבעון הראשון בסך של כ- 23 מיליוני ש"ח וברבעון הרביעי בסך של כ- 45 מיליוני ש"ח נוספים. בתקופת הדוח ביטלה החברה חלק מההפרשה ברבעון הראשון סך של כ- 49 מיליוני ש"ח וברבעון הרביעי 29 מיליוני ש"ח נוספים. לפרטים נוספים ראו ביאור 12 (א) לדוחות הכספיים.

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

11.2. מסופים בבעלות פרטית

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

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

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

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

5) מסוף דפולוג בצ"ת בחיפה - מסוף פרטי המוקם ע"י חברת "מעגן עבודות ימיות וצלילה בע"מ". על פי הסכם שנחתם בין מעגן לחברה ביום 13 בנובמבר, 2017 חובר המסוף בשלוחת מסילת ברזל. הקמת השלוחה הושלמה בשנת 2019. ההובלה המסחרית למסוף החלה ביום 8 בינואר, 2020.

11.3. <u>פיתוח מסופים חדשים</u>

<u>החברה מקדמת פיתוח שלוחות חדשות למפעלים, מסופים פרטיים ונמלי ים:</u>

1. שלוחה למפעל אסמי עוז באופקים- החברה מקדמת תכנון מוקדם והליך סטטוטורי לשלוחה למפעל אסמי עוז באופקים בהתאם להסכם שנחתם בין עוף עוז לחברה ביום 20 ליוני, 2019.

2. שלוחה לנמל מספנות ישראל- החברה מקדמת תכנון מפורט של שלוחה לנמל מספנות ישראל בהתאם להסכם שנחתם בין מספנות ישראל לחברה ביום 19 בספטמבר, 2019.

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 נתיבות (מסילת אשקלון באר שבע) – התכנית נמצאת לקראת סיום התכנון המוקדם והופקדה בחודש דצמבר 2020.

(ב) מסוף צפע – שדרוג נוסף, והרחבת המסוף והמסילות הסתיימו במהלך חודש פברואר 2020.

(ג) מחצבת תמר - פיתוח המסוף הינו באחריות החברה. הפרויקט כולל מסילה באורך של כ- 7 ק"מ מתחנת צפע. הפרויקט מצוי בהליך סטטוטורי ותכנון המוקדם. התכנית אושרה להפקדה בתנאים בחודש יוני 2020.

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

(ה) תכנית ארצית לפיתוח מסופים- התכנית אושרה עקרונית ע"י הולנת"ע במאי 2020, והחברה נערכת לקידומה בתיאום עם משרד התחבורה.

(ו) מסוף חדרה מזרח- נפתח במהלך חודש ינואר 2019 ונסגר ביום 31 במרס, 2020. שטח המסוף יועבר לטובת הקו המזרחי שיוקם על נת"י.

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

11.4. <u>מקרקעין</u>

11.4.1. בהתאם לתיקון הסכם המקרקעין מיום 18 בפברואר, 2014 לחברה הרשאת שימוש במקרקעין הבאים: מסילות רכבת שמחוץ לתחנות ומסילות רכבת שמחוץ למתחמים התפעוליים. כמו כן החברה הינה בעלת זכויות חכירה במקרקעין פעילים, מקרקעין בהקמה, לרבות תחנות ומתחמים תפעוליים וכן למעטפת השירותים הנלווים לנוסע בשטח התחנה ובמעברים ממנה ואליה בתחום רצועה 1, כמפורט בביאור 20 (ג)(2)(2.2) בדוחות הכספיים.

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

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

11.4.3. נכון למועד פרסום הדוח, עברו יחידות המטה למתחם ההנהלה בלוד. ראה ביאור 26 (ה)(5) בדוחות הכספיים.

12. **<u>ביטוח</u>**

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

12.1. פוליסת ביטוח לציוד רכבתי מסילתי נייד לא בתנועה מכל סוג שהוא הייתה בתוקף עד 30 ביוני, 2018, בוטחו בכלל זאת קרונות, קטרים ומנופים, וכן ביטוח בגין רעידות אדמה ונזקי טבע. סכום הכיסוי המקסימאלי במסגרת פוליסה זו היה כ-250 מיליון אירו. תשלום הפרמיה החצי שנתי עבור הפוליסה היה כ-494 אלפי אירו וההשתתפות העצמית עמדה על 1 מיליון אירו. נכון ל- 30 ביוני, 2018, שוויו של הרכוש הנייד המבוטח עמד על כ-1,253,166 אלפי יורו, במסגרת המכרז החדש ל- 4 וחצי שנים הפוליסה לא חודשה. שווי הרכוש הנייד ליום 31 בדצמבר, 2020 עמד על כ-1,447,135 אלפי יורו. השווי נקבע על בסיס מחיר רכישת הציוד בניכוי פחת.

12.2. פוליסת ביטוח רכוש וציוד (כל הסיכונים) המכסה אובדן או נזק לרכוש וציוד נייח מכל סוג שהוא, ובכלל זאת ציוד משרדי ומחשוב, חומרים ומלאים שונים, וכן ביטוח בגין רעידות אדמה ונזקי טבע, למעט ציוד רכבתי מסילתי נייד שאינו בתנועה. שוויו המקסימאלי של הרכוש המבוטח במסגרת פוליסה זו הינו כ- 16,423,234 אלפי ש"ח, וההשתתפות העצמית המקסימלית בפוליסה זו הינה 3,500 אלפי ש"ח למקרה. תשלום הפרמיה השנתי עבור הפוליסה הינו כ- 11,907 אלפי ש"ח.

12.3. פוליסת ביטוח ציוד אלקטרוני לכ- 270 מסופונים בשווי של כ-4,455 אלפי ש"ח. תשלום הפרמיה השנתי עבור הפוליסה הינו כ- 15 אלפי ש"ח.

12.4. פוליסת ביטוח הובלה ימי/אווירי המכסה אובדן או נזק לציוד, ובכלל זאת מכונות וחלקי חילוף מכל סוג, המועבר בים ובאוויר, לרבות באמצעות דואר. סכום הכיסוי המקסימאלי במסגרת פוליסה זו הינו 5,000 אלפי דולר. תשלום הפרמיה השנתי עבור הפוליסה הינו 0.5 פרומיל מערך המשלוחים. תשלום הפרמיה השנתי עבור הפוליסה הינו כ- 15 אלפי דולר.

12.5. פוליסת ביטוח צד ג' כללי וציוד נייד המכסה נזקים הנגרמים לרכוש צד שלישי. סכום הכיסוי המקסימאלי במסגרת פוליסה זו הינו 100,000 אלפי ש"ח למקרה, לתובע ולתקופת הביטוח. תשלום הפרמיה השנתי עבור הפוליסה הינו כ- 2,000 אלפי ש"ח.

12.6. פוליסת ביטוח חבות מעבידים המכסה את החברה כנגד תביעות עובדי החברה בגבול אחריות של עד 52,500 אלפי ש"ח למקרה ולתקופת הביטוח. הפוליסה מכסה את אחריותה החוקית של הרכבת כלפי עובדיה. תשלום הפרמיה השנתי עבור הפוליסה הינו כ- 1,904 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 20,850 אלפי ש"ח.

12.9. ביטוח דירקטורים ונושאי משרה של החברה. תשלום הפרמיה השנתי עבור הפוליסה הינו 450 אלפי ש"ח וסכום הכיסוי המקסימלי במסגרת פוליסה זו הינו 274 מיליון ש"ח לתקופת הביטוח.

12.10. ביטוח חובה ומקיף לרכבים בבעלות החברה. תשלום הפרמיה השנתי הינו כ-75 אלפי ש"ח. הפוליסות מתחדשות באמצע כל שנה.

12.11. ביטוח חובה לצמ"ה אשר נע על הכביש. תשלום הפרמיה הינו כ - 114 אלפי ש"ח. הפוליסות מתחדשות באמצע כל שנה.

12.12. נכון למועד פרסום הדוח, לא נערכה פוליסת ביטוח ציוד רכבתי מסילתי.

13. **בטיחות**

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

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

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

במהלך שנת 2019 התרחבה פעילות הקווים החדשים והמורכבים כאשר הקו מהיר לירושלים הגיע לתחנת תל אביב ההגנה, ופרויקט חיבור מסילת השרון לתל אביב נמצא בפני סיום. העבודות בוצעו על פי הדירקטיבות האירופאיות, בוצע קיום הערכות ע"י גורמים בלתי תלויים והתקבל אישור הפעלה ממשרד התחבורה.

הליך ניהול שינויים על פי ה-SMS נכנס להילוך גבוה ואף התקיימו מספר ועדות לבחינת שינויים והגדרת שינוי מהותי.

במהלך שנת הועברו מוקד הבטיחות והביטחון לבניין ההנהלה בלוד.

כמו-כן, במהלך שנת 2020 בוצע המשך יישום בניית גדרות בטיחות לצמצום מסיגי גבול לאורך תוואי המסילה.

בשנה זו רכבת ישראל עברה בהצלחה התעדה לתקני ISO45001 ו-ISO14001. כמו-כן, עברה מבדקי מעקב בהצלחה למערכת ניהול SMS ו ISO9001.

במהלך 2020 רכבת ישראל המשיכה ופעלה בכל המשורים בהיבטי הבטיחות ופועלת לקידום החברה להקמת מערכת ניהול בטיחות טכנולוגית. המטרה היא קידום החברה לדרישות הרגולציה אך גם לקידום החברה לתהליכי ניהול בטיחות ברמה גבוהה.

בנוסף, במהלך השנה ובעקבות התפשטות נגיף "הקורונה", רכבת ישראל התאימה את כלל מתחמי הרכבות והתחנות להנחיות התו הסגול. כמו-כן, הרכבת מעדכנת את ההנחיות בהתאם לצו השעה ולעדכון משרד הבריאות ופועלת בהתאם.

13.1. <u>תכנית הבטיחות של החברה</u>

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

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

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

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

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

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

13.2. <u>תכנית לניהול בטיחות</u>

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.

החברה ממשיכה לעבות ולהקים מערכת לניהול בטיחות SMS (Safety Management System) בהתאם לדירקטיבה האירופאית EC/2004/49 ולהוראת המנהל של משרד התחבורה.

13.3. <u>מפגשי מסילות</u>

נכון למועד פרסום הדוח, הטיפול בנושא מפגשי דרך-מסילה בהם טרם בוצעה הפרדה מפלסית, מבוצע באמצעות מטריצת על אשר מתחללת את כלל המפגשים, רמת הסיכון של כל מפגש והבקרות הקיימות בכל מפגש וזאת על מנת למזער ולהפחית את הסבירות לאירוע. הבקרות מבוססות על עבודות תשתיות כגון שדרוג מפגשים ואחזקתם לרבות הסדרי תנועה, תאורה, אמצעים טכנולוגיים (אמצעים טכנולוגיים כוללים : מיגון באמצעי בטיחות באמצעים טכנולוגיים נוספים כגון : מערכת ניטור רכבים, מערכת v.m.d , שילוט מקדים, רמזורים מקדימים.

במהלך שנת 2020 בוטל פרויקט מצלמות האכיפה במפגשים (נפרסו 19 עמדות עם 10 מצלמות מתניידות) ומשטרת ישראל הפסיקה את מתן הדוחות ממצלמות "א-3" במפגשים.

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

בשנת 2019 הותקנו 11 מערכות v.m.d במפגשים נוספים.

בשנת 2020 הותקנו 10 מערכות v.m.d במפגשים (6 עמדות חדשות ו4 עמדות שהועתקו ממפגשים שנסגרו).

בשנת 2021 מתוכננות 6 התקנות מערכות v.m.d במפגשים.

בסיום הפרויקט הצפי להתקנת מערכות בכל מפגשי כביש ומסילה הפעילים ברשת הרכבות.

כמו כן, בחלק מהמפגשים מופעל מערך מפקחי מפגשים. עם ביטול מפגש יורד מפקח המפגש מפעילות במקום. בוצע תהליך בחינה בשיתוף עם מת"ח של צמצום המפגשים המאוישים על ידי מפקחי מפגש אך הוחלט על ידי רכבת ישראל שהמפגשים אשר נותרו מאוישים הינם הכרחיים מסיבות בטיחותיות וניתן להסירם רק לאחר ביטול המפגש.

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

בשנת 2019 נסגרו 3 מפגשים, 2 בעקבות ביצוע הפרדות מפלסיות (מפגש 9 באזור קיבוץ החותרים וכן מפגש 132 ביציאה מערבית מרמלה-כביש 44) ומפגש נוסף בהסדרת דרך חלופית מס' 150 א' (באזור בני דרום ואשדוד). בנוסף, נסגר מפגש נוסף עם שערים מס' 45 בקרית מוצקין.

בשנת 2020 נסגרו 5 מפגשים :

1. מפגש 24, סמוך לישוב אביחיל, נסגר ברבעון השלישי במסגרת פרויקט הפרדה מפלסית של חטיבת הפיתוח של רכבת ישראל.
2. מפגש 73, צומת קישון, נסגר ברבעון הרביעי על ידי רכבת ישראל בתהליך של שימוע שערך משרד התחבורה.
3. מפגש 158, "פריאור" נסגר ברבעון הרביעי על ידי רכבת ישראל כשהתנועה עברה להפרדה מפלסית שהוקמה על ידי נתיבי ישראל, מחלף אשקלון צפון ונתנה נגישות ללא חציית מסילה.
4. מפגש 15, מעיין צבי, נסגר ברבעון הרביעי במסגרת פרויקט הפרדה מפלסית של חטיבת הפיתוח של רכבת ישראל.
5. מפגש 300, כביש 784 (מסילת עכו-כרמיאל), נסגר ברבעון הרביעי במסגרת פרויקט הפרדה מפלסית של נתיבי ישראל.

חטיבת פיתוח נמצאת בביצוע עבודות להפרדה מפלסית ב-4 מפגשים : במפגש 30-חוות רונית, מפגש 202- כפר חב"ד, מפגש 14 – חוף דור, מפגש 13 - הבונים.

במהלך שנת 2021 חטיבת פיתוח יחלו בפרויקטי הפרדה מפלסית במפגש 20 בחדרה. קבלת אישור תקציבי ממת"ח.

בנוסף מקודם ע"י נתיבי איילון הפרדה מפלסית 131 שכונת דהמ"ש אשר נמצא בימים אלה בתכנון מפורט כאשר צפי

יציאה לביצוע הינו רבעון ראשון, 2021 (ע"פ מידע שהתקבל מנתיבי איילון).

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

13.4. <u>אירועים בטיחותיים</u>

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 המתמנה על ידי סמנכ"ל בטיחות, או לעיתים על ידי המנכ"ל. החברה פועלת ללימוד ובחינה של ממצאי הועדות כאמור ומבצעת מעקב שוטף אחר תיקון הליקויים באמצעות יחידת חקירת התאונות של החברה. בנוסף, פועל בחברה פורום בטיחות, בהשתתפות מנהלים, אשר עוקב אחר יישום נהלי הבטיחות של החברה והטמעתם, ויישום לקחים והחלטות בהמשך לחקירת תאונות. בשנת 2020 חלה עליה בכמות האירועים הנחקרים - 62 אירועים לעומת 52 אירועים שנחקרו ב- 2019, עליה של 18% לערך.

להלן רשימת אירועים בטיחותיים מהותיים שאירעו בשנת 2020:

1. בתאריך 19 בינואר, 2020, בקטע נבטים - ערוער, פגעה רכבת נוסעים ברכב צבאי מסוג רנגלר אשר נתקע על המסילה. אין נפגעים באירוע. נגרם נזק לרכב ולקרונוע. מוקד המשטרה קיבל דיווח על רכב שנתקע, אך ללא מיון מיקום.

2. בתאריך 2 במרץ, 2020, בקטע בית יהושע - נתניה, פגעה רכבת נוסעים באופנוע בזמן שהרוכב ניסה לחצות מסילה על גשרון שעובר מעל מקור מים. רוכב האופנוע נהרג במקום. נהג הרכבת ראה את האופנוע ממרחק שלא אפשר מניעה של האירוע.

3. בתאריך 27 באוגוסט, 2020, נשמט קרון דו קומתי במתחם לוד על גבי מסוט ידני. המערך הריק הוסט בעקבות שגיאה של עתק לעבר קו מלא ופגע במערך אחר שחנה בקו הסמוך. נגרם נזק כבד לשני קרונות ולתשתית המסילה.

4. בתאריך 6 באוקטובר, 2020, במהלך כניסת מערך ריק מדרום, למתחם לוד, קרון שישי ושביעי הוסטו לקו אחר ופגעו בעמדת התדלוק. נגרם נזק לקרון דו קומתי ולתשתית מערך התדלוק. מדובר במסוט שהוסב למערכת סיווט חשמלית ובאירוע הנדון לא התייצב כראוי. מנכ"ל החברה הנחה על שורת פעולות לביצוע.

5. בתאריך 3 בנובמבר, 2020, במפגש מס. 30, ברשפון, פגעה רכבת נוסעים ברכב אשר פרץ אל תחום המחסום, בזמן שהמחסום היה סגור ופעיל. הרכב עקף טור של מכוניות שהמתינו לפני המחסום ונסע בנתיב הנגדי אל תוך המפגש, שניה אחת לפני הגעת הרכבת. נהג הרכב נהרג במקום.

6. בתאריך 11 בנובמבר, 2020, בקטע דור - זיכרון יעקב, פגעה רכבת נוסעים ב 3 חזירי בר שעמדו על המסילה. כתוצאה מהפגיעה התפרק מפלס שלג של הקטר, חלקים ממנו נתקעו בחוגון וגרם לשימוט הקרון הראשון שאחרי הקטר. איש לא נפגע באירוע, נגרם נזק לחוגון ולתשתית המסילה.

14. **<u>ביקורת פנימית בחברה</u>**

המבנה הארגוני של יחידות הביקורת כלל בשנת 2020, פרט למבקר הפנימי הראשי, סגן המשמש גם כראש תחום ביקורת פרויקטים הנדסיים, וכן 5 ראשי תחומי ביקורת: מטה ומערכת מידע, ביקורת בטיחות ואיכות הסביבה, ביקורת רכש התקשרויות ולוגיסטיקה, ביקורת תפעול רכבות ושירות, ביקורת נייד ומסילה וביקורת כלכלה וכספים וחברות הבנות. עובדי היחידה מגיעים מרקע מקצועי מגוון וכוללים מהנדס אזרחי, מהנדס מכונות, מהנדס מכונות בעל התמחות בבטיחות, רואה חשבון וכלכלן ומבקר מערכות מידע.

דוחות הביקורת הפנימית נדונים בראשות מנכ"ל החברה או משנה למנכ"ל, 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/משנה למנכ"ל, בסיוע המבקר הפנימי, מנהלים מעקב שוטף אחר יישום החלטות כאמור. בנוסף, במסגרת תכנית העבודה של הביקורת הפנימית מבוצעים דוחות מעקב שבוחנים את יישום ההמלצות וההחלטות שהתקבלו בדוחות ביקורת פנימית ספציפיים.

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

החובות והסמכויות של המבקר הפנימי מעוגנות בנוהל "הביקורת הפנימית" (מספר 03-15-10) שעודכן לאחרונה בדצמבר 2019.

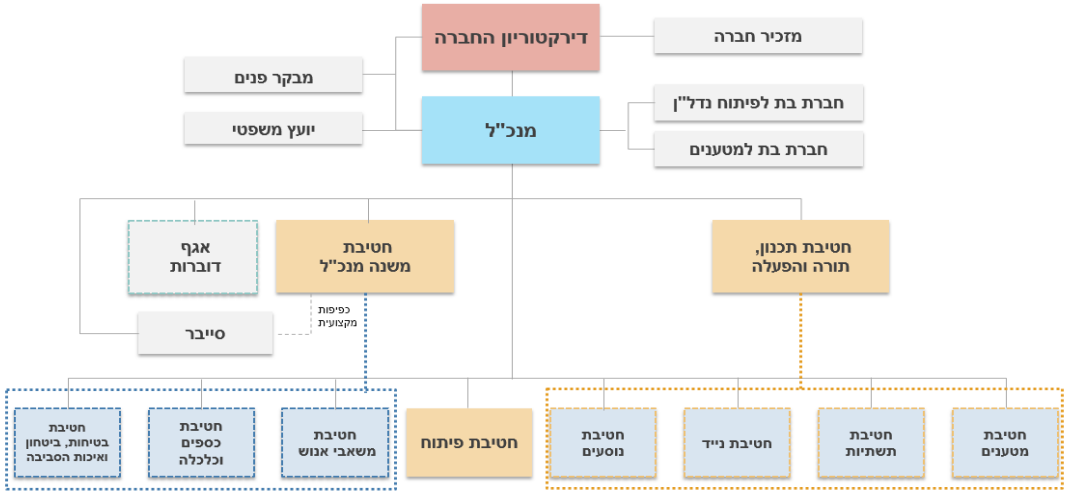
המבקר הפנימי מגיש דוח חצי שנתי המסכם את דוחות הביקורת הפנימית מחודשים ינואר עד יוני של אותה שנה. המבקר הפנימי מכין בנוסף דוח שנתי המסכם את דוחות הביקורת הפנימית של אותה שנה.

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

15. <u>הון אנושי</u>

15.1 <u>המבנה הארגוני של החברה</u>

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



15.2 <u>מצבת העובדים</u>

נכון ליום 31 בדצמבר, 2020 מעסיקה החברה 4,031 עובדים, המועסקים בחטיבות השונות של החברה (ללא חברות הבת - 9 עובדים).

בשנה האחרונה חל גידול במצבת כ"א בחברה וזאת לאור הגידול בהקיפי פעילות בחברה, האצת פרויקטי פיתוח ותחזוקה בעולמות החשמול, התפעול, וקליטת טכנולוגיות חדשות.

להלן פירוט מצבת העובדים על פי החטיבות בחברה:

חטיבה	מספר עובדים ליום 31 בדצמבר, 2019	מספר עובדים ליום 31 בדצמבר, 2020
חטיבות המטה	617	499
חטיבת מטענים	475	493
חטיבת נייד	856	894
חטיבת נוסעים	1,041	1,076
חטיבת תשתיות	620	670
חטיבת הפיתוח	228	271
חטיבת תכנון והפעלה	-	128
סך הכל	**3,837**	**4,031**

15.3. <u>שינוי ארגוני</u>

במהלך שנת 2020 בוצע בחברה השינוי הבא:

אושר תקן של מנהל אגף מסילה 431 והוכפף ישירות לסמנכ"ל פיתוח בהתאם לאישור הדירקטוריון.

במהלך שנת 2019 בוצעו בחברה השינויים הבאים:

א. אושרה הקמת חטיבת משנה מנכ"ל והכפפת יחידות רלוונטיות.

ב. אושרה הקמת חטיבת תכנון והפעלה.

15.4. <u>תלות בעובדים</u>

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

לפרטים בדבר סכסוכי עבודה ושביתות ראו סעיף 15.11 להלן.

15.5. <u>היתר להעסקה בשבת ועבודה בשעות נוספות</u>

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 ממשרד הכלכלה המתחדשים מדי שנה. כמו כן, מעת לעת, על פי צרכי החברה, פונה החברה לקבלת היתרי העסקה בשבת לעבודה פרטנית במועדים ספציפיים ובמידת הצורך מתקיימים דיונים משותפים בין משרד התחבורה, משרד העבודה ורכבת ישראל לבחינת מהות העבודה.

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

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

15.6. <u>מפעל חיוני</u>

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.

ביום 22 במרס, 2020, הותקנו תקנות שעת חירום (הרחבת הסכם יציאה לחופשה על המגזר הציבורי הרחב בשל נגיף הקורונה החדש, התש"ף- 2020), החלות על החברה בהיותה גוף מתוקצב. ראו גם סעיף 22.2.15 בדבר חוקים לשעת חירום.

15.7. <u>הוראות כלליות הקשורות לתנאי העסקת עובדים החלות על החברה כחברה ממשלתית</u>

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

בנוסף, ראה ביאור 20(א)(21) לדוחות הכספיים המאחדים.

15.7.2. הליכי גיוס עובדים לחברה כפופים לתקנות החברות הממשלתיות (כללים בדבר העסקת קרובי משפחה), תשס"ה – 2005, וכן לנוהל "העסקת קרובי משפחה" אשר נכנס לתוקף בחברה החל משנת 2005. בדיקת קרובי משפחה מתבצעת במספר מקרים: (1) בעת הגשת מועמדות למשרה; (2) היווצרות קירבת משפחה במהלך העבודה (עקב נישואין למשל); ו-(3) מעבר לתפקיד אחר בחברה, ומעבר לקביעות. ועדת החריגים דנה בבקשה להעסקת קרוב משפחה של עובד החברה, בכיר או שאינו בכיר, בתפקיד אשר עלול להביא ליחסי כפיפות ישירים או עקיפים או לקשרי עבודה בינו לבין העובד או 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, 2020 וליום 31 בדצמבר, 2019 כ- 622 עובדים וכ- 605 עובדים (כ-15.43% וכ-15.76% מכלל עובדי החברה) שהם קרובי משפחה, בהתאמה. החברה קבעה לעצמה יעד של פחות מ- 10% קרובי משפחה והיא פועלת בהקפדה רבה בתהליך קליטת עובדים, על מנת להשיג יעד זה. בחודש אפריל 2014 נכנס לתוקף תיקון תקנות החברות הממשלתיות (כללים בדבר העסקת קרובי משפחה), התשס"ה-2005, אשר הרחיב את הגדרת קרובי משפחה.

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

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

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

15.7.4 <u>צו הרחבה בדבר קיצור שבוע העבודה במשק, התשע"ח- 2018</u>

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

15.8. <u>עובדים</u>

15.8.1. **להלן טבלה המפרטת את העובדים בחברה בחלוקה לפי קבוצות עובדים לימים 31 בדצמבר, 2020 ו- 31 בדצמבר, 2019 וכן את עלות המעביד הממוצעת לשנים 2020 ו- 2019 (בש"ח):**

	2020			2019		
קבוצת עובדים	**מס' עובדים ליום 31 בדצמבר, 2020**	**עלות מעביד ממוצעת לשנת 2020**	**שינוי בעלות מעביד ממוצעת ביחס לשנת 2019**	**מס' עובדים ליום 31 בדצמבר, 2019**	**עלות מעביד ממוצעת לשנת 2019**	**שינוי בעלות מעביד ממוצעת ביחס לשנת 2018**
חוזה אישי	530	327,388	-2%	481	332,809	-1%
הסכם קיבוצי דור א' (עובדים עוברים)	983	409,453	-1%	1,017	413,593	3%
הסכם קיבוצי דור ב' (עובדים שאינם עובדים עוברים)	2,459	259,766	2%	2,320	254,532	8%
כלל החברה	**3,972**	**306,883**	-0.1%	**3,818**	**307,112**	**4%**

* הנתונים בטבלה מתייחסים לעובדים אשר קיבלו שכר בפועל במהלך השנים 2019-2020.

15.8.2. **עובדים בחוזה אישי**

נכון ליום 31 בדצמבר, 2020 מועסקים בחברה 524 עובדים בחוזים אישיים במגוון תפקידים. עובדים בחוזים אישיים נחלקים לעובדים אשר ממומנים בתקציב שוטף (111 עובדים) ולעובדים אשר ממומנים מתקציב פיתוח (413 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, 2020 מועסקים בחברה 3,507 עובדים אשר העסקתם מוסדרת בהסכמים קיבוציים והסדרים מאורגנים אחרים (להלן: "**העובדים המאורגנים**").

עובדים קבועים הם עובדים שסיימו את תקופת הארעיות בחברה (שלוש שנים) וקיבלו קביעות, בהתאם להוראות ההסכמים הקיבוציים ונהלי החברה. קיימים בחברה 452 עובדים ארעיים (ובכללם עובדי בומברדיה) ו- 3,055 עובדים קבועים.

העובדים הקבועים נחלקים לעובדים שהחלו לעבוד ברכבת לפני יום ה- 1 ביולי, 2003 ועברו מרנ"ר לחברה: כ- 1,009 עובדים (להלן: "**העובדים העוברים**") לבין שהחלו לעבוד לאחר 1 ביולי, 2003: כ- 2,046 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- 780 עובדים), שירותי ניקיון (כ- 552 עובדים), דיילי רציף (כ- 580 עובדים) תצפיתנים, סיירים ועובדי מוקד במפגשי דרך-מסילה (כ- 126 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 למכר 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 בו תטען טענת 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 הפיתוח וההפעלה, 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 קצובות ובכל מקרה לא יותר מתקופה העולה על 9 חודשים. החברה פועלת בהתאם לחוק בכל הקשור להעסקת עובדי כ"א זמניים.

15.9. <u>נציגות העובדים</u>

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. <u>הסכמים והסדרים קיבוציים</u>

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; איוש תקנים בחברה על ידי עריכת מכרזים והליכי פיטורים מחמת משמעת; רמות השכר בחברה, תוספות השכר והתנאים הסוציאליים הנלווים להן; סדרי העבודה, חובות העובדים, בטיחות בעבודה והקמת ועדות בטיחות; סמכות ההנהלה לקבוע השתלמויות, הדרכות ומבחנים; פעילות מועצות היצור הקובעות את שיטות שכר העידוד (פרמיות) המונהגות ברכבת ומנגנונים לישוב 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 "**הסכמי 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, הנוהגים והנהלים, שהיו ברי תוקף במועד המעבר, ימשיכו לחול על העובדים המאורגנים בחברה, באותו מעמד נורמטיבי שהיה להם ערב יום המעבר.

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

15.10.3. **הסדר עם 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 התחשבנות 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 רנ"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, רנ"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 במרס, 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 באוקטובר, 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 במרס, 2016**

ביום 23 במרס, 2016 נחתם הסכם קיבוצי מיוחד המסדיר את ההשלכות בגין העברתם של עובדים ממוסך לוד לעבודה במוסך 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 מסוימים.

15.10.10. **הסכם קיבוצי מיוחד מיום 19 במאי, 2017 (אימוץ הסכם מסגרת 7.75%)**

ביום 19 במאי, 2017 נחתם בין החברה לבין הסתדרות העובדים הכללית הסכם קיבוצי מיוחד המאמץ את הסכם המסגרת שנחתם במגזר הציבורי בשינויים המחויבים ותוקפו עד ליום 31 בדצמבר, 2017. מסגרת עלות התוספות שבהסכם עומדת על 7.75% (1% שווה לכ – 5.57 מיליון לש"ח ובהתאמה עלות ההסכם הינה 43.2 מיליון לש"ח) והיא חולקה כדלקמן: סך של 0.445% מתוך ה- 7.75% להסדרת סוגית המוניות, סך של 1.076% מתוך ה- 7.75% לצרכי הגדלת הפרשות המעסיק לפנסיה, סך של 6.148% מתוך ה- 7.75% כתוספת שקלית לכלל העובדים הזכאים, סך של 0.016% מתוך ה- 7.75% החלת תוספת מנקו לקופאים/יות, סך של 0.064% מתוך ה- 7.75% לצורך קרן ידע להנדסאים וטכנאים. כמו כן נקבע כי בנוסף ישולם לעובדים בהסכם קיבוצי מענק חד פעמי בסך של 2,000 ש"ח. במסגרת ההסכם שנחתם ההסתדרות התחייבה לבטל 7 סכסוכי עבודה שהוכרזו בחברה.

15.10.11. **הסכם קיבוצי מיוחד מיום 19 במאי, 2017 (הגדלת הפרשות ב- 0.5%)**

ביום 8 במאי, 2013 נחתם הסכם קיבוצי ארצי כללי בין המדינה ומעסיקים נוספים במגזר הציבורי לבין הסתדרות העובדים הכללית החדשה, אשר במסגרתו סוכם על השתתפות העובדים בנטל לייצוב המצב הפיסיקאלי לתקופה זמנית וכן סוכם כי החל מיום 1 ביולי, 2015 יוגדלו ההפרשות לקופת הגמל לקצבה ב- 0.5% נוספים הן בגין רכיבי השכר המבוטח לפנסיה צוברת והן בגין רכיבי השכר שאינם נכללים בשכר המבוטח לפנסיה צוברת ואינם החזרי הוצאות. ביום 19 במאי, 2017 נחתם בין החברה להסתדרות הסכם קיבוצי מיוחד במסגרתו אומץ ההסכם הקיבוצי הכללי והוסכם על הגדלת הפרשות ב- 0.5% לקופות גמל וכן על תשלום מענק רטרואקטיבי בגין אי ביצוע הפרשות כאמור החל מיום 1 ביולי, 2015.

15.10.12. **הסכם קיבוצי מיוחד מיום 5 ביולי, 2017 (מעבר לבית ההנהלה בלוד)**

ביום 5 ביולי, 2017 נחתם בין החברה לבין הסתדרות העובדים הכללית הסכם קיבוצי מיוחד המסדיר את מעבר עובדי יחידות המטה שביצעו עבודתם באזור תל אביב לבניין ההנהלה החדש בלוד. ההסכם קובע, כי עובד אשר חל גידול בזמן הנסיעה שלו עקב המעבר יהיה זכאי לפיצוי, אשר יחושב כמכפלת ערך שעת עבודה של העובד (בדקות) ב- 30 דקות. הפיצוי, כאמור, ישולם למשך שנה אחת בלבד שתחילתה במועד המעבר. עובד, כאמור, יהיה זכאי בנוסף גם למענק מעבר חד פעמי בסך 1,900 ש"ח ברוטו.

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

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

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

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

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

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

15.10.16. **הסכם קיבוצי מיוחד מיום 25 ביולי, 2017 (הסכם אתתים במשוא"ה)**

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

<u>הסכמים קיבוציים בנושא משבר הקורונה</u>

15.10.17. **הסכם קיבוצי מיום 22 במרס, 2020 בתוקף עד ליום 19 באפריל, 2020**

בהסכם הוגדרו "עובדים חיוניים", לצד "עובדים רגילים" אשר יצאו לחופשה על חשבון החופשה השנתית לאור צמצום פעילות. בהסכם זה גם הוגדרה האפשרות לעבודה ממקום המגורים לעובדים שהוגדרו כ"עובדים חיוניים.

15.10.18. **הסכם קיבוצי מיום 13 באפריל, 2020 בתוקף עד ליום 30 באפריל, 2020**

ההסכם קובע את הארכת הסכם יציאה לחופשה מיום 22 במרס, 2020 לאור צמצום פעילות. בהסכם זה הוגדר כי כל יום חופשה אליו יצא עובד יוגדר חצי יום על חשבון העובד וחצי יום על חשבון חופשה המעסיק.

15.10.19. **הסכם קיבוצי מיום 1 במאי, 2020 בתוקף עד ליום 30 ביוני, 2020**

בהסכם זה הוגדר מנגנון של "עובד בהסדר" - עובד שאינו נדרש לעבודה לאור צמצום פעילות. לעובד זה ישולם 67.5% משכר פנסיוני. בנוסף, עובד יוכל לקבל מקדמה בהיקף של 12.5% אותה ידרש להחזיר ב- 10 תשלומים ממשכורתו עם חזרתו לעבודה. בהסכם זה הוגדרו כלים גמישים לטובת הרחבת היקף עובדים מועסקים: מתן אפשרות להעסקה בחלקיות משרה, שינוי בהגדרות תפקיד ועבודה במשמרות. במקביל נשמרה האפשרות לעבודה ממקום המגורים לעובדים.

15.10.20. **הסכם קיבוצי מיום 16 בספטמבר, 2020 בתוקף עד ליום 11 לאוקטובר, 2020**

בהסכם הוגדר המשך העסקת עובדים בתקופת הסגר השנייה תוך שימור כלי ניהול גמישים כמפורט בהסכמים הקודמים. עוד נקבע תשלום מיוחד לעובדים בהסדר של 70% משכר פנסיוני.

15.10.21. **הסכם קיבוצי מיום 5 באוקטובר, 2020 בתקוף עד ליום 15 לנובמבר, 2020**

ההסכם מאריך את תוקפם של כללי הניהול הגמישים ואת כללי מנגנון עובד בהסדר.

15.10.22. **הסכם קיבוצי מיום 12 לנובמבר, 2020 ועד ל 15 למרס, 2021**

ההסכם מאריך את תוקפם של כללי הניהול הגמישים ואת כללי מנגנון עובד בהסדר.

15.10.23. **הסכם קיבוצי מיום 14 למרס, 2021 ועד ליום 30 ביוני, 2021**

ההסכם מאריך את תוקפם של כללי הניהול הגמישים ואת כללי מנגנון עובד בהסדר.

15.11. <u>סכסוכי עבודה, שביתות ועיצומים</u>

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

טבלת ימי שביתה	2020	2019
מלאים	2	78
חלקיים	6	47
סה"כ	8	125

יש לציין כי יום שביתה חלקי מהווה יום בו מספר עובדים שנקטו בעיצומים עבדו רק מספר שעות באותו היום, ואילו יום שביתה מלא מהווה יום בו מספר עובדים כלל לא הגיעו לעבודה ושבתו יום מלא.

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

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

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

<u>נכון למועד פרסום הדוח קיימים סכסוכי עבודה פתוחים נוספים:</u>

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

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

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

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

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

(6) מיום 1 בספטמבר, 2020 סכסוך כללי במשק עקב כוונת האוצר לבצע הפחתה ושינוי בשכרם ובזכויות פנסיוניות של עובדים, פגיעה בגמלה של עמיתי קרנות הפנסיה וכוונה לבצע הפחתות שכר במגזר הציבורי ועל מנת להסדיר את נושא תשלום השכר בגין עובדים שבבידוד.

<u>קיימים מספר הליכים קיבוציים בפני בית הדין לעבודה אשר נסגרו:</u>

1. ביום 9 בנובמבר, 2018, הגישו נציגות העובדים והסתדרות העובדים הכללית החדשה בקשת צד לדיון בסכסוך קיבוצי בעניין קליטת עובדי החברה שסיפקה תמיכה טכנית למערכות האיתות האלקטרוני ברכבת שנקלטו לעבודה בחברה לתפקיד מלווה טכנאי בטענה להפרת פסק הדין מיום 8 במאי, 2018. תגובת החברה הוגשה ביום 13 בנובמבר, 2018. התקיימו דיוני הוכחות והוגשו סיכומים בכתב. ביום 26 ביולי, 2020 דחה בית הדין האזורי לעבודה את הבקשה.

2. ביום 1 במרס, 2019 הגישו נציגות העובדים והסתדרות העובדים הכללית החדשה בקשת צד דחופה שבה ביקשו לאסור על החברה להפעיל את סידור העבודה החדש של נהגי הנוסעים עד לקבלת החלטה וכן להגיע להסכמות עם נציגות העובדים כתנאי להחלת הסידור החדש. באותו היום התקיים דיון בבקשה

בבית הדין האזורי לעבודה שלאחריו התקבלה החלטה, לפיה החברה תבצע בהקדם סידור עבודה חדש שבו יועברו להדרכה מספר עובדים מצומצם יותר בהתאם להסכמה שניתנה בדיון וכן שהצדדים ימשיכו את ההידברות ביניהם ויעדכנו את בית הדין. ביום 13 במרס, 2019, הגישה נציגות העובדים בקשת צד דחופה נוספת בטענה כי הרכבת קיימה את החלטת בית הדין מיום 3 במרס, 2019 "באופן מתחכם" ומשכך יש לבטל את סידורי העבודה החדשים שהוחלו ברכבת בימים 28 בפברואר, 2019 ו-6 במרס, 2019. הדיון בבקשה התקיים ביום 17 במרס, 2019. החלטה בבקשה הנוספת ניתנה ביום 18 במרס, 2019. בית הדין דחה את הבקשה והורה לצדדים פעם נוספת לפעול בהתאם להחלטה מיום 3 במרס, 2019. ביום 21 באפריל, 2019, לאחר שתם הסידור החדש לחודש מרץ ונכנס לתוקפו סידור לו"ז אביב, הורה בית הדין על סגירת ההליך משעה שהסעדים בהליך העיקרי התייתרו והדיון בהם הפך לתיאורטי.

3. ביום 11 בדצמבר, 2019, הגישה נציגות העובדים לבית הדין האזורי בחיפה בקשה למתן סעדים ארעיים וזמניים במסגרת סכסוך קיבוצי, בה נדרש צו האוסר על הרכבת להעביר קורס אכיפה למנהלי התחנות ולמנהלי המשמרת בתחנות וצו המחייב את הרכבת לנהל עם נציגות העובדים משא ומתן על מנת להגיע עמה להסכמות בעניין תחומי אחריותם וסמכויותיהם של מנהלי התחנות ומנהלי המשמרת, כתנאי לקיומו של קורס האכיפה. ביום 17 בדצמבר, 2019, הגישה הרכבת את תגובתה לבקשה. ביום 7 בינואר, 2020, ניתנה החלטה בבקשה לסעדים זמניים. בית הדין דחה את דרישת נציגות העובדים למתן צו המורה להפסיק את הליך ההכשרה, אך קבע כי אין הוא מקבל את עמדת הרכבת לפיה מנהלי התחנות ומנהלי המשמרת עשו שימוש בפועל בסמכויות האכיפה והוסיף כי על הרכבת לנהל עם נציגות העובדים משא ומתן בנוגע לאותן השלכות. ביום 27 בינואר, 2020, דחה בית הדין הארצי בקשת רשות ערעור שהגישה הרכבת על החלטת בית הדין האזורי.

ביום 5 בפברואר, 2020, הגישה נציגות העובדים בקשת צד בסכסוך קיבוצי בהליך העיקרי. ביום 13 בפברואר, 2020, הגישה הרכבת תגובתה לבקשת הצד. ביום 19 בפברואר, 2020, התקיים דיון בבקשת הצד, ביום 1 במרס, 2020, התקיים דיון נוסף. ביום 12 במרס, 2020, הוגשו סיכומי נציגות העובדים בהליך העיקרי. ביום 29 במרס, 2020, הוגשו סיכומי החברה בהליך העיקרי. ביום 6 באפריל, 2020 הגישה נציגות העובדים בקשה להגשת סיכומי תשובה. החברה הגישה התנגדותה לבקשה. במסגרת פסק דינו של בית הדין האזורי לעבודה שניתן ביום 17 באוגוסט, 2020, דחה בית הדין את טענותיה של נציגות העובדים אחת לאחת וקבע, בין היתר, כי בהוצאתם של מנהלי התחנות והמשמרות לקורס האכיפה ובהטלת משימות האכיפה עליהם, פעלה הרכבת בהתאם לפררוגטיבה הניהולית הנתונה בידה, וכי לא הייתה מחויבת בקיום הידברות או משא ומתן עם נציגות העובדים עובר לקבלת ההחלטות בעניין. ביום 31 באוגוסט, 2020 הגישה נציגות העובדים ערעור על פסק דינו של בית הדין האזורי לעבודה. הצדדים הגישו סיכומים וביום 20 באוקטובר, 2020 ניתן פסק דינו של בית הדין הארצי לעבודה אשר דחה את הערעור.

4. ביום 13 בפברואר, 2020, הגישה נציגות העובדים לבית הדין האזורי לעבודה בבאר שבע בקשה למתן צווים זמניים במסגרת סכסוך קיבוצי נגד הרכבת ונגד אחד מעובדי הרכבת, במסגרתה נטען כי הנהלת הרכבת התאימה מכרז פנימי לתפקיד מרכז מטענים באזור דרום למידותיו של העובד. ביום 26 בפברואר, 2020, הגישה הרכבת תגובתה לבקשה, בה טענה, בין היתר, כי משעה שמועמדותו של העובד במכרז ממילא נפסלה על הסף הרי שמדובר בהליך סרק ודרשה חיוב נציגות העובדים בהוצאות לדוגמא. ביום 1 באפריל, 2020 ניתנה החלטת בית הדין המורה על מחיקת בקשת הצד.

5. ביום 26 ביולי, 2020 הגישה נציגות העובדים לבית הדין האזורי לעבודה בקשה בעניין הליך הקליטה של עובדת חברה וכנגד סמכויותיה במסגרת תפקידה. ביום 28 ביולי, 2020 הוגשה בקשת החברה לסילוק על הסף וכן התקיים דיון באותו היום. לאחר שהתקיים דיון נוסף ביום 8 בספטמבר, 2020 הושג ביום 1 בנובמבר, 2020 הסכם בין הצדדים שקיבל תוקף של פסק דין ומיצה את ההליך ובמסגרתו הוסכם, בין היתר, כי יוכר מלוא הוותק של העובדת בחברה והחברה אינה מתחייבת ואינה מחויבת לפרסם מכרז לתפקיד מנהלת יחידת רפואה.

6. ביום 10 בדצמבר, 2020 הגישה נציגות העובדים לבית הדין האזורי לעבודה בקשה דחופה למתן צווים, ביניהם צו המורה לחברה להוסיף לתקציב הרווחה לשנת 2020 סך של 2.1 מיליון שקלים, וכן לכנס את ועדת הרווחה של החברה ובקשות נוספות. ביום 20 בדצמבר, 2020, ניתנה החלטת בית הדין, לפיה ועדת התרבות תתכנס בתוך 48 שעות ותקבל החלטה בתוך 48 שעות באשר לאופן חלוקת תקציב הרווחה לשנת 2020 בתוספת ההפרש משנת 2019. ביום 28 בדצמבר, 2020, הודיעה החברה לבית הדין כי מנכ"ל החברה אימץ את המלצת ועדת התרבות שהתכנסה ביום 21 בדצמבר, 2020 ולפיכך מתייתר הצורך בהמשך ניהול ההליך. ביום 13 בינואר, 2021, לאחר שנציגות העובדים אישרה את הודעת החברה, בית הדין נתן תוקף של פסק דין להודעות הצדדים וסגר את התיק.

7. ביום 24 בדצמבר, 2020 הגישה נציגות העובדים בקשה למתן צווים זמניים דחופים במסגרת סכסוך קיבוצי נגד החברה ונגד מועמדת לתפקיד שהתפרסם במכרז, במסגרתה עתרה, בין היתר, לקבלת סעדים

שונים. ביום 30 בדצמבר, 2020 לאחר שהצדדים הגיעו ביניהם להסכמות מחוץ לכותלי בית הדין שייתרו את הצורך בניהול ההליך ובטרם הוגשה תגובת החברה, הוגשה בקשה מוסכמת למחיקת ההליך. בהתאם, ביום 30 בדצמבר, 2020 נמחק ההליך ללא צו להוצאות.

<u>כמו כן, קיימים מספר הליכים קיבוציים פתוחים בפני בית הדין לעבודה:</u>

8. ביום 19 במרס, 2019 הגישה החברה בקשה לסעדים זמניים, לרבות מתן צו המורה להסתדרות העובדים הכללית החדשה ולנציגות העובדים לקיים שגרת עבודה מלאה תקינה וסדירה ברכבת, למנוע כל שיבוש בעבודה השוטפת ולחדול לאלתר מכל פעולה שיש בה אי ביצוע עבודה או עבודה חלקית או עיכוב או הימנעות מקיום הוראה ניהולית או כל שיבוש אחר של העבודה התקינה. ביום 18 באפריל, 2019 ניתנה החלטת ביה"ד לפיה הבקשה לסעדים זמניים התקבלה ברובה וכן שכלל הצעדים הארגוניים יוקפאו עד למתן החלטה בתיק העיקרי וששימר שקט תעשייתי מלא ללא שיבושי עבודה. בין היתר נקבע בהחלטה כי הצדדים ינהלו מו"מ. ביום 1 בספטמבר, 2019, ניתנה החלטת בית דין האיזורי לעבודה בתל אביב אשר העניקה תוקף להסכמת הצדדים לפיה כל עוד יתנהל משא ומתן, הנהלת החברה תזמין חלקים על ידי עובדי הרכבת בהתאם לצרכים הנדרשים ולא תבצע מיקור חוץ ונציגות העובדים לא תפעיל צעדים ארגוניים, לרבות ביצוע הניסויים, כמפורט בהחלטת בית הדין מיום 18 באפריל, 2019.

ביום 13 בינואר, 2020 ניתנה החלטה על ידי בית הדין לפיה הבקשות שהוגשו בתיק יוקפאו עד ליום 1 במרס, 2020, ובתקופה זו ינוהל מו"מ אינטנסיבי בנוכחות גורמים בכירים לכל הפחות אחת לשבוע ביחס למחלוקות שנותרו בתיק ושיעלו בתקופה זו. עוד נקבע כי יקוים מנגנון יישוב מחלוקות בין מנכ"ל החברה לבין יו"ר איגוד עובדי התחבורה אשר יידרשו להיפגש בהקדם האפשרי וככל האפשר תוך 24 שעות מרגע שתתעורר מחלוקת. כמו כן, במהלך תקופת המו"מ הצדדים לא יפעלו באופן חד צדדי ויבצעו את כלל המטלות הנדרשות לביצוע העבודה היומיומית ולא יבצעו צעדים ארגוניים כלשהם. תנאי העסקתם של נציגי ועד העובדים לא יפגעו במהלך תקופה זו, והנושא ידון לאחר סיום המו"מ בין הצדדים. במהלך תקופת המו"מ יוקפאו הקנסות שהוטלו על העובדים שזומנו לבירור משמעתי בחודש שקדם לדיון. במסגרת הליך זה מוגשות מעת לעת בקשות ומתקיימים דיונים. כמו כן מוגשים עדכונים בדבר התקדמות המו"מ לבית הדין.

9. ביום 30 באפריל, 2019 הגישו ועד העובדים וחברי ועד העובדים תביעה כנגד החברה ומנהלים בכירים בה בגין פרסום לשון הרע לכאורה. החברה ויתר הנתבעים הגישו בקשה לסילוק התביעה על הסף וכתב הגנה. ביום 20 בנובמבר, 2019 הגישה החברה כתב תביעה שכנגד בגין פרסומים אשר מהווים לשון הרע וכן בגין נזקים שנגרמו לחברה בעקבות פעולות שננקטו על ידי ועד העובדים והפרת חובת הנאמנות ותום הלב שלהם כלפי החברה. ביום 24 בפברואר, 2020, התקיים קדם דיון בבית הדין וביום 4 באוגוסט, 2020 נערכה פגישת פישור בבית הדין, אך בשניהם הצדדים לא הגיעו לפשרה שתייתר את המשך ניהול ההליך. ביום 26 בספטמבר, 2020 ניתנה החלטת בית הדין בבקשה לסילוק על הסף, במסגרתה הורה בית הדין על מחיקת ועד עובדי הרכבת כתובע בהליך וכן הורה לתובעים להגיש כתב תביעה מתוקן, בו יפורט ויכומת כתב התביעה כדבעי. בנוסף, חייב בית הדין את התובעים בהוצאות בסך 3,000 ש"ח. ביום 15 בדצמבר, 2020 הוגש כתב תביעה מתוקן על יד חברי ועד העובדים. ביום 20 בינואר, 2021 הוגשה על ידי החברה בקשה נוספת לסילוק התביעה על הסף. דיון הוכחות נקבע ליום 20 בפברואר, 2022.

ככלל, בעבר עלה בידי הנהלת החברה לצמצם את היקף העיצומים האמורים והשפעתם על פעילות החברה והמוניטין שלה, אך אין כל וודאות שיהיה בידה למנוע לחלוטין הישנותם של אירועים כאמור ולבקר עוצמתם. שביתות, עיצומים ושיבושי עבודה מהווים גורם סיכון מהותי של החברה, שכן הם עשויים לפגוע בעבודתה התקינה, בתפוקתה, ברמת השירות, במוניטין החברה המשפיע גם על יכולתה למשוך ולשמר לקוחות. כן נדרשת השקעת משאבים מצד החברה לפתרון הסכסוכים, לפרטים ראו גם סעיף 26.5.8 להלן.

15.11.1. <u>התחייבויות החברה בגין סיום יחסי עובד-מעביד</u>

על פי הסכם 94, עובדים ששמם 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, נכון ליום 31 בדצמבר, 2020 ישנם כ-17 גמלאים אשר פרשו פרישה מוקדמת במסגרת הסכם הפרישה של 2008, הזכאים לפנסיה תקציבית עד להגיעם לגיל פרישה חובה. עובדים שהסכם 94 חל עליהם, אך אינם עובדים בפנסיה תקציבית, בוטחו בפנסיה צוברת. כמו כן החל מחודש ינואר 1990 בוטחו גם עובדים שהיו זכאים לפנסיה תקציבית בקרן הפנסיה נתיב. אלה מבין העובדים אשר התקבלו לעבודה ברשות הנמלים לפני חודש ינואר 1995 מבוטחים בקרן פנסיה ותיקה (כ- 497 עובדים), והאחרים בקרן פנסיה חדשה ובביטוח מנהלים.

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

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

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

15.12. <u>תכניות תגמול לעובדים</u>

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

<u>בחברה מספר תכניות תגמול, שהעיקריות שבהן מפורטות להלן:</u>

15.12.1. **מדיניות התגמול של נושאי המשרה הבכירה-**

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

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

עם פרוץ משבר הקורונה החליט מנכ"ל החברה כי לא ישולם מענק זה עד להתבהרות תמונת המצב, עדכון כאמור הועבר לידיעת רשות החברות הממשלתיות. ביום 9 לדצמבר, 2020 נדון נושא זה בישיבת הדירקטוריון ואושר עקרונית לתשלום בכפוף לאישור רשות החברות. ביום 21 לדצמבר, 2020 נקבעו קריטריונים לתשלום המענק המצריכים דיון חוזר בדירקטוריון. ביום ה- 3 לפברואר, 2021, דירקטוריון החברה אישר תשלום מענק תגמול תמרוץ בגין שנת 2019 לעובדים הבכירים, לרבות המנכ"ל ונושאי המשרה, בשיעור של 80%, קרי - בהפחתה של 20%. אישור תשלום מרשות החברות הממשלתיות התקבל ביום ה- 22 בדצמבר, 2020.

במהלך שנת 2021 הדירקטוריון ישוב וידון באישור ביצוע תשלום של יתרת המענק.

15.12.2. **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. בהתאם להחלטת מנכ"ל לאור משבר הקורונה מענק זה לא שולם במועד הקבוע (שכר פברואר) אלה בשכר חודש דצמבר 2020.

15.12.3. **תשלום מענק מצוינות לעובדי ההסכם הקיבוצי-** בתחילת כל שנה מובאות לאישור הדירקטוריון תכניות העבודה ואיתן גם יעדי החברה ויעדי היחידות השונות. המדדים מחולקים למדדי חברה ולמדדים יחידתיים. אלו, יחד עם מדדים אישיים והערכת מנהלים, מרכיבים בסוף השנה את גובה תשלום המענק השנתי (המשולם בחודש אפריל). מדדים אלו הינם כלי לעידוד מצוינות בעבודה, לעורר השגיות ולשפר את העמידה ביעדי הארגון, הן בפיתוח התשתיות והן במתן שירות מיטבי לקהל הלקוחות. תקציב המענק הבסיסי הינו 3% מסך בסיס השכר השנתי של העובדים בהסכם קיבוצי. מענק זה מידי שנה משולם בשכר חודש אפריל אך בשל מגפת הקורונה החליט מנכ"ל החברה בתיאום מול ועד העובדים על דחיית מענק זה. בישיבת הדירקטוריון מיום 9 לדצמבר, 2020 אושר מענק זה לתשלום בשכר חודש דצמבר, 2020.

15.12.4. **תגמול לעובדי החוזים האישיים שאינם בכירים-** אושר בשנת 2016 כך שמענק התגמול יחושב בהתאם לשקלול ציון ביצועי החברה וציון ביצועי החטיבה/ אגף, כפי שאושרו ע"י הדירקטוריון בתחילת השנה, וכן על פי הערכת העובד. גובה התגמול המקסימלי הינו משכורת חודשית אחת, ואילו מענק מינימלי אינו מזכה בתגמול כלל. התקציב למענק הינו מכפלה של 5% משכרם השנתי של עובדי החוזים האישיים בשיעור עמידת החברה ביעדיה (כאשר תנאי סף לחלוקה הינו עמידת החברה בלפחות 60% מיעדיה). נציין כי על פי אישור רשות החברות והממונה על השכר יש לפנות מדי שנה לקבלת אישור לתשלום התגמול על פי המודל. בגין ביצועי 2019 טרם התקבל אישור הממונה על השכר לתשלום המענק ב - 2020.

15.13. <u>התקשרות עם נושאי משרה בכירה ודירקטורים בחברה</u>

15.13.1. לפרטים נוספים אודות תגמול נושאי המשרה בחברה, ראו פירוט בסעיף 5 תחת תקנה 21 בפרק ד' לדוח התקופתי של החברה לשנת 2019.

15.13.2. לפרטים נוספים אודות תגמול הניתן לדירקטורים בחברה, ראו פירוט בסעיף 5 תחת תקנה 21 בפרק ד' לדוח התקופתי של החברה לשנת 2019.

16. **<u>חומרי גלם וספקים</u>**

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. <u>להלן יפורטו עיקרי ההתקשרות עם שני ספקים, שאינם ספקי ציוד נייד או חלפים, בהם לחברה יש תלות:</u>

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 את כל תחזוקת חומרת האיתות מטאלס לביצוע על ידי החברה ובהתאם לפסק הדין שניתן על ידי בית הדין לעבודה במאי 2018, הועברה כלל תחזוקת חומרת האיתות מטאלס לידי עובדי ר"י ביום 1 בנובמבר, 2018. במסגרת הארכת ההסכם הנוספת שנחתמה ביום 2 באפריל, 2019, בוצעו שינויים מהותיים בתכולת עבודות הפיתוח והתחזוקה. היקף ההסכם בגין תמיכה ואחריות מיוחדת הינו כ-37.5 מיליון ש"ח לשנה, לחמש השנים הבאות עד ליום 31 בדצמבר, 2023. 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 הבטיחות הכוללת של המערכת ניתנת ע"י טאלס.

16.1.2. **הסכם עם אמן** - ביום 15 בינואר, 2009, התקשרה החברה עם חברת אמן - ארגון מדעי ניהול יועצים בע"מ (להלן: "**אמן**") בהסכם הכולל, בין היתר, תכנון, הנדסה, ייצור ופיתוח של מערכות כרטוס אוטומטיות (להלן: "**כרטוס חכם**") וכן מתן שירותים הכוללים תמיכה טכנית ותחזוקה, החלים על כלל רכיבי התוכנה. האחריות עבור כל חלק הינה לתקופה של 5 שנים ממועד התקנתו. לחברה ניתנת אופציה להאריך תקופה זו ב-5 שנים נוספות באמצעות הודעה לאמן, ובחמש תקופות בנות שנה כל אחת לאחר מכן. במסגרת ההסכם, הוענק לחברה רישיון שימוש בלעדי בקניין הרוחני של המערכות. החברה זכאית לפיצוי מוסכם מאמן בכל מקרה של עיכוב באספקת המערכות. תלות החברה באמן הינה בשל בלעדיותה של אמן באספקת הציוד הנדרש ובתוכנה הייעודית אשר פותחה לטובת החברה. במקרה של ביטול ההסכם, ללא העברת ידע ותיעוד של היישום והתכנון יהיה קשה מאוד לחברה, או מי מטעמה, להחליף את אמן ולתחזק או לפתח את המערכת. ועדת המכרזים של החברה אישרה את מימוש האופציה לאחריות ותחזוקה לתקופה של 5 שנים עד ליום 31 באוגוסט, 2022 בתמורה בסך של כ- 10 מיליוני אירו.

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 בגינן קיימת לחברה תלות בספקי הציוד הינן: (1) שימוש בחלפים מקוריים בתקופת אחריות הנייד; (2) שימוש בחלפים מקוריים ותקניים לשמירה על בטיחות; (3) העדר שרטוטים ומפרטים לייצור. החלפת הספקים כאמור עלולה ליצור השלכות על פעילות החברה לנוכח פרק הזמן הארוך הנדרש לביצוע הליכי מכרז לבחירת ספק אחר ולייצור הציוד (לדוגמא: רכישת קטרים עשויה להימשך עד כשנתיים וחצי). להערכת החברה, החלפת ספקים אלו עשויה לפגוע בלוחות הזמנים שנקבעו להצטיידות ו/או בזמן הנדרש לתיקון ותחזוקת הציוד ולעיתים אף לגרור עלויות מהותיות (במישרין או בעקיפין).

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

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

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

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

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

(ב) <u>הסכם עם בומברדיה</u> - 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. מכוח ההסכם, יצאו בין השנים 2010 - 2019, 7 הזמנות לכמות כוללת של 509 קרונות, בעלות כוללת בסך של כ- 890 מיליון אירו, לרבות פקודות שינויים לשדרוגים הכרחיים בקרונות.

בנוסף, כתוספת להסכם, סוכם על פרויקט שדרוג 293 קרונות לקראת החשמול, ועלותו מוערכת בכ- 39 מיליון אירו. ההסבה לחשמול החלה ומתוכננת להתבצע עד לאמצע שנת 2021. 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.

כמו כן, ביום 10 בספטמבר, 2020, נחתמה תוספת להסכם לביצוע עבודות שדרוג בכ-143 קרונות מסדרה ישנה, בעלות של כ-14.5 מיליון אירו. עבודות השדרוג כוללות שדרוג של דלתות פנים וחוץ, החלפת כבלים, החלפת מצגי מידע לנוסע והתקנת שקעים בקרונות נכים. עבודות אלו נועדו להימשך עד לתחילת שנת 2023.

ביום 20 בספטמבר, 2015 חתמה החברה על הסכם חדש עם בומברדיה 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. נכון למועד פרסום הדוח, עד כה הגיעו לארץ 15 קטרים חשמליים שמתוכם התקבלו 8 מהם (7 קטרים טרם סיימו הליכי קבלה) וצפויים להגיע עוד 12 קטרים חשמליים בחודשים הקרובים.

ביום 25 לינואר, 2021 נחתמה תוספת להסכם באשר לדחיית מועדי ההגעה של הקטרים הבאים, תיקון תקלות וכן הזמנה של קטר נוסף (מספר 63). כלל ההסכמות מוערכות בסכום של כ-13.5 מיליון אירו.

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

(ג) <u>הסכם עם אלסטום</u> - ביום 30 בספטמבר 2013 התקשרה החברה בהסכם למיקור חוץ לתחזוקת קרונועי IC3 עם חברת Alstom Transport SA (להלן: "**אלסטום**") אשר נכנס לתוקפו ביום 6 באוקטובר 2013. ההסכם כולל תחזוקה מונעת ותחזוקת שבר והינו לתקופה של 7 שנים עם אופציה לחברה להארכה ל-8 שנים נוספות. החברה רשאית לבטל את ההסכם מכל סיבה שהיא בהודעה מראש בת 120 ימים. יצוין, כי תחזוקת מערך קרונועי IC3 באמצעות מיקור חוץ תואמה מול נציגות העובדים ועוגנה בהסכם הקיבוצי שנחתם ביום 6 בדצמבר, 2012, כמפורט בסעיף 15.10.6 לעיל. באוגוסט 2018, נחתמה עם החברה תוספת להסכם אשר הסדירה סוגיות שונות לרבות התחשבנויות עבר. ביום 31 בדצמבר, 2020, נחתמה הארכה קצרה של ההסכם לתקופה של כחודשיים, עד ליום 6 במרס, 2021 וזאת על מנת לאפשר לצדדים להמשיך במו"מ להארכת ההסכם לתקופה ממושכת יותר. ביום 7 במרס, 2021, נחתמה תוספת להסכם אשר תעמוד בתוקף עד ליום 31 בדצמבר, 2022 (עם אופציית הארכה לשנתיים נוספות) במסגרתה עודכנו שירותי תחזוקה.

(ד) כמו כן, ביום 12 באפריל, 2019 התקשרה החברה בהסכם עם חברת אלסטום לרכישת מערכת ETCS ON BOARD בשווי של כ- 40 מיליון אירו, בעקבות זכייתה של חברת אלסטום במכרז הפומבי. נכון למועד פרסום הדוח, מנהלת החברה מו"מ מול חברת אלסטום לעדכון תכולת השירותים.

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

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

(ז) הסכם עם 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 (זד.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 של ארבעה חודשים. ההתקשרות היא מכוח ספק יחיד.

(ח) הסכם עם טרקטורים וציוד - ביום 22 בספטמבר, 2009, התקשרה החברה עם חברת טרקטורים וציוד (אייי.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 (זד.פי) בע"מ, בהמשך לשינוי ארגוני שחל בחברת טרקטורים וציוד. ביום 15 ביוני, 2016 נכרת הסכם חדש עם חברת טרקטורים וציוד (אייי.טי.אי) בע"מ (במקום זוקו שירותי רכבת (זד.פי) בע"מ), לקבלת שירותי שיפוץ גנראטורים מסוג דיזל, לרבות התקנת מנועים חדשים. ההסכם החדש מיטיב עם הרכבת הן בנוגע להתקנת מנועים חדשים והן באשר לנוסחת הצמדת המחירים, שכן נקבע סל הצמדות מיטיב שאינו מכיל עלייה קבועה. ההסכם תקף לשנה, עם שתי אופציות לרכבת להארכת ההסכם, כל אחת בת שנה אחת. היקף ההתקשרות המשוער, הינו כ-10 מיליון ש"ח בשנה. ביום 19 למרס, 2017, מימשה החברה את 2 האופציות כאמור, ונחתם עם חברת זוקו הסכם חלפים לתקופה של שנתיים. ההתקשרות היא מכוח ספק יחיד.

(ט) הסכם עם Knorr-Bremse - ביום 27 בינואר, 2016 חתמה החברה על הסכם עם חברת Knorr-Bremse (להלן: "קנור") לרכישת חלקי חילוף ההסכם הוא לרכישת חלקי חילוף למערכות בלם מתוצרת קנור, המותקנות בצי הנייד של רכבת ישראל. בהתאם להחלטת וועדת המכרזים העליונה, הוארך ההסכם והוא בתוקף עד ליום 27 בינואר, 2022. היקף הרכישות המשוער הינו כ-2.5 מיליון אירו בשנה, כאשר הרכבת התחייבה בהסכם להזמנות בסכום מינימאלי של כ-2 מיליון אירו בשנה.

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

(יא) הסכם עם SEMI - ביום 28 בדצמבר, 2015, חתמה החברה על הסכם עם חברת Sociedad Espanola de Montajes Industriales S.A. (להלן: "SEMI") 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. ההסכם בתוקף עד יום 27 בדצמבר, 2032, וכולל תקופת הקמה של 7 שנים ו- 10 שנות תחזוקה. בנוסף, קיימת אופציה לעוד 15 שנות תחזוקה.

(יב) ביום 1 באפריל, 2020, נחתמה תוספת להסכם בעניין האצת הפרויקט. בהתאם לתוספת, יגדיל הקבלן את כוח האדם והציוד שברשותו במטרה לסיים את הפרויקט כולו עד ליום 31 בדצמבר, 2025. כמו כן, נקבע לוח זמנים חדש להשלמת אבני הדרך בפרויקט, כאשר עמידה באבני דרך אלו תזכה את הקבלן בבונוס שעלותו מסתכמת ב-125 מיליון ש"ח ואילו הקדמת הפרויקט, כך שיסתיים לפני ה- 31 בדצמבר, 2025 תזכה את הקבלן בבונוס מקסימאלי של כ- 18 מיליון ש"ח, בהתאם למשך ההקדמה.

(יג) בחודש מאי 2020, נחתמו מול הקבלן 4 מזכרי הבנות באשר להעסקת קבלני משנה ישראליים בפרויקט (חברות לסיכו, בן ארי , דניה סיבוס וברנד), לטובת האצת הפרויקט בתקופת משבר הקורונה, בעלות משוקללת של כ- 44.5 מיליון ש"ח (עלות זו כוללת תשלום לקבלני המשנה ותשלום ל-SEMI).

16.3. דלק

חומר הגלם העיקרי המשמש את החברה הינו דלק, אשר מהווה, לאחר עלויות השכר, את ההוצאה התפעולית העיקרית של החברה. בשנים 2018, 2019 ו-2020 עלות הדלק היוותה כ-19%, 19% וכ-13% מסך עלות המכר של החברה, בהתאמה. מכיוון שהסכם הפיתוח וההפעלה כולל מנגנון התאמה של הסובסידיה לשינויים במחירי הדלק, מחיר הדלק לא משפיע על רווחיות החברה באופן מהותי. נכון להיקף פעילות החברה בשנת 2020, עליה של 1 אג' במחיר ליטר דלק מגדילה את הוצאות החברה בכ-695 אלפי ש"ח בשנה. ראו גם סעיף 16.4 להלן בעניין הפעלת רכבות נוסעים חשמליות.

במהלך חודש פברואר 2015 חתמה החברה על הסכמים עם דור אלון אנרגיה בישראל (1988) בע"מ (להלן: "**דור אלון**") ועם סונול ישראל בע"מ (להלן: "**סונול**"). תקופת ההסכמים הראשונה הינה עד ליום 31 בדצמבר, 2016, כאשר לרכבת שמורה האופציה להארכת ההסכמים ב-36 חודשים נוספים, מתוכם מומשו האופציות בהסכמים שהינם בתוקף עד ליום 31 בדצמבר, 2019. שני ההסכמים הוארכו עד ליום 30 ביוני, 2020 מטעמי אחידות, יעילות וחיסכון וזאת לטובת בחינת מערך הדלק ברכבת ישראל והשלמת מכרז חדש. יצוין כי החברה רשאית לבטל את ההסכם בהתראה של 60 יום. בהסכמים כאמור נקבע מחיר הדלק וכן תנאי האשראי (שוטף +60).

ביום 14 ביוני, 2020, פרסמה החברה על זכייתן של דור אלון אנרגיה בישראל (1988) בע"מ ושל פז חברת נפט בע"מ (להלן – "הזוכות") במכרז לאספקת דלק לחברה. ההתקשרות עם כל אחת מהזוכות הינה לתקופה של 24 חודשים החל מיום 1

ביולי, 2020 עם אופציה להארכה ב-36 חודשים נוספים. עלות ההתקשרות עם שתי הזוכות ביחד הינה בסך של כ-500 מיליוני ש"ח לשנה.

מחירי מרווח השיווק הקבועים בהסכמים עם דור אלון ועם פז 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, מחיר 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 ופז יהיו אחראיות לבדן לכל אובדן או נזק מכל סוג שהוא אשר ייגרם לחברה עקב ביצוע ההתחייבויות נשוא חוזים אלו.

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

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

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

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

לפרטים אודות המעבר מדלק לרכבות המונעות באמצעות חשמל ראו סעיף 8.5.6 לעיל.

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

16.4. <u>ספקי שירותים</u>

לחברה ספקים קבועים הכוללים את חברת חשמל, כאשר הוצאות החשמל בשנת 2019 עמדו על כ-32 מיליון ש"ח, המהווים כ- 14% מסך עלות המכר של החברה.

עם הפעלת רכבות נוסעים חשמליות בצורה מדורגת החל משנת 2018, כמפורט בסעיף 8.5.6(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 8.5.6(ו) לעיל, כמו כן תופעלנה כל רכבות המטען באמצעות דיזל. לפרטים נוספים בדבר תכנית החשמול והשלכותיה ראו סעיף 8.5.6 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 יגרום להשלכה מהותית על פעילות החברה.

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

17. **<u>הון חוזר</u>**

17.1. <u>מלאי</u>

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 ולמלאי חירום.

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, קרונועים). להלן הסיבות לרכישת המלאי למשק זה:

- במסגרת רכש ציוד נייד חדש, מוזמנת רשימת "הצטיידות ראשונית של חלפים", אשר מסופקת בסמוך לאספקת הציוד הנייד ומשמשת לתהליך התחזוקה וכן מהווה את הבסיס לעיתוד המלאי הנדרש לתחזוקה שוטפת.
- מלאי ציוד לאחזקה שוטפת (טיפולים על פי תקופות או ק"מ).
- מלאי לאחזקת שבר, לפי תחזית תקלות צפויות.

המלאי ברובו הגדול נרכש בחו"ל ומנוהל לפי רמות מינימום כאשר LT לפרטי משק הנייד עומד על לפחות 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- 8 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 וגיבשה מדיניות לעיתוד מלאי בשאר המשקים, בהתאם לפרמטרים תפעוליים וכלכליים התואמים לצרכי החברה.

17.2. נכון ליום 31 בדצמבר, 2020 עמד הגרעון בהון החוזר של החברה על סך של כ- 120 מיליוני ש"ח. נכון ליום 31 בדצמבר, 2020 עמד הגרעון בהון החוזר של החברה (בנטרול התחייבויות לספקים והפרשות בגין פעילות הפיתוח אשר ממומנים מתקציב הפיתוח) על סך של כ- 193 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 החשב הכללי במשרד האוצר ושל מנכ"ל משרד התחבורה. אשראי ספקים חריג יחשב התחייבות לתשלום לספקים הגבוהה משוטף +60 או הגבוהה משוטף +90 אם מדובר סכום הנמוך מ-20 מיליון ש"ח.

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

נציין כי ביום 22 במרס, 2017 נתקבל חוק מוסר תשלומים לספקים, התשע"ז-2017. החוק מסדיר את מועד התשלומים שמוסדות המדינה וגופים ציבוריים, בהם חברות ממשלתיות, משלמים לספקים ולנותני שירותים, בעד ביצוע עבודה, מתן שירות או הספקת טובין. החוק משפיע על אופן התקשרות החברה עם ספקים, בדגש על מדיניות דחיית התשלומים לספקים. ביום 16 בפברואר 2021, פורסמו תקנות מוסר תשלומים לספקים (דיווח על יישום החוק) (הוראת שעה), התשפ"א-2021. בתקנות נקבעו הוראות לעניין דיווח בדבר אופן יישום החוק, בכלל זה, זהות הגורמים המחויבים בדיווח (לרבות חברות ממשלתיות), מועדי הדיווח, אופן הדיווח, חובת פרסום הדיווח.

18. <u>השקעות</u>

18.1. <u>ניהול השקעות</u>

בשנת 2020 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, 2020 היתרה בקרן עמדה על סך של כ- 24.3 מיליון ש"ח. בשנת 2020 נמשכו כ-4 מיליון ש"ח לטובת תיקון קרונות.

18.1.2. **קרן לפרישת עובדים-** היתרה מייצגת כספים שמיועדים לתשלום פרישה מוקדמת. מקרן זו נמשכים כספים באופן שוטף לטובת תשלומי פנסיה מוקדמת. נכון ליום 31 בדצמבר, 2020 היתרה בקרן עמדה על סך של כ-6.9 מיליון ש"ח.

18.1.3. **קרן שמורה-** בחודש מרס 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, 2020 היתרה בקרן עמדה על סך של כ-137 מיליון ש"ח. במהלך שנת 2020, נמשכו 25 מיליון ש"ח לטובת התשלום השביעי של קרן האג"ח שהונפק בשנת 2015.

18.1.4. **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% מאמצעיה הנזילים הפנויים להשקעה פיננסית במניות או בניירות ערך המירים למניות, או במעו"ף על בסיס מדד מניות המעו"ף בבורסה לניירות ערך בת"א, או עד 25% כאמור, בקרנות נאמנות, המתמחות בהשקעות במניות.

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

19. **<u>מימון</u>**

19.1. <u>אגרות חוב</u>

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

19.2. <u>מימון פעילות החברה</u>

ככלל, החברה מממנת את רוב פעילותה מסכומים המשולמים לה על ידי המדינה במסגרת הסכם הפיתוח וההפעלה, כמפורט בביאור 20 (ג)(1)(1.3) בדוחות הכספיים, ואת היתרה מממנת ממקורותיה העצמיים. בהתאם להסכם הפיתוח וההפעלה, לצורך מימון הפעילות השוטפת ובמטרה לסייע לחברה לגשר על פערים בתזרים המזומנים, משרד התחבורה מעביר לחברה מידי שנה בתחילתה, סכום של 77 מיליון ש"ח, אשר מוחזר למשרד התחבורה בחודש דצמבר של אותה השנה.

לחברה אין יתרת הלוואות נכון ליום 31 בדצמבר, 2020.

19.3. <u>מגבלות החלות על התאגיד בקבלת אשראי</u>

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 הפיתוח והפעלה כמפורט בביאור 20(ג)(1)(1.3) בדוחות הכספיים. יובהר, כי בהתאם לאישור הנפקתן של אגרות חוב לציבור אשר ניתן לחברה ביום 25 בפברואר, 2015 על ידי נציגי הממשלה, במקרה בו לא תהיה בידי החברה אפשרות לפרוע את תשלומי הקרן והריבית הקרובים, תהא רשאית לקבל אשראי מתאגיד בנקאי בסכום הנדרש לה לטובת התשלום הקרוב, לאחר השימוש בכספי הקרן השמורה. אישור ההנפקה קובע כי בכל מקרה לא יעלה סכום האשראי בו זמנית על סך של 50 מיליון ש"ח.

19.4. <u>ערבויות</u>

נכון ליום 31 בדצמבר, 2020 סך הערבויות שניתנו על ידי החברה עמד על כ-2,871 אלפי ש"ח. הערבויות כאמור ניתנו בעיקר במסגרת הפעילות השוטפת להבטחת קיום ההתחייבויות של החברה. הערבויות הועמדו בהתאם לקביעת בית המשפט במסגרת הליכים משפטים אשר החברה צד להם לשם המשך הדיונים. בנוסף קיימות ערבויות לעיריות להבטחת הסכמים בדבר היתרי בנייה.

19.5. <u>אשראי שנתקבל מתאריך הדוחות ועד מועד פרסום הדוח</u>

לאחר יום 31 בדצמבר, 2020 ועד למועד פרסום הדוח לא קיבלה החברה אשראי בנקאי.

19.6. <u>מסגרות אשראי ליום 31 בדצמבר, 2020</u>

נכון למועד הדוח, לחברה לא קיימות מסגרות אשראי.

19.7. <u>דירוג אשראי</u>

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 12 במרס,

2018 פורסם אשרור דירוג Maalot S&P ועודכן ל +ilAA עם אופק חיובי. ביום 4 במרס, 2019 פורסם אשרור דירוג Maalot S&P ועודכן ל +ilAA עם אופק יציב. ביום 27 ביוני, 2019 פורסם אשרור דירוג מידרוג שהציג דירוג זהה. ביום 9 במרס, 2020 פורסם אשרור דירוג Maalot S&P ל +ilAA עם אופק יציב. ביום 4 באוגוסט, 2020 פרסמה מדרוג אישור דירוג של אגרות החוב של החברה, Aa1.il עם אופק יציב. ביום 18 באוגוסט, 2020 פרסמה מדרוג אישור דירוג לאגרות החוב זהה לקודם. ביום 22 בפברואר, 2021 פורסם אשרור דירוג Maalot S&P ל +ilAA עם אופק יציב.

19.8. שעבודים

בחודש מרס 2015, בטרם השלמת ההנפקה לציבור כמפורט בסעיף 2.1.1 לעיל, החברה שעבדה לטובת הנאמן, עבור מחזיקי אגרות החוב (סדרה א' וסדרה ב'), שעבוד קבוע יחיד, ראשון בדרגה, וללא הגבלה בסכום, על מלוא זכויות החברה בחשבון בנק המתנהל על שם החברה ומשמש כ"קרן שמורה" לטובת תשלום לבעלי אגרות החוב במצב בו תשלומי הסובסידיה לפיתוח לא הספיקו לחברה לתשלום לבעלי אגרות החוב, כמפורט בביאור 20 (ג)(1)(1.3)(יג)(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)(1.3)(יג)(2)(ה) לדוחות הכספיים.

20. **מיסוי**

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

21. **סיכונים סביבתיים ודרכי ניהולם**

21.1. סיכונים סביבתיים

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

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

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

בנוסף, קיימים מתחמים המשמשים לשינוע מטענים ועיתוקים כאשר הגדולים בהם הם: שלוחת נמל חיפה, אשדוד עורף הנמל, צפע (אינם בשטח הרכבת ואינם תחת היתר הרעלים של הרכבת) ונאות חובב.

המתחמים הבאים קטנים יותר בפעילות העיתוק ונפח הפעילות:
מתחמים בינוניים - דימונה, אשקלון (בעבודות פיתוח למתחם גדול) אשדוד עד הלום ובני ברק.
מתחמים קטנים - חדרה ובית שאן.
כמו כן, החברה מטפלת בהיבטי איכות הסביבה לאורך מסילות הרכבת ומטפלת בהיבטי איכות סביבה הנוגעים לפעילותה.

21.2. רגולציה סביבתית

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

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

21.2.1. **היתר רעלים לשינוע ולאחסנה של חומרים מסוכנים**

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

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

א. <u>שינוע חומרים מסוכנים</u> - 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, חברת "תרכובות ברום" בקשר עם ליווי שינוע ברום וחברת "חיפה כימיקלים" בקשר עם ליווי שינוע אמוניה). בנוסף קיים צוות חירום באתר "מיון חיפה" במתחם הדיזלים בחיפה. החברה פועלת לקיום תנאי היתר הרעלים ופועלת לחידושו בתום תוקפו מדי שנה ואינה צופה מניעה לחידושו.

ב. <u>אחסנה של חומרים מסוכנים</u> - 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, שרובם המכריע מסוג סולר. בכל אתרי החברה המאחסנים חומרים מסוכנים החברה פועלת מכוח היתרי רעלים תקפים ופועלת לקיום תנאיהם. תוקפם של היתרי הרעלים, הינו לשנה אחת עד שלוש שנים והחברה פועלת לחידושם בתום תוקפם ואינה צופה מניעה לחידושם.

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

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

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

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

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

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

פעילות החברה, בעיקר בהסעת נוסעים, מהווה מקור לפליטת זיהום אוויר מקטרי הרכבת ומקרונות הכוח, 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 21.3.3 להלן. בנוסף, זומנה החברה לשימוע בגין חריגות בזיהום אוויר בתחנות השלום, יוספטל וקוממיות בתחילת שנת 2017 ובמהלך 2018 ומאז מבצעת החברה את התחייבויותיה בהתאם לשיפור המצב ע"י התקנת מערכות לטיפול באיכות האוויר- ראה סעיף 21.3.3 להלן.

כמו כן, ביום 24 בדצמבר, 2017 קיבלה חברת רכבת ישראל הוראות להתקנת מסננים בכל קרונות הכוח של צי הנייד. נכון למועד פרסום הדו"ח, כלל המסננים לחלקיקים הותקנו בכלל קרונות הכח מסוג DD ופרויקט קרונות הכח יושלם עם גריטה בשלבים של קרונות מסוג PP + SIEMENS. 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 21.3.3 להלן.

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

לחוק הקרינה הבלתי מייננת, התשס"ו-2006 (להלן: "חוק הקרינה הבלתי מייננת") ולתקנות מכוחו השפעות על פעילות החברה בכל הנוגע לפרויקט החשמול - העברת הפעלת הרכבות המונעות באמצעות חשמול עילי, כתחליף להנעת קטרים בדיזל. לפרויקט החשמול, התקבלו עד כה 4 היתרי הקמה מכוח חוק הקרינה הבלתי מייננת, לטובת הקמת 4 תה"רים

(תחנות השנאה רכבתיות) וכן היתר להקמה והפעלה לסוג של מתקן חשמל. עם התקדמות פרויקט החשמול, ועל פי הצורך, תפעל החברה לקבלת היתרים נוספים.

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

עוד טרם פתיחת הקו החשמלי הראשון ירושלים-נתב"ג בתאריך 25 בספטמבר, 2018, ערכה ר"י ניטורי קרינה בתחנות הנוסעים ובעת הנסיעה ברכבת וכן סימולציות על ערכי השדות המגנטיים הצפויים להתקבל בהמשך הפרויקט. בשנת 2020 עם פתיחת הקו המלא ירושלים-הרצליה נוטרו כלל התחנות בקו זה: ירושלים יצחק נבון, נתב"ג, ת"א ההגנה, ת"א השלום, ת"א סבידור מרכז, ת"א אוניברסיטה והרצליה וכן נערך ניטור בנסיעה.

בשנת 2021 צפוי להיפתח קו החשמלי אשקלון-קשת השרון ויערכו ניטורים בהתאם.

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

לצורך הפעלתן של 70 מכונות השיקוף המותקנות בתחנות הנוסעים ומבוססות על קרינה מייננת (קרינת **X-ray**), החברה מחזיקה בהיתרים מכוח תקנות הרוקחים (יסודות רדיואקטיביים ומוצריהם), התש"ם-1980 ופועלת לעמידה בתנאיהם. היתר כאמור מתחדש לפחות אחת לשנה ולהערכת החברה לא צפויה מניעה לחידוש ההיתרים בתום תוקפם.

21.3. <u>אירועים בקשר עם איכות הסביבה</u> **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. אתרים אלו מטופלים על ידי החברה לשיקום הקרקע כמפורט להלן:

- החברה מבצעת, על פי הנחיית המשרד להגנת הסביבה ורשות המים, פעולות של ניטור, ניקוז, שאיבה ושיקום קרקע במתחמי התדלוק חיפה חוף שמן ולוד, נוכח זיהומי קרקע ומי תהום שהתגלו בשנים האחרונות שמקורם בדליפות היסטוריות. בתחנות אלו מתבצעים ניטורי מי תהום במטרה לאפיין את עדשת הדלק הנמצאת על גבי מי תהום (שינוי בגובה וגודל העדשה, התפשטות וכו').
- בתחנת הדלק בבאר שבע בוצע הליך שיקום מוצלח וכעת האתר נקי.
- בתחנת הדלק בדימונה החברה השלימה הליך חקירת קרקע ובוחנת מספר חלופות לטיפול בזיהום הקיים במתחם.
- במתחם קישון בוצע סקר קרקע משלים במהלך שנת 2017 ובמהלך השנים 2019-2020 התקיים טיפול בקרקע המזוהמת כחלק מהליכי בנייה ושדרוג המתחם, הצפוי להימשך בשנת 2021.

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

א. <u>מתחם התדלוק בלוד</u>

כחלק מהליך שיקום הקרקע במתחם לוד, התחייבה החברה לשיקום הקרקע במקום על ידי החלפת הקרקע, החלפת אמצעים למניעת זיהום קרקע בסביבת רציפי התדלוק, ביצוע סקר סיכונים, סקרי קרקע משלימים, ניטורי מים וקרקע ובדיקות מעבדה. פרויקט זה לווה 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 5000 - 500 tph תפונה כקרקע לכיסוי וקרקע מזוהמת ברמת זיהום של מעל 5000 tph תפונה לטיפול ביולוגי.

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

במהלך 2019 ביצעה הרכבת שיקום קרקע במתחם לוד, וזאת כחלק מהקמת המוסך החשמלי בלוד, תכנית לסקר קרקע הוגשה ואושרה במשרד להגנת הסביבה, ומתחלקת לשני אזורים עיקריים: צפוני שמזוהם יותר בדר"כ מעל 1800 TPH והאזור הדרומי שבו הזיהום נמוך באופן יחסי ורוב הקרקע שם תפונה או כקרקע לכיסוי (מתחת 1800 TPH) או מתחת לערכי הסף.
ברבעון הרביעי של שנת 2020 התרחש אירוע שימוט בסמוך לעמדת התדלוק במתחם שהוביל לשפך סולר.
הקרקע שזוהמה נחפרה, ויחד עם מערום הקרקע שמקורו במתחם המוסך החשמלי בלוד, פונו לטיפול תרמי ב"נשר".

ב. <u>מתחם חוף שמן בחיפה</u>

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

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

כחלק ממאמצי החברה לשיקום הקרקע, הוקמה במקום מערכת להפקה וסילוק דלק. על מנת למנוע זיהום קרקע, הוצב במתחם מיכל דלק חדש בעל מעצרת בטון ומפריד דלקים. בנוסף, לאורך רציפי התדלוק הוצבו מגשיות לניקוז הדלקים. כמו כן, בוצע שדרוג למערכת המגשיות בקו המשמש לתדלוק וריקון קטרים, הותקן מפריד דלקים עילי ובוטלו קווי דלק ישנים במתחם. במהלך שנת 2017, פעלה החברה לשאיבת הפאזה האורגנית באמצעות מערכת הכוללת 2 סקימרים אקטיביים, במהלך שלושת הרבעונים הראשונים של שנת 2019 הושלם מערך השאיבה אשר כולל 12 סקימרים, ומאז מתבצעת שאיבה של עדשת הדלק הצפויה להימשך גם בשנת 2021.

בנוסף, ביצעה החברה מערך של משטחים אטומים למניעת חדירת דלקים ושמנים בשתי נקודות פריקת שמן ודלקים במתחם הדיזלים כחלק מתוכנית כוללת להסדרת המתחם למניעת זיהום קרקע ומים מדלקים. הפרויקט בוצע ברבעון הרביעי של שנת 2019.

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

ג. <u>מתחם באר שבע צפון</u>

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

לאחר כיסוי השטח הנחפר, בוצעו קידוחים לסקר קרקע משלים בדצמבר 2018 ולא נמצאו ממצאים נוספים.

בשנת 2019 ו-2020 לא נעשו או נדרשו פעולות נוספות.

ד. <u>קו בצת</u>

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

21.3.2. **מפגעי אסבסט**

<u>נהריה</u>

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

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

נערכו במקום מספר סיורים במהלכן הוצאו ע"י המשרד להגנת הסביבה הנחיות לביצוע ניקוי של אסבסט פריך ממערומים שבמקום, חישוף צמחיה, וגילוח השטח ופינוי כלל הקרקע המזוהמת לאתר הטמנה ייעודי לאסבסט פריך.

הערכת החברה הראשונית טרם תחילת הפרויקט וההליך המרכזי לאחר מדידות השטח והמערומים הייתה כ- 6 מיליון ש"ח להסרת המפגע, וזאת ללא השלמות נוספות.

עם סיום ההליך המכרזי ולאחר קבלת הקלות מטעם המשרד להגנת הסביבה שהגדיר את הפרויקט כמפגע ולא כשיקום מלא, הערכת העליות ירדה לכ- 4 מיליון ש"ח, ולבסוף הפרויקט תומחר בעלות של כ 3.5 מיליון ש"ח.

הפרויקט בוצע בטווח של שנה לערך החל מיום תחילת ההתדיינות (בין נובמבר 2018 לנובמבר 2019), כאשר לבסוף המשרד להגנת הסביבה אישר את הגדרות הפרויקט כמפגע אסבסט פריך.

במהלך העבודות הופסקה העבודה על ידי בית המשפט בעקבות בקשה של מפעל סמוך לדחות את ביצוע העבודות לחודשי החורף, וזאת בניגוד לעבודות אחרות שבוצעו בתחומי הגליל המערבי למרות שניטורי האוויר הראו שאין חריגה מהערך המנחה שנקבע ואין סכנת זיהום אוויר. בנוסף, על פי דרישת המשרד להגנת הסביבה, נעשו פעולות נוספות למניעת פיזור אבק מזיק. העבודות הופסקו ל- 45 ימים החל מתחילת חודש ספטמבר ועד לאמצע אוקטובר 2019.

תוצאות ניטורי המעבדה לאורך כל הפרויקט נמצאו תקינות על פי ערכי הסף שקבע המשרד להגנת הסביבה וזאת למרות שבמהלך העבודה הייתה רוח מערבית חזקה.

עמידה בתקציב הפרויקט - לפרויקט שוריין תקציב על סמך חשבון אומדן שנבנה על ידי החברה המייעצת ובהתאם למפרט חוזה אחזקה כללי של רכבת ישראל. בשל שינוי הדרישות של המשרד להגנת הסביבה והוראות בית משפט, נדרשה התאמה ושינוי בהיקף העבודה. יש לציין כי בתכנון הפרויקט חושב פינוי קרקע של כ-900 מ"ק בפועל פונתה קרקע בכמות של כ- 400 מ"ק. בתכנון נדרש לבצע גדר מפרידה בצד מערב ובפועל הוחלט שהיות וכבר מבצעים גידור השטח יתוחם מכל צדדיו למניעת כנסית פולשים העלולים לבצע עבודות לא חוקיות במקום ועל ידי כך להיחשף לסיבי אסבסט פריך. הפרויקט הסתיים במהלך חודש נובמבר 2019 בעלות כוללת של כ 3.3 מיליון ש"ח.

בשנת 2020 כלל שטח השיקום מגודר ומשולט, ומבוצעות בו בקרות שלא מתקיימת כל פעילות באתר. לעתיד כלל האזור ושטח הרכבת מתוכננים לעבור שיקום קרקע כולל כחלק מתוכנית שיקום קרקעות הצפון ע"י המדינה.

<u>שכונת הרכבת - לוד</u>

במסגרת פיתוח והקמת הקו המזרחי החדש באזור לוד, נדרשת הפקעת שטחים המכילים מבנים הנמצאים בתוואי המסילה המיועדת.

תחת ההסכם שנחתם מול מחזיקי השטח בשכונה, הוגדר כי אחריות המחזיק לדאוג להרס המבנה, ולאחר מכן השטח מועבר לחזקת הרכבת ובאחריותה לפנות את פסולת הבניין וההריסות, ולפתח את התשתית המסילתית.

בסוף שנת 2020, במסגרת סיור שביצעה היחידה בשטח השכונה לאחר שהתבקשה לייעץ על הימצאות גג אסבסט שדורש פינוי, נתגלו שני מפגעי אסבסט מורכבים בדמות פסולת בניין מעורבבת עם אסבסט שנמסרו לידי הרכבת לאחר הריסתם על ידי בעלי השטח הקודמים ללא התראה וללא הדעה לרכבת טרם ההריסה.

בתחילת שנת 2021 הוגשה על ידי הרכבת בקשה לאישור פינוי מפגעי האסבסט למשרד להגנת הסביבה, הצפוי להתבצע ברבעון הראשון של שנה זו.

הטיפול במפגעים מוערך בעלות כוללת של 400 אלף ש"ח.

21.3.3. **איכות אוויר**

<u>עמידה בהוראות ניטור אוויר בתחנות רכבת</u>

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

<u>להלן פירוט ההליכים בתחום איכות אוויר שננקטו ע"י המשרד להגנת הסביבה:</u>

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

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

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

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

ד. במהלך שנת 2018 התקינה הרכבת מערכת ניטור נוספת מחוץ לתחנת השלום למדידת רקע איכות, במהלך הרבעון השלישי של שנת 2020 הותקנה מערכת ניטור נוספת ברציף 2/3 בנוסף לרציף 1.

ה. במהלך הרבעון השלישי לשנת 2019 הוסמכה הרכבת שוב ISO 17025, לניטור מזהמים ממקורות תחבורה (NO_2, PM 2.5 , NO_X) ובספטמבר 2020 נערך לרכבת מבדק מחודש ע"י הרשות הלאומית להסמכת מעבדות ועברה את המבדק וההסמכה בהצלחה. המבדק הבא מתוכנן לספטמבר 2021.

<u>תחנת רכבת ת"א השלום</u>

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

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

במהלך שנת 2018, פעלה החברה באמצעות חברה חיצונית (אלקטרה מערכות) לתכנון וביצוע להתקנת מערכות לשיפור איכות האוויר בתחנת השלום. עלות הפרויקט, כולל ניהול ופיקוח עליון יגיע לסך של כ- 15 מיליון ש"ח. נכון ליום 31 בדצמבר, 2019 הסתיים שלב התכנון המפורט והביצוע הכולל התקנה של 16 מפוחים לטיפול בזיהום אוויר ומערכת לסינון חלקיקים P.M2.5 המתוקנים ברציף 1 בתחנת השלום.

כמו כן, הותקנו מערכות ניטור חיצונית בתחנת השלום בנוסף למערכת פנימית (למדידת רקע איכות האוויר), מערכות סינון, לוחות חשמל ומערכות תאום ובקרה. עם סיום כל 16 המפוחים והתקנת כלל מערכות הסינון, החלה הפעלת המערכת בתאריך 21 בספטמבר, 2019.

המערכת כוללת חיבור מתח גבוה להפעלת כלל המערכות. בשלב ראשוני, הופעלה המערכת לסדרה של שיטות הפעלה שונות לשם מציאת שיטת ההפעלה המיטבית. שיטת ההפעלה השלישית במספר הביאה לשיפור מהותי באיכות האוויר בתחנה, ועמידה בחוק אוויר ברוב זמן ההפעלה:

א. <u>חלקיקים מרחפים</u> - ממוצע יממתי (תקן 37.5 מק"ג/מ"ק) - בשיטת הפעלה האוטומטית הפחתה של 50% בריכוז המרבי 36.8 מק"ג, והפחתה של 57% בריכוז המזהמים הממוצע 25 מק"ג.

ב. <u>חנקן דו חמצני</u> - ממוצע שעתי (תקן 200 מק"ג/מ"ק) בשיטת הפעלה אוטומטית - הפחתה של 48% בריכוז המרבי של 196 מק"ג, ו 48% בריכוז המזהמים הממוצע.

המערכת פעלה בשנת 2020 באופן רציף, למעט ניתוק המערכת בחודשים מרץ-יוני 2020 במהלך הסגר הראשון, בהם הופסקה תנועת הרכבות. עם חזרת פעילות הרכבות הופעלה מערכת האוורור מחדש. במהלך הרבעון השלישי של שנת 2020 הותקנה מערכת ניטור נוספת ברציף 2/3 בנוסף לרציף 1.

<u>תחנת יוספטל</u>

ברבעון הראשון והשני של שנת 2019 החל תכנון מפורט להקמת מערכת לטיפול בזיהום אוויר בתחנת יוספטל בת ים, זאת בהתאם להתחייבות הרכבת למשרד להגנת הסביבה מחוז ת"א ועל פי תוכנית העבודה של חטיבת הבטיחות. התוכנית כוללת התקנת 8 מפוחים סילוניים הכוללים 2 משתיקים בשני צידי המפוח.

החל מרבעון רביעי 2019 ועד רבעון שני 2020 הושלם הפרויקט אשר במסגרתו הותקנו שני סטים של 4 מפוחי סילון באזור המקורה מעל זוג המסילות בין שני הרציפים, האחד בצידה הדרומי של התחנה והשני בצידה הצפוני.

מפוחים אלו מאפשרים "שטיפה" של אוויר חוץ המגיע לאזור המקורה, כך שמזהמים שנפלטים מרכבת הדיזל הנמצאת בתחנה, נמהלים בזרם אוויר זה ונפלטים בקצה הרציפים. בנוסף הותקנו 10 יחידות סינון ברציפים וכן 2 יחידות ניטור. האחת ברציפים והשנייה למדידת איכות האוויר מחוץ לתחנה. כל זאת תוך הגדלת אספקת החשמל בתחנה.

ברבעון שלישי ורביעי 2020 בוצעה סדרה של הרצות ובדיקות שמטרתן:

1. מציאת שיטת האוורור הטובה ביותר לצמצום רמת זיהום האוויר בתחנה.

2. צמצום צריכת האנרגיה של מערך האוורור, מבלי לפגוע באיכות האוויר בתחנה.

3. בחינת המשמעויות האקוסטיות של אופני הפעולה השונים.

<u>תחנת רכבת מודיעין-מרכז</u>

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

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

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

עם התקדמות פרויקט החשמול ופתיחת קווי נסיעה לרכבות חשמליות, מצטמצמים מפגעי זיהום האוויר הנגרמים ממנועי הדיזל של הרכבות.

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

21.3.4. **תכנית החשמול והשפעות סביבתיות**

תכנית החשמול הינה בעלת השפעה רחבת היקף על מגוון נושאים סביבתיים המתקיימים ברכבת ישראל.

בראש עם התקדמות חשמול קווי הרכבת, הכנסת נייד חשמלי במקום נייד רכבתי הפועל ע"י מנועי בעירה פנימית ושריפת סולר תוביל להפחתה של 100% בפליטות מזהמי אוויר האופייניים לתחבורה ולמעשה תביא לפתרון מלא לכלל סוגיית זיהום האוויר ברכבת ישראל בתחנות הרכבת השונות בדגש לתחנות מקורות.

כמו כן, תכנית חשמול תשפיע על הגדלה של שינוע נוסעים ביחס למערך רכבת על הקו עקב העובדה כי מספר הקרונות בנייד חשמלי גדולה לעומת זה המוסע בדיזל.

<u>יתרונות סביבתיים בנייד חשמלי לעומת דיזל</u>

1. הפחתה של 100% בפליטת מזהמי אוויר האופייניים לשריפת סולר בתחבורה הגורמים לזיהום אוויר כגון: תחמוצות חנקן (NO_X), חלקיקים מרחפים בעלי מקטע קטן מ PM 2.5 ודו תחמוצת החנקן (NO_2);
2. הפחתה ניכרת עד מלאה של זיהום אוויר בכלל תחנות הרכבת ובפרט בתחנות הרכבת המקורות כגון: השלום, הגנה, יוספטל, קוממיות וולפסון;
3. צמצום מפגעי רעש וביטול זיהום האוויר לאורך המסילות ובתחנות;
4. רמת רעש נמוכה בזמן האצה ועצירה ובנסיעה;
5. הפחתה ניכרת בשימוש בדלקים ובשינועם;
6. מניעת זיהום כתוצאה מטיפול בדלק באתרי תדלוק, במכלים ובהובלות;
7. מניעת זיהום קרקע כתוצאה משמנים ודלקים, בפרט באזורי תפעול ותחנות.

21.3.5. **שפכים תעשייתיים**

במהלך פעילות החברה במתחמי מוסכים ותדלוק, נוצרים שפכים תעשייתיים. מקורם של שפכים אלו הם בפעילות תדלוק וטיפולי מכונאות. החברה מבצעת ניטור מקיף במתחמי הרכבת התפעולים בהתאם לתוכנית שנתית לאפיון השפכים הנוצרים ומטפלת בהם כדין. טיפול זה כולל בין היתר, איסוף נפרד של עודפי השמן המשומש המועברים לפינוי, וכן ניקוז שאר תשטיפי הדלק והשמן למפריד דלקים לצורך עמידה בערכים הקבועים בדין.

כל מפרידי הדלקים מטופלים ומתוחזקים על ידי שאיבת תכולתם, ניקוי צופת ומסננים באופן תקופתי בהתאם לפעילות באתר.
כמו כן, החל משנת 2021, מבוצעת בדיקת תקינות שנתית מקיפה למפרידי הדלק באתרים השונים.

בשנת 2015 התקבלו חיובים עקב חריגות לכאורה בדיגומי שפכים בסך כולל של כ- 265 אלפי ש"ח על ידי תאגידי המים, בגין האתרים: לוד ודימונה. לאחר הליכי ערר בלוד, והליך ערר שהמשיך להליך משפטי בדימונה, הושגו הסכמי פשרה בין התאגידים לרכבת.

עבור השנים 2013-2016 התקבלו חיובים בסך של כ- 3 מיליון ש"ח בגין שפכים חריגים באתר חיפה-דיזלים מטעם תאגיד המים והביוב. לאחר הליך משפטי הושג הסכם פשרה בין התאגיד לרכבת כמפורט מטה.

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.

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

בניית המט"ש הסתיימה ברבעון הראשון לשנת 2019, נבנה כמתוכנן מתקן DAF להפרדת כלל מזהמי התעשייה מהזרם הרכבתי. המתקן המביא להפחתה משמעותית באיכות השפכים המוזרמים לזרם הסניטרי ולמערכת ההולכה העירונית. לשנת 2020 לא התקבלו חריגות בשפכי המתחם עקב שיפור בצורת העבודה במתחם והקפדה על ההנחיות וכן עקב פעילות מתקן לטיפול בשפכים (DAF).

21.3.6. פרויקט המסילה המזרחית

פרויקט המסילה המזרחית הינו מיזם משמעותי להקמת מסילה חדשה על תוואי המסילה המזרחית בקטע חדרה כפר-סבא והכפלת המסילה במקטע ראש העין - לוד.

לביצוע הפרויקט משמעויות סביבתיות שונות, העיקרית שבהן הן מעבר המסילה ברדיוסי מגן של קידוחי מי תהום באזור שהינו בעל רגישות הידרולוגית רבה.

לצורך הקמת המסילה נדרשת הרכבת, בין היתר, לקבלת אישורים מרשות המים ומשרד הבריאות, בחופף להעברת חוות דעת הידרולוגיות, ומתן פתרונות להגנה על קידוחי מי התהום.

במידה וחוות הדעת והפתרון המוצע אינו מתקבל על ידי הרשויות, הקמת הקו עשויה להתעכב עקב אי קבלת אישור ביצוע ומתן הערות לתיקון או הוראה להעתקת קידוחי מי תהום, כאשר העלות המוערכת להעתקת קידוח בודד הינה בין 4 ל-8 מיליון ש"ח לאורך שנתיים לפחות.

בשנת 2020 הגישה הרכבת מספר בקשות לרשות המים, וקיבלה אישורה לחלק מן המקטעים. העבודה צפויה להימשך גם לאורך שנת 2021.

21.3.7. ניהול פסולת

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

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

החברה פועלת לפינוי מערומי הפסולת והעברת פסולת מתאימה למרכזי מחזור ובמקרים אחרים, כאשר מקור הפסולת ידוע, פונה החברה לרשויות המקומיות הרלוונטיות, לצורך טיפולה במפגעים.

21.3.8. חומרים מסוכנים

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

21.3.9. מניעת מפגעים

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

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

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

במהלך שנת 2017 התריע המשרד להגנת הסביבה בפני החברה על מטרדי ריח בתחנות בני ברק וחדרה מערב. תלונה זו באה על רקע פעילות הרכבת לשינוע מכולות פסולת על גבי קרונות הרכבת. בהמשך לתלונות אלו, במהלך שנת 2018, רכבת ישראל פעלה להתקנת יריעות אטומות למכולות וכן התקינה מערכות מריחנים להקטנת מפגעי הריח באתר.

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

בחציון השני של שנת 2019 הותקנה והופעלה מערכת לנטרול ריחות בתחנת בני ברק, המערכת מתיזה חומר ישירות על גבי המכולות עם כניסתן לתוך המסוף להמתנה. החומר למעשה יוצר קפסולציה לפסולת בחלקה העליון ומונע נידוף של הריחות ובכך מקטין את מפגעי הריח במקום. לצורך פיזור החומר על גבי המכולות, כוסו המכולות ביריעות רשת שהחומר יכול לחדור דרכן.

בתאריך 23 ביולי, 2020 התקבל מכתב התראה ושימוע ע"י מחוז ת"א של המשרד להגנת הסביבה, בדבר הפרת הוראות החוק למניעת מפגעים ע"י גרימת מפגעי ריח במהלך פעילות שינוע אשפה במסוף הרכבת בבני ברק. בתאריך 7 בספטמבר, 2020 נערך שימוע בע"פ בנושא בפני נציגי המשרד. בעקבות השימוע, ובשל חשיבות פעילות הובלת המטענים, אשר מצמצמת באופן משמעותי את כמות המשאיות בכבישים, הוחלט על כיסוי המכולות במסוף ביריעות אטומות והרחקתן מזרחה באופן שהריח הנידף ממכולות האשפה לא יגרום למטרד. בהתאם להתחייבות הרכבת כלפי המשרד להגנת הסביבה, החל מתאריך 1 לינואר, 2021 ר"י מחויבת בכיסוי והרחקה.

לא נערכו הליכי אכיפה נוספים כלפי הרכבת בנושא. נכון לתחילת שנת 2021 הופסקה תנועת רכבות המטענים מהמסוף. החזרה לשינוע הישיר החלה באופן סדיר במהלך חודש מרס, 2021.

21.4. <u>הליכים משפטיים או מנהליים מהותיים בקשר עם איכות הסביבה</u>

לפרטים בדבר הליכים משפטיים או מנהליים מהותיים בקשר עם איכות הסביבה ראו ביאור 20(א) סעיפים: (1.1.3),(1.1.6),(1.1.8),(1.1.12), (1.1.15) לדוחות הכספיים המאוחדים.

21.5. <u>מדיניות התאגיד בניהול סיכונים סביבתיים</u>

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.

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

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

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

בשנים 2017-2018 ערכה החברה סקר אכיפה לסיכוני סביבה בכלל המתחמים התפעוליים. בשנת 2018 ערכה החברה מיפוי של כלל סיכוני הסביבה הכולל הגדרת סיכוני ליבה, גורמי הסיכון, השפעות ודרכי טיפול בהתאם למטריצת הסיכונים של החברה. הסקר הושלם ברבעון האחרון של שנת 2019 והוצג לכלל גורמי המקצוע בחברה. במהלך 2020 נכתבו כ-6 נהלים בתחום איכות הסביבה, וכן נספחים והוראות עבודה בהתאם לסקר הציות ואכיפה, עדכון הסקר מתוכנן לשנת 2021.

במהלך שנת 2019 נערכה הרכבת לעמידה בתקן ISO 14000. כלל המבדקים והסיורים נערכו ברבעון השלישי והרביעי של שנת 2019. לאחר סיום המבדקים בהצלחה, עמדה החברה בתקן שמאשר למעשה שחברת רכבת ישראל עומדת בסטנדרטים הבינלאומיים לניהול כלל תחום איכות הסביבה בכל מתקני ומתחמי החברה.

בחודש פברואר, 2020 הוסמכה הרכבת לתקן ISO14001 ו-ISO45001. בחודש אוקטובר, 2020 עברה רכבת ישראל התעדה מחדש לתקן ISO9001 ובוצעו מבדקי מעקב לתקנים ISO14001 ו-ISO45001. הצפי לשנת 2021 הינו ביצוע מבדקי מעקב לשלושת התקנים במהלך חודשים יוני- יולי, 2021. הערכות החברה בפרק זה, הינן בגדר מידע צופה פני עתיד, כהגדרתו בחוק ניירות ערך ומהווה תחזיות והערכות בלבד של החברה שהתממשותן אינה ודאית, אשר מבוססות על מידע הקיים בחברה נכון למועד פרסום הדוח. יישום התחזיות והערכות החברה עשויות שלא להתממש כולן או חלקן.

כמו כן התוצאות בפועל עלולות להיות שונות מהערכות והתחזיות הנוכחיות בשל גורמים שונים, לרבות התפתחות ושינויים ברגולציה בתחום הפעילות, בתחום הסביבתי ו/או התממשות איזה מגורמי הסיכון המפורטים בסעיף 26 להלן.

22. <u>מגבלות ופיקוח על פעילות התאגיד</u>

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

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

22.1. <u>רגולציה מכוח חוק החברות הממשלתיות ומעמד החברה כחברה ממשלתית</u>

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 הבנות של החברה, שהן חברות בנות ממשלתיות כמשמען בהוראות חוק החברות הממשלתיות (חברה שיותר ממחצית כוח ההצבעה באספותיה הכלליות או הזכות למנות יותר ממחצית מספר הדירקטורים שלה הם בידי חברה ממשלתית, בידי חברה בת ממשלתית או בידי חברה ממשלתית יחד עם חברה בת ממשלתית) חלות הוראות חוק החברות הממשלתיות, בשינויים המפורטים בסעיף 57 לחוק החברות הממשלתיות. כן חלות על החברה הוראות חוק החברות הרלוונטיות.

22.2. <u>חוקים, תקנות וצווים אחרים החלים על החברה כחברה ממשלתית</u>

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. בהקשר זה, קובע חוק יסודות התקציב כי ככל וראה שר האוצר כי גוף מתוקצב לא קיים את הוראות סעיף 29 (א) לחוק יסודות התקציב, רשאי הוא להפחית סכום השווה לסכום ששולם עקב כך מן הסכומים שיש להעבירם לאותו גוף מתקציב המדינה לפי כל דין, ורשאי הוא להפסיק או להפחית כל מענק או השתתפות שהגוף היה מקבל מהממשלה אלמלא החריגה, כל עוד מבצע הגוף תשלומים בניגוד להוראות סעיף זה.

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

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

בשנת 2011 החל לפעול לראשונה בית דין למשמעת לשיפוט עובדי המדינה ועובדי גופים מתוקצבים ונתמכים, שהוקם מכוח חוק יסודות התקציב. ניתן להעמיד לדין משמעתי 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 יישב 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 שיסמיך לכך. לא יושב הסכסוך תוך זמן סביר, יחווה היועץ המשפטי לממשלה את דעתו בפני הצדדים בשאלה כיצד יש לפעול בהמשך.

22.2.4. **יישוב סכסוכים בין חברות ממשלתיות בענייני תשתיות**

פרק ח' 3 לחוק החברות הממשלתיות, החל על החברה כחברת תשתית המנויה בתוספת הראשונה, עוסק ביישוב סכסוכים בין חברות ממשלתיות בענייני תשתיות. בין היתר, קובעות הוראות פרק זה הקמת ועדה ליישוב סכסוכים ותפקידיה. סימן ד' לחוק משק הגז הטבעי, התשס"ב -2002 עוסק בהקמת וועדה 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 הועדה 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 כדלקמן:

(1) ביום 19 באוקטובר 2020 פורסם דו"ח מבקר המדינה 71 א' במסגרתו נכלל הנושא: "ביצוע פרויקט חשמול קווי הרכבת ופתיחת הקו המהיר לירושלים - ביקורת מעקב". בחודשים נובמבר 2018 עד מאי 2020 בדק משרד מבקר המדינה לסירוגין תיקון ליקויים שהועלו בדוחות הקודמים מ-2014 ו-2017 בניהול פרויקט החשמול על ידי חברת הרכבת (להלן - ביקורת המעקב). נבדקו גם היבטים בהליכים לפתיחת הקו המהיר לירושלים לרבות מעקב אחר תיקון ליקויים מדוחות קודמים בעניין זה. במסגרת ביקורת זו נבחנו מספר נושאים וביניהם: השלמת פרויקט החשמול, מצבי חירום ועוד. הבדיקה נעשתה בחברת הרכבת, במשרד התחבורה והבטיחות בדרכים ובמשרד האוצר. בדיקות השלמה נערכו במשטרת ישראל, ברשות הארצית לכבאות והצלה (כב"ה) ובמגן דוד אדום בישראל (מד"א). בתאריך 28 באוקטובר, 2020 הוקם צוות לתיקון הליקויים ברשות המנכ"ל, המלצות הצוות אושרו בישיבת הדירקטוריון ביום 3 לפברואר, 2021.

(2) ביום 24 ביוני, 2019, פרסם מבקר המדינה דוח מיוחד בנושא - היבטים בפעולות הממשלה בנושא זיהומים סביבתיים במפרץ חיפה. בגוף הדוח ישנה התייחסות להיבטי זיהום אוויר בתחנות רכבת. ביום 7 באוגוסט, 2019 הוקם צוות לתיקון ליקויים בראשות המנכ"ל וביום 30 באוקטובר, 2019 אישר הדירקטוריון את המלצות הצוות.

(3) במרס 2019 פורסם דוח מבקר המדינה שעניינו, משבר התחבורה הציבורית הכולל מספר נושאים הקשורים ברכבת ובעיקר בהיערכות משרדי הממשלה והרכבת לגידול במספר הנוסעים, וכפועל יוצא הצפיפות בקרונות בשעות השיא ועוד. ביום 26 ביוני, 2019, הדירקטוריון אישר את המלצות הצוות לתיקון ליקויים אשר הוקם בעקבות דוח מבקר המדינה. נכון למועד אישור הדוחות הכספיים, הרכבת ממשיכה את פעולותיה יחד עם משרד האוצר והתחבורה לתיקון הליקויים המופיעים בדו"ח.

(4) ביום 23 במרס 2020, פורסם הדוח השנתי של מבקר המדינה מס' 70א בנושא הובלת מטענים ברכבת ופעילות חברת הבת למטענים. בהמשך לכך, הקים הדירקטוריון ביום 6 באפריל, 2020 צוות לתיקון ליקויים בראשות המנכ"ל. ביום 22 ביוני, 2020, אישר דירקטוריון החברה את המלצות הצוות לתיקון הליקויים.

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 הבירור שעשה והמלצותיו לתיקון ליקויים מועברים לגוף המבוקר.

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

בשנת 2020 התקבלו בחברה כ- 23.5 אלף פניות / תלונות לקוחות. מרבית הפניות עסקו בהחזרים כספיים והמרות כרטיסים, בקשות פיצוי בגין איחור, וכן תלונות בנושא שימוש בכרטיס הרב קו. בשנת 2020 חלה ירידה של כ- 40% בכמות הפניות לעומת התקופה המקבילה אשתקד, הנובעת בעיקר מירידה בכמות הנוסעים עקב הגבלות התו הסגול והפסקת תנועת הרכבות למשך כחודשיים.

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 5(9) לחוק מבקר המדינה. הוראות נוספות בחוק הביקורת הפנימית חלות על החברה מכוח חוק החברות הממשלתיות. על-פי חוק הביקורת הפנימית, בכל גוף ציבורי תקוים 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 חוו"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. בחודש 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 בדין ובהתאם לפרשנות שניתנה להליכים אלו על ידי משרד המשפטים.

22.2.10. רישוי עסקים

בהתאם לחוק רישוי עסקים ובהתאם לסוג פעילותה, נדרשת החברה להחזיק ברישיונות עסק, המפורטים בצו רישוי עסקים וניתנים מטעם הרשות המקומית בתחומה מתבצעת הפעילות, בכפוף לאישורם של גורמים מאשרים, כגון: המשרד להגנת הסביבה, משטרת ישראל, הרשות הארצית לכבאות והצלה ומשרד הכלכלה. הפריטים הטעונים רישוי הינם, בין היתר, תחנות נוסעים, מסופי מטענים, תחנות תדלוק, מוסכים ומחסנים. הפעלת אתרי החברה ללא רישיון עסק מהווה עבירה על חוק רישוי עסקים ועלולה להביא להפסקת פעילות העסק. כמו כן, על החברה לעמוד בהוראות

תקנות רישוי עסקים (מפעלים מסוכנים), התשנ"ג-1993. העובר על הוראות התקנות, דינו - מאסר שישה חודשים או קנס של עד 14,400 ש"ח.

יצוין, כי נכון למועד פרסום הדוח הוקמה בחברה יחידה ייעודית הפועלת מול רשויות מקומיות וגורמים מאשרים בקשר להנפקת רישיונות עסק וחידושם עבור כלל מתחמי החברה. נכון למועד פרסום הדוח, נדרשים לחברה כ- 114 רישיונות, אשר מתוכם 61 רישיונות קיימים, 34 רישיונות בהליכים, ו- 19 רישיונות חסרים. לפרטים נוספים בדבר השלכות וחשיפות אפשריות לחברה עקב העדר רישיונות עסק ראו סעיף 26.4.1 להלן.

22.2.11. **הגבלים עסקיים**

החברה כפופה למכלול הוראות חוק ההגבלים העסקיים, התשמ"ח-1988 לרבות לעניין הסדרים כובלים ומיזוגים. בשנת 2019 אושר תיקון 21 לחוק ההגבלים העסקיים במסגרתו הרחיב המחוקק את סמכויותיו המנהליות, ובין היתר שונה שם החוק לחוק התחרות הכלכלית. נכון למועד פרסום הדוח, עמדת החברה הינה כי החברה אינה צד להסדרים כובלים כלשהם.

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

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

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

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

<u>מינוי מנהל לעניין מסילות ברזל</u>

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

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

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

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

(א) שתי נורמות עקרוניות חדשות:

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

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

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

   ואולם, נכון למועד כתיבת דו"ח זה, טרם הותקנו תקנות כלשהן, כך שמשטר רישוי נהגי רכבת ארצית טרם הונהג בפועל וגם לא ידוע מתי יונהג הלכה למעשה.

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

גם בעניין זה היה על השר להתקין תקנות, בין השאר בדבר אופן הגשת תכנית ההפעלה, אופן ביצועה, הדרכים לתיקונה ועוד, אך אלו טרם פורסמו. לפיכך, גם לעניין זה - אין נפקות מעשית להוראות החוק בעניין ואלו עדיין אינן ניתנות ליישום עד לפרסומן של תקנות כאמור.

(ב) סמכותו של השר להתקין תקנות בעניינים נוספים.

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

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

אין נפקות מעשית להוראות החוק מבלי שפורסמו תקנות כאמור.

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

גם בעניין זה, כאמור, היה על השר להתקין תקנות על מנת שתהיה להוראות החוק נפקות מעשית כלשהי, אך אלו לא הותקנו.

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

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

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

בנוסף, בעבר היה ידוע לחברה כי בכוונת משרד התחבורה להסדיר נושאים שונים הנוגעים לסמכויות האכיפה של "פקיד רכבת" כמשמעו בפקודה, באמצעות הוראות בהצעת חוק לתיקון פקודת התעבורה (מס' 126) (פיקוח על תשלום דמי נסיעה), התשע"ט-2018 אשר מסמיכות את שר התחבורה להתקין תקנות נוספות בעניין. ואולם, במועד כתיבת דו"ח זה לא ידוע אם ומתי תקודם הצעת החוק האמורה וממילא גם לא ידוע אם ומתי יותקנו תקנות כאמור.

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

נכון למועד כתיבת דו"ח זה, נכנסו (באפריל 2018) לתוקף 3 הוראות מנהל חדשות: הוראת מנהל ראשית (שבה נקבעו עקרונות רגולטוריים כלליים, הגדרות שונות ומסמכים ישימים), הוראת מנהל לבטיחות (שבה נקבעו עקרונות רגולטוריים בענייני ניהול מערכות בטיחות ועוד) והוראת מנהל לתחזוקה (שבה נקבעו עקרונות רגולטוריים לניהול תחזוקתן של מערכות מסילת ברזל ארצית, תהליכי הסמכות שונים ועוד).

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

22.2.15 **חוקים לשעת חירום**

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

חוק הרישום מקנה לשר הביטחון, אם הוא משוכנע שבטחון המדינה מחייב זאת, סמכות להכריז בצו על הצורך בגיוס ציוד, ובכלל זה כלי תחבורה. החוק מתייחס לציוד שיהיה ברשות החברה בזמן חירום. החוק מחייב את המדינה בתשלום דמי שימוש בעד הציוד שגויס וככל שבתקופת הגיוס נגרם לציוד נזק - גם פיצויים בשל הנזק.

במקביל לאמור, חוק שירות עבודה בשעת חירום, התשכ"ז-1967, מקנה לשר הכלכלה סמכות לאשר מפעל כ"מפעל חיוני" ומשניתנה הכרזה שכזו לקרוא בצו את כל העובדים לשירות עבודה חיוני. החברה אושרה כ"מפעל חיוני".

סמוך לאחר פרוץ מגפת הקורונה בארץ ובעולם, ביום 15 במרס, 2020, הותקנו תקנות שירות חירום (שירות עבודה בשעת-חירום), התש"ף-2020, אשר תיקנו את החוק הנ"ל באופן בו נוסף לו, בין היתר, סעיף 16ג' לחוק המאפשר לשר התעשייה המסחר והתעסוקה להכריז בצו שהוראות פרק ד' "קריאה לשירות עבודה" יחולו לשם מתן שירותים קיומיים, במצב בו מצא השר כי האפשרות למתן שירותים קיומיים לאוכלוסייה בשטח המדינה או בחלק ממנו או למתן שירותים קיומיים הדרושים לתפקודו של המשק, כולו או חלקו ממנו, עלולה להיפגע בשל המחלה הנגרמת על ידי נגיף הקורונה או שבמערך הייצור או האספקה למתן שירותים קיומיים כאמור עלולים להיגרם תקלות או מפגעים ממשיים.

עם זאת, בפועל לא נעשה שימוש ב"קריאה לשירות עבודה" או בסמכויות אחרות המוסדרות בחוק שירות עבודה בשעת חירום כלפי החברה. תחת זאת, ביכרה הממשלה לנהל את משבר הקורונה, בחודשים הראשונים, באמצעות תקנות לשעת חירום, בהתאם לסמכויותיה לפי חוק יסוד: הממשלה, ואלו חלו, ואף השפיעו מהותית, על פעילותה של החברה בתקופה זו.

במהלך חודש מרס, 2020, הותקנו תקנות לשעת חירום בנושאים שונים, ובהם: תקנות שעת חירום (נגיף הקורונה החדש - הגבלת פעילות), התש"ף-2020; תקנות שעת חירום (הגבלת מספר העובדים במקום העבודה לשם צמצום התפשטות נגיף הקורונה החדש), התש"ף-2020; תקנות שעת חירום (הרחבת הסכם יציאה לחופשה על המגזר הציבורי הרחב בשל נגיף הקורונה החדש, התש"ף- 2020. תקנות לשעת חירום אלו השפיעו על פעילות החברה, כמפורט בהמשך.

מאוחר יותר, בחודש יולי, 2020, נחקק חוק סמכויות מיוחדות להתמודדות עם נגיף הקורונה החדש (הוראת שעה), התש"ף-2020. החוק האמור, והתקנות שהותקנו וממשיכות להיות מותקנות מכוחו, החליפו, החל מחודש יולי 2020, את השימוש בתקנות שעת חירום לשם ניהול משבר מגפת הקורונה על ידי הממשלה, ולשם הסדרת פעילות החברה בתקופה זו.

ביום 2 לפברואר, 2020 פורסם לראשונה צו בריאות העם (נגיף קורונה החדש) (בידוד בית והוראות שונות)(הוראת שעה), התש"ף-2020. מאוחר יותר נוספו לצו האמור הוראות מפורטות, בדבר חובת עטיית מסיכה, מניעת התקהלות ואמצעים נוספים למניעת הידבקות, לרבות במקומות עבודה. מאז, וגם במועד כתיבת דו"ח זה, החברה פעלה וממשיכה לפעול בהתאם להוראות הצו האמור, כפי שהתעדכנו פעמים רבות, ואשר השפיעו וממשיכות להשפיע על פעילותה.

ביום 22 למרס, 2020 פורסמו תקנות שעת חירום (הגבלת מספר העובדים במקום עבודה לשם צמצום התפשטות נגיף קורונה החדש), התש"ף-2020. בתקנות אלו הוטלו מגבלות רבות על מעסיקים, במגמה לצמצם ככל ניתן את מספר העובדים במקומות העבודה. בנוסף, נקבעה בתקנות אלו שורת הנחיות בדבר אמצעי זהירות והרחקה, שעל המעביד להנהיג במקום העבודה (החל מן החובה להתנות את הכניסה למקום העבודה במדידת חום ועד לחובה להעביר עובדים רבים ככל האפשר לעבודה מרחוק).

עם זאת, בתוספת הראשונה לתקנות אלו נקבעה רשימת תחומי עיסוק, שהגופים העוסקים בהם הוחרגו מחלק מן המגבלות וההנחיות שבתקנות. החברה, כגוף העוסק בתחומים שנכללו בתוספת האמורה, המשיכה וממשיכה את פעילותה בהתאם לכך ובכפוף להנחיות ולמגבלות שחלו עליה, כפי שהתעדכנו באופן תכוף, בהתאם להתפתחויות שחלו במגפת הקורונה, אשר השפיעו וממשיכות להשפיע על פעילותה.

ביום 22 למרס, 2020 פורסמו תקנות שעת חירום (הרחבת הסכם יציאה לחופשה על המגזר הציבורי הרחב בשל נגיף קורונה החדש), התש"ף-2020 (להלן – תקנות חופשה) על פי תקנות חופשה, הוחל על החברה הסכם קיבוצי שהסדיר את הוצאתם של עובדים בלתי חיוניים לחופשה, על חשבון המעסיק.

מאוחר יותר נחתמו הסכמים קיבוציים נוספים בעניין זה שתוקפם הוארך מעת לעת, ואשר הוחלו אף הם על החברה וחלים עליה גם בעת כתיבת דו"ח זה, ובהתאם להוראותיהם פעלה החברה, בהתאם להתפתחויות שחלו במגפת הקורונה ולהוראות שחלו על החברה מעת לעת, בכל הנוגע להוצאת עובדים לחופשה על חשבון ימי חופשה צבורים, ניוד עובדים מתפקיד לתפקיד ועוד, כמפורט להלן.

ביום 30 באפריל, 2020 נחתם כאמור הסכם קיבוצי נוסף ("הסכם המשך יציאה לחופשה", כהגדרתו בתקנות חופשה), אשר חל גם על החברה ואשר האריך את תוקפו של ההסכם הקיבוצי המקורי, תוך קביעת תנאים להמשך ניצול ימי החופשה על ידי העובדים הרלבנטיים. ביום 1 במאי, 2020, בעקבות חתימת ההסכם הקיבוצי הנוסף האמור, תוקנות תקנות החופשה ונכללו בהן הוראות נוספות, בין השאר בעניין ניוד עובדים מתפקיד לתפקיד וכיו"ב; בעניין החזרתם של עובדים מחופשה כאמור ובעניין התנאים להארכת חופשתם של עובדים שטרם הוחזרו לעבודה פעילה. ביום 3 למאי, 2020 אישר דירקטוריון החברה את הצטרפות החברה להסכם הקיבוצי האמור.

ביום 18 בספטמבר, 2020 אישר דירקטוריון החברה את הצטרפות החברה להסכם קיבוצי מיום 16 בספטמבר, 2020 (בעניין הסדרת אופן עבודת העובדים בשירות הציבורי, תחת מגבלות ובהתאם לצורך בעובדים, החל מיום 17 בספטמבר, 2020 ועד ליום 11 באוקטובר, 2020.

ביום 26 בספטמבר, 2020 אישר הדירקטוריון הצטרפות החברה להחלטת ועדת המעקב 25 בספטמבר, 2020 בעניין הסדרת ימי חופשה נוספים במקומות עבודה בהם נהוגה חופשה מרוכזת במהלך חג הסוכות התשפ"א.

ביום 16 בנובמבר, 2020, ולאחר שההסכם הקיבוצי הוארך בתקופות נוספות אישר דירקטוריון החברה את הארכת תוקף ההסכם הקיבוצי עד ליום 15 במרס, 2021.

ביום 21 במרס, 2021 אישר דירקטוריון החבר הצטרפות החברה להסכם קיבוצי שנחתם בין המדינה לבין מעסיקים נוספים במגזר הציבורי ולבין הסתדרות העובדים הכללית החדשה מיום 4 במרס, 2021 ועד ליום 30 ליוני, 2021.

ביום 25 במרס, 2020 פורסמה, במסגרת תקנות שעת חירום (הגבלת פעילות), התש"ף-2020 הוראה האוסרת לחלוטין הפעלת תחבורה ציבורית, אלא לפי הוראות שר התחבורה. בהמשך להוראה זו, הורה מנהל מסילות הברזל ומנהל אגף הרכבות במשרד התחבורה (להלן-הרגולטור) לחברה, תחילה לצמצם, ובהמשך, החל מיום 26 במרס, 2020 – להפסיק לחלוטין, את פעילות הסעת הנוסעים.

פעילות הסעת הנוסעים חודשה, לפי הוראת הרגולטור, רק ביום 22 ביוני, 2020. לקראת חידוש פעילות רכבות הנוסעים, פורסמו תקנות מסילות הברזל (דמי נסיעה)(הוראת שעה), התש"ף-2020, אשר הטילו על הנוסעים ברכבות חובה להצטייד ב"שובר עליה לרכבת", בנוסף לכרטיס הנסיעה. על החברה הוטלה החובה להפיק את השוברים האמורים ולנהל את השימוש בהם. זאת, כאמצעי לפיקוח ושליטה על מספר הנוסעים ברכבות הנוסעים, לנוכח הוראות בדבר הגבלת התפוסה ברכבות הנוסעים שנקבעו אף הן בהוראת השעה האמורה.

עם זאת, בד בבד עם הפסקת פעילות הסעת רכבות הנוסעים, הורה הרגולטור לחברה להמשיך את פעילות הובלת המטענים, להאיץ את פרויקט חשמול מסילות הרכבת, לתכנן ולבצע פרויקטים תשתיתיים ופרויקטים לקידום הבטיחות במסילה וסביבתה ולבצע עבודות לתחזוקת המסילות וסביבתן ולתחזוקת ציוד נייד. בהתאם לכך פעלה החברה, וממשיכה אף בעת כתיבת דו"ח זה, לפעול להאצה וקידום הפרוייקטים האמורים, במטרה להקדים את לוחות הזמנים בהם.

ביום 23 ביולי, 2020 פורסם כאמור חוק סמכויות מיוחדות להתמודדות עם נגיף הקורונה החדש (הוראת שעה), התש"ף-2020. סעיף 12 לחוק האמור מסמיך את הממשלה "להתקין תקנות להגבלת הפעילות בתחום התחבורה" בשורה של עניינים, בין השאר "הגבלות על הפעלה של תחבורה יבשתית ותחנות של תחבורה יבשתית, לרבות מועדי הפעלתן ומספר השובים בהן, ובכלל זה הנוסעים...".

ביום 18 בספטמבר, 2020 פורסמו לראשונה, מכוח החוק האמור, תקנות סמכויות מיוחדות להתמודדות עם נגיף הקורונה החדש (הוראת שעה)(הגבלת פעילות בתחום התחבורה), התש"ף-2020 (להלן – תקנות התחבורה הציבורית).

בתקנות אלו נקבעה שורה ארוכה של הוראות והגבלות על הפעלת התחבורה הציבורית בכלל והרכבת הארצית בפרט, שבחלקן הגדול הונהגו כבר באמצעות תחיקת החירום שקדמה לחקיקת החוק האמור. כן נקבעה בתקנות אלו מגבלת תפוסה מרבית ברכבות הנוסעים (שבמועד כתיבת דו"ח זה עומדת על 75% ממספר המושבים בכל רכבת). בנוסף, שולבו בתקנות התחבורה הציבורית הוראותיהן של תקנות מסילות הברזל (דמי נסיעה)(הוראת שעה), התש"ף-2020, שתוקפן פג בסוף אוגוסט, 2020, באשר לחובת ההצטיידות בשובר עליה לרכבת, בנוסף לכרטיס הנסיעה. לשם כך הוטלו בתקנות התחבורה הציבורית על החברה שורה של משימות וחובות, החל מפיתוח פתרונות ממוחשבים לתמיכה בהנפקת שוברי העליה לרכבת וניהולם, במטרה לשמור על מגבלת התפוסה המרבית האמורה, עבור באיסוף מידע אישי שנקבע בתקנות כי על נוסעי הרכבת למסור בעת הזמנת שוברי עליה לרכבת, דרך אבטחת המידע, שמירתו, מסירתו למשרד הבריאות לצורך ביצוע חקירה אפידמיולוגית, ועד למחיקתו של המידע האישי בתום תקופה שהוגדרה בתקנות. משימות וחובות אלו מוטלות עדיין על החברה, והיא ממשיכה לבצען, גם במועד כתיבת דו"ח זה.

22.2.16. **תעריפים**

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

<u>החוק לצמצום השימוש במזומן, התשע"ח – 2018</u>

ביום 1 בינואר 2019 נכנס לתוקף החוק לצמצום השימוש במזומן, התשע"ח – 2018. חוק זה נועד להגביל את השימוש במזומן (כולל מטבע חוץ) או בשיק בעסקאות, כדרך להיאבק בפשיעה ובהלבנת ההון, ולאפשר שימוש באמצעי תשלום מתקדמים ויעילים.

<u>חוק פנייה לגופים ציבוריים באמצעי קשר דיגיטליים, התשע"ח – 2018</u>

ביום 26 ביולי, 2019 נכנס לתוקף חוק פנייה לגופים ציבוריים באמצעי קשר דיגיטליים, התשע"ח – 2018. חוק זה קובע כי גוף ציבורי המנוי בתוספת לחוק, לרבות חברות ממשלתיות והחברה, יאפשר לכל אדם לפנות אליו באמצעי קשר דיגיטלי, אלא אם כן נקבע אחרת לפי כל דין, או שהגוף הציבורי החליט, מטעמים מיוחדים, כי הפנייה לגבי עניין מסוים תהיה בדרך מסוימת אחרת.

<u>חוק שירותי תשלום, התשע"ט – 2019</u>

ביום 9 בינואר, 2020 נכנס לתוקף חוק שירותי תשלום, התשע"ט – 2019.

החוק מחליף את חוק כרטיסי חיוב, התשמ"ו-1986. החוק מסדיר את נושא שירותי התשלום ואמצעי התשלום, באופן המתאים למציאות הדינמית והמתפתחת בנושא, בכלל זה, ההתפתחות הטכנולוגית הרבה בתחום, וכן באופן בו תוענק הגנה צרכנית מלאה ורחבה וכן תקודם תחרות בין נותני שירותי התשלום.

22.3 חוק אויר נקי, התשס"ח-2008

להרחבה ראו סעיף 21.2.3 לעיל.

22.4 חוק החומרים המסוכנים, התשנ"ג-1993

להרחבה ראו סעיף 21.2.1 לעיל.

22.5 חוק למניעת מפגעים, תשכ"א-1961

להרחבה ראו סעיף 21.3.9 לעיל.

22.6 שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות

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

22.7 חוק הקרינה הבלתי מייננת, התשס"ו-2006

להרחבה ראו סעיף 21.2.4 לעיל.

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

להרחבה ראו סעיף 21.2.2 לעיל.

כחברה 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'1 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 חיונית[18] 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.

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

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 <u>חוק העסקת עובדים על ידי קבלני שירותים בענפי שמירה וניקיון בגופים ציבוריים, התשע"ג-2013</u>

להרחבה ראו סעיף 15.8.4 לעיל.

22.11 <u>חדלות פירעון</u>

22.11.1 <u>שלילת רישיונות או היתרים במקרה של חדלות פירעון של החברה</u>

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

22.11.2 <u>יכולת דרישת השבה או ביטול סובסידיות שמשולמות מכוח הסכם הפיתוח וההפעלה</u>

בהתאם להסכם הפיתוח וההפעלה, הממשלה רשאית לעכב ואף להפסיק תשלומים, במקרים המנויים בביאור 20 (ג)(1)(1.3)(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)(1.3)(יח) בדוחות הכספיים. מעבר לסעדים הקבועים בהסכם הפיתוח והפעלה, 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 <u>שלילת זכויות החברה במקרקעין</u>

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 בגינן יהיה המחכיר (רמ"י) רשאי לבטל את החוזה:

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

אם החוכר, ללא הסכמת המשכיר מראש ובכתב, ישנה או יגרום לשינוי במטרת החכירה או בייעודה או יעשה במוחכר 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 לעדכנו.

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 <u>חדלות פירעון של חברה ממשלתית</u>

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- תידרש 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 <u>הסכמים מהותיים</u>

23.1 <u>הסכם מסגרת לפיתוח והפעלת החברה</u>

ביום 17 ביוני, 2014 נחתם הסכם הפיתוח וההפעלה בדבר סבסוד הפעילות השוטפת ופעילות הפיתוח של החברה (אשר חלק מסעיפיו תוקנו ביום 25 בפברואר, 2015). הסכם הפיתוח וההפעלה 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)(1.1) וביאור 20(ג)(1)(1.2) לדוחות הכספיים. הסכם הפיתוח וההפעלה מסדיר את מימון פעילות הפיתוח של החברה לשנים 2020-2013. לפרטים אודות ההסכם ראה ביאור 20(ג)(1)(1.3), ובדבר תוספות להסכם הפיתוח וההפעלה ראה ביאור 20(ג)(1)(1.4) וביאור 20(ג)(1)(1.5).

23.2 <u>הסכם הסובסידיה בגין היסעי חיילים</u>

לפרטים בדבר הסכם להסעת חיילים מיום 6 במאי, 2012 ראו ביאור 26(ה)(1) לדוחות הכספיים. לאור ההסכם כאמור, נחתם בין החברה לחשב הכללי ומשרד התחבורה ביום 12 בספטמבר, 2012 הסכם סבסוד מערך הסעת חיילים בימי ראשון, ואשר מטרתו לסכם את טענות הצדדים בדבר שינויים הנוגעים לנסיעות חיילי צה"ל במערך הרכבתי (להלן: "**הסכם סבסוד הסעת חיילים**"). יש לציין כי נפתחו הקווים לנסיעות חינם לחיילים בימי ראשון בבוקר החל מיום 8 בנובמבר, 2015. לפרטים בדבר הסכם סבסוד הסעת חיילים ראו ביאור 20 (ג)(1)(1.1) לדוחות הכספיים.

23.3 <u>הסכם עקרונות למתן זכות שימוש ולהעברת זכויות במקרקעין</u>

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)(2.1) לדוחות הכספיים.

23.4 <u>תיקון ההסכם למתן זכות שימוש ולהעברת זכויות במקרקעין</u>

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)(2.2) לדוחות הכספיים.

23.5 <u>כתב שיפוי</u>

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 שיכהנו 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 בפברואר, 2017 אישרה האסיפה הכללית של החברה, בהמשך להחלטות ועדת התגמול ודירקטוריון החברה מיום 15 בפברואר, 2017, הענקת כתב שיפוי חדש לנושאי המשרה בחברה (להלן: "**כתב השיפוי החדש**"). בהתאם לתנאי כתב השיפוי החדש, כתב השיפוי החדש יחול, החל מהמועד הקובע (כהגדרתו בכתב השיפוי החדש), ביחס להנפקת ניירות ערך ורישומם למסחר, להליכי ההצעה לציבור, ובכלל זאת הכנה והגשת תשקיף מדף ודוחות הצעת מדף (ככל שיפורסמו ע"י החברה), פרסום דוחות שנתיים, דוחות רבעוניים, דוח תיאור עסקי התאגיד ודוח הדירקטוריון על מצב עניני התאגיד, וזאת כל עוד החברה היא חברה מדווחת. סכום השיפוי המרבי שעשויה החברה לשלם לכל נושאי המשרה במצטבר על פי כתב השיפוי החדש לא יעלה על סכום המהווה 25% מההון העצמי של החברה נכון למועד התשלום (עפ"י הדוחות הכספיים האחרונים של החברה שאושרו לפני מועד התשלום בפועל). תום תקופת ההתחייבות לשיפוי מתוקף כתב השיפוי החדש תהיה המוקדם מבין: (1) שלוש שנים מהמועד הקובע (כהגדרתו בכתב השיפוי החדש); או (2) המועד שבו החליטה האסיפה הכללית על הפקעת השיפוי בהתאם לתנאים המפורטים בכתב השיפוי החדש.

כמו כן, בהתאם לאישור האסיפה הכללית של החברה מיום 23 בפברואר, 2017 וזאת בהמשך לאישור ועדת התגמול של החברה מיום 8 בפברואר, 2017 ודירקטוריון החברה מיום 15 בפברואר, 2017, הוחלט להרחיב את כתב השיפוי הקיים, אשר תקופתו פוקעת בסמוך להענקת כתב השיפוי החדש, כך שיחול, בין היתר, גם על פרסום של דוחות שנתיים, רבעוניים, דוח תיאור עסקי התאגיד ודוח הדירקטוריון על מצב עניניי התאגיד.

ביום 18 בנובמבר, 2020, אישר הדירקטוריון, לאחר קבלת אישור ועדת הביקורת בישבתה כוועדת תגמול מיום 28 באוקטובר, 2020, תיקון לכתב ההתחייבות לשיפוי לדירקטורים ולנושאי משרה, שעיקרו בהארכת תוקף כתב התחייבות לשיפוי, מיום 27 בפברואר 2020 ולמשך 3 שנים נוספות. נכון למועד דוח זה, טרם התכנסה האסיפה הכללית לדיון בתיקון האמור.

23.6 <u>סיכום בין משרד הביטחון והחברה- פינוי תדרי GSMR</u>

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

1. צה"ל פינה תדרי GSMR לשימוש החברה בשלבים אשר הושלם עד לסוף שנת 2018.

2. השימוש בתדרים האמורים נחוץ לשם הפעלת מערכת שליטה ובקרה על תנועת הרכבות בחברה (ETCS).

3. פינוי התדרים בוצע בארבע אבני דרך, וזאת כנגד ארבעה תשלומים בהתאם להתחייבות החברה להעביר למשרד הביטחון בסך כולל של 220 מיליון ש"ח, שהועמדו לחברה במלואו על ידי משרד האוצר.

נכון למועד פרסום הדוח, שולם למשרד הביטחון סך של כ- 220 מיליוני ש"ח, כאמור בסעיף 3 לעיל. פעילות משרד הביטחון לפינוי התדרים בוצעה במלואה.

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 <u>הליכים משפטיים</u>

ביום 15 בפברואר, 2021 פרסמה החברה כי באותו הבוקר נודע כי משטרת ישראל פתחה בחקירה בחשד לביצוע עבירות פליליות ע"י אחד מעובדי החברה שאינו נושא משרה בה. במסגרת החקירה, התבקשה החברה למסור מסמכים, נתונים וחומרי מחשב, בהתאם לצווים שהוצגו לה. למיטב ידיעת החברה, אין חשדות כלפי החברה.

החברה משתפת פעולה באופן מלא עם גורמי החקירה.

לפרטים אודות הליכים משפטיים מהותיים, אשר החברה צד להם, ראו ביאור 20(א) לדוחות הכספיים.

25 יעדים ואסטרטגיה עסקית

25.1 כללי

היעדים הלאומיים של 'רכבת ישראל בע"מ', כחברת הרכבות הכבדה הלאומית, נגזרים מראיה אסטרטגית רוחבית על תחום התחבורה ומונחים על ידי ממשלת ישראל באמצעות משרד התחבורה. על בסיס הנחיות אלו, להלן עיקרי יעדיה הלאומיים:

25.1.1 הגברת השימוש בישראל בתחום הסעת נוסעים בתחבורה הציבורית ובתחום הובלת מטענים.

25.1.2 החברה תמשיך לתפעל ולתחזק את רשת מסילות הברזל בישראל וכן לפתח את התחנות הקשורות אליה בהתאם לתכניות הפיתוח, כפי שיאושרו על ידי הממשלה מעת לעת.

25.1.3 החברה תמשיך ותקדם פרויקטים לפיתוח תשתיות ומסילה, ביניהם פרויקט הדגל של חשמול המסילה.

25.1.4 החברה שואפת לספק שירות מיטבי, תוך הבטחת זמינות דיוק ובטיחות.

25.1.5 החברה חותרת למצוינות, לחדשנות וליעילות מירבית- ניהולית וטכנולוגית.

25.1.6 החברה תפעל לפיתוח עסקי-מסחרי של המקרקעין ומתחמי תחנות הרכבת בישראל, באמצעות חברת פיתוח מתחמי רכבת ישראל בע"מ.

וכל אלה תוך שמירה על הוראות החוק ועקרונות מנהל תקין, שאיפה לפיתוח בר קיימא ואחריות חברתית וסביבתית.

25.2 ערכיה המרכזיים של החברה

החברה שמה את הלקוח במוקד עניינה, והיא פועלת לספק ללקוחותיה שירות מיטבי, בדגש על בטיחות, דיוק וזמינות השירות בפעילותיה. כל זאת תחת אחריות חברתית וסביבתית.

25.3 מטרות עיקריות

לשם השגת היעדים הלאומיים שנקבעו לחברה ע"י המדינה, קבעה לעצמה הרכבת מספר מטרות עיקריות:

25.3.1 שירות כערך עליון- השגת רמת שירות ובטיחות גבוהה, תוך דבקות בשיפורה.

25.3.2 רווחיות - השגת רווחיות נאותה ושמירה, ככל האפשר, על תזרים מזומנים יציב.

25.3.3 אספקת שירותי הסעה בקווי הסעות לנוסעים ברמות זמינות, רמות אמינות ורמות בטיחות גבוהות.

25.3.4 אספקת שירותי הובלה בתחום המטענים, תוך יעילות תפעולית ושיפור ברמת הדיוק.

25.3.5 עמידה בלוחות זמנים, תוך מתן מידע אמין, עדכני ומדויק ללקוחות.

25.3.6 טיפוח המשאב האנושי תוך העלאת רמתם המקצועית של עובדי החברה, הדרכתם המתמדת, הנעתם, שיתופם ועידודם לנקיטת יוזמה, הצטיינות, וטיפוח והעצמת המנהלים.

25.3.7 מימוש תכניות הפיתוח של החברה בלוחות זמנים שנקבעו, בתקציב ובאיכות בלתי מתפשרת.

25.3.8 מתן תמיכה לאומית בזמן חירום והמשכיות תפעולית ועסקית מיטבית.

25.4 יעדיה של החברה הינם כדלקמן:

25.4.1 יעדיה העיקריים/הראיה האסטרטגית של החברה כדלקמן:

לשם השגת מטרותיה העיקריות של החברה, נקבעו יעדים ומופעלת תכנית אסטרטגית לייעול תהליכים ובהפעלת משאבים בצורה המיטבית ביותר.

חתירה למובילות בתחומי הפעילות העיקריים - החברה פועלת להובלת השוק בתחומי הפעילות המרכזיים שלה, תוך התמקדות בפעילות הסעת נוסעים והובלת מטענים. זאת באמצעות תפעול אופטימאלי של מערך הרכבות לשיפור מתמיד באיכות שירות והקפדה על לוחות זמנים (תחת אילוץ של גידול קבוע בכמות הנוסעים בזמן שגרה).

הקפדה על רמת שירות גבוהה ושיפורה - החברה פועלת באופן מתמיד לשיפור רמת השירות ושיפור חווית הלקוח באמצעות: רמת הדיוק, הגברת תדירות הרכבות, הטמעת תפיסת שירות בכל רמות החברה, שיפור באמינות השירות, הכנסת טכנולוגיות חדשות המאפשרות הגדלת הקיבולת המסילתית ואחרות המספקות מידע אמין ועדכני ישירות ללקוח, המשך שיפור השירות עבור אוכלוסיית בעלי המוגבלות.

איכות תפעולית - המשך התייעלות תפעולית וחתירה לדיוק בביצוע, הן בתהליכי השירות ללקוח, הן בתהליכי תחזוקת נייד, תשתית ומערכות תוך כדי קידום טכנולוגי וחדשני, התפתחויות בעולם הסייבר ובתהליכים אחרים במקביל לתפעול 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 וזאת תוך ניהול אינטגרטיבי לאור גידול בכמות הפרויקטים האסטרטגים המבוצעים במקביל ובאזורים צפופים כדוגמת פרוזדור איילון.

מוניטין - המשך פעילות לשיפור מוניטין החברה לשם שימור לקוחות, שיפור אמון הרגולטור ביכולות החברה והגדלת היקף הפעילות, זאת באמצעות שיפור רמת השירות, יחסי ציבור ופעילות הסברתית ושיקוף הפעילות הרכבתית בפני קהל לקוחותיה ובעלי עניין שונים.

שמירה על ציות לרגולציה, אתיקה, פעילות למניעת מעילות והונאות- החברה מחויבת לנהל את פעילותה העסקית ברמה הגבוהה ביותר של יושרה וסטנדרטים אתיים לצייית לכל החוקים, הכללים, וההנחיות החלות עליה ולפעול ככול שביכולתה למניעת אירועי מעילה והונאה. כל זאת באמצעות ניהול התחומים תחת גורמים מקצועיים ייעודיים, כתיבת נהלים והוראות עבודה וביצוע סקר ציות לחשיפת הוראות הדין הרלוונטיות החלות עליה.

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. זאת במקביל לפעילות לשימור עובדים ומנהלים מצטיינים, העלאת תחושת ערכם, קידומם ופעילות לשמירה תחרותית על המשאב האנושי שהפך למבוקש בשנים האחרונות בחברות מקבילות.

איכות הסביבה - לאור המחויבות הלאומית לשמירה על איכות הסביבה, החברה חותרת לצמצם ככל האפשר בשימוש במזהמים, ופגיעה אפשרית בסביבה והגנה על בריאות הציבור בכללותו, ועובדי החברה בפרט, לסיכונים ומפגעים סביבתיים, ופועלת לעמידה ברגולציה החלה עליה בתחום זה. כל זאת היא עושה באמצעות האצת פרויקט החשמול לצמצום השימוש בדלקים להנעת רכבות הנוסעים, ניקוי הקרקע ועבודה בסביבה נקיה למניעת שפכים ומבני אסבסט, ניטור זיהום אוויר ורעש.

ניצול הזדמנויות - ניהול תכנית לניצול הזדמנויות לצורך האצת פרויקטים והאצת תחזוקה לשמירה על ביטחון מרבי תוך פגיעה מינימאלית בשירות לנוסעים ובהובלת המטענים.

ניהול אירועי חירום ופעילות להמשכיות תפעולית ועסקית - פעילות לשיפור מתמיד ודינאמי ביכולת החברה להיערכות לאירועי חירום ולהמשכיות תפעולית ועסקית שוטפת זאת, באמצעות ביצוע תרגילים לצד גורמי אכיפה והגנה, כתיבת תיקי חירום והמשכיות עסקית, ניהול פעילות במשמרות ובמספר אתרי גיבוי, גיבוי מידע ונתונים ועוד.

25.5 יעדים בתחום הסעת הנוסעים

היקף הפעילות של החברה בתחום זה גדל במהלך השנים האחרונות (לפרטים נוספים ראו סעיף 5 לעיל) בזמן שגרה. החברה חותרת להמשך גידול בהיקף הנוסעים ברכבות בשנים הקרובות (מעבר לגידול הטבעי וע"פ הראיה האסטרטגית של משרד התחבורה) באמצעות פתיחת תחנות, קווים חדשים, שיפור טכנולוגי להגדלת הקיבולת המסילתית, פיתוח של התשתית המסילתית (הקמת המסילה הרביעית, החמישית והשישית באיילון) שילוב מערך ההסעה עם אמצעי תחבורה נוספים לשיפור נגישות, ובעיקר באמצעות שיפור רמת השירות, היעילות התפעולית והבטיחותית.

25.6 יעדים בתחום הובלת המטענים

החברה פועלת להרחבת סוגי והיקפי פעילותה בתחום הובלת המטענים, בין היתר, על ידי יצירת מעטפת שירותים מקיפה הכוללת שירותי הובלה, אחסון ולוגיסטיקה. לשם כך, פועלת החברה גם לאיתור גורמים עסקיים בעלי פוטנציאל קיים או עתידי לקישור ישיר לרשת המסילות של החברה ובוחנת יחד עימם אפשרויות שונות לשיתופי פעולה וכן פעולת לשיפור חיבור רשת המסילה לנמלי הים, תוך שימוש ברכבת כגשר יבשתי בין הנמלים. בהתאם להחלטת הממשלה בדבר הקמת חברות הבת, החברה תפעל לביצוע השקעות ופיתוח תשתיות ייעודיות להובלת מטענים, לרבות שירותים משלימים להובלה כאמור, וזאת באמצעות חברת המטענים. במקביל, פועלת החברה להגדלת פלחי השוק וחיפוש אחר טכנולוגיות חלופיות וחדשניות זולות יותר וידידותיות יותר לסביבה מאשר שלוחות מסילתיות או משאיות כתחבורה משלימה לתוך המפעלים.

25.7 יעדים בתחום הסחר

הגדלת הכנסות ממסחר באמצעות שיווק שירות פרסום מתקדם בשטחי הרכבת, הפיכת תחנות הרכבת המרכזיות למתחמי מסחר ומשרדים, לשיפור איכות החיים וחוויית הלקוח של נוסעי הרכבת. כל זאת באמצעות קיצור זמן ההגעה למתחם העבודה (הקמת משרדים מעל לתחנות הרכבת) ופתיחת אזורי מסחר המאפשרים שירותים בסיסיים באופן זמין ובמקביל וכן הרחבת סל המוצרים במרבית התחנות באמצעות חנויות נוחות וקפה.

25.8 <u>יעדים בתחום הפיתוח</u>

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 לביצועם. המשך פרויקט החשמול, הטמעת טכנולוגיות איתות מתקדמות וקידום פרויקטי פיתוח מסילה מזרחית ו- 431 עומדים בחזית תכנית הפיתוח של החברה. להרחבה על הפרויקטים השונים בהקמה ראו סעיף 8 לעיל.

יעדיה של החברה ומימוש האסטרטגיה העסקית שלה, קידום פרויקט החשמול כמפורט, הטמעת טכנולוגיות איתות מתקדמות, הינו מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך, המבוסס על מאפייני השירותים אותם מספקת החברה, מאפייני השוק, תכניות העבודה של החברה, תקציב החברה, תחזיות והערכות החברה ועל מידע המצוי בידיה נכון למועד פרסום הדוח. הערכות אלו עשויות שלא להתממש בפועל, כולן או חלקן, או להתממש באופן שונה מהותית מכפי שנצפה. הגורמים העיקריים שעשויים להשפיע על כך הינם אי קבלת אישורים נדרשים, שינויים בתכניות העבודה של החברה, אי עמידה ביעדים, העדר יכולת לממש ולהטמיע בחברה טכנולוגיות, התפתחות ושינויים ברגולציה בתחומי הפעילות, העדר מקורות מימון עתידיים וגורמי הסיכון המפורטים בסעיף 26 להלן.

25.9 <u>יעדים שנתיים</u>

אחת לשנה מעדכן הדירקטוריון את המטרות השנתיות של החברה. בדצמבר 2020 עודכנו 14 מטרות שנתיות המתייחסות לשנת 2021:

* העמדת השירות כערך.

* פרויקט החשמול כפרויקט המוביל והחשוב בחברה (לאור השלכותיו הכלכליות, השפעות משקיות ובתחום איכות הסביבה ושיפור מסוים במהירות הנסיעה ברכבות).

* גיבוש ואישור הסכם הפיתוח וההפעלה לשנים 2021-2025.

* סיכום והתאמת המבנה הארגוני של החברה לאתגריה.

* ביצוע פרויקטים באיכות, לו"ז ועפ"י תקציבי הפיתוח והשירות.

* הטמעת טכנולוגיות שליטה, בקרה ומבוססות מידע.

* קליטה ושדרוג תשתיות נייד.

* הובלת מטענים מיטבית.

* עמידה מלאה ברמת הבטיחות והביטחון וציות לרגולציה.

* יישום תהליכים בהון האנושי.

* קיום פעילות כלכלית של החברה באיזון תקציבי.

* תחזוקה של נייד, תשתיות, בטיחות, רשת תקשורת, תחנות ומתחמים באיכות גבוהה.

* קידום תחום פיתוח מתחמי הנדל"ן, המסחר והחניונים תוך מתן דגש לרווחיות של כלל המגזרים.

* חיזוק תדמית הרכבת במדיות השונות.

26 <u>דיון בגורמי סיכון</u>

26.1 ניהול סיכונים הנו תהליך מתמשך לאיתור וזיהוי הסיכונים העומדים בפני חברה, הערכת השלכותיהם, ההסתברות להתממשותם, תעדוף הטיפול והקצאת המשאבים הנדרשים לצורך מזעורם. תהליך זה מהותי לשם עמידה ביעדים ובמטרות שנקבעו לחברה על ידי גורמים פנים ו/או חוץ ארגוניים.

<u>התוקף הרגולטורי לניהול סיכונים בחברות ממשלתיות</u>

א. ביום ה- 8 בינואר, 2020 פרסמה רשות החברות הממשלתית את חוזר 2-2020, 'ניהול סיכונים בחברות ממשלתיות וחברות בת ממשלתיות', החוזר מחליף את הוראות הרשות כפי שבאות לידי ביטוי בחוזר 1-2009.

מטרת החוזר לבסס כללים ועקרונות אחידים "להבטחת קיומו, יעילותו ופעילותו התקינה של מערך ניהול סיכונים אפקטיבי בחברות ממשלתיות וחברות בת ממשלתיות".

מרבית עקרונות החוזר המעודכן מיושמים כבר בפועל ברכבת ישראל. החברה עמלה בימים אלו לביצוע התאמות במקומות המועטים בהם זוהה פער. דרישות רשות החברות הממשלתיות ע"פ החוזר המעודכן, הוספו לנוהל ניהול הסיכונים הרכבתי אשר אושר בדירקטוריון החברה.

ב. בתאריך ה-15 לדצמבר 2020, פרסמה רשות החברות הממשלתית "חוזר ניהול סיכון הנזילות ומדיניות ההשקעה של הנכסים העודפים בחברות הממשלתיות וחברות בת ממשלתיות", הרכבת תלמד את דרישות החוזר אל מול הקיים ותשקול שינויים בהתאם באם יהיה הצורך.

ג. ביום ה-22 בפברואר, 2017 פרסמה רשות החברות הממשלתית חוזר בדבר הערכות החברה ליישום מודל בקרה מקובל במסגרת ביקורת אפקטיביות הבקרה הפנימית. על פי החוזר, נדרשת החברה לאמץ את מודל הבקרה הבינלאומי, מודל ה-COSO[19].

ד. החל משנת 2015, חברת רכבת ישראל נסחרת בבורסת תל-אביב. ע"פ דרישות הרשות לניירות ערך, עליה כחברה מדווחת לעמוד בתקנות ה-SOX בדבר הערכת אפקטיביות הבקרה הפנימית המתבסס, בין-היתר, על תהליך הערכת הסיכונים הייחודיים לתאגיד. לפיכך גם על בסיס התקנה זו, נדרשת לביצוע תהליך מתודולוגי לניהול סיכונים.

<u>מערך ניהול הסיכונים ברכבת</u>

א) מנהל סיכונים ראשי

המשנה למנכ"ל הינו מנהל הסיכונים הראשי של רכבת ישראל. לשם ניהול מקיף הוא מסתייע במנהלת הסיכונים התאגידית. בהחלטת הדירקטוריון נקבע כי מנהל הסיכונים יפתח כלים לאופן הזיהוי, ההערכה, הניטור, הבקרה והההפחתה של הסיכונים, ויציג אותם להנהלת החברה ולדירקטוריון מעת לעת ולפחות אחת לרבעון. כמו כן נקבע, כי על מנהל הסיכונים לזהות, ולהעריך את הסיכונים הטמונים בכל הפעילויות, התהליכים, המערכות והמוצרים המהותיים באופן שוטף ולפני כניסה לתחומי פעילות/מוצרים/שירותים מהותיים, או בעת שינוי מהותי בפעילות קיימת. לאחר מכן ידווח על כך להנהלת החברה, לדירקטוריון ולגורמים רלוונטיים אחרים, כחלק אינטגראלי מהליך קבלת ההחלטות בעניינים אלו.

ב) סקר הסיכונים

החברה פרסמה סקר סיכונים עדכני בחודש אוגוסט לשנת 2020. החברה פרסמה עדכון לסקר גם בשנה זו לאור קצב השינויים המואץ, הגידול בביקושים, התהליך המתמשך של אימוץ טכנולוגיות חדשות והשלכות התפרצות נגיף ה'קורונה' על פעילותה של החברה.

ג) פורום נאמני ניהול סיכונים

החל משנת 2016 לכל חטיבה ישנם נאמני ניהול סיכונים המהווים נציגיהם של בעלי הסיכון בחברה. הנ"ל אמונים על ליווי צמוד והנחיה של בעלי הסיכון בתהליך ניהול הסיכונים הארגוני. אותם נאמנים מתכנסים בפורום ייעודי[20] שמטרתו לדון בסוגיות הקשורות בנושא, הצפת סיכונים חדשים באם ישנם ויצירת אחידות בניהול הסיכונים בחברה.

ד) מערכת מידע ארגונית לניהול סיכונים

במהלך הרבעון השני לשנת 2018 הוטמעו כלל סיכוני הליבה של החברה במערכת מידע ממוכנת ארגונית לניהול סיכונים. החל ממועד זה, שינויים בסיכון ובהערכתו, דיווחים על סטאטוס הסיכון ועל אירועי כשל מדווחים במערכת המידע. הרכבת משקיעה תשומות רבות לשמירה על רלוונטיות ודינאמיות המערכת.

---

19 (Committee Of Sponsoring Organization) COSO – מודל בינלאומי המקובל בחברות רבות ברחבי העולם לפיתוח ותחזוק הבקרה הפנימית בארגון. המודל מייסד, בין היתר, עקרונות מפתח אחידים לניהול סיכונים.

20 פורום נאמני ניהול סיכונים.

ה) תחום מניעת מעילות והונאות

במהלך הרבעון השלישי לשנת 2018 עבר תחום מניעת מעילות והונאות תחת אחריות ניהול הסיכונים התאגידי. כחלק מתכנית העבודה מבוצעות בקרות שוטפות חודשיות ורבעוניות ובקרות אד-הוק לאור תלונה ו/או דרישה/ זיהוי חשיפה. לצורך העלאת מודעות העובדים לנושא, מתקיים פורום לנאמנים פעמיים בשנה. במהלך שנת 2019 הופצה לומדה ראשונה להעלאת מודעות ולהסבר על אחריות כלל עובדי החברה ומנהליה למניעת התממשות הסיכון ובמהלך שנת 2020 הופצה הלומדה השנייה המיועדת למנהלים המנהלים עובדים ו/או התקשרויות להעלאת מודעות לאחריותם למניעת מעילות ו/או הונאות ו/או אירועי שוחד.

26.2 <u>גורמי סיכון מאקרו</u>

26.2.1 השפעות התפרצות נגיף ה'קורונה' (סיכון המנוהל בזמן שיגרה תחת אירועי חירום, אירוע ייחוס התפרצות מגיפה)

לפרטים אודות השלכות נגיף הקורונה ראה סעיף 1(ב) לדוחות הכספיים המאוחדים.

26.2.2 השפעת המצב הכלכלי בישראל והמצב העולמי

במצב שגרה, למצב הכלכלי במדינת ישראל ו/או בעולם הגלובאלי השפעה נמוכה באופן יחסי על פעילות החברה בתחום הובלת נוסעים. שכן הביקוש לשירותיה קשיח באופן יחסי וכן הסכם הפיתוח וההפעלה כולל מנגנוני פיצוי על הכנסות החברה העצמיות. כמו כן דווקא בתקופות מיתון כלכלי צפוי גידול בביקוש לנסיעה בתחבורה ציבורית, שכן היא מהווה תחליף זול לנסיעה ברכב פרטי.

מנגד, מצב כלכלי מדיני המשורשר לכדי השפעה על תקציב המדינה עלול להשפיע באופן מהותי על תקציב החברה בשל היותה ממשלתית ועל ידי כך על כל פעילותה האסטרטגית.

כמו כן, פעילות החברה בתחום הובלת מטענים מושפעת מתקופות מיתון כלכלי, שכן בתקופות אלו, צפוי קיטון יחסי בהיקף הייצור והביקוש לחומרי גלם בישראל, באם תפגע יכולתם הכלכלית של לקוחותיה הגדולים, עלול הדבר להתבטא בקיטון בכמות השינוע באמצעות החברה ועל ידי פגיעה בהכנסותיה מהמגזר.

26.2.3 השפעת שינויים גיאו-פוליטיים במזרח התיכון, פוליטיים-מדיניים והמצב הביטחוני במדינת ישראל

לשינויים גיאו-פוליטיים, פוליטיים-מדיניים וביטחוניים השפעות ישירות על פעילות החברה. התפתחויות שליליות במזרח התיכון, פעולות טרור כלל ומכוונות מטרות ישראליות בפרט או הרעה ביחסי המסחר הבינלאומיים (העשויות במקרים מסוימים להביא לסגירת נמלי הים והאוויר של ישראל, לחרם סחורות על ישראל וכיוצ"ב), עלולים להשפיע על היקף תנועת הנוסעים ו/או היקף הובלת המטענים, סגירה זמנית של קווים/אזורים, וכתוצאה מכך להשפיע על פעילותה של החברה ועל מצבה הכספי. כמו כן, בעת מתיחות ביטחונית החברה עלולה להוות יעד לאירועי טרור, פגיעה פיזית בתשתיות, בציוד הנייד והקבוע ובמתחמי החברה.

יצוין, כי החברה מפעילה אמצעי שמירה ואבטחה שונים במתקניה ומקבלת הנחיות מגורמים מוסמכים בנושאים ביטחוניים שונים (כגון: משטרת ישראל, שירות הביטחון הכללי, לרבות הרשות הממלכתית לאבטחת מידע, ופיקוד העורף) בדבר ההיערכות הביטחונית.

לפירוט בדבר הגדרת החברה כ"מפעל חיוני" והשלכותיו על פעילות החברה בעת חירום, ראו סעיף 15.6 לעיל.

26.3 מערכות תשתית נייד, מערכות מידע, אבטחת מידע והגנה מפני מתקפות סייבר

פעילותה השוטפת של החברה מבוססת על מערכות שונות ומאגרי מידע. תקלות וכשלים במערכות, בין אם באופן אקראי או בין אם במכוון על-ידי פריצה של גורמים בלתי מורשים (עוינים, לאומניים או פליליים) עלולים לגרום לפגיעה בתפעול השוטף, השבתת תנועת הרכבות, סכנה בטיחותית, פגיעה במידע ואובדנו, פגיעה בשלמות ו/או זליגת מידע לגורמים לא מורשים ולהסב עלויות שיקום ובמקרים מסוימים אף לתאונות רכבת ולפגיעה בחיי אדם.

לפרטים בדבר פעילות מרכז שליטה ובקרה ארצי של החברה (משוא"ה) סעיף 9 לעיל.

החברה פועלת למניעת כשלים במערכות תשתית ובניהם גם מערכות המידע ולהתמודדות עם הסיכונים הנובעים ממתקפת סייבר וניסיונות פריצה של גורמים בלתי מורשים. כל זאת באמצעות שגרות תחזוקה, הגנות ונהלים שהועמקו בתקופת התפרצות נגיף ה'קורונה' כחלק מתכנית לניהול הזדמנויות של החברה. כמו כן, הפרדת מערכות, הפעלת מנגנוני גיבוי ואבטחה ומנגנונים למניעת כשלים, שדרוג התשתיות הפיזיות ושאינן פיזיות, העלאת רמת אבטחת המידע ועוד, ע"פ הנחיות מערך הסייבר הלאומי.

יצוין, כי ציוד המחשוב של החברה מכוסה בדומה ליתר הרכוש התפעולי של החברה במסגרת כיסוי ביטוחי כנגד "כל הסיכונים", לרבות אובדן רווחים בעקבות נזקים לציוד המחשוב.

26.3.1 אסונות טבע

פעילות החברה ומתקניה חשופים לפגעי טבע ומזג אוויר כגון שיטפונות, צונאמי, רעידות אדמה ואסונות טבע אחרים, העלולים לפגוע במתקני החברה, בתשתיות ובציוד ועקב כך לפגוע בפעילות החברה ובעסקיה.

בשל עלויות ההקמה הגבוהות של התשתית הרכבתית, התרחשות אסונות טבע, עלולים לגרום לנזקים כבדים לחברה ולפעילותה והתאוששות עסקית/תפעולית תדרוש הוצאות משמעותיות לתיקון או התקנה מחדש של תשתיות החברה. יצוין, כי פוליסת ביטוח רכוש וציוד (אש מורחב) של החברה מכסה את הסיכון הכרוך באסונות טבע, למעט ביחס לציוד נייד רכבתי בתנועה. בנוסף, הכיסוי הביטוחי כפוף להשתתפות עצמית כמפורט בסעיף 12 לעיל.

החברה פועלת באמצעים הבאים לשם הערכות לרעידות אדמה: (1) כתיבת נהלים, ביצוע תרגילים, הליך הפקת לקחים ויישומם; (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 סמית לאורך תוואי המסילה לקבלת התראה בעת התרחשות רעידת אדמה; ו-(4) בחודש יולי בכל שנה החברה מעבירה תכנית עבודה שנתית ייעודית בנושא היערכות לרעידת אדמה ליו"ר ועדת ההיגוי לרעידות אדמה במשרד ראש הממשלה.

כמו כן, סביב עונות החורף והקיץ מידי שנה, נערכות כלל חטיבות החברה, כל אחת בתחומה, לפעולות הגנה מפני השלכות פגעי טבע על תשתיות הרכבת, על הציוד הנייד, תחנות הרכבת ועל מתקניה לשמירה מקסימאלית של בטיחות לקוחותיה ועובדיה של החברה.

26.3.2 **שריפות**

לאור אופי פעילות החברה, התרחשות שריפות יכולה להיות באחד, או יותר, משלושת הסוגים הבאים:

(א) שריפה במתקני החברה, לרבות תחנות הדלק ומתחמי הנייד;

(ב) שריפה בציוד נייד רכבתי תוך כדי נסיעה;

(ג) שריפות לאורך המסילה.

התרחשות של אירוע שריפה עלולה לגרום לנזקים ישירים, וכן לנזקים עקיפים שונים, בהתאם למיקום אירוע השריפה ולמידת חומרתו. נזקים ישירים כאמור, עשויים לכלול פגיעה במתקנים ובתשתיות, נפגעים בנפש, התלקחות או דליפה של חומרים מסוכנים המובלים על ידי החברה, פגם או פגיעה בציוד נייד רכבתי, בציוד מסילתי וכיוצ"ב. כמו כן, נזקים עקיפים עשויים להיגרם, מהפסקת פעילות זמנית של יחידות רכבתיות תפעוליות והשבתת מסילות רכבת, אשר עשויים לגרום לפגיעה בלוח זמני הרכבות המתוכנן ובכמות הציוד שיופעל, ובמקרים מסוימים אף לשיבושים בתנועת הרכבות הארצית.

בשנים האחרונות מסילות הברזל ממוקמות, בין היתר, גם על פני מנהרות וגשרים ובחלקן אף תשתיות חשמליות, כל זאת מגדיל את עוצמת הנזק במקרה של התממשות אירוע שריפה. הסיכון קיים בשל החשש לרכבת בוערת באזור תחום (בניגוד לאירוע המתרחש בשטח פתוח), שהינו מוגבל הן ברמת נגישות כוחות הכיבוי, הן התאום המבצעי והן בהקשר חילוץ הלכודים. הנחת העבודה היא כי רמת הסיכון להתרחשות אירוע כזה הינה נמוכה, זאת בשל מאפייני התנועה, הסטנדרטים הגבוהים לבטיחות בנסיעה במנהרה, והעובדה כי מטען האש ברכבות חשמליות הינו נמוך.
החברה נערכת להתמודדות עם איומי שריפה במנהרות וגשרים בהתאם להנחיות הגופים הממונים עליה, ונדרשת לעמוד בסטנדרטים גבוהים של בטיחות. לפיכך, משלבת בתהליכי התכנון והפיתוח בקרה פנימית המבוצעת על ידי מהנדסי אגף הנדסת בטיחות לצורך עמידה בדרישות התקן ואישורי הכבאות לתכנון, תחנות, מתחמים ומנהרות.
החברה עובדת בשיתוף הנציבות הארצית לכבאות והצלה לפי תכנית עבודה סדורה לעמידה בתקנים ומבצעת תרגילי הצלה סדורים עם כלל גורמי ההצלה הרלוונטיים. כמו כן מבצעת סיורים, סקרים, ופעילויות נוספות בסביבת המסילה באופן סדור ושותף לאיתור מפגעים. במתקני הרכבת השונים מורכבות מערכות גילוי, כיבוי ומטפים המתוחזקות באופן שוטף על ידי אגף הלוגיסטיקה, חטיבת נייד וחטיבת תשתיות כל אחת בתחומה. את עבודות התחזוקה והפיתוח מלווים מנהלי וממוני הבטיחות כנדרש בחוק.

לחברה כיסוי ביטוחי כנגד נזקים ישירים ועקיפים של שריפות, אך יצוין כי תשלום פיצוי ביטוחי כפוף להשתתפות עצמית של החברה כמפורט בסעיף 12 לעיל.

26.3.3 **סיכון מוניטין**

החברה רואה בסיכון מוניטין, סיכון מהותי לחברה, שכן, כחברה לאומית, רמת שירות גבוהה הנו יעד ליבה. פגיעה במוניטין 'רכבת ישאל' עלול להשפיע על אמינותה בעיני הציבור אשר עלול לחפש אחר אמצעי תחבורה אלטרנטיביים. תקציבי המדינה המופנים לטובת שיפור התחבורה הציבורית המסילתית הכבדה עשויים להיפגע. כמו כן, יכולת החברה לגייס השקעות באמצעות שוק ההון עשויה להיפגע גם כן וכתוצאה מכך, יכולתה להשקיע בפיתוח אסטרטגי יקטן.

למוניטין החברה בעיני הגורמים הממשלתיים השונים חשיבות רבה, הן בהיבט של כלי הסעת המונים והן בהיבט של פיתוח מסילות הברזל. פגיעה באמון תשפיע על הפניית תקציבים לטובת הפיתוח המסילתי הרכבתי העתידי ויכולת החברה להתקיים על פני זמן.

כמו כן לסיכון זה עשויות להיות השלכות בדמות תביעות משפטיות וקנסות מגורמי רגולציה שונים.

26.4 גורמי סיכון ענפיים

26.4.1 **ציות לרגולציה**

רכבת ישראל כפופה למערכת ענפה של חוקים, תקנות, הוראות, צווים ופקודות חוץ ארגוניות ונהלים והוראות פנים ארגוניות. החל מפקודת מסילות הברזל (על תיקוניה), דרך הוראות חוק החברות הממשלתיות, חוזרי רשות החברות הממשלתיות, הוראות חוק החברות, דיני ניירות ערך (מכוח היותה של החברה "חברת איגרות חוב" ו"תאגיד מדווח"), רגולציה הנוגעת לרישוי עסקים, לתכנון ובניה, צרכנות, הגנת הסביבה ועוד.

לפירוט בדבר מגבלות ופיקוח הקיימים מכוח הרגולציה החלה על פעילות החברה ראו סעיף 22 לעיל, לרבות לעניין רישוי עסקים כמפורט בסעיף 22.2.10 לעיל.

אי עמידה בהוראות הרגולציה השונות (החלות כיום או אשר תחולנה בעתיד) עלול להביא לנקיטת סנקציות שונות כנגד החברה ונושאי המשרה בה, ובכלל זאת ביטול רישיונותיה או התנייתם, 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, במקרים בהם העלויות האמורות לא יכוסו באופן מלא ובמועדים הרלוונטיים במסגרת הסכם הפיתוח וההפעלה.

בתום שנת 2020 סיימה 'רכבת ישראל' ביצוע סקר ציות ארגוני. הסקר הציף את כלל הוראות הדין להן כפופה החברה (תחת הנחה כי עשויים להיות "ברבורים שחורים", הוראות שלא צפו), דירג את הסיכון הבסיסי הנובע מאי ציות להוראות הדין ולאחר מכן קבע את הדירוג השיורי בהתבסס על הפעולות הנעשות בחברה לצמצום או מניעת הסיכון. בעבור אותן הוראות אשר דורגו בדירוג גבוה וגבוה-מאד (ע"פ המתודולוגיה לניהול סיכונים ברכבת), בוצעה בחינה של הפער אל מול הקיים בחברה בירידה לסעיפים פרטניים. נכון למועד פרסום הדוח, סקר הציות נמצא בשלב אישור מנכ"ל ודירקטוריון.

26.4.2 **פגיעה באיכות הסביבה**

מעצם פעילותה השוטפת של החברה, עלולה להיגרם פגיעה באיכות הסביבה ולחשוף את החברה לאי ציות להוראות החוק והתקינה בתחום. כמו כן להתממשות סיכון זה עלולות להיות השלכות רבות החל מפגיעה בנפש, דרך קנסות והיטלים ועד לחשיפת מנהליה הבכירים לנקיטת סנקציות שונות.

על מנת להתמודד עם הסיכון, משקיעה החברה זמן ומשאבים רבים (ניטור ומיפוי זיהום אוויר ומפגעי רעש, התקנת מערכות לאוורור וסינון מזהמים, התקנת מערכת לטיפול בשפכים, טיהור קרקעות ממזהמים נוספים, ביצוע סקר סיכונים ייעודי לתחום פגיעה באיכות הסביבה, סקר ציות להוראות החוק ועוד).

החברה שמה לה ליעד לטיפול בסיכון ובהסתברות להתממשותו ומשקיעה רבות (ראה סעיף 26.4 לעיל) באמצעים להפחתתו.

להרחבה על פעילות החברה בתחום איכות הסביבה והרגולציה החלה על החברה בנושא זה, ראו בסעיף 21 לעיל.

26.4.3 **תנודות במחיר הדלק**

דלק מסוג סולר לרכבות מהווה מרכיב מהותי בהוצאות התפעול של החברה. מחיר הדלק מאופיין בתנודתיות גבוהה ומושפע בראש ובראשונה ממחיר חבית נפט גולמי (אשר מושפע, בין השאר, מתנודות היצע וביקוש גלובליות, ועל כן רגיש למתיחויות והסכמים כלכליים בין מדינות המערב לבין מדינות ערב, המהוות ספק נפט עולמי משמעותי). בנוסף, מושפע מחיר הדלק באופן משמעותי גם ממס הבלו, המתעדכן מספר פעמים בשנה בהתאם לשינויים במדד המחירים לצרכן. גורם נוסף המשפיע על מחיר הדלק הוא עלות הזיקוק הנקבעת בשוק החופשי ותלויה בשינויים במחירי תשומות, כגון עובדים, חשמל, הובלה ועוד, וכן משינויים רגולטוריים. יצוין, כי על פי מודל ההתחשבנות בין המדינה לחברה בקשר עם הסובסידיה השוטפת, שינויים במחיר הדלק בתחום הסעת נוסעים מכוסה במלואו. אולם, קיימת חשיפה לשינויים במחיר הדלק עבור הובלת המטענים, תחום שאינו מוגדר בהסכם מול המדינה. בהתאם לכך, להתייקרות במחיר הדלק עשויה להיות השפעה על תוצאות הפעילות של החברה ועל מצבה הכספי. בחלק מההסכמים עם לקוחות החברה בתחום המטענים, קיימים מנגנוני הצמדה, בין היתר למחירי הדלק.

כמו כן, בהסתכלות משקית עם הגידול בשימוש בתשתית ונייד חשמלי, ילך ויקטן השימוש בדלק אשר יטיב ברמה המשקית הן בהקשר של ההוצאה הכלכלית והן בהקשר לתרומה לאיכות הסביבה.

26.4.4 **מעילות והונאות**

חברות תשתיות לאומיות הנן עתירות בתקציבים ובמשאבים. כל זאת עלול לצור חשיפה גדולה יותר, בהשוואה לחברות עסקיות פרטיות, להתממשות אירועי מעילה, הונאה ושוחד. מדיניות 'רכבת ישראל' הנה לאפס סובלנות להתממשות

אירועים מהסוג הנ"ל והציפייה מכלל המנהלים, העובדים והספקים העובדים עמה, להתנהג על פי אמות מוסר ויושר גבוהות.

החברה מבצעת בקרות שוטפות לצד פיתוח לומדות ופורומים ואמצעים נוספים להעלאת המודעות בחברה ובמטרה למנוע ככול הניתן התממשות סיכונים מסוג זה.

26.4.5 **הסביבה התחרותית בה פועלת החברה**

החברה חשופה כיום לתחרות, בעיקר אל מול רכבים פרטיים, ספקי שירותי תחבורה ציבורית אחרים (אוטובוסים ומוניות שירות) בתחום הסעת נוסעים ומול ספקי שירותי הובלות ושינוע מטענים (משאיות) בתחום הובלת המטענים. כניסתם של מתחרים משמעותיים לתחום הובלת המטענים, לרבות החרפת התחרות בתחום זה, עלולה להיות השפעה על פעילות החברה ותוצאותיה הפיננסיות והעסקיות בעתיד, כמו כן לכניסתם של כלי רכב אוטונומים לשוק.

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

26.5 <u>סיכונים מיוחדים לחברה</u>

26.5.1 **אירועים בטיחותיים (תאונות)**

במסגרת פעילותה השוטפת של החברה, חשופים נוסעיה, עובדיה ומתקניה (לרבות הרכבות עצמן) לסיכונים בטיחותיים ולהתממשותן של תאונות. החברה שמה לה כמטרת על שמירה על בטיחות הנסיעה ברכבת, ברציפים, בתחנות, במפגשי כביש-מסילה ובמתחמי התחזוקה. זאת היא עושה באמצעות חטיבה ייעודית האמונה על ניהול סיכוני הבטיחות ויישום תכנית הבטיחות אשר אושרה על ידי דירקטוריון החברה וביצוע מעקב, בקרה ותחקור של כשלים וליקויי בטיחות. כמו כן, מעדכנת החברה מעת לעת את תכנית הבטיחות ומבצעת תעדוף של פרויקטי הבטיחות ושינוי לוחות הזמנים על פי הצורך.

בנוסף, מקיימת החברה קשר הדוק עם משרד התחבורה אשר בודק ומבקר את הסדרי בטיחות הקיימים, ופועלת לאכיפת תכניות ההכשרה ייעודית כמפורט בסעיף 13.1 לעיל ומנהלת פורום בטיחות המתנהל בקביעות להצפת מוקדי סיכון ומציאת האמצעים למזעורם.

לפגיעה בלקוחותיה ו/או במתקניה ו/או בעובדיה של החברה עקב התממשות אירוע בטיחות גדול עלולה להיות השפעה מהותית על פעילות החברה, המוניטין שלה כחברה בטיחותית ומצבה הכספי בהווה ובעתיד.

26.5.2 **שירות שאינו מיטבי**

מטרתה המרכזית של רכבת ישראל הנה מתן שירות הסעת המונים מיטבי מצפון לדרום הארץ ושירות הובלת מטענים. תקלות בנייד, בתשתית, עומסי נוסעים ברציפים וברכבות, ניקיון ותחזוקת רכבות ותחנות והשפעות אקסוגניות, משליכים על איכות השירות הניתנת.

רכבת ישראל שמה לה ל"יעד-על", שיפור רמת השירות הן עבור הנוסעים והן עבור לקוחות המטענים בכלים העומדים לרשותה. באמצעות מרכז השליטה והבקרה הרכבתי היא מנתבת ביום-יום את תנועת הרכבות לאור כל המורכבות הקיימת ומתוך ראיה לצמצום מקסימאלי של השפעת תקלות ומפגעים. כמו כן, מדי שבוע מתנהלים פורומים במסגרות שונות של החברה ופורום אחד מרכזי בראשות מנכ"ל ללמידה מניסיון ושיפור אופן הטיפול בתקלות ועל ידי כך גם בשירות. המורכבות הקיימת (מחסור בתשתית מסילתית, צי נייד בממוצע ישן, גידול מתמיד בכמות הנוסעים ועוד) באה לידי ביטוי גם באמצעות מדד הדיוק הרכבתי לציבור.

כחלק מתכנית ניהול ההזדמנויות בעקבות התפרצות נגיף ה'קורונה' השקיעה הרכבת משאבים רבים בשיפור רמת התחזוקה של הצי הנייד, התשתית המסילתית והמערכות השונות, כמו כן בשיפוץ תחנות לשיפור חוויית הלקוח ובהאצת פרויקטים להתאמה ככל הניתן של ההיצע לגידול בביקושים בהווה ובעתיד .

26.5.3 **תלות בקבלת סובסידיה ממשלתית לצורך התפעול השוטף ומימון תכנית הפיתוח**

ב-17 ביוני, 2014, חתמה רכבת ישראל על הסכם פיתוח והפעלה עם ממשלת ישראל, להסדרת סבסוד הפעילות השוטפת ופעילות הפיתוח של החברה לשנים 2013-2020. הסכם זה החליף הסכם משנת 2009 ועיקר תרומתו בהסדרת פעילות החברה בשנים אלו (2013-2020). בינואר 2016, נחתם הסכם נוסף לתקצוב תכניות הפיתוח של החברה, המתייחס לשנים 2013-2020. לפרטים נוספים אודות הסכם הפיתוח וההפעלה ותנאיו, ראו ביאור 20 (ג)(1)(1.3) בדוחות הכספיים המאוחדים, בנוסף ראה גם ביאור 1(ב) בדבר תוספות להסכם הפיתוח וההפעלה.

ככלל, שינויים בסדרי העדיפויות הלאומיים ו/או קיצוצים בתקציב המדינה עלולים להשפיע לרעה על הסכם הפיתוח וההפעלה הנוכחי והעתידי וכתוצאה מכך לפגוע בהיקף הסובסידיה (סובסידיה להובלת נוסעים והובלת מטענים) והמימון (תכנית הפיתוח) אותם מקבלת החברה מהממשלה.

יודגש כי לחברה תלות קריטית בהסכם ההפעלה ובהעברת הכספים מהמדינה לפי הסכם זה. בהתאם לכך, ביטול הסכם הפיתוח וההפעלה ו/או שינויו באופן שאינו עולה בקנה אחד עם טובת החברה, ו/או אי העברת תשלומים מהמדינה מכל סיבה שהיא (לרבות כתוצאה מהפרת ההסכם על ידי החברה ו/או כתוצאה מעיכוב ו/או קיזוז על ידי המדינה), עלולים לפגוע בחברה, בתזרים השוטף שלה, וכתוצאה מכך במקורות המימון לפעילותה השוטפת ויכולתה ליישום את תכנית הפיתוח האסטרטגית והתאמת היצע (תשתית ונייד) לביקושים הגדלים.

כמו כן, אי העברת תשלומים מהמדינה לחברה לצורך החזר התחייבויות למשקיעי אגרות החוב, עלול לפגוע ביכולת עמידתה של החברה בהתחייבויותיה כלפיהם, במוניטין החברה וביכולת הגיוס העתידית שלה.

נכון למועד פרסום הדוח, נמצאת החברה בתהליך חתימה על הסכם הפעלה. הסכם ההפעלה החדש יצטרך לתמוך במטרות הלאומיות של מדינת ישראל לשיפור התחבורה הציבורית כמענה לגידול לגודשי התנועה בכבישי הארץ בזמן שיגרה.

ביום 31 בדצמבר, 2020 אישר דירקטוריון החברה תוספת שישית להסכם הפיתוח וההפעלה, בין נציגי הממשלה לבין החברה (להלן - "התוספת להסכם"). חתימת נציגי הממשלה נתקבלה בחברה ביום 3 בינואר, 2021.

עיקרה של התוספת להסכם בהארכת תוקפו של הסכם ההפעלה והפיתוח והתוספות לו עד ליום 31 במרס, 2021 ובכלל זה שיפוי נוסף של החברה ב-4 מיליוני ש"ח לחודש, ביטול קיזוז ההכנסה השנתית ממסחר בעקבות הירידה בפעילות הסעת נוסעים ופעילות המסחר, כמו כן, בתוספת נקבע כי לעניין השנים 2020-2021 יסווגו התחנות כ "תחנה פעילה גדולה" או "תחנה פעילה קטנה" בהתאם לסיווג שאושר עבור שנת 2019.

נכון למועד פרסום הדוח, להערכת החברה, הנפקה אג"ח נוספת אשר צפויה להתרחש בשנת 2021, כפי שיסוכם בין החברה לנציגי המדינה ובכפוף לאישור נציגי המדינה, דירקטוריון החברה והאורגנים הרלבנטיים בחברה וכן גורמים נוספים ככל ויידרש. ביום 18 בפברואר, 2021, פרסמה החברה את תשקיף המדף שלה, אשר מכוח תשקיף זה, החברה תוכל להנפיק אגרות חוב, כתבי אופציה הניתנים למימוש לאגרות חוב וכן ניירות ערך מסחריים.

26.5.4 **כשירות, אמינות וזמינות הציוד הנייד ומערכות התשתית השונות**

לתקינות, אמינות וזמינות התשתיות והציוד בהם עושה החברה שימוש במסגרת עבודתה, עשויה להיות השפעה מהותית על יכולת החברה להשגת יעדיה הלאומיים ועל והמוניטין שלה בפני ציבור לקוחותיה. כשלים בציוד הרכבתי, במכלוליו או במערכות תפעוליות ממוחשבות עלול להשפיע על יכולת החברה לספק שירות מרבי, להוביל לשימוט רכבת ואף לפגיעה בנפש.

תיקון תקלות וכשלים טכניים בתשתיות ובציוד החברה או במערכותיה התפעוליות בהיקף רחב, שאינו מכוסה באחריות היצרן, והתאמת הציוד הנייד ומערכות התשתית לנורמות האירופאיות ולטכנולוגיות מתקדמות, כרוכים בעלויות ישירות ועקיפות גבוהות מאד של ציוד, חלקי חילוף, עבודת מומחים (קבלנים ועובדי חברה), ועלויות נוספות ועשוי להשפיע באופן מהותי על פעילות החברה, היכולת שלה לספק שירות טוב ועל מצבה הכספי.

הרכבת מנצלת את תקופת התפרצות נגיף ה'קורונה' , כחלק מתכנית לניהול הזדמנות, להאצת עבודות התחזוקה לשיפור בכשירות ובזמינות הצי הנייד, המערכות השונות והתשתית המסילתית.

26.5.5 **כניסת מסיגי גבול לשטח מסילה באזור אסור**

מרבית משטחה של המסילה מהווה אזור אסור לכניסת גורמים זרים. אזורים אלו מסומנים בשילוט כשטח אסור למעבר. אף על פי כן מדי שנה מתרחשים לא מעט אירועים הנקשרים לכניסת גורמים זרים (כלי רכב/בני אדם/ חיות בעלות משקל גוף מאסיבי) לשטח המסילה באזור אסור, מה שחושף את החברה להתממשות אירועים בטיחותיים/ביטחוניים עד כדי חשש לשימוט רכבת.

רכבת ישראל מטפלת בסיכון באמצעות הצבת שילוט וגידור של אזורים אותם ניתן לגדר ולא קיימת הסכנה כי יגנבו/יהרסו על ידי פורעי חוק (זאת לאחר שגידרה בעבר מספר פעמים ורכושה נגנב/נהרס), ביצוע סיורים שוטפים על ידי אנשי ביטחון והצבת מצלמות היכן שניתן.

בתקופת התפרצות נגיף ה'קורונה' בשל חשש לגידול בחשיפה לסיכון, תוגברו חלק מהפעולות למזעור הסיכון.

26.5.6 **מענה לגידול בביקושים**

'רכבת ישראל' שמה לה ליעד, בהתאם למדיניות הממשלה בנושא הובלת נוסעים ומטענים ולאור הגידול בביקושים, שיפור מתמיד בשירות לנוסע וללקוח המטענים באמצעות; הגדלת הקיבולת המסילתית וכמות הנייד, קיצור זמני הנסיעה, הנגשת תחנות הרכבת לתחבורה משלימה, פיתוח שלוחות למפעלים, פתיחת קווים נוספים ועוד.

לפיכך הטמיעה החברה תהליכי תכנון, תפעול ולוגיסטיקה מורכבים הצופים פני העתיד, באמצעותם מותאם היצע הצי הנייד, המתחמים וקווי השירות לביקושים. לצורך כך מתבססת החברה מעת לעת על הערכות ותחזיות ממשלתיות רב שנתיות בנוגע לכמות הביקושים הצפויות לנסיעות ברכבת. בין היתר, התחזיות נשענות על הערכות כלכליות בנוגע למצב המשק, וביניהם קצב והיקף פיתוח מרכזי תעסוקה ומסחר. התחזיות מהוות בסיס לתכנון תקופתי כולל הצטיידות בציוד נייד, פעולות פיתוח והיערכות של מתחמי תפעול ותחזוקה של החברה וכן פיתוח קווי שירות נוספים.

למשתנים כמו רגולציה חדשה, שינויי תעריפים, רפורמות במתווה השירות, תהליכים בירוקרטיים ארוכי טווח, שינויים מאקרו כלכליים וטיב החלופות העומדות בקרב הלקוחות, מקשים על יכולת החיזוי של החברה באופן שעלול ליצור פערים והטיות בהתאמת ההיצע לביקוש.

כמו כן לעיתוי והיקף קבלת תקציבים לרכש נייד, לבניית מתחמי דיור לנייד והקמת תשתית מסילתית נוספת, חשיבות גדולה ביכולתה של החברה להתאים עצמה לכמות הביקוש הגדלה לשירותיה.

חוסר התאמה בין היצע לרמת הביקושים העתידית כאמור, עשוי להשפיע על רמת השירות אותה מספקת החברה ללקוחותיה. החברה מנסה להתמודד עם גורם סיכון זה, על ידי בחינה תקופתית ושיפור של הערכות ותחזיות, חתימה על הסכם סובסידיה חדש כך שיאפשר הצטיידות והקמת תשתיות ע"פ ביקושים חזויים ותתמוך במטרות הלאומיות לשיפור התחבורה הציבורית ולהגדלת כמות הנוסעים באמצעות הרכבת (בזמן שיגרה) כפתרון לגודש בכבישים.

26.5.7 **ספקים ולקוחות**

תחום התשתיות בכלל והרכבות בפרט הינו תחום התמחות ייחודי. לפיכך, מספר הספקים בעלי הניסיון והידע הקיימים בשוק המקומי הינו מועט. בשל כך בתחומים מסוימים קיימת לחברה תלות במספר ספקים מצומצם כמפורט בסעיף 16 לעיל. הפסקת השירות מצדם של ספקים אלו עשויה לגרום לקשיי תפעול זמניים, עיכוב בלוחות הזמנים לסיום פרויקטים ולהשפיע על פעילות החברה ועל טיב ואיכות השירות הניתן לנוסעים.

כמו כן, קיימת תלות מסוימת של החברה בפעילות תקינה ורציפה של נמלי הים (הן מבחינת הדלק המיובא המשמש את הרכבת לפעילותה השוטפת והן מבחינת חלק מהמטענים המובלים באמצעות הרכבת ומיובאים לארץ דרך נמלי הים). בהתאם לכך, שביתות בנמלי הים של ישראל, צפיפות בנמלים ועיצומים שונים, עלולים למנוע באופן זמני או לעכב הן את הספקת הדלק והן לפגוע בפעילות העסקית של החברה בתחום הובלת המטענים ובשל כך להשפיע לרעה על תוצאות פעילותה. מצב זה עלול אף להשפיע על המשך פעילות החברה בתחום הובלת המטענים (מניעה או עיכובים בפריקת מכולות בנמלים, גורם לפגיעה בשירות הניתן ללקוחות החברה).

לסיכון זה, נוסף השנה רובד נוסף בשל התפרצות נגיף ה'קורונה'. קיים חשש כי ספקים שונים לא יעמדו בהשלכות הכלכליות של ההתפרצות, בארץ ובעולם ויסגרו פעילותם. דבר אשר עלול לגרור עיכובים בהתנהלות השוטפת של פעילותה (חלפים/עיכוב בקבלת חומרי גלם ועוד) והתקדמות פרויקטים קטנים כגדולים. כמו כן, תחת מגזר המטענים, קיים החשש כי לקוחות אסטרטגים (לקוח גדול או מספר לקוחות בינוניים וקטנים) יסגרו פעילותם מה שעלול לגרור קיטון בפעילות מגזר המטענים ועד לסגירתו.

26.5.8 **שימור, גיוס עובדים בעלי ידע ייחודי ויחסי עבודה**

פרופיל הפעילות של החברה משתרע על פני מגוון רחב של פעילויות ומיומנויות והכשרות ייחודיות, החל במתן שירותי הסעת נוסעים והובלת מטענים, דרך תכנון וניהול פרויקטים, פיתוח תשתיות, ניהול תפעול ובקרה של תנועת הרכבות ושירותים נוספים. הכשרה רכבתית אקדמית קיימת באופן חלקי במדינת ישראל, וקיים מחסור בתכניות לימוד בחלק מתחומי ההתמחות בבתי הספר להנדסה בארץ. כמו כן, פרישתם של עובדים בעלי ידע ייחודי וניסיון עלולים להותיר פערי ידע ויוצרים צורך בהכשרת עובדים חלופיים הן לטווח הקצר והן ולטווח הארוך.

בנוסף לזאת מתמודדת הרכבת בשנתיים האחרונות, בתחרות על המשאב האנושי הנישתי או בעל התמחות בעולם התשתיות/הרכבות בשל כניסת מתחרים נוספים התרים אחר עובדים בעלי מיומנויות והכשרה רלוונטית זו.

החברה מתמודדת עם סיכונים אלה בדרכים הבאות: מערך הדרכה אחראי על יישום תכניות הדרכה שנתיות ורב שנתיות. מבוצע תכנון כוח אדם לטווח קצר, בינוני וארוך במסגרת תקני כוח אדם מאושרים, עידוד תהליכי ניוד והסבה פנימית, גיבוי עובדים בתפקידי מפתח קריטיים, תכניות להכשרת מהנדסים ובעלי מקצועות טכניים וחניכתם על-ידי בעלי מקצוע מנוסים. כמו כן משתתפת הרכבת באופן פעיל בירידי תעסוקה לאיתור מועמדים להשמה ופועלת להסדרי שימור כוח אדם במקצועות הנדרשים ומתן כלים שיאפשרו לה להוות תחרות על המשאב האנושי אל מול רשות החברות הממשלתית.

בשל היותה חברה ממשלתית, המוגבלת ביכולתה להתחרות כלכלית על המשאב האנושי, ובשל מחויבותה לפעול במסגרת הסכמים קיבוציים, חשופה החברה לקושי בניהול שימור וגיוס המשאב האנושי.

תחת סיכון סכסוכי עבודה, כמפורט בסעיף 15.11 לעיל, יצוין כיל סכסוכי עבודה, עיצומים, שביתות, השבתות והפעלה לא יעילה של מתקנים, ציוד ותשתיות, עלול להיות השפעה על עיכובים, שיבושים וביטולים של תנועת הרכבות וכתוצאה מכך השפעה שלילית על יכולתה להשיג יעדיה הפנימיים והלאומיים ועל מצבה הכספי.

במהלך שנת 2019 נחשפה החברה לסיכון כאשר חלק מהשדרה הניהולית הבכירה סיימה את תפקידה ברכבת במקביל מסיבות שונות. יצוין כי תפקידים בכירים בחברה הנם בעלי זמן כהונה מוגבל. למניעת פגיעה ברציפות הניהולית, יצרה החברה מנגנון לוויסות סיום זמני כהונת בכירים, כך ששינויים בשדרה הניהולית הבכירה יבוצעו באופן מדורג. אף על פי כן, כן קיימת היום חשיפה למעבר עובדים וידע לחברות מתחרות/מקבילות.

26.5.9 **פרויקט ERTMS**

'רכבת ישראל' נמצאת בתהליך החלפת מערכת העצירה האוטומטית הישנה למערכת חדשה אשר תגביר משמעותית את בטיחות הנסיעה ברכבת ותאפשר הגדלת הקיבולת המסילתית ועל ידי כך גם תקטין את צפיפות הנוסעים ברכבות.

מערכת ה-ERTMS מאפשרת לחבר את מערכת האיתות הנייחת, לציוד הנייד של הרכבת באמצעות רשת סולרית - GSMR ובכך למנוע כמעט לחלוטין, סיכון לטעות אנוש.

אי עמידה בלוחות זמנים עלולה להתרחש, בין היתר, כתוצאה מהשפעות חיצוניות לפרויקט כמו יחסי עבודה באימוץ טכנולוגיה חדשה, שלבי רכש והשלכות התפרצות נגיף ה'קורונה' (עיכוב בשל חוסר יכולת של מומחים וצוותי עבודה זרים להגיע לארץ, חוסר יכולת של צוותים ישראלים לצאת מהארץ לבדיקות בחו"ל, הפעלת סעיפי "כח עליון" ע"י הספקים, בידוד עובדי מפתח, עיכוב בהגעת חומרי גלם לארץ, עיכוב בשל חוסר פעילות של ועדות תכנון, רשויות וגופי תשתית ועוד).

מנגד, פעלה הרכבת לניצול תקופת התפרצות ה'קורונה' והסגרים שהוטלו בעקבותיו, כהזדמנות להאצת נדבכי הפרויקט השונים.
הרכבת רואה בפרויקט זה, כפרויקט דגל בעל חשיבות אסטרטגית ומשקיעה מאמצים רבים בצמצום הסיכונים הקיימים בו.

26.5.10 **תכנית החשמול**

החברה נמצאת בתהליך חשמול התשתית המסילתית. בשלב הראשון מוקמת תשתית רשת מגע עילי מעל קווי הרכבת על מסילות בקווים הראשיים (לפרטים נוספים בדבר פרויקט החשמול ראו סעיף 8.5.6 לעיל). לתכנית יתרונות רבים החל מקיצור זמני הנסיעה בקווים העירוניים והפרבריים, הקטנת הצפיפות בקרונות בשל הפעלת המערך הרכבתי בתדירות גבוהה יותר, דרך הפחתת מפגעי זיהום האוויר והרעש בתחנות ועד לשיפור העמידה בלוחות הזמנים. לשם הצלחה בפרויקט זה, נדרש תיאום רב אל מול פרויקטים נוספים המתנהלים במקביל בחברה, בין החברה לבין צדדים שלישיים לרבות גורמי ממשלה ורשויות שונות, ספקים, קבלני משנה, וכן בין צדדים שלישיים לבין עצמם.

לצורך השלמת הפרויקט נדרשת השלמת רכש ציוד נייד חשמלי מתאים והסבת ציוד נייד קיים, התאמות חלק ממערכות הרכבת, מוסכים חשמליים וכן כשירות הגורמים המקצועיים בחברה. בפרויקט קיימים סיכונים הנגזרים מהצורך בהקמת תשתית פיזית חשמלית במקביל לתשתית פעילה ואף לפגיעה בתנועת הרכבות הסדירה במקרה של תקלות בלתי צפויות. יצוין, כי יישום תכנית החשמול מחייב סגירת קווי רכבות נוסעים ומטענים לתקופות שונות בהתאם לתכנית התפעולית ולשלבי הביצוע שיקבעו ועלול לגרום במהלך תקופת הביצוע לשיבושים ואיחורים בתנועת הרכבות הסדירה, דבר אשר עלול להשליך על פעילות החברה באופן נקודתי. לפרטים נוספים ראו סעיף 8.5.6 לעיל.

'רכבת ישראל' רואה בפרויקט זה פרויקט אסטרטגי הן מבחינת שיפור חווית הנוסע, צמצום הפגיעה באיכות הסביבה והן מסיבות כלכליות. אף על פי כן, שמה לה החברה כמטרה עליונה, פעילות מוגברת ושאינה מתפשרת למניעת אירועי בטיחות ולצמצום מרבי כמידת האפשר של הפגיעה בתפעול השוטף כתוצאה מהצורך בהאצה.

להתפרצות נגיף ה'קורונה' השפעות שונות על התקדמות הפרויקט. מחד גיסא קיים החשש כי לא תתאפשר הגעה של אנשי צוות מטעם הקבלן, חומרי גלם ועוד, בשל סגרים דו כיווניים, בארץ ובחו"ל והפעלת סעיפי "כח עליון" ע"י הספקים. מאידך גיסא, מנצלת החברה הזדמנות זו של קיטון בכמות הנסיעות וסגרים המוטלים על הציבור, לקידום הפרויקט ולצמצום הפגיעה העתידית לכשתחזור הארץ לתקופת שיגרה.

26.5.11 **פרויקטים להגדלת הקיבולת המסילתית**

פרויקט המסילה המזרחית, פרויקט מסילת 431 ופרויקט מסילה רביעית באיילון הנם פרויקטים אסטרטגים אשר מטרתם המרכזית הגדלת ההיצע המסילתי והתאמתו לביקושים הגדלים. שני הפרויקטים מצויים בשלבי תכנון שונים.

פרויקט המסילה המזרחית

תפקידה של המסילה המזרחית להרחיב את השירות הרכבתי בעבור תושבי מזרח הארץ, להוות אלטרנטיבה אסטרטגית למסילות איילון ולהוות עורק ראשי למעבר מטענים באמצעות הרכבת.

המסילה המזרחית מחולקת לשני מקטעים שונים; מקטע A ו-B בביצוע של חברת 'נתיבי-ישראל' ומקטעים C ו-D בביצוע של 'רכבת ישראל'. לולא פיתוח מלא של המסילה המזרחית על כל מקטעיה, היא אינה תהווה אלטרנטיבה ראויה לציר איילון ולא תמלא את יעודה האסטרטגי.

המסילה תוקצבה, לעת עתה, באופן חלקי, ללא ביצוע תחנות. להשלמת הפרויקט בהתאם לתכנית האסטרטגית (הקמת תחנה באזור תעשיה 'אירפורט סיטי' להורדת כמות הרכבים הנכנסת/יוצאת מהמתחם, הקמת תחנת ראש העין דרום להקטנת הגודש בכבישים ביציאה/כניסה מדרום העיר, הקמת תחנת אלעד כעיר מתפתחת ועוד) נדרש תקצוב מלא ע״י המדינה. מוקדי הסיכון העיקריים בפרויקט זה בשלב הנוכחי הם העתקת תשתיות ותיאום עם גורמים חיצוניים.

להתפרצות נגיף ה'קורונה' השלכות פוטנציאליות שונות על התקדמות הפרויקט. מחד גיסא קיים החשש להדבקה של פועלים ואנשי צוות, עיכוב בהגעת חומרי גלם לארץ, הפעלת סעיף ״כח עליון״ על ידי ספקים, עיכובים בלו״ז הפרויקט הנובעים מחוסר פעילות או עיכובים של ועדות תכנון, רשויות וגופי תשתית שונים. מאידך גיסא כחלק מניהול הזדמנויות, בשל סגרים שהוטלו למניעת התפשטות הנגיף, קידמה הרכבת באופן משמעותי אבני דרך שונות בפרויקט.

פרויקט 431

תפקידיה של מסילת 431 להוות אלטרנטיבה תחבורתית להגעת נוסעים תושבי דרום גוש דן למסילות איילון והמעוניינים להגיע לאזור מודיעין וירושלים ולהיפך, הגברת הגמישות התפעולית הרכבתית, ומענה נוסף להתרחבות האורבנית במטרופולין גוש דן.

עיקר הסיכונים בפרויקט הינם, בין היתר: העתקת תשתיות של גורמים חיצוניים, עבודה באתר בנייה בקטע תחום ומצומצם בין כבישים ומחלפים עמוסים הדורשים הסדרי תנועה מיוחדים ועוד.

להתפרצות נגיף ה'קורונה' השלכות פוטנציאליות שונות על התקדמות הפרויקט. מחד גיסא קיים החשש להדבקה של פועלים ואנשי צוות, עיכוב בהגעת חומרי גלם לארץ, הפעלת סעיף ״כח עליון״ על ידי ספקים, עיכובים בלו״ז הפרויקט הנובעים מחוסר פעילות או עיכובים של ועדות תכנון, רשויות וגופי תשתית שונים. מאידך גיסא כחלק מניהול הזדמנויות, בשל סגרים שהוטלו למניעת התפשטות הנגיף, קידמה הרכבת באופן משמעותי אבני דרך שונות בפרויקט.

פרויקט מסילה רביעית באיילון

תפקידה של המסילה הרביעית באיילון להגדיל את הקיבולת הרכבתית בציר הראשי הרכבתי, ציר איילון. פרויקט זה מבוצע במלואו על ידי חברת 'נתיבי ישראל' בשיתוף עם 'רכבת ישראל', אשר באחריותה יהיו מספר חבילות עבודה. ללא הוספת מסילה נוספת במסדרון איילון, לא יהיה ניתן לעמוד בכמות הביקושים ההולכת וגדלה. עיקרי הסיכונים בפרויקט זה עבור הרכבת הנם סיכוני אי עמידה באיכות ולו״ז הפרויקט וכן סיכון אסטרטגי.

אף על פי כן בתקופת ביצוע הפרויקט, קיים סיכון אסטרטגי הנובע מקידום מספר פרויקטים במקביל ודווקא במסדרון איילון, לפגיעה בשירות כתוצאה מכך ואי עמידה בתכנית משרד התחבורה לגידול בכמות הנוסעים באמצעות הרכבת. מלבד זאת, החשיפה הפרויקטאלית הקיימת לרכבת כתוצאה מביצוע הפרויקט בעת הנוכחית, הנה לאי עמידה באיכות ולו״ז הפרויקט המבוצע כאמור ע״י חברה חיצונית. בדגש על חוסר הסכמה של הות״ל[21] להקמת תשתית מסילתית בנחל איילון עד שימצא פתרון מקובל מבחינתם לטיפול במי הנחל.

26.5.12 **עמידה בלוחות הזמנים, בתקציב ובתכולות תכנית הפיתוח הרכבתית**

לחברה פרויקטים רבים הנמצאים בשלבי תכנון וביצוע שונים. עמידתה של החברה בלוחות הזמנים, בתקציב, באיכות ובתכולות הפרויקטים השונים (מפרויקט קטן ועד גדול) הינה בעלת חשיבות רבה להיקף פעילותה של החברה בעתיד וביכולתה לספק ללקוחותיה שירות מרבי. לצורך כך, הקימה החברה חטיבה ייעודית שמטרתה ניהול פרויקטים בצורה מטריציונית תוך ביצוע תיאום בין פרויקטים מקבילים. ניהול הסיכונים הפרויקטאלי מנוהל בשוטף תחת כל פרויקט בפני עצמו, כאשר המהותיים שבהם ואלו הדורשים אינטגרציה חטיבתית נידונים בוועדה ייעודית בראשות סמנכ״ל החטיבה.

[21] ות״ל – הועדה לתשתיות לאומיות.

נציין כי החברה עובדת בשיתוף פעולה מלא עם משרד התחבורה ועם חברה אשר נבחרה לשמש כ- ISA במסגרת כלל פרוייקטי הליבה. זאת על מנת שיתמלאו כלל התנאים והתהליכים הבטיחותיים הנדרשים לקבלת אישור להפעלה מסחרית.

השפעות התפרצות נגיף ה'קורונה' והעברת תקציבים בזמן לאור מצבה הכלכלי של המדינה בעת הנוכחית, מהותיות עבור פרויקטים קטנים, בינוניים וגדולים כאחד. הדבקה של צוות הקבלן בנגיף, גורמים מנהלים ברכבת, בחברות הניהול והבקרה, עיכובים בהגעת חומרי גלם לארץ וחוסר יכולת של צוותים ישראלים לבצע בדיקות בחו"ל, חוסר פעילות של וועדות תכנון, רשויות וגופי תשתית, כל אלו עלולים להשפיע על קצב התקדמות הפרויקט ואף לגרור עיכובים בפרויקטים המבוצעים במקביל.

26.5.13 **תיאום פעילות עם חברת נתיבי ישראל וגורמים נוספים**

חלק מהפרויקטים מחייבים שיתוף פעולה של 'רכבת ישראל עם חברת נתיבי ישראל (כדוגמת סלילת המסילה הרביעית באיילון והקמת המסילה המזרחית) לצורך בניית התשתית המסילתית. על פי החלטות הממשלה כמפורט בסעיף 8.5.6(א) לעיל, חברת נתיבי ישראל מבצעת בפועל (להבדיל מפעילות תכנון שנמסרה בחלקה גם לחברת כביש חוצה ישראל בע"מ) מספר פרויקטים של בניית תשתיות וסלילת מסילות לטובת המערך הרכבתי ופיתוחו. לאור זאת, על החברה לוודא כי מתקיים תיאום מלא בין פעילותה לבין פעילות חברת נתיבי ישראל בקשר לפרויקטים האמורים, בנוגע לאיכות התכנון, עמידה בלוחות הזמנים, איכות חומרי הגלם ואיכות הביצוע, עבודה ע"פ תקנים ועל פי דרישות הרגולציה. עיכוב ביצוע פרויקטים על ידי חברת נתיבי ישראל עשוי לעכב את לוחות הזמנים של פרויקטים נוספים התלויים בקצב התקדמות העבודות בידי חברת נתיבי ישראל ובכך להשפיע על יכולת החברה להתאים עצמה לגידול בביקושים. השפעה מהסוג האמור עשויה להיות גם בפרויקטים אחרים שבהם נדרשת החברה לשיתוף פעולה ותיאום מול חברות תשתית ממשלתיות נוספות המבצעות עבודות משלימות ו/או תומכות בפרויקטים כאמור.

26.5.14 **תביעות משפטיות**

לאור אופי פעילותה של החברה, השימוש הגובר בשירותיה על ידי הציבור ותפקידיה במישור הלאומי בזמן שיגרה, חשופה החברה לתביעות בסכומים גבוהים, לרבות תביעות ייצוגיות. בשנים האחרונות ישנו גידול בכמות התביעות הייצוגיות המוגשות כנגד חברות המספקות שירותים ככלל. בנוסף, לקראת סיום ביצוע פרויקטים במסגרת 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 מצבה הפיננסי של החברה, על המוניטין שלה ועל דרישות עתידיות של קבלן זה ו/או אחרים בפרויקטים אחרים.

החברה פועלת במישורים רבים לעמידה בדרישות החוק, בתקנות ובהוראות הרגולטורים השונות ובין היתר: בתקנות צרכניות, בחוקי הגנה על איכות הסביבה, משקיעה משאבים וכח אדם להתאמת מתקניה לאנשים בעלי מוגבלויות ועוד. לפרטים נוספים ראו סעיף 26.4.1 לעיל.

26.5.15 **שיקולי פעולה של חברה ממשלתית**

בהתאם להוראות סעיף 4(א) לחוק החברות הממשלתיות, על חברה ממשלתית לפעול לפי השיקולים העסקיים שעל פיהם פועלת חברה שאינה ממשלתית. עם זאת, ממשלת ישראל רשאית, באישור ועדת הכספים של הכנסת, לקבוע לחברה שיקולי פעולה אחרים/נוספים, שאינם שיקולים עסקיים על פיהם הייתה פועלת חברה שאינה ממשלתית.

סיכון זה נובע לעיתים מסתירה קיימת בין ההתנהלות העסקית המצופה לבין יעדים לאומיים אשר נקבעו על ידי גורמי ממשלה ולאור העובדה כי הרכבת הנה חברה מסובסדת ואינה מסוגלת להשיג יעדיה על בסיס הכנסות מנוסעים ולקוחות מטענים בלבד ומכאן שאין ביכולתה להתנהל התנהלות עסקית טהורה.

26.5.16 **כיסוי ביטוחי**

החברה רוכשת פוליסות ביטוח על מנת לבטח את נכסיה, את פעילותה ואת אחריותה כלפי גורמים שלישיים. עם זאת, הכיסוי הביטוחי שרוכשת החברה הינו מוגבל, ובכלל זאת אינו כולל כיסוי לאירועים מסוימים (כגון: נזקים לציוד נייד רכבתי בתנועה ונזקים הנובעים מאירועי מלחמה וטרור- נזקי מלחמה וטרור אמורים להיות מכוסים על ידי הקרן לפיצוי בגין נזקים הנובעים מאירועים אלה). יצוין, כי אין כל ודאות שהכיסויים ו/או גבולות האחריות בפוליסות מכסים את כלל הסיכונים הכרוכים בפעילות החברה. כמו כן לפרטים בדבר פוליסות הביטוח בהן התקשרה החברה, ראו סעיף 12 לעיל.

26.6 <u>דירוג גורמי הסיכון</u> - להלן יובא תיאור השפעת גורמי הסיכון על החברה:

	השפעה			סיווג גורם הסיכון בהתבסס על חוזר רשות החברות הממשלתיות מיום 11 ביוני, 2009 והקבוצות הרלוונטיות לחברה
	גבוהה	בינונית	נמוכה	
	השפעה משמעותית על החברה	השפעה מתונה על החברה	השפעה קלה על החברה	
<u>סיכוני מאקרו</u>				
השפעת המצב הכלכלי בישראל והמצב העולמי			X	אסטרטגיים - דינמיקת שוק
השפעת שינויים גיאו-פוליטיים במזרח התיכון, פוליטיים-מדיניים והמצב הביטחוני במדינת ישראל		X		אסטרטגיים
מערכות מידע, אבטחת מידע והגנה מפני מתקפת סייבר	X			תפעוליים - מערכות מידע
אסונות טבע			X	תפעוליים - סכנות
שריפות			X	תפעוליים - סכנות
סיכון מוניטין	X			אסטרטגיים - תקשורת
<u>סיכונים ענפיים</u>				
ציות לרגולציה	X			ציות ונהלים
פגיעה באיכות הסביבה	X			תפעוליים - סכנות ציות ונהלים - רגולציה וסטנדרטים
תנודות במחיר הדלק			X	פיננסיים
מעילות והונאות		X		תפעוליים - חוסן פיננסי
הסביבה התחרותית בה פועלת החברה			X	אסטרטגיים - דינמיקת שוק
<u>סיכונים ייחודיים לחברה</u>				
אירועים בטיחותיים (תאונות)	X			תפעוליים - בטיחות הנוסעים והנסיעה
שירות שאינו מיטבי	X			תפעוליים - סכנות
תלות בקבלת סובסידיה ממשלתית לצורך התפעול השוטף ומימון תכנית הפיתוח	X			פיננסיים אסטרטגיים - תכנון והקצאת משאבים
כשירות, אמינות וזמינות מערך הציוד והתחזוקה		X		אסטרטגיים - תכנון והקצאת משאבים
כניסת מסיגי גבול לשטח מסילה באזור אסור	X			תפעוליים - סכנות
מענה לגידול בביקושים		X		אסטרטגיים - תכנון והקצאת משאבים
ספקים ולקוחות		X		אסטרטגיים - דינמיקת שוק

	השפעה			סיווג גורם הסיכון בהתבסס על חוזר רשות החברות הממשלתיות מיום 11 ביוני, 2009 והקבוצות הרלוונטיות לחברה
	גבוהה	בינונית	נמוכה	
	השפעה משמעותית על החברה	השפעה מתונה על החברה	השפעה קלה על החברה	
				תפעוליים - אספקה תחזוקה ושירותים
שימור, גיוס עובדים בעלי ידע ייחודי ויחסי עבודה		X		אסטרטגיה - תקשורת תפעוליים - משאבי אנוש ציות ונהלים - קוד התנהגות
פרויקט ERTMS	X			אסטרטגיים - יוזמות מרכזיות ופרויקטים אסטרטגיים - תכנון והקצאת משאבים
תכנית החשמול	X			אסטרטגיים - יוזמות מרכזיות ופרויקטים
פרויקט המסילה המזרחית	X			אסטרטגיים - יוזמות מרכזיות ופרויקטים
פרויקט 431	X			אסטרטגיים - יוזמות מרכזיות ופרויקטים
פרויקט מסילה רביעית באיילון	X			אסטרטגיים - יוזמות מרכזיות ופרויקטים
עמידה בלוחות הזמנים, בתקציב ובתכולות תכנית הפיתוח הרכבתית		X		אסטרטגיים - יוזמות מרכזיות ופרויקטים
תיאום פעילות עם חברת נתיבי ישראל וגורמים נוספים			X	תפעוליים - עבודה מול ספקים/שותפים ופרויקטים
תביעות משפטיות		X		אסטרטגיים - ממשל פיננסיים - נזילות ואשראי
שיקולי פעולה של חברה ממשלתית		X		אסטרטגיים - ממשל
כיסוי ביטוחי		X		פיננסיים

רכבת ישראל בע"מ

דוח הדירקטוריון למצב ענייני התאגיד
לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר, 2020

דירקטוריון חברת רכבת ישראל בע"מ (להלן: "החברה") מתכבד להגיש את דוח הדירקטוריון על מצב ענייני החברה לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר, 2020 בהתאם לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומיידיים), תש"ל-1970 (להלן: "תקנות ניירות ערך") ולהוראות חוזרי רשות החברות הממשלתיות, ובהם חוזר "דוחות כספיים 2020-5-1" (להלן: "חוזר דוחות כספיים").

א. <u>הסברי הדירקטוריון למצב עסקי התאגיד</u>

1. <u>התאגיד וסביבתו העסקית</u>

א. <u>כללי</u>

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: "הסכם הפיתוח וההפעלה") בתוקף מיום 1 בינואר, 2013 ועד ליום 31 בדצמבר, 2016. בהתאם להסכם זה, לאור הנפקת אגרות החוב לציבור ביום 18 במרס, 2015, הוארך ההסכם עד סוף שנת 2020.

כמו כן, ביום 15 במאי, 2019, אישר דירקטוריון החברה תוספת להסכם ההפעלה והפיתוח בנוגע לגובה הסובסידיה השנתית של פעילות הובלת מטענים לשנים 2019-2020, שאלה עיקריה: ביטול שחיקת מחולל דמי הסובסידיה לטון/ק"מ בשנים 2019 ו-2020; בונוסים על גידול בהיקף הובלת מטענים בהשוואה לשנת 2018 ותמריץ להובלת מכולות: תעריף ל-TEU מכולה. התיקון האמור אושר על ידי נציגי הממשלה כמתחייב מהסכם ההפעלה והפיתוח.

במהלך שנת 2020 חתמה החברה מול נציגי המדינה על ארבע תוספות להסכם הפיתוח וההפעלה הקיים שעניינם תיקון של סעיפים בהסכם הקיים ומתן שיפוי בגין השלכות המגבלות שחלו על החברה בתקופת הדוח. לפרטים נוספים בדבר הסכם ההפעלה והפיתוח והתוספת ראה גם באור 20(ג)(1)(1.3) ו- 20 (ג)(1)(1.4) לדוחות הכספיים.

ביום 13 בפברואר, 2019 קיבל דירקטוריון החברה החלטה לפיה הוא ממליץ לרשות החברות הממשלתיות לפעול לתיקון החלטת ממשלת ישראל מס' 4545 מיום 2 באפריל, 2012 (חכ/268), אשר תוקנה בהחלטה מס' 5307 מיום 18 בדצמבר, 2012, (חכ/327), בדבר הקמה והפרטה של חברת הבת למטענים, באופן המביא לכדי סיום פעילות חברת הבת למטענים וכן לפירוקה כך שכלל פעילות בתחום המטענים תרוכז ותנוהל בידי החברה. בהמשך להחלטה האמורה, העריך דירקטוריון החברה, בהחלטתו מיום 27 בפברואר, 2019, כי ההסתברות להפרטת חברת הבת הינו נמוך מ-50%. נכון למועד עריכת הדוחות, אין שינוי בהערכה זאת.

א. <u>מידע הנדרש בהתאם להוראות רשות החברות הממשלתיות</u>

<u>יעדים ואסטרטגיה:</u>

לפרטים בדבר היעדים והאסטרטגיה של החברה, ראה סעיף 25 בפרק א'- תיאור עסקי התאגיד.

<u>יעדיה הפיננסיים העיקריים של החברה:</u>

לפרטים בדבר היעדים הפיננסים של החברה, ראה סעיף 25 בפרק א'- תיאור עסקי התאגיד.

ב. <u>תחומי הפעילות של החברה</u>

החברה פועלת בארבעה תחומי פעילות עיקריים, המדווחים כמגזרים עסקיים ברי דיווח בדוחותיה הכספיים של החברה (לפרטים ראה באור 25 לדוחות הכספיים).

<u>הסעת נוסעים</u> - ניהול, תחזוקה והפעלת רשת מסילות הברזל בישראל ואספקת שירותי תחבורה ציבורית ברכבת באמצעות רשת מסילות ברזל ארצית.

<u>הובלת מטענים</u> - אספקת שירותי הובלת מטענים לגורמים שונים הפועלים במדינת ישראל באמצעות רשת מסילות הברזל הארצית.

<u>סחר</u> - 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.

<u>פיתוח</u> - תכנון, פיתוח ומימוש פרויקטים ע"פ מדיניות הממשלה בהתאם לתוכניות הפיתוח המאושרות והמפורטות שלה.

פעילות נוספת שהינה שולית הינה פעילות מתן שירותים לגורמי חוץ. החברה מבצעת עבודות תשתית ותחזוקה לטובת צדדים שלישיים וגובה תשלום בגין עבודות אלו. פעילות זו אינה עולה לכדי מגזר פעילות בר דיווח ומדווחת תחת פעילויות אחרות.

2. **המצב הכספי**

להלן הנתונים מתוך סעיפי מאזן החברה:

א. נכסים שוטפים

סעיף	ליום (באלפי ש"ח)		סך השינוי		הסברי החברה לשינויים
	31 בדצמבר, 2020	31 בדצמבר, 2019	באלפי ש"ח	ב- %	
מזומנים ושווי מזומנים	38,732	67,541	(28,809)	(43%)	ראה/י הסבר בסעיף 4(א).
השקעות לזמן קצר	1,949	2,995	(1,046)	(35%)	
קרן שמורה בגין אג"ח	137,163	161,993	(24,830)	(15%)	הקיטון נובע כתוצאה משימוש חלקי בקרן לצורך פירעון אג"ח.
לקוחות	76,190	119,029	(42,839)	(36%)	הקיטון נובע בעיקר בשל ירידה בהיקף ההכנסות מנוסעים ושכירויות בחודשים מרס- דצמבר כתוצאה מהשלכות משבר הקורונה על הפעילות העסקית של החברה.
ממשלת ישראל	687,455	845,493	(158,038)	(19%)	הקיטון נובע בעיקרו עקב קבלת מענקים ממשלתיים בתקופה לטובת השקעה בפעילות הפיתוח.
חייבים ויתרות חובה	326,445	291,344	35,101	12%	הגידול נובע בעיקר עקב גידול בתקבולים שהתקבלו מהמדינה בתקופה לצורך השקעה בפעילות הפיתוח.
מלאי	15,184	13,954	1,230	9%	
סה"כ נכסים שוטפים	**1,283,118**	**1,502,349**	**(219,231)**	**(15%)**	

ב. נכסים לא שוטפים

סעיף	ליום (באלפי ש"ח)		סך השינוי		הסברי החברה לשינויים
	31 בדצמבר, 2020	31 בדצמבר, 2019	באלפי ש"ח	ב- %	
חייבים ויתרות חובה לזמן ארוך	144,453	38,256	106,197	278%	עיקר הגידול בפיקדונות נובע מקבלת מענקים ממשלתיים בגין פרויקטים בהקמה.
השקעות מיועדות בנכסים פיננסיים	29,298	35,392	(6,094)	(17%)	עיקר הקיטון נובע בשל קיטון בקרן לכיסוי נזקי ביטוח כתוצאה ממימוש לצורך כיסוי נזקים שנגרמו מתאונות שאירעו בתקופת הדוח.
נכסי מיסים נדחים	73,000	67,000	6,000	9%	
סה"כ נכסים לא שוטפים	**246,751**	**140,648**	**106,103**	**75%**	
רכוש קבוע מופעל, נטו	22,477,633	*21,449,214	1,028,419	5%	ראה הערה 1
רכוש קבוע בהקמה	7,394,395	6,371,044	1,023,351	16%	ראה הערה 2
נכסים בלתי מוחשיים, נטו	300,520	292,821	7,699	3%	ראה הערה 3
סה"כ נכסים	**31,702,417**	**29,756,076**	**1,946,341**	**7%**	

*תיקון למפרע של טעות לא מהותית במספרי השוואה ראה ביאור 3(יח) בדוחות הכספיים המאוחדים.

הערה 1- <u>רכוש קבוע מופעל, נטו</u> - הגידול בסך של כ- 1,028 מיליוני ש"ח נובע בעיקר מהגורמים הבאים:

- גידול בסך של כ- 2,093 מיליוני ש"ח בגין פריטי רכוש קבוע אשר הופעלו לראשונה בתקופת הדוח שעיקרם:

  - כ- 1,027 מיליוני ש"ח בגין השקעה בפרויקטים ותשתיות (רעננה קו החוף, הפרדות מפלסיות, תחנה תפעולית רחובות, שיקום תשתיות ועוד)
  - כ-789 מיליוני ש"ח תחנות ומתחמים וציוד (מתחם תחנת לוד, משואה ב', תחנה תפעולית נשר, חניון להבים ועוד)
  - כ-277 מיליוני ש"ח ציוד נייד (בעיקר רכש קרונות חשמליים)

- החברה ביצעה השבת ערך נכסים בסך 49 מיליוני ש"ח במהלך הרבעון הראשון לשנת 2020 ו- 29 מיליוני ש"ח במהלך הרבעון הרביעי לשנת 2020.
- סך של כ- 18 מיליוני ש"ח בגין נכס זכות שימוש לחכירת רכבי ליסינג ומבנה תפעולי, זאת בהתאם לתקן חשבונאות בינלאומי IFRS 16 בגין חכירות, אשר יושם לראשונה החל מיום 1 בינואר, 2019.
- והכל בקיזוז הוצאות פחת והפחתות בסך של כ- 1,161 מיליוני ש"ח. (הוצאות הפחת בספרים, לרבות הפחתות בגין נכסים בלתי מוחשיים מוצגות נטו ממענקים ממשלתיים ומסתכמות לסך של כ- 57 מיליוני ש"ח).

הערה 2- <u>רכוש קבוע בהקמה</u> - הגידול בסך של כ- 1,023 מיליוני ש"ח נובע בעיקר מהבאים:

- גידול בסך של כ- 2,322 מיליוני ש"ח בהשקעות בפרויקטים חדשים שעיקרם:

  - כ- 768 מיליוני ש"ח השקעה בפרויקטים קוויים לרבות מסילה מזרחית, מסילה 431 משה דיין-ראשונים-ענבה, קשת מודיעין, ועוד
  - כ- 445 מיליוני ש"ח תחנות ומתחמים וציוד: מתחם אשקלון שלב א', מתחם לוד שלב א', מתחם קישון שלב ב', ועוד
  - כ- 425 מיליוני ש"ח רכש ציוד נייד וצמ"ה, בעיקר נייד חשמלי.
  - כ- 362 מיליוני ש"ח השקעה בתשתיות, לרבות פרוייקטי החלפת איתות חשמלי לאלקטרוני ו- ERTMS, הפרדות מפלסיות, שיקום תשתיות קיימות ועוד.
  - כ- 322 מיליוני ש"ח בגין פרויקט החשמול.

- קיטון בסך של כ- 1,299 מיליוני ש"ח ברכוש בהקמה עקב הפעלתו והעברתו לרכוש קבוע מופעל.

הערה 3- <u>נכסים בלתי מוחשיים</u>- גידול בסך 8 מיליוני ש"ח נובע מסך של כ- 28 מיליוני ש"ח רכישות (רכש תוכנה ופיתוחים) ובקיזוז הפחתות בסך של כ- 20 מיליוני ש"ח.

ביטול הפסד מירידת ערך במהלך שנת 2020

לאור חתימת התוספת השישית להסכם ההפעלה ושינוי בתחזיות המטענים ושינוי ההנחה בגין הסובסידיה התמריצית, החליטה החברה לבצע עבודה מחודשת של אמידת סכום בר ההשבה, העבודה בוצעה על ידי מעריך שווי בלתי תלוי.

להלן פירוט ההנחות המרכזיות ששימשו בבסיס אומדן הסכום בר ההשבה:

- אורך חיי התחזית נאמד בכ- 27 שנים, בהתאם ליתרת אורך החיים הממוצעת של נכסי התשתית, המהווים את נכס הליבה של החברה (בעבודה הקודמת ליום 31 במרס, 2021 היה כ- 28 שנים).
- תחזית תזרים המזומנים המפורטת (לשנת 2021) מבוססת על תקציב הוצאות החברה לשנת 2021 שאושר על ידי הדירקטוריון וההכנסות מבוססות על הנחות עבודה של רווחיות המגזרים (בעבודה הקודמת ליום 31 במרס, 2021 שנת הבסיס הייתה לפי תקציב החברה כפי שאושר בדירקטוריון).
- הכנסות החברה מסובסידיה שוטפת חושבו על פי עקרונות הסכם הפיתוח וההפעלה לרבות תוספותיו ואשר תוקפו הוארך ליום 31 במרס, 2021 לאורך כל חיי התחזית תחת ההנחה כי עקרונות אלו ייכללו גם בהסכמי הסובסידיה שייחתמו בעתיד. יצוין כי בשונה ממה שהונח בעבודה הקודמת ליום 31 במרס, 2020, הניחה החברה כי לא תתבצע התחשבנות בגין הסובסידיה התמריצית גם לאחר ביטול הגבלת הנוסעים ברכבות וזאת בשל אי התאמת המנגנון בהינתן הנסיבות המיוחדות שנגרמו כתוצאה ממשבר נגיף הקורונה והקושי בחיזוי התנהגות הנוסעים והיקף הנסיעות ביום שאחרי.
- חשוב הכנסות מדמי הפעלה שוטפים נחלקו לשני תרחישים:

(1) תרחיש עם שיעור הרווח הבסיסי של 4% עד שנת 2025. לאחר שנת 2026, הונח כי הרווחיות הנורמטיבית תשוב להיות 2% מההכנסות, בדומה לרווחיות המינימאלית בהסכם הסובסידיה.

(2) תרחיש עם שיעור הרווחיות הנורמטיבית החל משנת 2021 ועד תום תקופת התחזית תעמוד על 2% מההכנסות.

בהתאם להנהלת החברה, ההסתברות לתרחיש 1 לעיל הינה 70%.

- שיעור המינוף הנורמטיבי הרלוונטי לחברה בהתאם למגבלות נטילת האשראי החלות עליה מתוקף הסכם הפיתוח וההפעלה הינו 0%.
- שיעור היוון משוקלל (לאחר מס)- 5% (ביחס ל 4.91% בעבודה הקודמת ליום 31 במרס, 2020) וחושב כממוצע משוקלל של שיעורי ההיוון שנאמדו עבור כל תחום פעילות בשנת 2021 הונחה תוספת של 0.5% כתוצאה מהשפעות הקורונה.
- שיעור הצמיחה בהכנסות העצמיות של מגזר הנוסעים לאחר שנת 2020 נאמד בהתאם לגידול החזוי בנסועה מהפרויקטים הקיימים למועד הערכת השווי, עד להגעת כמות הנוסעים לקיבולת המקסימלית בשנת 2025. בעקבות זאת, החל משנת 2026 הונח כי ההכנסות של מגזר זה לא תצמחנה.
- הכנסות העצמיות של מגזר המטענים בשנים 2021-2025 מבוססות על תכנית מפורטת המסתמכת על המצב הקיים בתוספת/הפחתה של הובלה אשר סבירות להתממשותה גבוהה, שיעור הצמיחה בהכנסות העצמיות לאחר שנת 2025 נאמד בגובה שיעור עליית התמ"ג, עד להגעת כמות הטון לק"מ לקיבולת המקסימלית בשנת 2025והחל משנת 2026 הונח כי ההכנסות העצמיות של מגזר המטענים לא תצמחנה. (יצוין כי בעבודה הקודמת ליום 31 במרס, 2020 ההכנסות משנת 2021-2025 הוצמחו גם הן לפי שיעור עליית התמ"ג).
- אחוז ערך הגרט מסך השווי שנקבע בהערכה כ- 25%. עלייה בערך הגרט לעומת העבודה הקודמת ליום 31 במרס, 2020 (שבה נאמר אחוז ערך הגרט מסך השווי שנקבע בהערכה בכ- 14%) נובעת בעיקר מעלייה בהיקף ההשקעות כתוצאה מעלייה ברווחיות בשל ביטול קיזוז ההכנסות במגזר הסחר מתוקף התוספת השישית להסכם ההפעלה והפיתוח (ראה ביאור 20 (ג)(1)(1.5).
- סכום בר השבה נקבע לפי שווי שימוש והוא עומד על סך של כ- 752 מיליוני ש"ח. (בעבודה הקודמת ליום 31 במרס, 2020 כ- 852 מיליוני ש"ח).

נכון לתום תקופת הדיווח הקיטון בערך הפנקסני עולה על הקיטון בסכום בר השבה, לכן רשמה החברה רווח מעליית ערך נכסים בסך של 78 מיליוני ש"ח, המתייחס לפריט רכוש קבוע. בשנת 2018 רשמה החברה הפסד מירידת ערך נכסים של 193 מיליוני ש"ח ובשנת 2019 רשמה החברה רווח מעליית ערך נכסים בסך של כ- 68 מיליוני ש"ח, השינוי בהפרשה לירידת ערך נכסים נזקף בכל אחת מהשנים לסעיף הוצאות (הכנסות) אחרות בדוח על הרווח והפסד.

ג. <u>התחייבויות שוטפות</u>

סעיף	ליום (באלפי ש"ח)		סך השינוי		הסברי החברה לשינויים
	31 בדצמבר, 2020	31 בדצמבר, 2019	באלפי ש"ח	ב- %	
התחייבויות לספקים ונותני שירותים	629,694	811,975	(182,281)	(22%)	הקיטון בסך של כ- 182 מיליוני ש"ח נובע בעיקר מתשלומים לספקי פיתוח.
זכאים ויתרות זכות	237,165	205,548	31,617	15%	הגידול בסך 32 מיליוני ש"ח נובע בעיקר בשל עליה בזכאים בגין שכר.
ממשלת ישראל	163,253	86,330	76,923	89%	הגידול בסך של כ- 77 מיליוני ש"ח נובע מקבלת הלוואה מהמדינה למימון ההון החוזר.
התחייבויות תלויות	233,382	255,574	(22,192)	(9%)	הקיטון בסך של כ- 22 מיליוני ש"ח נובע בעיקר עקב תשלומים בגין דרישות קבלנים ותביעות משפטיות בקיזוז גידול בהפרשה בגין היטלי פיתוח.
התחייבות בגין אג"ח לזמן קצר	124,317	249,196	(124,879)	(50%)	הקיטון בסך 125 מיליוני ש"ח נובע בעיקר בשל פירעון אג"ח בחודש מרס (ראה גם ביאור 14 לדוח הכספי).
התחייבות מסים שוטפים	3	-	3	100%	
חלויות שוטפות בגין התחייבות חכירה	15,524	18,168	(2,644)	(15%)	עיקר הקיטון נובע בשל פירעון ההתחייבות במהלך השנה בגין הסכמי חכירה.
סה"כ התחייבויות שוטפות	**1,403,338**	**1,626,791**	**(223,453)**	**(14%)**	

ד. <u>התחייבויות לא שוטפות</u>

סעיף	ליום (באלפי ש"ח)		סך השינוי		הסברי החברה לשינויים
	31 בדצמבר, 2020	31 בדצמבר, 2019	באלפי ש"ח	ב- %	
הטבות לעובדים	140,919	142,495	(1,576)	(1%)	
הכנסה נדחית בגין מענקים ממשלתיים	29,329,431	27,182,403	2,147,028	8%	הגידול נובע מתקבולים שהתקבלו במהלך השנה.
התחייבות בגין חכירה לזמן ארוך	19,694	25,624	(5,930)	(23%)	עיקר הקיטון נובע מפירעון ההתחייבות במהלך השנה.
סה"כ התחייבויות לא שוטפות	**29,490,044**	**27,350,522**	**2,139,522**	**8%**	

ה. <u>הון עצמי</u>

סעיף	ליום (באלפי ש"ח)		סך השינוי		הסברי החברה לשינויים
	31 בדצמבר, 2020	31 בדצמבר, 2019	באלפי ש"ח	ב- %	
הון מניות	3,000,000	3,000,000	-	-	
קרן הון	174,720	174,720	-	-	
יתרת הפסד	(2,365,685)	*(2,395,957)	30,272	(1%)	
סה"כ הון עצמי	**809,035**	**778,763**	**30,272**	**4%**	
סה"כ התחייבויות והון	**31,702,417**	**29,756,076**	**1,946,341**	**7%**	

*תיקון למפרע של טעות לא מהותית במספרי השוואה ראה ביאור 3(יח) בדוחות הכספיים המאוחדים.

3. <u>תוצאות הפעילות העסקית</u>

להלן תמצית נתונים אודות התוצאות העסקיות:

	לתקופה של שלושה חודשים שהסתיימה ביום-31 בדצמבר,		לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר,		
	2020	2019	2020	2019	2018
	באלפי ש"ח				
סה"כ הכנסות:*	625,099	632,595	2,397,186	2,563,732	2,434,259
סה"כ עלות ההכנסות	598,679	622,251	2,282,773	2,464,450	2,376,749
רווח (הפסד) גולמי	**26,420**	**10,344**	**114,413**	**99,282**	**57,510**
הוצאות מכירה ושיווק	4,378	1,519	15,319	5,957	13,844
הוצאות הנהלה וכלליות	43,705	45,091	153,320	156,248	145,767
הוצאות (הכנסות) אחרות, נטו	(27,164)	(46,076)	(77,803)	(70,455)	*188,049
רווח (הפסד) תפעולי	**5,501**	**9,810**	**23,577**	**7,532**	**(290,150)**
הכנסות מימון	34	487	967	18,747	3,872
הוצאות מימון	(3,302)	1,472	7,104	6,605	12,987
הוצאות (הכנסות) מיסים על הכנסה	10	(20)	29	42	31
הוצאות (הכנסות) מיסים נדחים	4,000	(30,000)	(6,000)	(31,000)	23,000
רווח (הפסד) נקי	**4,827**	**38,845**	**23,411**	**50,632**	**(322,296)**
הפסד(רווח) אקטוארי בגין תכניות להטבה מוגדרת	(5,989)	(11,959)	(6,861)	14,898	(7,764)
סה"כ רווח (הפסד) כולל	**10,816**	**50,804**	**30,272**	**35,734**	**(314,532)**

*תיקון למפרע של טעות לא מהותית במספרי השוואה ראה ביאור 3(יח) בדוחות הכספיים המאוחדים.

לפרטים אודות מגזרי הפעילות של החברה ראה באור 25 לדוחות הכספיים.

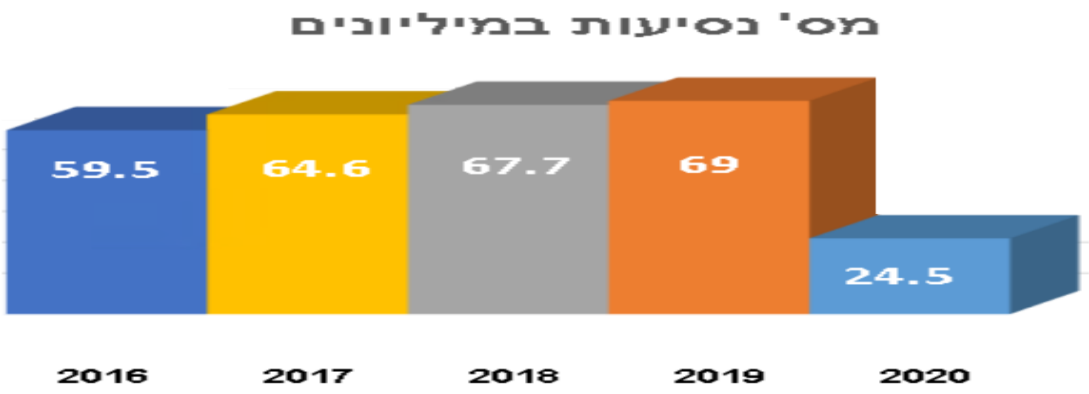
*** סה"כ הכנסות - פירוט**

	לתקופה של שלושה חודשים שהסתיימה ביום-31 בדצמבר,		לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר,		
	2020	2019	2020	2019	2018
	באלפי ש"ח				
הכנסות מחיצוניים					
נוסעים	46,903	179,655	241,454	737,337	752,846
מטענים	43,065	46,149	168,470	182,399	176,801
דמי שכירות ומסחר	1,144	12,752	23,398	51,054	47,081
גורמי חוץ	1,654	2,029	9,110	8,899	10,547
סה"כ הכנסות מחיצוניים	**92,766**	**240,585**	**442,432**	**979,689**	**987,275**
הכנסות מדמי הפעלה	532,333	392,010	1,954,754	1,584,043	1,446,984
סה"כ הכנסות שוטפות	**625,099**	**632,595**	**2,397,186**	**2,563,732**	**2,434,259**

להלן השינויים העיקריים שחלו בשנת 2020 לעומת שנת 2019:

(א) **ההכנסות מהסעת נוסעים** לשנת 2020 הסתכמו לסך של כ- 241 מיליוני ש"ח לעומת הכנסות של כ- 737 מיליוני ש"ח בשנת 2019, קיטון בשיעור של כ- 67%. כמות הנסיעות בשנת 2020 הסתכמה ל- 24.2 מיליוני נסיעות לעומת 69 מיליוני נסיעות בשנת 2019, קיטון בשיעור של כ- 65% כתוצאה מהאטה והפסקת תנועת הרכבות החל מיום 11 במרס, 2020 ועד ליום 21 ביוני, 2020, ובשל עדכון ההגבלות על ידי משרד התחבורה ומשרד הבריאות החל מיום 22 ביוני, 2020 על כמות הנוסעים ומועדי הנסיעה.

בשנים האחרונות, טרם פרוץ משבר הקורונה חלה עלייה משמעותית ומתמשכת בהיקף הנסיעות כמפורט בגרף מטה וזאת כתוצאה משיפור השירות, לרבות שיפור משמעותי באחוז הדיוק של הרכבות.



(ב) **הכנסות מדמי הפעלה** לשנת 2020 הסתכמו לסך של כ-1,955 מיליוני ש"ח לעומת סך של כ- 1,584 מיליוני ש"ח בשנת 2019, גידול של כ- 23%. ההכנסות בתקופת הדוח מתבססות על מנגנון ההתחשבנות כמפורט בהסכם ההפעלה והפיתוח והתוספות לו (כמפורט בבאור 20(ג)(1) בדוח הכספי המאוחד). ההכנסות מדמי ההפעלה בשנת 2020 כוללות סך של כ- 34 מיליוני ש"ח בגין תקופות קודמות בהתאם לתוספת השלישית להסכם ההפעלה והפיתוח.

(ג) **הכנסות מהובלת מטענים** לשנת 2020 הסתכמו לסך של כ- 168 מיליוני ש"ח לעומת הכנסות בסך של כ- 182 מיליוני ש"ח בשנת 2019, קיטון בשיעור של כ-8%. בשנת 2020 החברה הובילה 8 מיליון טון לעומת 8.5 אלפי טון בשנת 2019, קיטון בשיעור של כ- 5%. וזאת עקב ירידה בכמות המובלת ובהכנסות נובעת בעיקר בשל השפעה עקיפה של משבר הקורונה עקב סגירת קווים.

(ד) **הכנסות מדמי שכירות וגורמי חוץ** לשנת 2020 הסתכמו לסך של כ- 33 מיליוני ש"ח לעומת הכנסות בסך של כ- 60 מיליוני ש"ח בשנת 2019, קיטון בשיעור של כ- 45%, עיקר השינוי נובע בהתאם להחלטת החברה לוותר לחלק מהשוכרים על דמי השכירות לתקופה החל מ- 1 במרס ועד ליום 21 ביוני, 2020 ומתן הנחות ללקוחות החל מיום 22 ביוני, 2020 ועד ליום 31 בדצמבר, 2020 בשל עבודה במתכונת מצומצמת עקב משבר הקורונה.

(ה) **עלות המכירות העבודות והשירותים** לשנת 2020 הסתכמו לסך של כ-2,283 מיליוני ש"ח לעומת סך של כ- 2,464 מיליוני ש"ח בשנת 2019. קיטון בסך של כ- 181 מיליוני ש"ח, כ- 7%, נובע בעיקר מהבאים:

- קיטון בסך של כ- 162 מיליוני ש"ח בהוצאות דלק המהווה קיטון של 35%, הנובע כתוצאה מקיטון בצריכה בשיעור של 23% וקיטון במחירי הדלק 12%, השינוי בצריכה הינו כתוצאה מהפסקת תנועת הרכבות במהלך החודשים מרס-יוני ובנוסף בשל מגבלות שהוטלו על החברה עקב משבר הקורונה.
- קיטון של כ- 30 מיליוני ש"ח בהוצאות תפעול ואחזקה בעיקר עקב קיטון של כ- 8% בהוצאות חומרים ותחזוקה, הוצאות השמירה, הניקיון ושירותי הנוסעים כתוצאה מקיטון בהיקף הפעילות, בעיקר במגזר הנוסעים עקב משבר הקורונה
- בקיזוז עליה בהוצאות השכר בסך 11 מיליוני ש"ח בעיקר בשל גידול במצבת העובדים.

(ו) **הוצאות הנהלה וכלליות** לשנת 2020 הסתכמו לסך של כ- 153 מיליוני ש"ח לעומת סך של כ- 156 מיליוני ש"ח בשנת 2019, קיטון בסך של כ- 3 מיליוני ש"ח, כ- 2%.

(ז) **הוצאות מכירה ושיווק** לשנת 2020 הסתכמו לסך של כ- 15 מיליוני ש"ח, לעומת סך של כ- 6 מיליוני ש"ח בשנת 2019. הגידול נובע בשל גידול בעלויות פרסום, שעיקרן קמפיינים הסברתיים לנוסעי הרכבת ביחס לתנאי הנסיעה תחת מגבלות התפשטות נגיף הקורונה.

(ח) **הכנסות אחרות, נטו** לשנת 2020 הסתכמו לסך של כ- 78 מיליוני ש״ח לעומת סך של כ- 70 מיליוני ש״ח בשנת 2019. הקיטון נובע בעיקר מקיטון בהפרשה לירידת ערך נכסים בסך של כ- 78 מיליוני ש״ח לעומת 68 מיליוני ש״ח קיטון בהפרשה לירידת ערך בתקופה המקבילה אשתקד.

(ט) **הוצאות מימון, נטו** לשנת 2020 הסתכמו לסך של כ- 6 מיליוני ש״ח בהשוואה להכנסות מימון, נטו בסך של כ- 12 מיליוני בתקופה מקבילה אשתקד, עיקר השינוי נובע בעיקר בשל רישום הפרשי שער על תשלומים במט״ח בגין ספקי חו״ל בפעילות הפיתוח.

(י) **הכנסות מיסים, נטו** לשנת 2020 הסתכמו לסך של כ- 6 מיליוני ש״ח לעומת סך של כ- 31 מיליוני ש״ח בשנת 2019, עיקר השינוי בשנים נובע בשל עדכון נכס מס נדחה.

<u>להלן השינויים העיקריים שחלו ב-3 החודשים שהסתיימו ביום 31 בדצמבר, 2020 לעומת 3 החודשים שהסתיימו ביום 31 בדצמבר, 2019:</u>

(א) **ההכנסות מהסעת נוסעים** לשלושת החודשים שהסתיימו ביום 31 בדצמבר, 2020 הסתכמו לסך של כ- 47 מיליוני ש"ח לעומת הכנסות בסך של כ- 180 מיליוני ש"ח בתקופה המקבילה אשתקד, קיטון בשיעור של כ- 74%. כמות הנסיעות ברבעון הרביעי לשנת 2020 הסתכמה לכ- 4.7 מיליוני נסיעות לעומת 18.2 מיליוני נסיעות בשנת 2019, קיטון בשיעור של כ- 74%, זאת עקב הטלת מגבלות על כמות הנוסעים ומועדי הנסיעות החל מהרבעון השלישי בשל משבר הקורונה.

(ב) **הכנסות מדמי הפעלה** לשלושת החודשים שהסתיימו ביום 31 בדצמבר, 2020 הסתכמו לסך של כ- 532 מיליוני ש"ח לעומת 392 מיליוני ש"ח בתקופה המקבילה אשתקד. גידול של 36%, העלייה המשמעותית בהכנסות מדמי הפעלה בתקופת הדוח נובעת בעיקר מעלייה בסובסידיית הבסיס הנובעת מירידה משמעותית בהכנסות מנוסעים וכן מהכרה בהכנסה מדמי הפעלה בהתאם לתוספות הסכם ההפעלה והפיתוח שנחתמו במהלך שנת 2020 ראה גם ביאורים 20 (ג)(1.4) לדוח הכספי המאוחד.

(ג) **הכנסות מהובלת מטענים** לשלושת החודשים שהסתיימו ביום 31 בדצמבר, 2020 הסתכמו לסך של כ- 43 מיליוני ש"ח לעומת 46 מיליוני ש"ח בתקופה המקבילה אשתקד, מהווה קיטון בשיעור של כ- 7%. ברבעון הרביעי לשנת 2020 החברה הובילה 2.1 מיליון טון לעומת 2.2 מיליון טון בתקופה המקבילה אשתקד, קיטון בשיעור של כ- 5%.

(ה) **הכנסות מדמי שכירות וגורמי חוץ** לשלושת החודשים שהסתיימו ביום 31 בדצמבר, 2020 הסתכמו לסך של כ- מיליון ש"ח לעומת הכנסות של כ- 13 מיליוני ש"ח בתקופה המקבילה אשתקד, קיטון בשיעור של כ- 91%. עיקר השינוי נובע בשל החלטת החברה על מתן הנחות בדמי השכירות לחלק מהלקוחות בשל עבודה במתכונת מצומצמת עקב משבר הקורונה.

(ד) **עלות המכירות העבודות והשירותים** לשלושת החודשים שהסתיימו ביום 31 בדצמבר, 2020 הסתכמו לסך של כ- 599 מיליוני ש"ח בהשוואה לסך של כ- 622 מיליוני ש"ח בתקופה המקבילה אשתקד. קיטון בסך של כ- 23 מיליוני ש"ח, המהווה קיטון בשיעור של כ- 4%, נובע בעיקר מהסיבות הבאות:

- קיטון בסך של כ- 30 מיליוני ש"ח בהוצאות הדלק המהווה קיטון של כ- 28%, הקיטון נובע בשל ירידה במחיר הממוצע של הדלק בשיעור של כ- 17% וקיטון בצריכת הדלק בשיעור של כ- 11%. השינוי בצריכה הינו בשל מגבלות שהוטלו על החברה עקב משבר הקורונה.
- קיטון של כ- 9 מיליוני ש"ח בהוצאות תפעול ואחזקה.
- בקיזוז גידול בסך של כ- 16 מיליוני ש"ח בהוצאות שכר המהווה גידול בסך של 6%, הגידול נובע בעיקר בשל עלייה במצבת העובדים ועלייה בהוצאות רווחה.

(ו) **הוצאות הנהלה וכלליות** לשלושת החודשים שהסתיימו ביום 31 בדצמבר, 2020 הסתכמו לסך של כ- 44 מיליוני ש"ח לעומת סך של כ- 45 מיליוני ש"ח בתקופה המקבילה אשתקד.

(ז) **הוצאות מכירה ושיווק** לשלושת החודשים שהסתיימו ביום 31 בדצמבר, 2020 הסתכמו לסך של כ- 4 מיליוני ש"ח לעומת סך של כ- 2 בתקופה המקבילה אשתקד, גידול של 50%, הגידול נובע בשל גידול בעלויות פרסום, שעיקרן קמפיינים הסברתיים לנוסעי הרכבת ביחס לתנאי הנסיעה תחת מגבלות התפשטות נגיף הקורונה.

(ח) **הכנסות אחרות, נטו** לשלושת החודשים שהסתיימו ביום 31 בדצמבר, 2020 הסתכמו לסך של כ- 27 מיליוני ש"ח, לעומת סך של כ- 46 מיליוני ש"ח בתקופה המקבילה אשתקד. ההכנסות האחרות לשלושת החודשים שהסתיימו ביום 31 בדצמבר, 2020 ו- 2019, נובעות מקיטון בהפרשה לירידת ערך נכסים בסך של 29 ו- 45 מיליוני ש"ח, בהתאמה.

(ט) **הכנסות מימון, נטו** לשלושת החודשים שהסתיימו ביום 31 בדצמבר, 2020 הסתכמו לסך של כ- 3 מיליוני ש"ח לעומת הוצאות מימון, נטו בסך של כ-1 מיליוני ש"ח בתקופה המקבילה אשתקד, עיקר השינוי נובע בשל רישום הפרשי שער על תשלומים במט"ח בגין ספקי חו"ל בפעילות הפיתוח.

(י) **הוצאות מסים, נטו** לשלושת החודשים שהסתיימו ביום 31 בדצמבר, 2020 הסתכמו לסך של כ- 4 מיליוני ש"ח לעומת הכנסות מסים, נטו בסך של 30 מיליוני ש"ח בתקופה המקבילה אשתקד. עיקר השינוי במהלך הרבעונים נובע בשל עדכון נכס מס נדחה.

<u>להלן השינויים העיקריים שחלו בשנת 2019 לעומת שנת 2018:</u>

(א) **ההכנסות מהסעת נוסעים** לשנת 2019 הסתכמו לסך של כ- 737 מיליוני ש"ח לעומת הכנסות של כ- 753 מיליוני ש"ח בשנת 2018, קיטון בשיעור של כ- 2%. כמות הנסיעות בשנת 2019 הסתכמה ל- 69 מיליוני נסיעות לעומת 67.7 מיליוני נסיעות בשנת 2018, גידול בשיעור של כ- 1.9%.

(ב) **הכנסות מדמי הפעלה** לשנת 2019 הסתכמו לסך של כ-1,584 מיליוני ש"ח לעומת סך של כ- 1,447 מיליוני ש"ח בשנת 2018, גידול של כ- 9%. בשנת 2018 בוטלו הכנסות מדמי הפעלה בגין תוספת רטרואקטיבית בשל הפרטת חברת הבת למטענים בהתאם להסכם השכר הקיבוצי (2012) בסך של כ- 55 מיליוני ש"ח, ההכנסות בתקופה כוללות סך של כ- 11.8 מיליוני ש"ח בגין תוספת להסכם מסגרת לפיתוח והפעלת רכבת ישראל בתחום המטענים (ראה ביאור 20 (ג)(1)(1.4) בדוחות הכספיים המאוחדים).נובע בעיקר מגידול בפעילות החברה בתחום הנוסעים מחד מול קיטון בתחום המטענים- 6ן/קילומטר בהתאם ם ההפעלה.

(ג) **הכנסות מהובלת מטענים** לשנת 2019 הסתכמו לסך של כ- 182 מיליוני ש"ח לעומת הכנסות בסך של כ- 177 מיליוני ש"ח בשנת 2018, גידול בשיעור של כ-3%. בשנת 2019 החברה הובילה 8,481 אלפי טון לעומת 8,540 אלפי טון בשנת 2018, קיטון בשיעור של כ- 1%. וזאת עקב ירידה בביקוש להובלה כתוצאה משיבושים בתנועת הרכבות עקב שביתות במהלך התקופה, הגידול הקטן בהכנסות לעומת הקיטון בטון המובל נובע מעליית תעריפים בתקופה.

(ד) **הכנסות מדמי שכירות וגורמי חוץ** לשנת 2019 הסתכמו לסך של כ- 60 מיליוני ש"ח לעומת הכנסות בסך של כ- 58 מיליוני ש"ח בשנת 2018, גידול בשיעור של כ- 3%.

(ה) **עלות המכירות העבודות והשירותים** לשנת 2019 הסתכמו לסך של כ-2,464 מיליוני ש"ח לעומת סך של כ- 2,377 מיליוני ש"ח בשנת 2018. הגידול בסך של כ- 87 מיליוני ש"ח, כ- 4%, נובע בעיקר מהבאים:

- גידול בסך של כ- 91 מיליוני ש"ח בהוצאות השכר בעיקר בשל כך שבשנת 2018 בוטלה הפרשה בגין תוספת רטרואקטיבית בגין הפרטת חברת הבת למטענים בהתאם להסכם השכר הקיבוצי (2012) בסך של כ- 55 מיליוני ש"ח, בנוסף לתוספות שכר בהתאם להסכמים הקיבוציים כמפורט בביאור 20(ג)(10) בדוח התקופתי, אשר ניתנו במהלך החציון השני לשנת 2018 וברבעון הראשון לשנת 2019 וכן עליה בשכר המינימום.
- קיטון בסך של כ- 4 מיליוני ש"ח בהוצאות תפעול ואחזקה, השינוי נובע מפעולות החברה לצמצום בעלויות התפעול השוטפות.

(ו) **הוצאות הנהלה וכלליות** לשנת 2019 הסתכמו לסך של כ- 156 מיליוני ש"ח לעומת סך של כ- 146 מיליוני ש"ח בשנת 2018, הגידול בסך של כ- 10 מיליוני ש"ח, כ- 7%, נובע בעיקר בשל עדכון אומדן בגין תביעות משפטיות ותלויות.

(ז) **הוצאות מכירה ושיווק** לשנת 2019 הסתכמו לסך של כ- 6 מיליוני ש"ח, לעומת סך של כ- 14 מיליוני ש"ח בשנת 2018. הקיטון בסך של כ- 8 מיליוני ש"ח נובע מצמצום בהוצאות פרסום.

(ח) **הכנסות אחרות, נטו** לשנת 2019 הסתכמו לסך של כ- 70 מיליוני ש"ח לעומת הוצאות אחרות, נטו בסך של כ- 188 מיליוני ש"ח בשנת 2018. הקיטון נובע בשל קיטון בהפרשה לירידת ערך נכסים בשנת 2019 בסך של 68 מיליוני ש"ח לעומת גידול בהפרשה לירידת ערך בסך של 193 מיליוני ש"ח בשנת 2018.

(ט) **הכנסות מימון, נטו** לשנת 2019 הסתכמו לסך של כ- 12.1 מיליוני ש"ח בהשוואה לסך של 9 מיליוני ש"ח הוצאות מימון, נטו בתקופה מקבילה אשתקד, עיקר הגידול נובע מרישום הפרשי שער על תשלומים במט"ח לספקי חו"ל בעיקר בפעילות הפיתוח.

(י) **הכנסות מיסים, נטו** לשנת 2019 הסתכמו לסך של כ- 31 מיליוני ש"ח בעיקר בשל גידול בנכס מס נדחה לעומת הוצאות מיסים, נטו בסך של כ-23 מיליוני ש"ח בשנת 2018 בעיקר בשל קיטון בנכס מס נדחה.

4. <u>נזילות ומקורות מימון</u>

החברה מממנת את פעילותה מהכנסות עצמיות מנוסעים, מטענים ומסחר וכן מהכנסות מדמי הפעלה מהמדינה. מרכיב דמי ההפעלה מסך כל הכנסות החברה הסתכמו בשנים 2020- 2019 ו- 2018 לשיעור של כ- 82%, 62%, ו- 59%, בהתאמה.

במסגרת ההסכם החדש, פרט להכנסות דמי ההפעלה:

- המדינה 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.

יש לציין כי החברה אינה רשאית ליטול אשראי מכל גורם שהוא אלא באישור מראש של החשבת הכללית ושל מנכ"ל משרד התחבורה. נכון למועד חתימת הדוח לא פנתה החברה לקבלת אישור כאמור.

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

כתוצאה מהשלכות משבר הקורונה חלה ירידה בהכנסות מנוסעים בתקופה, ביחס לתחזית החברה טרם פרוץ משבר הקורונה. בהתאם להנחיות משרד הבריאות ומשרד התחבורה מיום 22 ביוני, 2020, הרכבת רשאית להסיע עד כ- 50% מתפוסת הנוסעים המותרת, במהלך הרבעון השלישי כמות הנוסעים מהווה 35% מהכמות בשגרה לפני פרוץ מגיפת הקורונה, ירידה זאת בהכנסות הפחיתה את יכולות ההון החוזר של החברה נכון ליום המאזן ולאחריו. בהתאם לכך, המדינה הקדימה את התשלומים בגין דמי ההפעלה בגין תקופת הדוח ולאחריה.

באשר לפעילות הפיתוח, במהלך תקופת הדוח הייתה הקדמה של תקבולים מהמדינה אשר שימשו לתשלומים לספקים בתחום הפיתוח.

הערכות החברה בדבר השלכות נגיף ה'קורונה' לאחר תאריך המאזן מהווה מידע צופה פני עתיד, כהגדרתו בחוק ניירות ערך, התשכ"ח-1968.

מידע זה מבוסס, בין היתר, על הערכות ואומדנים של החברה נכון למועד דיווח זה ומתבססים על הפרסומים בארץ ובעולם בנושא זה הרלוואנטיים, הן לחברות התחבורה והן לציבור הנוסעים, ואשר התממשותם אינה ודאית ואינה בשליטת החברה.

התממשות הערכות החברה עשויה להיגרם כתוצאה מהתפתחויות או התממשות שונה של הגורמים אשר נזכרו לעיל ואשר אינם בשליטת החברה.

החברה ממשיכה לעקוב באופן שוטף אחר התפתחויות בארץ ובעולם בנושא ותעדכן בדבר המשך השלכות מהותיות בעקבות התפשטות נגיף ה'קורונה' על פעילות החברה, ככל שתהיינה.

(א) <u>תזרים המזומנים</u>

(1) תזרימי המזומנים ששמשו לפעילות שוטפת בתקופת הדוח הסתכמו לסך של כ- 12 מיליוני ש"ח, בהשוואה לסך של כ- 17 מיליוני ש"ח בתקופה המקבילה אשתקד .

(2) תזרימי המזומנים ששימשו לפעילות ההשקעה בתקופת הדוח הסתכמו לסך של כ-50 מיליוני ש"ח בהשוואה לסך של כ- 12 מיליוני ש"ח בתקופה המקבילה אשתקד. עיקר השינוי נובע כתוצאה מהשקעה של כספים שהתקבלו מהמדינה לטובת פעילות הפיתוח בפיקדונות בתאגידים בנקאיים בתקופה.

(3) תזרימי המזומנים שנבעו מפעילות המימון בתקופת הדוח הסתכמו לסך של כ- 33 מיליוני ש"ח בהשוואה לתזרימי המזומנים ששימשו לפעילות המימון בתקופה המקבילה אשתקד לסך של כ- 22 מיליוני ש"ח ששימשו לפעילות המימון בתקופה המקבילה אשתקד. העלייה בתזרימי המזומנים בתקופה נבעה בעיקר בשל קבלת הלוואה מהמדינה בסך 77 מיליוני ש"ח לטובת מימון ההון החוזר בהתאם להסכם ההפעלה והפיתוח, בקיזוז פירעון אג"ח (נטו מקבלת מענק ממשלתי) שבוצע במהלך הרבעון הראשון, אשר חלקו מומן מתוך כספי הקרן השמורה המוצגת בתזרימי המזומנים מפעילות השקעה.

4. <u>נזילות ומקורות מימון</u>

(ב) <u>הון חוזר</u>

לחברה גרעון בהון החוזר בסך של כ-120 מיליוני ש"ח וכ- 124 מיליוני ש"ח ליום 31 בדצמבר 2020 וליום 31 בדצמבר, 2019, בהתאמה.

יצוין כי ההון החוזר לעיל חושב לפי סה"כ הנכסים השוטפים וההתחייבויות השוטפות כהגדרתם בתקינה החשבונאית. התחייבויות החברה השוטפות כוללות יתרות של ספקים, זכאים והפרשות השייכות לפעילות הפיתוח, אשר ממומנות באופן מלא על ידי מענקים ממשלתיים, כך שליתרות אלו אין כל השפעה על ההון החוזר מהפעילות השוטפת של החברה.

ההון החוזר בניכוי סעיפי הפיתוח כפי שפורטו לעיל הינו שלילי ומסתכם לסך של כ- 193 מיליוני ש"ח ליום 31 בדצמבר, 2020 לעומת ההון החוזר השלילי שהסתכם לסך של כ- 97 מיליוני ש"ח ליום 31 בדצמבר, 2019.

להערכת החברה יהיו בידיה מקורות מספקים בהיקף ובעיתוי הנדרש על מנת לעמוד בהתחייבויותיה ולממן את פעילותה בעתיד הנראה לעין.

בנוסף, בישיבת הדירקטוריון שהתקיימה ביום 22 במרס, 2021, קיים דירקטוריון החברה דיון בתחזית תזרים המזומנים החזוי של החברה לשנתיים הקרובות, וכן דיון בתחזית תזרים המזומנים החזוי של החברה בלבד, לפיהם לחברה צפויים תזרימי מזומנים חיוביים בעתיד הנראה לעין ולפיכך קבע כי קיום גירעון בהון החוזר אינו מצביע על בעיית נזילות, אם כי יתרת המזומנים הצפויה בתום התקופה החזויה נמוכה מזו שהייתה בתקופה המקבילה אשתקד.

5. <u>תזרים מזומנים חזוי לתקופה 1 בינואר, 2021 עד 31 בדצמבר, 2022</u>

	שנת 2021	שנת 2022
יתרת פתיחה (ראה הנחה 1)	28	5
מקורות סולו:		
תזרים מזומנים מפעילות שוטפת (ראה הנחה 2)	71	80
תזרים מזומנים מפעילות מימון (ראה הנחה 3)	15	143
שימוש בקרן שמורה לפירעון האג"ח (ראה הנחה 4)	127	-
הנפקת אג"ח (ראה הנחה 5)	1,000	200
תזרים מזומנים מפעילות השקעה (ראה הנחה 3)	2,953	4,875
סה"כ מקורות:	**4,166**	**5,298**
<u>התחייבויות צפויות (שימושים)</u>		
תזרים מזומנים לפעולות מימון (ראה הנחה 4)	77	114
פירעון אג"ח (ראה הנחה 4)	136	215
תזרים מזומנים לפעילות השקעה (ראה הנחה 3)	3,976	4,952
סה"כ שימושים	**4,189**	**5,281**
סה"כ שינוי לתקופה	**(23)**	**17**
יתרת סגירה	**5**	**22**

5. <u>תזרים מזומנים חזוי לתקופה 1 בינואר, 2021 עד 31 בדצמבר, 2022 (המשך)</u>

א. להלן ההנחות בהן החברה השתמשה לעריכת התזרים:

מזומנים ושווי מזומנים והשקעות לזמן קצר הינם בהתאם לדוחותיה הנפרדים של החברה ("דוח סולו") ליום 31 בדצמבר, 2020.

ב. הנחות בבסיס תזרים המזומנים החזוי מפעילות שוטפת

- 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), כמתואר בסעיף 20(ג)(1)(1.3) בדוחות הכספיים השנתיים המאוחדים לשנת 2019 (להלן: "הסכם ההפעלה והפיתוח"). המדינה מעבירה מימון לפעילות החברה על ידי מתן סובסידיה שוטפת בגין הסעת נוסעים, סובסידיה עבור הובלת מטענים, וכן סובסידיה למימון פעילות הפיתוח של החברה. נוסף על כך, זכאית החברה לסובסידיה תמריצית בגין גידול במספר הנוסעים כאשר מנגד מנוכים סכומי פיצויים בגין אי עמידה במדדי שירות ובמדדי תפעול. לפרטים נוספים ראו ביאור 20 (ג)(1)(1.3)(ט) בדוחות הכספיים השנתיים המאוחדים לשנת 2020.
- בהמשך לאמור בביאור 20(ג)(1)(1.4) בדוחות הכספיים השנתיים המאוחדים לשנת 2020, בדבר חתימה על תוספת להסכם ההפעלה והפיתוח בדבר סובסידיה במגזר המטענים ובהמשך לאמור בביאור 20(ג)(1)(1.5) בדוחות הכספיים השנתיים המאוחדים לשנת 2020 בדבר חתימה על ארבע תוספות להסכם ההפעלה והפיתוח, כללה החברה בתזרים המזומנים החזוי שלה את תזרימי המזומנים הצפויים להתקבל מהמדינה בהתאם לתוספות אלה.
- למול תחזיות החברה ששימשו לצורך אומדן הסכום בר ההשבה כמפורט בביאור 12 בדוחות הכספיים השנתיים המאוחדים לשנת 2020, נעשו בתחזיות תזרימי המזומנים לעיל עדכונים במועדי תשלום בין התקופות ללא השפעה משמעותית.
- החברה צופה כי התקבולים מחברת הבת למטענים יתקבלו בפיגור ממוצע של 30 יום וזאת ביחס לתנאי האשראי הקבועים בהסכם עם רכבת ישראל מטענים בע"מ.
- החברה הניחה בתחזית ההכנסות שלה ביחס לתקופת משבר הקורונה כי תקבל שיפוי מהמדינה בגובה ההוצאות. וזאת כאשר תנועת הרכבות פוחתת מ 50% ביחס לממוצע 2019.

ג. הנחות בבסיס תזרים המזומנים החזוי מפעילות השקעה

- תזרים מזומנים לפעילות השקעה - כולל את סה"כ ההשקעות הצפויות של החברה בתחום הפיתוח בתקופות אלו. קצב ההשקעות בפועל עשוי להיות שונה מצפי זה - אבל מכיוון שכל ההשקעות ממומנות ממקורות ייעודיים (פרט להשקעה בפרויקט לוד ובפרויקט כרמיאל כמתואר בפסקה הבאה) לא תהיה לכך השפעה על תזרים החברה מפעילות שוטפת.

- החברה תשקיע בשנת 2021 יושקעו בפרויקטים כרמיאל ולוד סך של 13 מיליוני ש"ח וסך של 62 מיליוני ש"ח, בהתאמה. בנוסף, בשנת 2022 יושקעו בפרויקטים כרמיאל ולוד סך של 30 מיליוני ש"ח וסך של 47 מיליוני ש"ח, בהתאמה. לצורך השקעה זו, החברה מייעדת את רווחי הקרן השמורה, ככל שלא ימומשו והשלמת ההשקעות ממקורותיה העצמיים. נציין כי נצברו רווחים בניהול התיק של קרן השמורה בסך של 10 מיליוני ש"ח ליום 31 בדצמבר שנת 2020.

- בהתאם להסכם הסובסידיה הקיים, החברה מחויבת לבצע השקעות שנתיות בפרויקטים קטנים בגובה מחצית מהרווח החשבונאי לשנה הקודמת כהגדרתו בהסכם ההפעלה והפיתוח והפעלת הרכבת. הסכום המתייחס להשקעות בפרויקטים קטנים בשנת2022, הינו סך של 37 מיליוני ש"ח.

ד. הנחות בבסיס תזרים המזומנים החזוי מפעילות מימון

- מורכב ברובו מסך של 77 מיליון ש"ח, הלוואת גישור על פערי הון חוזר אשר ניתנת לחברה מהמדינה בכל חודש ינואר (עד וכולל שנת 2020) בהתאם להסכם וההפעלה הפיתוח בגין שנת 2021 נתקבלו הנ"ל בדצמבר 2020. בהתאם להסכם ההפעלה והפיתוח, הלוואה זו מוחזרת למדינה בחודש דצמבר בכל שנה. בשנת 2020 הועמדה ההלוואה בדצמבר 2020, חלף ינואר 2021 וזאת כדי לסייע בגישור על פערי ההון החוזר. החברה הניחה כי הלוואת הגישור תמשיך להתקבל גם במסגרת הסכם ההפעלה והפיתוח החדש שיחול משנת 2021.

- יש לציין כי החברה אינה רשאית ליטול אשראי מכל גורם שהוא אלא באישור מראש של החשבת הכללית ושל מנכ"ל משרד התחבורה. נכון למועד חתימת הדוח לא פנתה החברה לקבלת אישור כאמור.

  באשר לפרויקטים שקשורים לפיתוח מתחמי הרכבת, משרד האוצר אישר לחברה לקחת אשראי בנקאי ו/או מוסדי בסכום כולל של עד 70% מתוך תקציב כולל של כ- 170 מיליוני ש"ח שקלים וזאת לטובת מימון מספר פרויקטים ספציפיים שאושרו ע"י משרד האוצר ואשר יבנו ויהיו בבעלות החברה. יתרת המימון ע"ס 30% תמומן מההון העצמי של החברה (או מיתרת רווחי הקרן השמורה, ככל שלא ימומשו, ראה גם הנחה מספר 3 לעיל). נכון למועד הדוחות הכספיים טרם נטלה החברה אשראי כזה.

- בחודש יוני 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 ביוני, 2015 וההודעה המשלימה מכוחו מיום 15 ביוני, 2015. הסכום שגויס בגין אגרות חוב אלו שימש למימון חלק מהשקעות החברה בפיתוח בשנת 2015 וזאת חלף קבלת מימון מהמדינה.

  הקרן של אגרות חוב אלו נפרעת בתקופת תזרים המזומנים החזוי כמפורט:

  בשנת 2021 - סה"כ כ- 127 מיליון ש"ח.

  פירעון הקרן של אגרות החוב נעשה מסכומים ייעודיים לכך ולא מתזרים המזומנים של החברה מפעילותה השוטפת. עד כה, וכן גם בשנת 2021, כל הכספים לפירעון קרן האג"ח הועברו מהמדינה לחברה בסכומים המלאים לפירעונות. בהתאם לשטר הנאמנות של אגרות חוב אלו הפקידה החברה סך של 150 מיליון ש"ח לחשבון בנק ייעודי אשר שועבד לטובת בעלי אגרות החוב.

  בהתאם לתנאי האג"ח, הקרן השמורה תשמש את החברה בפירעון האחרון של קרן האג"ח בשנת 2021. סכום הקרן השמורה ליום 31 בדצמבר, 2020 הינו בסך של כ- 136 מיליוני ש"ח, למידע נוסף בדבר דחיית מועד הפירעון האחרון של האג"ח ראה חלק ו' - גילוי ייעודי למחזיקי אגרות החוב.

  לפי הערכת החברה הונחה הנפקת אג"ח נוספת בשנת 2021 (בכפוף לאישור נציגי המדינה, דירקטוריון החברה והאורגנים הרלבנטיים בחברה, וכן גורמים נוספים ככל ויידרש), אשר כספיה ישמשו למימון השקעות החברה בפיתוח בדומה לכספי הנפקת האג"ח הקודמת, וזאת חלף קבלת מימון מהמדינה.

  במידה והנפקת האג"ח לא תצא לפועל, השקעות החברה בפיתוח ימומנו על ידי המדינה ולא מתזרים המזומנים של החברה מפעילותה השוטפת, וזאת בהתאם להסכם ההפעלה והפיתוח של החברה עם המדינה.

6. אומדנים קריטיים

הכנת הדוחות הכספיים על פי כללי חשבונאות מקובלים מחייבת את הנהלת החברה לבצע הערכות ואומדנים המשפיעים על הערכים המדווחים של נכסים, התחייבויות, הכנסות והוצאות וכן על גילוי בקשר לנכסים והתחייבויות מותנים. לפרטים אודות שימוש באומדנים חשבונאים קריטיים של החברה ראה באור 2(ד) בדוחות הכספיים המאוחדים.

7. הערכות שווי מהותיות ומהותיות מאוד

בהתאם לסעיף 8(ב') לתקנות ניירות ערך, וכן בהתאם לעמדה משפטית מספר 31-315 של רשות ניירות ערך בנושא, לרבות ההבהרה לה: כאשר הערכת שווי מהותית שימשה בסיס לקביעת ערכם של נתונים בדוח תקופתי, לרבות קביעה כי אין צורך בשינוי ערכם של נתונים כאמור, יינתן בדוח גילוי לפרמטרים שונים המפורטים בתקנות, וכאשר הערכת השווי הינה מהותית מאוד היא תצורף לדוח.

ראה גם באור 2(ה') בדוחות הכספיים המאוחדים.

8. גילוי בדבר הערכת שווי מהותית

לפרטים בדבר הערכת שווי מהותית ראה באור 12(א') בפרק ג' - בדוחות הכספיים המאוחדים.

9. חשיפה לסיכוני שוק ודרכי ניהולם

לפרטים בדבר גורמי סיכון נוספים שאינם סיכוני שוק ראה סעיף 26 בפרק א' - תיאור עסקי התאגיד.

(א) האחראי על ניהול סיכוני שוק בחברה

האחראי על ניהול סיכוני שוק בחברה הינו סמנכ"ל כספים וכלכלה 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 בגינן החברה חשופה לסיכון בגין תנודתיות במחיר נייר הערך הנקבע בהתבסס על מחירי שוק בבורסה.
סיכון אשראי- סיכון אשראי הוא סיכון להפסד כספי שייגרם לחברה באם לקוח או צד שכנגד למכשיר פיננסי לא יעמוד בהתחייבויותיו החוזיות, והוא נובע בעיקר מחובות לקוחות ומהשקעות החברה בפיקדונות ובניירות ערך.
סיכון נזילות- סיכון נזילות הינו סיכון שהחברה תתקשה לעמוד במחויבויות הקשורות בהתחייבויותיה הפיננסיות.

להערכת החברה יהיו בידיה מקורות מספקים בהיקף ובעיתוי הנדרש על מנת לעמוד בהתחייבויותיה ולממן את פעילותה בעתיד הנראה לעין.

בנוסף, בישיבת הדירקטוריון שהתקיימה ביום 22 במרס, 2020, קיים דירקטוריון החברה דיון בתחזית תזרים המזומנים החזוי של החברה לשנתיים הקרובות, לפיו לחברה צפוי תזרים מזומנים חיובי בעתיד הנראה לעין ולפיכך קבע כי קיום גירעון בהון החוזר אינו מצביע על בעיית נזילות.

חשיפה לשינויים במחירי הדלק- דלק מסוג סולר לרכבות מהווה מרכיב מהותי בהוצאות התפעול של החברה. מחיר הדלק מאופיין בתנודתיות גבוהה ומושפע בראש ובראשונה ממחיר חבית נפט גולמי (אשר מושפע, בין השאר, מתנודות היצע וביקוש גלובליות, ועל כן רגיש למתיחויות והסכמים כלכליים בין מדינות המערב לבין מדינות ערב, המהוות ספק נפט עולמי משמעותי). בנוסף, מושפע מחיר הדלק באופן משמעותי גם ממס הבלו, המתעדכן מספר פעמים בשנה בהתאם לשינויים במדד המחירים לצרכן. גורם נוסף המשפיע על מחיר הדלק הוא עלות הזיקוק הנקבעת בשוק החופשי ותלויה בשינויים במחירי תשומות, עובדים, חשמל, הובלה ועוד, וכן משינויים רגולטורים. יצוין, כי שינוי במחיר הדלק מגודר באופן חלקי במסגרת הסכם הפיתוח וההפעלה (אשר בתוקף ליום 31 בדצמבר, 2020) 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 הסכם הפיתוח והפעלה (אשר בתוקף ליום 31 בדצמבר, 2020) 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 2018-2020, הינה מוגבלת.
לפרטים בנושא השלכות התפשטות נגיף הקורונה, ראה סעיף 27.5 לדוחות הכספיים התקופתיים.

(ג) **<u>תיאור מדיניות החברה בניהול סיכוני שוק</u>**

החברה הטמיעה במסגרת הסכם הפיתוח וההפעלה מנגנוני הצמדה אשר להערכתה מהווים הגנה לסיכוני השוק.

<u>אמצעי פיקוח למימוש מדיניות</u>

החברה מקיימת ועדת השקעות, הנעזרת במומחים בתחום, ודנה במדיניות ההשקעה במכשירים הפיננסיים.

דיווח רבעוני לדירקטוריון- ניהול תיקי השקעות החברה.

(10) <u>היבטי ממשל תאגידי</u>

1. **<u>תרומות</u>**

החברה מנועה מלתרום נוכח הנחיות רשות החברות הממשלתיות, ובכלל זה, חוזר רשות החברות הממשלתיות בדבר תרומות של חברות ממשלתיות, חברות בת ממשלתיות וחברות מעורבות (חוזר מס' 2000/1) 29 באוקטובר 2000.

2. **<u>דירקטורים בעלי מומחיות חשבונאית ופיננסית</u>**

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, 2020, בחברה כיהנו 3 דירקטורים בעלי מומחיות חשבונאית ופיננסית: גב' יעל אגמון, גב' רות דהן פורטנוי ופרופ' זיו רייך.

עוד יצוין, כי ביום 5 בפברואר, 2021, סיימה גב' יעל שידלובסקי את כהונתה כדירקטורית בחברה.

כפועל יוצא, נכון למועד פרסום הדוח, בחברה מכהנים 3 דירקטורים בעלי מומחיות חשבונאית ופיננסית: גב' יעל אגמון, גב' רות דהן-פורטנוי ופרופ' זיו רייך.

.

3. **<u>דירקטורים חיצוניים ובלתי תלויים</u>**

נכון ליום 31 בדצמבר, 2020 כיהנו הדירקטוריות גב' רות דהן-פורטנוי וגב' יעל שידלובסקי כדירקטוריות חיצוניות, כהגדרת מונח זה בחוק החברות.

נכון למועד פרסום הדוח, מכהנת הדירקטורית גב' רות דהן-פורטנוי כדירקטורית חיצונית, כהגדרת מונח זה בחוק החברות.

ביום 18 במרס, 2020 הסתיימה כהונתו של מר קוצאי גנאים שכיהן כדירקטור בלתי תלוי. לפיכך נכון למועד פרסום הדוח לא מכהנים דירקטורים בלתי תלויים בחברה, כהגדרת מונח זה בחוק החברות.

4. **<u>תגמול נושאי משרה בכירה</u>**

תגמול נושאי משרה בכירה מתבצע בהתאם להסכמים שנחתמו מול אותם נושאי משרה. תנאי ההעסקה הינם לפי נוסח אחיד של הסכמי עבודה לעובדים בכירים של רשות החברות הממשלתיות, ובהתאם להנחיות רשות החברות הממשלתיות כפי שתעוגנה מפעם לפעם.

תגמול נושאי משרה בחברה מוסדר בהתאם להוראות חוזר רשות החברות הממשלתיות 2015-7-1 בנושא תגמול תמרוץ התקף מיום 1 בינואר 2015, אשר עודכן בחוזר 2015-7-2, התקף מיום 3 בנובמבר 2015 וכן בהתאם לחוזר 2001/1 מיום 7 בנובמבר 2001.

לעניין גמול דירקטורים ר' סעיף 5 להלן.

5. **<u>תגמול בעלי עניין</u>**

<u>מנכ"ל החברה</u>

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).

ביום 5 בספטמבר, 2018, לאחר אישור ועדת הביקורת בשבתה כוועדת תגמול מיום 25 ביולי, 2018 ואישור הדירקטוריון מיום 25 ביולי, 2018, אישרה האסיפה הכללית את תנאי כהונתו והעסקתו של יו"ר הדירקטוריון לשעבר, מר דן הראל, החל ממועד מינויו כיו"ר דירקטוריון החברה ביום 20 ביוני, 2018, למשך שנה (עד ליום 19 ביוני, 2019), במשרה מלאה (100%) בשכר מנכ"ל חברה ממשלתית בסיווג 10, תנאים סוציאליים ותשלומים אחרים המפורטים בהסכם העסקה בנוסח המאושר על ידי רשות החברות הממשלתיות בלבד: הוצאות טלפון, הוצאות אש"ל, קצובת ביגוד, קרן השתלמות, הוצאות רכב, חופשה שנתית והבראה, דמי מחלה וביטוח כנגד אובדן כושר עבודה, תגמולים ופיצויי פיטורין.

יצוין כי ממועד מינויו של מר הראל כדירקטור ביום 16 באפריל, 2018 ועד ליום 20 ביוני, 2018 (מועד אישור האסיפה הכללית את תנאי כהונתו כיו"ר הדירקטוריון), היה זכאי מר הראל לגמול בהתאם לתקנות הגמול הממשלתיות.

ביום 7 באוגוסט, 2019, לאחר אישור ועדת הביקורת בשבתה כוועדת תגמול מיום 5 בדצמבר, 2018, ואישור הדירקטוריון מיום 5 בדצמבר, 2018, אישרה האסיפה הכללית את תנאי כהונתו והעסקתו של יו"ר הדירקטוריון, מר הראל, החל מיום 20 ביוני, 2019 למשך שנה (עד ליום 19 ביוני, 2020), בחצי משרה (50%). יצויין כי תנאי הכהונה וההעסקה נערכו בהתאמה להיקף המשרה כאמור.

ביום 4 בפברואר, 2020 חדל יו"ר הדירקטוריון, דן הראל, לכהן כיו"ר דירקטוריון.

ביום 17 בדצמבר, 2020, התמנה עו"ד משה שמעוני כדירקטור בחברה. ביום 19 בדצמבר, 2020, אישר דירקטוריון החברה את מינויו של מר שמעוני כיו"ר דירקטוריון החברה. ביום 22 בדצמבר, 2020, התקבל בחברה כתב מינוי חתום על ידי השרים של הדירקטור, מר משה שמעוני, כיו"ר דירקטוריון החברה. ביום 13 בינואר, 2021, בישיבה 1/21 אישר הדירקטוריון את העסקתו של יו"ר הדירקטוריון בהיקף משרה של 75%. באותו היום אישר הדירקטוריון בישיבתו 2/21, לאחר קבלת אישור ועדת ביקורת בשבתה כוועדת תגמול 21-2 מיום 13 בינואר, 2021, את תנאי כהונתו והעסקתו של יו"ר הדירקטוריון בהיקף משרה של 75%, לתקופה של שנה, בתנאים כמפורט להלן: (1) היקף משרה של 75% - 75% שכר מנכ"ל חברה ממשלתית בסיווג 10; (2) התנאים הסוציאליים כמקובל לעובדים בכירים בחברה, באופן יחסי לפי היקף משרה של 75%; (3) החזר הוצאות כמקובל בחברה, ולרבות בגין נסיעה לחו"ל בשליחות החברה; (4) החזר הוצאות רכב בגובה באופן יחסי לפי היקף משרה של 75% מזקיפת ההטבה של בעל הרכב בעל השווי הגבוה ביותר בחברה. נכון למועד דוח זה, טרם התכנסה האסיפה הכללית לדיון בתנאי כהונתו והעסקתו האמורים של מר שמעוני.

הדירקטורים מקרב הציבור הזכאים לגמול בהתאם לתקנות הגמול הממשלתיות הינם ד"ר שלומית גלר, גב' רות דהן-פורטנוי, ופרופ' זיו רייך. יצוין כי ביום 18 במרס, 2020, הסתיימה כהונתו של מר קוצאי גנאים, ביום 22 בנובמבר, 2020 הסתיימה כהונתה של גב' חגית בכר וביום 5 בפברואר, 2021 הסתיימה כהונתה של גב' יעל שידלובסקי, שקיבלו גמול בהתאם לתקנות האמורות.

הדירקטור מקרב העובדים - מר אילן אזולאי שכהונתו הסתיימה ביום 13 בדצמבר, 2020, לא קיבל גמול דירקטורים, אלא שכר עבודה מן החברה. כמו כן, הדירקטורים מקרב העובדים אודי לוי, שהתמנה ביום 7 בפברואר, 2021, וראובן הושיע, שסיים כהונתו ביום 13 בדצמבר, 2020 והתמנה מחדש ביום 17 במרס, 2020, אינם מקבלים גמול דירקטורים, אלא שכר עבודה מן החברה.

בנוסף להם, הדירקטורים מר אלי כהן, מר אבי לוי, גב' יעל אגמון וגב' אסתר לוי, שהינם עובדי מדינה, אינם מקבלים גמול דירקטורים.

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. **אכיפה פנימית**

דירקטוריון החברה אחראי לגיבושה של תכנית אכיפה פנימית נאותה וליישומה. תכנית אכיפה פנימית הינה מנגנון אותו אמצה החברה במטרה לאתר ולמנוע הפרות של הדין ופגיעה במנהל התקין, וכדי לוודא ציות של התאגיד ושל נושאי המשרה בו להוראות הדין, בדגש על קיום ניהול תאגידי תקין בהתאם להוראות חוק החברות והוראות הדין הרלוונטיות לפעילות החברה, בין היתר כחברה ממשלתית. הדירקטוריון ביצע בדיקה והערכה של תכנית האכיפה הפנימית בחברה והאפקטיביות שלה, בהתבסס על הקריטריונים שנקבעו בחוזר הרשות בדבר תכנית אכיפה פנימית. בהתבסס על קריטריונים אלו אשר אומצו והותאמו לאופי פעילות החברה, ועל בסיס הצהרותיהם של מנכ"ל החברה והממונה על האכיפה אשר בהתאם לתכנית האכיפה אחראים אף הם ליישום התכנית, הדירקטוריון הגיע למסקנה, כי תכנית האכיפה הפנימית בחברה ביחס לתקופה מיום 1 בינואר, 2020 עד ליום 31 בדצמבר, 2020 היא אפקטיבית.

7. **המבקר הפנימי של החברה**

(א) פרטי המבקר הפנימי

1. החל מיום 1 בינואר, 2019 מונה רו"ח אביעד שקדי כמבקר הפנימי של החברה. רו"ח אביעד שקדי, בעל תואר ראשון בכלכלה וחשבונאות ותואר ראשון במשפטים, מועסק "כפקיד בכיר" בהתאם לסעיף 32(א)(4) לחוק החברות הממשלתיות ובהתאם לאישור הרשות החברות הממשלתיות.

2. המבקר הפנימי עומד בתנאים הקבועים בסעיף 146(ב) לחוק החברות ובהוראות סעיפים 3(א) ו-8 לחוק הביקורת הפנימית, התשנ"ב-1992 (להלן: "חוק הביקורת הפנימית").

3. המבקר הפנימי הינו עובד החברה ואינו ממלא תפקיד נוסף על הביקורת הפנימית.

4. המבקר הפנימי אינו מחזיק בניירות ערך של החברה או של גוף קשור אליה.

5. למבקר הפנימי אין קשרים עסקיים מהותיים או קשרים מהותיים אחרים עם החברה ואינו ממלא מחוץ לחברה תפקיד היוצר או העלול ליצור ניגוד עניינים עם תפקידו כמבקר הפנימי בפועל.

תקן כ"א של הביקורת הפנימית, שאושר ע"י דירקטוריון הרכבת, כלל את המבקר הפנימי, סגן המבקר הפנימי שהוא גם ראש תחום ביקורת ו6 ראשי תחומי ביקורת ומנהלת לשכה. היקף העסקת המבקר הפנימי וצוות עובדי הביקורת הפנימית בתקופת הדו"ח הינו במשרה מלאה.

נכון לסוף שנת 2020 איוש יחידת הביקורת הפנימית עמד על מבקר פנימי, סגן ו- 6 ראשי תחום. הממונה הארגוני על המבקר הפנימי הוא המנכ"ל. בהתאם להוראות חוק החברות הממשלתיות כפוף המבקר הפנימי למנכ"ל וליו"ר הדירקטוריון. זהות הממונה הינה בהתאם להוראות סעיף 148 לחוק החברות וסעיף 49 לחוק החברות הממשלתיות.

(ב) תכנית העבודה

1. תפקיד המבקר הפנימי הוא, בין היתר, לערוך ביקורת בכל יחידות החברה ובכל תחומי עיסוקיהן ללא יוצא מן הכלל על פי תכנית עבודה שנתית ורב שנתית כפי שמאושרת מראש ע"י הדירקטוריון.

2. מדי שנה מאושרת תכנית עבודה שנתית לביקורת הפנימית על ידי ועדת הביקורת והדירקטוריון. בנוסף, נערכות במהלך השנה ביקורות נוספות שאינן מתוכננות מראש, לבקשת יו"ר הדירקטוריון, יו"ר ועדת הביקורת, המנכ"ל או בעקבות תלונות גלויות או אנונימיות המתקבלות בחברה.

3. מידי שנה מתעדכנות עדיפויות הביקורת שנקבעו בסקר הסיכונים המקורי ונפרסת תכנית עבודה רב שנתית מעודכנת. תכנית העבודה הרב שנתית מהווה את הבסיס לתוכנית העבודה השנתית.

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

(ג) ביקורת של חברות בנות

המבקר הפנימי ברכבת הנו המבקר הפנימי גם של החברות הבנות. תכנית העבודה של הביקורת הפנימית בחברות הבנות מאושרת על ידי דירקטוריון חברות הבנות.

(ד) היקף העסקה

בשנת 2020 הועסקו 7 מבקרים במשרה מלאה ו כ 0.8 משרה במיקור חוץ.

תכנית 2020 שאושרה כללה 26 נושאי ביקורת ובנוסף ביקורות מעקב וביקורות פתע.

(ה) עריכת הביקורת

מטלות הביקורת נערכות על פי תקנים מקצועיים מקובלים בביקורת פנימית, בהתאם לחוקים הנוגעים בדבר, בהתאם לחוק הביקורת הפנימית ולהנחיות רשות החברות הממשלתיות הניתנות מעת לעת בחוזרי רשות החברות הממשלתיות.

הדירקטוריון וועדת הביקורת מעריכים כי המבקר הפנימי עמד בדרישות שנקבעו בתקנים המקצועיים.

כשירותו של המבקר הפנימי ועמידתו בתקנים המקצועיים נבחנה במסגרת בדיקת איכות הביקורת הפנימית אשר בוצעה בהתאם לחוזר רשות החברות הממשלתיות ותקני הביקורת במהלך שנת 2019 .

(ו) גישה למידע

למבקר הפנימי בפועל ניתנה גישה חופשית כאמור בסעיף 9 לחוק הביקורת הפנימית, ובכלל זה גישה מתמדת ובלתי אמצעית למערכות המידע של החברה, לרבות לנתונים כספיים.

(ז) <u>דין וחשבון המבקר הפנימי</u>

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

במהלך שנת העבודה, הוגשו דוחות ביקורת במתכונתם הסופית ליו"ר הדירקטוריון, למנהל הכללי וליו"ר ועדת הביקורת של הדירקטוריון. דוחות הביקורת מוגשים לחברי ועדת הביקורת של הדירקטוריון באמצעות מזכירת החברה, לפני הדיון בדוח בוועדת הביקורת. 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.

(ח) <u>הערכת הדירקטוריון את פעילות המבקר הפנימי</u>

בהתאם לתוכנית הרב שנתית, החברה מעריכה כי היקף עבודת הביקורת הפנימית מאפשר לבקר את הנושאים המהותיים בחברה אחת לשנה עד שלוש שנים. היקף זה, אופי ורציפות פעילות המבקר הפנימי ותוכנית עבודתה הינם סבירים, ויש בהם כדי לממש את מטרות הביקורת הפנימית בחברה.

(ט) <u>תגמול המבקר הפנימי</u>

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

8. <u>**גילוי בדבר הליך אישור הדוחות הכספיים**</u>

זהות האורגנים בחברה המופקדים על בקרת העל בקשר עם הליך אישור הדוחות הכספיים: חברי הדירקטוריון, מנכ"ל החברה- מיכאל מייקסנר ומ"מ סמנכ"ל כספים וכלכלה - רן סטרומזה.

8.1. הוועדה לבחינת הדוחות הכספיים, דנה בדוחות הכספיים ביום 18 במרס, 2021 (להלן "הישיבה"). בישיבה השתתפו נושאי המשרה הבכירים בחברה, רואה החשבון המבקר ונציג רשות החברות הממשלתיות. הוועדה שמעה הצגה מפורטת של נושאי המשרה ואחרים בחברה, לרבות מנכ"ל החברה ומ"מ סמנכ"ל כספים וכלכלה ביחס לסוגיות המהותיות בדיווח הכספי, לרבות נתוני הדוחות הכספיים והטיפול החשבונאי שננקט 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) הבקרות הפנימיות הקשורות בדיווח הכספי; (2) שלמות ונאותות הגילוי בדוחות הכספיים; (3) המדיניות החשבונאית שאומצה והטיפול החשבונאי שיושם בעניינים מהותיים של החברה; (4) הערכות שווי, לרבות ההנחות והאומדנים שבבסיסן, ושעליהן נסמכים נתונים בדוחות הכספיים; (5) היבטים שונים של בקרה וניהול סיכונים, הן כאלה המשתקפים בדוחות הכספיים והן כאלה המשפיעים על מהימנותם של הדוחות הכספיים.

8.2. חברי הועדה שנכחו בישיבה הינם: יו"ר הוועדה –הגב' רות דהן-פורטנוי והדירקטור פרופ' זיו רייך.

המלצות הועדה הועברו לדירקטוריון ביום 19 במרס, 2021 ונדונו ואושרו בישיבה מס' 7/21 שהתקיימה ביום 22 במרס, 2021 בהשתתפות יו"ר הדירקטוריון – עו"ד משה שמעוני והדירקטורים, יעל אגמון, ד"ר שלומית גלר, אלי כהן, אבי לוי, אודי לוי, אסתר לוי, רות דהן פורטנוי ופרופ' זיו רייך. בישיבת הדירקטוריון השתתפו נושאי המשרה הבכירים בחברה, רואה החשבון המבקר ונציגי רשות החברות הממשלתיות. הדירקטוריון שמע הצגה מפורטת של נושאי המשרה ואחרים בחברה, לרבות מנכ"ל החברה וסמנכ"ל כספים וכלכלה ביחס לסוגיות המהותיות בדיווח הכספי, לרבות נתוני הדוחות הכספיים והטיפול החשבונאי שננקט לגביהם, את ההערכות המהותיות והאומדנים הקריטיים שיושמו בדוחות הכספיים, ואת יישום עיקרון הגילוי הנאות בדוחות הכספיים ובמידע הנלווה.

הדירקטוריון הגיע למסקנה, כי הבקרה הפנימית בחברה על הדיווח הכספי של החברה לשנה המסתיימת ביום 31 בדצמבר, 2020 הינה אפקטיבית.

הפניית תשומת לב הכלולה בחוות הדעת של רואה החשבון:

<u>מבלי לסייג את חוות דעתם ,הפנו רואי החשבון המבקרים את תשומת הלב:</u>

מבלי לסייג את חוות דעתנו הנ"ל, אנו מפנים את תשומת הלב לאמור בביאור 1ג' בדבר מצבה הכספי של החברה לרבות השלכות נגיף הקורונה על פעילותה והערכת הנהלת ודירקטוריון החברה, כי לחברה יהיו מקורות מספקים בהיקף ובעיתוי הנדרש על מנת לעמוד בהתחייבויותיה ולממן את פעילותה השוטפת בעתיד הנראה לעין.

9. **<u>גילוי בדבר שכר רואה חשבון מבקר</u>**

משרד רואי החשבון בריטמן אלמגור זהר ושות' הינו רואה החשבון המבקר של החברה.

להלן הוצאות שכר הטרחה לשנים 2020- 2018 :

	שירותי ביקורת, שירותים הקשורים לביקורת ושירותים אחרים (**)				שירותי מס	
	אלפי ש"ח	**שעות**	**אלפי ש"ח**	**שעות**	**אלפי ש"ח**	**שעות**
שנת 2020	**2,384**	**10,840**	**61**	**280**	**2,445**	**11,120**
שנת 2019	2,448	11,137	84	380	2,532	11,517
שנת 2018	1,985	9,187	60	259	2,045	9,446

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.

(11) <u>גילוי בקשר עם הדיווח הפיננסי של החברה</u>

<u>הדיווח הכספי בחברה</u>

הדוחות הכספיים של החברה מקיימים את הוראות תקנות החברות הממשלתיות לעריכת דוחות כספיים, תקנות ניירות ערך, תקנות דוחות כספיים וחוזר דוחות כספיים.

לפרטים בדבר אירועים מהותיים לאחר תאריך הדוח הכספי ראה באור 27 בדוחות הכספיים.

<u>גילוי בקשר עם הדיווח הפיננסי הנדרש על-פי חוזר דוחות כספיים של רשות החברות הממשלתיות</u>

א) רישום זכויות ונכסים

בשנת 2014 החלה החברה בהיערכות כוללת למיפוי גושים לפרצלציה, להסדר ומיפוי משפטי ותכנוני של מקרקעי הרכבת. הטיפול ברישום זכויות המדינה והחברה בנכסים החל רק במחצית השנייה של אותה השנה לאחר קבלת תקציב מנציגי הממשלה לביצוע מהלך זה.

החברה פועלת להשלמת תהליך הרישום על פי תיקון הסכם המקרקעין.

ב) התחייבויות בשל יחסי עובד מעביד.

ראה באור 18 בדוחות הכספיים.

(12) <u>גילוי ייעודי למחזיקי אגרות החוב</u>

<u>פרטים אודות תעודות התחייבות שבמחזור</u>

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 במרס, 2015 השלימה החברה את מלוא הנפקת אגרות החוב.

ביום 17 באוגוסט, 2020, אישר דירקטוריון החברה לדחות את מועד הפירעון של תשלום יתרת הקרן הבלתי מסולקת של אגרות החוב לתקופה של תשעה חודשים, קרי עד ליום 30 ביוני, 2021, בכפוף לקבלת כל האישורים הנדרשים, על מנת להמשיך את קיומה של החברה כ"תאגיד מדווח", כהגדרתו בחוק ניירות ערך, תשכ"ח–1968 בנוסף ראה דיווח מידי ביום 17 באוגוסט, 2020 מס אסמכתא 2020-01-089901 (מידע זה מהווה הכללה על דרך ההפניה).

1. <u>להלן יובא תיאור סדרות אגרות החוב שהנפיקה החברה ונמצאות בידי הציבור נכון ליום 31 בדצמבר, 2020</u>:

<u>שם הסדרה</u>	**<u>סדרה א'</u>**	**<u>סדרה ב'</u>**
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 בדצמבר, 2020 (באלפי ש"ח)	73,500	50,000
שער בבורסה ליום 31 בדצמבר, 2020 (באגורות)	101	101
ע.נ. אגרות החוב בתוספת הפרשי הצמדה ליום 31 בדצמבר, 2020 (באלפי ש"ח)	73,500	50,817
סך הריבית הצבורה ליום 31 בדצמבר, 2020 (באלפי ש"ח)	230	74
שווי בורסאי ליום 31 בדצמבר, 2020 (באלפי ש"ח)	74,117	50,735
סוג הריבית ושיעורה	קבועה ולא צמודה בשיעור של 1.24%	קבועה וצמודה בשיעור של 0.59%
מועדי תשלום הקרן	7 תשלומים חצי שנתיים בימים 31 במרס ו- 30 בספטמבר של כל אחת מהשנים 2017-2020, ותשלום אחרון ביום 30 ביוני, 2021	7 תשלומים חצי שנתיים בימים 31 במרס ו- 30 בספטמבר של כל אחת מהשנים 2017-2020, ותשלום אחרון ביום 30 ביוני, 2021
מועדי תשלום הריבית	13 תשלומים חצי שנתיים ביום 31 במרס של השנים 2016-2021, ביום 30 בספטמבר של השנים 2015-2020 ותשלום אחרון ביום 30 ביוני, 2021	13 תשלומים חצי שנתיים ביום 31 במרס של השנים 2016-2021, ביום 30 בספטמבר של השנים 2015-2020 ותשלום אחרון ביום 30 ביוני, 2021
בסיס ותנאי הצמדה (קרן + ריבית)	אינן צמודות	צמודות למדד המחירים לצרכן בגין חודש פברואר 2015, כפי שפורסם בחודש מרס 2015
האם אגרות החוב ניתנות להמרה	לא	לא
זכות החברה לבצע פדיון מוקדם או המרה כפויה	החברה תהא רשאית, בכל עת, לאחר הרישום למסחר, לפי שיקול דעתה הבלעדי, להעמיד את אגרות החוב לפדיון מוקדם	החברה תהא רשאית, בכל עת, לאחר הרישום למסחר, לפי שיקול דעתה הבלעדי, להעמיד את אגרות החוב לפדיון מוקדם
האם סדרת אגרות החוב מהותית	לא	לא

2. נאמנים לאגרות החוב (סדרות א' ו- ב')

הנאמן לאגרות החוב של החברה (סדרות א' ו- ב') הינו הרמטיק נאמנות (1975) בע"מ, אשר פרטיה, למיטב ידיעת החברה הינם כדלקמן:
האחראי על אגרות החוב מטעם הנאמן: רו"ח דן אבנון ; כתובת: רחוב הירקון 113, תל אביב ; טלפון: 03-5544553 ; פקס: 03-5271039 ; דואר אלקטרוני: hermetic@hermetic.co.il

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 במרס, 2015	ilAA+ Aa1 אופק יציב	ilAA+ אופק חיובי Aa1	Maalot S&P מידרוג
סדרה ב'	18 במרס, 2015	ilAA+ Aa1 אופק יציב	ilAA+ אופק חיובי Aa1	Maalot S&P מידרוג

לפרטים נוספים בדבר הדירוג, ראה נספחים ג' ו-ד' לתשקיף החברה שפורסם ביום 10 במרס 2015 (מספר אסמכתא: 2015-01-048370).

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 12 במרס, 2018 פורסם אשרור דירוג Maalot S&P ועודכן ל ilAA+ עם אופק חיובי. ביום 4 במרס, 2019 פורסם אשרור דירוג Maalot S&P ועודכן ל ilAA+ עם אופק יציב. ביום 27 ביוני, 2019 פורסם אשרור דירוג מידרוג שהציג דירוג זהה. ביום 9 במרס, 2020 פורסם אשרור דירוג Maalot S&P ל ilAA+ עם אופק יציב. ביום 4 באוגוסט, 2020 פרסמה מדרוג אישור דירוג של אגרות החוב של החברה, Aa1.il עם אופק יציב. ביום 18 באוגוסט, 2020 פרסמה מדרוג אישור דירוג לאגרות החוב זהה לקודם. ביום 22 בפברואר, 2021 פורסם אשרור דירוג Maalot S&P ל ilAA+ עם אופק יציב.

4. עמידה בתנאים ובהתחייבויות לפי שטרי הנאמנות

למיטב ידיעת החברה, נכון למועד הדוח החברה עמדה בכל התנאים וההתחייבויות מכוח שטרי הנאמנות של אגרות החוב (סדרה א' ו- סדרה ב') ולא התקיימו תנאים המקיימים עילה להעמדת אגרות החוב (סדרה א' ו-סדרה ב') לפירעון מידי.

5. בטוחות ושעבודים לאגרות החוב

(א) אגרות החוב (סדרה א') ו-(סדרה ב') אינן מובטחות בבטוחות.

(ב) החברה התחייבה, כי כל עוד אגרות החוב (סדרה א' וסדרה ב') לא נפרעו במלואן, החברה לא תיצור ולא תסכים ליצור לטובת צד שלישי כלשהו שעבודים שוטפים בדרגה כלשהי על רכוש החברה להבטחת כל חוב או התחייבות כלשהי בכפוף לחריגים המפורטים בשטר הנאמנות.

(ג) בכפוף לאמור בס"ק ב' לעיל, החברה תהא רשאית, מעת לעת למכור, לשעבד, להחכיר, להמחות, למסור או להעביר בכל דרך אחרת, את רכושה, או כל חלק ממנו, ללא צורך בקבלת אישור הנאמן או ממחזיקי אגרות החוב והחברה אינה מחויבת להודיע לנאמן על יצירת כל שיעבוד על נכסיה.

(ד) עם השלמת הנפקת אגרות החוב, הפקידה החברה מאה וחמישים מיליון ש"ח (150,000,000) מתוך תמורת 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. <u>מצבת התחייבויות לפי מועדי פירעון</u>

לפירוט בדבר מצבת ההתחייבויות של החברה לפי מועדי פירעון נכון ליום 31 בדצמבר, 2020 ראה דיווח מיידי בטופס ת126 המדווח במקביל לדוח זה ונכלל בדוח זה על דרך ההפניה.

דירקטוריון והנהלת החברה מביעים את הערכתם לציבור עובדי החברה ולמנהליה.

_____	_____
משה שמעוני, יו"ר הדירקטוריון	**מיכאל מייקסנר, מנכ"ל**

תאריך אישור הדוח: 22 במרס, 2021

רכבת ישראל בע"מ

דוחות כספיים מאוחדים ליום
31 בדצמבר, 2020

Deloitte.

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 2020, בהתבסס על קריטריונים שנקבעו במסגרת המשולבת של בקרה פנימית שפורסמה על ידי ה- Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (להלן "COSO"). הדירקטוריון וההנהלה של החברה אחראים לקיום בקרה פנימית אפקטיבית על דיווח כספי ולהערכתם את האפקטיביות של בקרה פנימית על דיווח כספי, הנכללת בדוח הדירקטוריון וההנהלה בדבר בקרה פנימית על דיווח כספי המצורף. אחריותנו היא לחוות דעה על בקרה פנימית על דיווח כספי של החברה בהתבסס על ביקורתנו.

ערכנו את ביקורתנו בהתאם לתקני ה-Public Company Accounting Oversight Board (PCAOB) בארה"ב בדבר ביקורת של בקרה פנימית על דיווח כספי, כפי שאומצו על ידי לשכת רואי חשבון בישראל. על-פי תקנים אלה נדרש מאיתנו לתכנן את הביקורת ולבצעה במטרה להשיג מידה סבירה של ביטחון אם 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 כנחוצים בהתאם לנסיבות. אנו סבורים שביקורתנו מספקת בסיס נאות לחוות דעתנו.

בקרה פנימית על דיווח כספי של חברה ממשלתית הינה תהליך המיועד לספק מידה סבירה של ביטחון לגבי המהימנות של דיווח כספי וההכנה של דוחות כספיים למטרות חיצוניות בהתאם לתקני דיווח כספי בינלאומיים (IFRS). בקרה פנימית על דיווח כספי של חברה ממשלתית כוללת את אותם מדיניות ונהלים אשר: (1) מתייחסים לניהול רשומות אשר, בפירוט סביר, משקפות במדויק ובאופן נאות את העסקאות וההעברות של נכסי החברה (לרבות הוצאתם מרשותה); (2) מספקים מידה סבירה של ביטחון שעסקאות נרשמות כנדרש כדי לאפשר הכנת דוחות כספיים בהתאם לתקני דיווח כספי בינלאומיים (IFRS), ושקבלת כספים והוצאת כספים של החברה נעשים רק בהתאם להרשאות הדירקטוריון וההנהלה של החברה ובכפוף לאישורים של רשויות המדינה הנדרשים על-פי דין; ו-(3) מספקים מידה סבירה של ביטחון לגבי מניעה או גילוי במועד של רכישה, שימוש או העברה (לרבות הוצאה מרשות) בלתי מורשים של נכסי החברה, שיכולה להיות להם השפעה מהותית על הדוחות הכספיים.

בשל מגבלותיה המובנות, בקרה פנימית על דיווח כספי עשויה שלא למנוע או לגלות הצגה מוטעית. כמו כן, הסקת מסקנות לגבי העתיד על בסיס הערכת אפקטיביות נוכחית כלשהי חשופה לסיכון שבקרות תהפוכנה לבלתי מתאימות בגלל שינויים בנסיבות או שמידת הקיום של המדיניות או הנהלים תשתנה לרעה.

לדעתנו, בהתבסס על ביקורתנו, החברה קיימה, מכל הבחינות המהותיות, בקרה פנימית אפקטיבית על דיווח כספי ליום 31 בדצמבר 2020, בהתבסס על קריטריונים שנקבעו במסגרת המשולבת של בקרה פנימית שפורסמה על ידי COSO.

ביקרנו גם, בהתאם לתקני ביקורת מקובלים בישראל, את הדוחות הכספיים המאוחדים של החברה לימים 31 בדצמבר 2020 ו-2019 ולכל אחת משלוש השנים בתקופה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2020 והדוח שלנו, מיום 22 במרץ 2021, כלל חוות דעת בלתי מסויגת על אותם דוחות כספיים בהתבסס על ביקורתנו וכן כלל פסקת הפניית תשומת לב בדבר מצבה הכספי של החברה לרבות השלכות נגיף הקורונה על פעילותה.

בריטמן אלמגור זהר ושות'
רואי חשבון
A Firm in the Deloitte Global Network
תל אביב, 22 במרץ , 2021

תל אביב - משרד ראשי
מרכז עזריאלי 1 תל אביב, 6701101, ת.ד. 16593 תל אביב 6116402 | טלפון: 03-6085555 | info@deloitte.co.il

משרד ירושלים
קרית המדע 3
מגדל הר חוצבים
ירושלים, 914510
ת.ח. 45396
טלפון: 02-5018888
פקס: 02-5374173
info-jer@deloitte.co.il

משרד חיפה
מעלה השחרור 5
ת.ד. 5648
חיפה, 3105502
טלפון: 04-8607333
פקס: 04-8672528
info-haifa@deloitte.co.il

משרד אילת
המרכז העירוני
ת.ד. 583
אילת, 8810402
טלפון: 08-6375676
פקס: 08-6371628
info-eilat@deloitte.co.il

משרד נצרת
מרג'י אבן עאמר 9
נצרת, 16100
טלפון: 073-3994455
פקס: 073-3994455
info-nazareth@deloitte.co.il

תוכן העניינים

	עמוד
הצהרות מנהלים	2-4
דוח רואי החשבון המבקרים	5
דוחות מאוחדים על המצב הכספי	6-7
דוחות מאוחדים על הרווח הכולל	8
דוחות מאוחדים על השינויים בהון	9
דוחות מאוחדים על תזרימי המזומנים	10-11
באורים לדוחות הכספיים המאוחדים	12-108

רכבת ישראל בע"מ

הצהרת מנהלים בהתאם לתקנות החברות הממשלתיות (דוח נוסף בדבר הפעולות שננקטו והמצגים שניתנו להבטחת נכונות הדוחות הכספיים ודוח הדירקטוריון) התשס"ו - 2005

הצהרת יו"ר דירקטוריון

אני, משה שמעוני, מצהיר כי:

1. בחנתי את הדוח התקופתי כמשמעותו בפרק ב' לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומיידים), התש"ל - 1970 של חברת רכבת ישראל בע"מ (להלן - "החברה"), לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר, 2020 (להלן - "הדוחות").

2. בהתאם לידיעתי ולאחר שבחנתי את הדוחות, הדוחות הכספיים 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 הכספיים ומידע כספי אחר הכלול בדוח הדירקטוריון משקפים באופן נאות, מכל הבחינות המהותיות, את המצב הכספי, תוצאות הפעולות, השינויים בהון העצמי ותזרימי המזומנים של החברה לימים ולתקופות המוצגים בדוחות.

4. אני, לצד אחרים בחברה המצהירים הצהרה כזו, אחראי לקביעתם ולהתקיימותם בחברה של בקרות ונהלים לצורך גילוי הנדרש בדוחות. בהתאם לכל, קבענו בקרות ונהלים כאלה, או גרמנו לקביעתם תחת פיקוחנו של בקרות ונהלים כאלה, המיועדים להבטיח שמידע מהותי המתייחס לחברה, לרבות תאגידים מאוחדים שלה, מובא לידיעתנו על ידי אחרים בחברה ובאותם תאגידים, 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 בעלי תפקיד משמעותי בבקרה הפנימית על דיווח כספי של החברה.

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

משה שמעוני
יו"ר הדירקטוריון

תאריך: 22 במרס, 2021

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, מיכאל מייקסנר, מצהיר כי:

1. בחנתי את הדוח התקופתי כמשמעותו בפרק ב' לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומיידים), התש"ל - 1970 של חברת רכבת ישראל בע"מ (להלן - "החברה"), לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר, 2020 (להלן - "הדוחות").

2. בהתאם לידיעתי ולאחר שבחנתי את הדוחות, הדוחות הכספיים 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 הכספיים ומידע כספי אחר הכלול בדוח הדירקטוריון משקפים באופן נאות, מכל הבחינות המהותיות, את המצב הכספי, תוצאות הפעולות, השינויים בהון העצמי ותזרימי המזומנים של החברה לימים ולתקופות המוצגים בדוחות.

4. אני, לצד אחרים בחברה המצהירים הצהרה כזו, אחראי לקביעתם ולהתקיימותם בחברה של בקרות ונהלים לצורך גילוי הנדרש בדוחות. בהתאם לכך, קבענו בקרות ונהלים כאלה, או גרמנו לקביעתם תחת פיקוחנו של בקרות ונהלים כאלה, המיועדים להבטיח שמידע מהותי המתייחס לחברה, לרבות תאגידים מאוחדים שלה, מובא לידיעתנו על ידי אחרים בחברה ובאותם תאגידים, 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 בעלי תפקיד משמעותי בבקרה הפנימית על דיווח כספי של החברה.

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

_____
מיכאל מייקסנר
מנכ"ל

תאריך: 22 במרס, 2021

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, כלכלה והתקשרויות

אני, רן סטרומזה, מצהיר כי:

1. בחנתי את הדוח התקופתי כמשמעותו בפרק ב' לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומיידים), התש"ל - 1970 של חברת רכבת ישראל בע"מ (להלן - "החברה"), לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2020 (להלן - "הדוחות").

2. בהתאם לידיעתי ולאחר שבחנתי את הדוחות, הדוחות הכספיים 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 הכספיים ומידע כספי אחר הכלול בדוח הדירקטוריון משקפים באופן נאות, מכל הבחינות המהותיות, את המצב הכספי, תוצאות הפעולות, השינויים בהון העצמי ותזרימי המזומנים של החברה לימים ולתקופות המוצגים בדוחות.

4. אני, לצד אחרים בחברה המצהירים הצהרה כזו, אחראי לקביעתם ולהתקיימותם בחברה של בקרות ונהלים לצורך גילוי הנדרש בדוחות. בהתאם לכל, קבענו בקרות ונהלים כאלה, או גרמנו לקביעתם תחת פיקוחנו של בקרות ונהלים כאלה, המיועדים להבטיח שמידע מהותי המתייחס לחברה, לרבות תאגידים מאוחדים שלה, מובא לידיעתנו על ידי אחרים בחברה ובאותם תאגידים, 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 בעלי תפקיד משמעותי בבקרה הפנימית על דיווח כספי של החברה.

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

_____

רן סטרומזה
מ"מ סמנכ"ל כספים וכלכלה

תאריך: 22 במרס, 2021

Deloitte.

דוח רואי החשבון המבקרים לבעלי המניות של
<u>רכבת ישראל בע"מ</u>

ביקרנו את הדוחות המאוחדים על המצב הכספי המצורפים של חברת רכבת ישראל בע"מ (להלן – "החברה") לימים 31 בדצמבר 2020 ו-2019 ואת הדוחות המאוחדים על הרווח או הפסד ורווח כולל אחר, השינויים בהון ותזרימי המזומנים לכל אחת משלוש השנים בתקופה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2020. דוחות כספיים אלה הינם באחריות הדירקטוריון וההנהלה של החברה. אחריותנו היא לחוות דעה על דוחות כספיים אלה בהתבסס על ביקורתנו.

ערכנו את ביקורתנו בהתאם לתקני ביקורת מקובלים בישראל, לרבות תקנים שנקבעו בתקנות רואי חשבון (דרך פעולתו של רואה חשבון), התשל"ג-1973. על-פי תקנים אלה נדרש מאתנו לתכנן את הביקורת ולבצעה 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 וההנהלה של החברה וכן הערכת נאותות ההצגה בדוחות הכספיים בכללותה. אנו סבורים שביקורתנו מספקת בסיס נאות לחוות דעתנו.

לדעתנו, בהתבסס על ביקורתנו, הדוחות הכספיים המאוחדים הנ"ל משקפים באופן נאות, מכל הבחינות המהותיות, את המצב הכספי של החברה והחברות המאוחדות שלה לימים 31 בדצמבר 2020 ו-2019 ואת תוצאות פעולותיהן, השינויים בהון ותזרימי המזומנים שלהן לכל אחת משלוש השנים בתקופה שהסתיימה ביום 31בדצמבר 2020, בהתאם לתקני דיווח כספי בינלאומיים (IFRS) והוראות תקנות ניירות ערך (דוחות כספיים שנתיים), התש"ע-2010.

בנוסף לאמור בפסקה הקודמת , לדעתנו , הדוחות הכספיים הנ"ל ממלאים, 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 1ג' בדבר מצבה הכספי של החברה לרבות השלכות נגיף הקורונה על פעילותה והערכת הנהלת ודירקטוריון החברה, כי לחברה יהיו מקורות מספקים בהיקף ובעיתוי הנדרש על מנת לעמוד בהתחייבויותיה ולממן את פעילותה השוטפת בעתיד הנראה לעין.

ביקרנו גם, בהתאם לתקני ה-PCAOB בארה"ב בדבר ביקורת של בקרה פנימית על דיווח כספי, כפי שאומצו על ידי לשכת רואי החשבון בישראל, את הבקרה הפנימית על דיווח כספי של החברה ליום 31 בדצמבר 2020, בהתבסס על קריטריונים שנקבעו במסגרת המשולבת על בקרה פנימית שפורסמה על ידי COSO משנת 2013 והדוח שלנו מיום 22 במרץ, 2021 כלל חוות דעת בלתי מסויגת על אפקטיביות הבקרה הפנימית על דיווח כספי של החברה.

בריטמן אלמגור זהר ושות'
רואי חשבון
A Firm in the Deloitte Global Network

תל אביב, 22 במרץ, 2021

תל אביב - משרד ראשי
מרכז עזריאלי 1 תל אביב, 6701101, ת.ד. 16593 תל אביב 6116402 | טלפון: 03-6085555 | info@deloitte.co.il

משרד ירושלים
קרית המדע 3
מגדל הר חוצבים
ירושלים, 914510
ת.ח. 45396
טלפון: 02-5018888
פקס: 02-5374173
info-jer@deloitte.co.il

משרד חיפה
מעלה השחרור 5
ת.ד. 5648
חיפה, 3105502
טלפון: 04-8607333
פקס: 04-8672528
info-haifa@deloitte.co.il

משרד אילת
המרכז העירוני
ת.ד. 583
אילת, 8810402
טלפון: 08-6375676
פקס: 08-6371628
info-eilat@deloitte.co.il

משרד נצרת
מרני אבן עאמר 9
נצרת, 16100
טלפון: 073-3994455
פקס: 073-3994455
info-nazareth@deloitte.co.il

	באור	ליום 31 בדצמבר, 2020	2019
		אלפי ש"ח	
נכסים שוטפים			
מזומנים ושווי מזומנים	4	**38,732**	67,541
השקעות לזמן קצר	5	**1,949**	2,995
קרן שמורה בגין אג"ח	17, 11(ב)	**137,163**	161,993
לקוחות	6	**76,190**	119,029
ממשלת ישראל	7,26	**687,455**	845,493
חייבים ויתרות חובה	8	**326,445**	291,344
מלאי	9	**15,184**	13,954
		1,283,118	1,502,349
נכסים לא שוטפים			
חייבים ויתרות חובה לזמן ארוך	10	**144,453**	38,256
השקעות מיועדות בנכסים פיננסיים	11	**29,298**	35,392
נכסי מיסים נדחים	19	**73,000**	67,000
רכוש קבוע	12		
רכוש קבוע מופעל, נטו		**22,477,633**	*21,449,214
רכוש קבוע בהקמה		**7,394,395**	6,371,044
סה"כ רכוש קבוע, נטו		**29,872,028**	27,820,258
נכסים בלתי מוחשיים, נטו	13	**300,520**	292,821
סה"כ נכסים לא שוטפים		**30,419,299**	28,253,727
סה"כ נכסים		**31,702,417**	29,756,076

* ראה באור 3 (יח)- תיקון למפרע של טעות לא מהותית במספרי השוואה.

הבאורים המצורפים מהווים חלק בלתי נפרד מהדוחות הכספיים המאוחדים.

	באור	ליום 31 בדצמבר,	
		2020	2019
		אלפי ש"ח	
התחייבויות שוטפות			
התחייבות מסים שוטפים		**3**	-
התחייבויות לספקים ולנותני שירותים	15	**629,694**	811,975
זכאים ויתרות זכות	16	**237,165**	205,548
ממשלת ישראל	7	**163,253**	86,330
התחייבויות תלויות	23	**233,382**	255,574
התחייבות בגין אג"ח לזמן קצר	14	**124,317**	249,196
חלויות שוטפות בגין התחייבות חכירה		**15,524**	18,168
		1,403,338	1,626,791
התחייבויות לא שוטפות			
הטבות לעובדים	18	**140,919**	142,495
הכנסה נדחית בגין מענקים ממשלתיים	21,26	**29,329,431**	27,182,403
התחייבות בגין חכירה לזמן ארוך		**19,694**	25,624
		29,490,044	27,350,522
הון עצמי	22		
הון מניות		**3,000,000**	3,000,000
קרן הון		**174,720**	174,720
יתרת הפסד		**(2,365,685)**	*(2,395,957)
סה"כ הון עצמי		**809,035**	778,763
סה"כ התחייבויות והון עצמי		**31,702,417**	29,756,076

* ראה באור 3 (יח)- תיקון למפרע של טעות לא מהותית במספרי השוואה.

הבאורים המצורפים מהווים חלק בלתי נפרד מהדוחות הכספיים המאוחדים.

22 במרס, 2021			
תאריך אישור הדוחות הכספיים	משה שמעוני יו"ר הדירקטוריון	מיכאל מייקסנר מנכ"ל	רן סטרומזה מ"מ סמנכ"ל כספים וכלכלה

	באור	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר,		
		2020	2019	2018
		אלפי ש"ח		
הכנסות ממכירות ושירותים	24 (א)	**2,397,186**	2,563,732	2,434,259
עלות ההכנסות ממכירות ושירותים	24 (ב)	**2,282,773**	2,464,450	2,376,749
רווח גולמי		**114,413**	99,282	57,510
הוצאות מכירה ושיווק	24 (ג)	**15,319**	5,957	13,844
הוצאות הנהלה וכלליות	24 (ד)	**153,320**	156,248	145,767
הוצאות (הכנסות) אחרות, נטו	24 (ה)	**(77,803)**	(70,455)	*188,049
רווח (הפסד) תפעולי		**23,577**	7,532	(290,150)
הכנסות מימון	24 (ו)	**967**	18,747	3,872
הוצאות מימון	24 (ו)	**7,104**	6,605	12,987
רווח (הפסד) לפני מיסים על ההכנסה		**17,440**	19,674	(299,265)
הכנסות (הוצאות) מיסים נדחים	19	**6,000**	31,000	(23,000)
הוצאות מיסים על ההכנסה	19	**(29)**	(42)	(31)
רווח (הפסד) נקי לשנה		**23,411**	50,632	(322,296)
רווח (הפסד) כולל אחר:				
רווח (הפסד) אקטוארי בגין תוכניות להטבה מוגדרת	18 (א)	**6,861**	(14,898)	7,764
סה"כ רווח (הפסד) כולל		**30,272**	35,734	(314,532)

* ראה באור 3 (יח)- תיקון למפרע של טעות לא מהותית במספרי השוואה.

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, 2020	**3,000,000**	**174,720**	**(2,395,957)**	**778,763**
רווח נקי	**-**	**-**	**23,411**	**23,411**
רווח כולל אחר	**-**	**-**	**6,861**	**6,861**
סה"כ רווח כולל	**-**	**-**	**30,272**	**30,272**
יתרה ליום 31 בדצמבר, 2020	**3,000,000**	**174,720**	**(2,365,685)**	**809,035**

	הון מניות	קרן הון	יתרת הפסד	סה"כ הון
		אלפי ש"ח		
יתרה ליום 1 בינואר, 2019	3,000,000	174,720	(2,431,691)*	*743,029
רווח נקי	-	-	50,632	50,632
הפסד כולל אחר	-	-	(14,898)	(14,898)
סה"כ רווח כולל	-	-	35,734	35,734
יתרה ליום 31 בדצמבר, 2019	3,000,000	174,720	(2,395,957)	778,763

	הון מניות	קרן הון	יתרת הפסד	סה"כ הון
		אלפי ש"ח		
יתרה ליום 1 בינואר, 2018	3,000,000	174,720	(2,117,159)*	*1,057,561
הפסד נקי	-	-	(322,296)*	*(322,296)
רווח כולל אחר	-	-	7,764	7,764
סה"כ הפסד כולל	-	-	(314,532)	(314,532)
יתרה ליום 31 בדצמבר, 2018	3,000,000	174,720	(2,431,691)	743,029

* ראה באור 3 (יח)- תיקון למפרע של טעות לא מהותית במספרי השוואה.

הבאורים המצורפים מהווים חלק בלתי נפרד מהדוחות הכספיים המאוחדים.

	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר,		
	2020	2019	2018
	אלפי ש"ח		
תזרימי מזומנים מפעילות שוטפת			
רווח (הפסד) נקי	**23,411**	50,632	(322,296)*
<u>התאמות הדרושות להצגת תזרימי מזומנים מפעילות שוטפת</u>			
הכנסות והוצאות שאינן כרוכות בתזרימי מזומנים :			
הוצאות (הכנסות) מיסים נדחים	**(6,000)**	(31,000)	23,000
הוצאות (הכנסות) מיסים על הכנסה	**3**	(31)	(489)
פחת והפחתות, נטו	**56,951**	50,969	48,575
ירידת (השבת) ערך	**(78,000)**	(68,000)	*193,179
הפסד (רווח) ממימוש רכוש קבוע	**1,763**	(2,423)	30
שערוך נכסים פיננסיים הנמדדים בשווי הוגן דרך רווח והפסד, נטו	**(116)**	(1,871)	2,510
הוצאות מימון בגין חכירה	**776**	989	-
	(24,623)	(51,367)	266,805
שינויים בסעיפי נכסים והתחייבויות:			
ירידה בלקוחות	**42,840**	998	12,520
ירידה (עלייה) בחוב ממשלת ישראל	**(88,064)**	(57,633)	54,227
ירידה (עלייה) בחייבים ויתרות חובה (כולל יתרות חובה לזמן ארוך)	**(5,392)**	7,594	(13,615)
עלייה במלאי	**(1,230)**	(294)	(1,573)
עלייה (ירידה) בהתחייבות בשל הטבות לעובדים, נטו	**5,285**	3,802	(44,816)
עלייה בהתחייבויות לספקים ולנותני שירותים	**17,767**	18,277	37,636
עלייה (ירידה) בזכאים, יתרות זכות והתחייבויות תלויות	**18,485**	11,384	(53,019)
	(10,309)	(15,872)	(8,640)
מזומנים נטו ששימשו לפעילות שוטפת	**(11,521)**	(16,607)	(64,131)

* ראה באור 3 (יח)- תיקון למפרע של טעות לא מהותית במספרי השוואה.

הבאורים המצורפים מהווים חלק בלתי נפרד מהדוחות הכספיים המאוחדים.

	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר,		
	2020	2019	2018
	אלפי ש"ח		
תזרימי מזומנים מפעילות השקעה			
רכישת רכוש קבוע	**(3,335,361)**	(2,632,875)	(2,723,670)
רכישת נכסים בלתי מוחשיים	**(27,366)**	(22,667)	(37,316)
שינוי בזכאים/חייבים בגין מע"מ	**10,596**	(12,242)	14,071
תקבולים בגין מענקי השקעה מממשלת ישראל	**3,413,785**	2,625,995	2,509,553
תמורה ממימוש רכוש קבוע	**275**	2,658	1,379
תמורה ממימוש נכסים פיננסיים הנמדדים בשווי הוגן דרך רווח או הפסד, נטו	**27,849**	5,858	142,979
גבייה (השקעה) מפיקדונות בתאגידים בנקאיים, נטו	**(139,605)**	21,557	213,265
מזומנים נטו שנבעו מפעילות (ששימשו לפעילות) השקעה	**(49,827)**	(11,716)	120,261
תזרימי מזומנים מפעילות מימון			
קבלת מענק ממשלתי לכיסוי פירעון קרן האג"ח	**100,628**	248,919	248,107
פירעון קרן האג"ח	**(124,357)**	(248,919)	(248,107)
קבלת מענק ממשלתי לכיסוי פירעון ריבית אג"ח	**1,033**	3,610	5,656
ריבית ששולמה	**(1,822)**	(4,247)	(6,654)
קבלת הלוואה לזמן קצר ממשלת ישראל, נטו	**154,000**	77,000	77,000
פירעון הלוואה לזמן קצר ממשלת ישראל, נטו	**(76,694)**	(77,463)	(77,844)
ריבית ששולמה בגין חכירה	**(776)**	(989)	-
פירעון התחייבות בגין חכירה	**(19,473)**	(19,704)	-
מזומנים נטו שנבעו מפעילות (ששימשו לפעילות) מימון	**32,539**	(21,793)	(1,842)
עלייה (ירידה) במזומנים ושווי מזומנים	**(28,809)**	(50,116)	54,288
יתרת מזומנים ושווי מזומנים לתחילת השנה	**67,541**	117,657	63,369
יתרת מזומנים ושווי מזומנים לסוף השנה	**38,732**	67,541	117,657

הבאורים המצורפים מהווים חלק בלתי נפרד מהדוחות הכספיים המאוחדים.

באור 1 - כללי

א. פעילות החברה וסביבתה החוקית

א. חברת רכבת ישראל בע"מ (להלן "החברה") עוסקת בהסעת נוסעים ובהובלת מטענים ברכבת, השכרה של מתחמי מסחר ומקימה את התשתיות הנדרשות לפעילותה. החברה נתמכת באופן שוטף ומתמשך בממשלת ישראל לצורך מימון פעילותה השוטפת ופעילות הפיתוח שלה. ביום 17 ביוני, 2014 נחתם הסכם מסגרת לפיתוח והפעלת רכבת ישראל (להלן "הסכם הפיתוח וההפעלה") בתוקף מיום 1 בינואר 2013 ועד ליום 31 בדצמבר 2020. לפרטים בדבר עיקרי ההסכם ראה באורים 20 (ג)(1)(1.3), 20 (ג)(1)(1.4) ו- 20 (ג)(1)(1.5).

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 במרס, 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 החל מיום 1 בינואר, 2017, הוסבו כל הסכמי הלקוחות של הרכבת בנושא הובלת המטענים לחברת הבת רכבת מטענים בע"מ וחברת הבת הפכה ללקוח היחיד של הרכבת בתחום הובלת מטענים.
לעניין מס הכנסה החברה טיפלה בהעברת הפעילות בהתאם לסעיף 104 לפקודת מס הכנסה.

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

ביום 19 בפברואר, 2020, הודיע מנכ"ל חברת פיתוח מתחמי רכבת ישראל בע"מ, חברת בת בבעלות ושליטה מלאה של החברה, על סיום כהונתו. המנכ"ל סיים את כהונתו ביום 28 בפברואר, 2021.

ביום 9 במרס, 2020, הודיע מנכ"ל רכבת ישראל מטענים בע"מ, חברת בת בבעלות ושליטה מלאה של החברה, על סיום כהונתו. נכון למועד פרסום דוח זה, מועד סיום העסקתו טרם נקבע.

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: "הסכם הפיתוח וההפעלה") מול נציגי הממשלה. לפרטים בדבר עיקרי ההסכם ראה באור 20 (ג)(1)(1.3).
כמו כן, החברה מקבלת מענקים מממשלת ישראל לצורך מימון פעילות הפיתוח של החברה (הקמת תשתיות, רכישת ציוד נייד וכיוצ"ב). תמיכה זו מוסדרת במסגרת הסכם הפיתוח וההפעלה. לפרטים בדבר עקרונות ההסכם ראה באורים 20 (ג)(1)(1.3), 20 (ג)(1)(1.4) ו - 20(ג)(1)(1.5).

באור 1 - כללי (המשך)

ב. מצב עסקי החברה (המשך)

יצוין כי הסכם ההפעלה והפיתוח פג תוקפו ביום 31 בדצמבר, 2020 והוארך במסגרת התוספת השישית להסכם עד ליום 31 במרס 2021. נכון למועד אישור הדוח , מתקיימים מגעים מול נציגי הממשלה הן לגבי הסכם חדש והן לגבי תוספת שביעית להסכם הקיים שבין היתר תקבע את הארכת ההסכם הקיים לתקופה נוספת.

לחברה גרעון בהון החוזר, בסכום של כ- 120 מיליוני ש"ח וכ-124 מיליוני ש"ח ליום 31 בדצמבר, 2020, וליום 31 בדצמבר, 2019, בהתאמה; לחברה תזרים מזומנים שלילי מפעילות שוטפת לתקופה של שנים עשר חודשים בסך של כ- 11 מיליוני ש"ח ותזרים מזומנים שלילי מפעילות שוטפת לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר, 2019, בסך של כ-17 מיליוני ש"ח.

כמו כן, לחברה הפסד תפעולי לפני הכנסות אחרות נטו (בעיקר השבת ערך נכסים) לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר, 2020 בסך של כ-54 מיליוני ש"ח, והפסד תפעולי לפני הוצאות אחרות נטו (בעיקר מביטול ירידת ערך נכסים) לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר, 2019 בסך של כ- 63 מיליוני ש"ח.

במהלך שנת 2019, החלה הנהלת החברה בתכנון ובביצוע של פעולות אשר מטרתן לשפר את תוצאות פעילות החברה ומצבה הכספי. בכלל זה יצוין כי, בתקופת הדיווח ולאחריה ממשיכה הנהלת החברה בביצוע צעדי חסכון בעיקר בתקורות החברה, פעולות לשיפור השירות לנוסעים ופעולות בקשר עם הסכם פיתוח והפעלה חדש מול מדינת ישראל שיחול החל משנת 2021.

ביום 29 בנובמבר, 2018 אישר דירקטוריון החברה כי החברה לא תדרוש את פירעון החוב של החברת הבת למטענים כלפיה, לתקופה של 12 חודשים החל מיום 30 בנובמבר, 2018 וזאת כל עוד דרישת פירעון החוב כאמור עלולה להביא את חברת הבת למטענים לכדי חדלות פירעון. מאז אותו מועד, מידי רבעון, שב דירקטוריון החברה ומאשר את הארכת ההתחייבות האמורה בשלושה חודשים נוספים. ביום 18 במרס, 2021, שב ואישר הדירקטוריון את החלטתו האמורה והאריך את התחייבות החברה לאי פירעון החוב של חברת הבת למטענים לתקופה של 12 חודשים נוספים ממועד אישור הדוח התקופתי לשנת 2020 של חברת הבת למטענים, וזאת כל עוד דרישת פירעון החוב כאמור עלולה להביא את חברת הבת למטענים לכדי חדלות פירעון.

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

כמו כן, במסגרת הדוח התקופתי לשנת 2020 של חברת הבת למטענים, אשר אושר ביום 18 במרס, 2021, לאור החלטת דירקטוריון החברה מיום 18 במרס, 2021, נכלל באור לפיו קיימים ספקות משמעותיים בדבר המשך קיומה של חברת הבת למטענים כ"עסק חי" וכן נכללה הפניית תשומת הלב לאמור בחוות הדעת של רואה החשבון המבקר של חברת הבת למטענים. בנוסף, נכללה הפניית תשומת לב נוספת בגין האמור בביאור 11 בדוחות הכספיים של חברת הבת בקשר עם מגעים המתקיימים להארכת הסכם להובלת מטענים עם לקוח משמעותי של החברה.

ביום 15 במאי, 2019 חתמה החברה על תוספת להסכם הפיתוח וההפעלה בנוגע לגובה הסובסידיה השנתית של פעילות הובלת מטענים לשנים 2019-2020. ראה גם ביאור 20 (ג)(1)(1.4).

במהלך שנת 2020 חתמה החברה מול נציגי המדינה על ארבע תוספות להסכם הפיתוח וההפעלה הקיים שעניינם עדכון של סעיפים בהסכם הקיים ומתן מענק ממשלתי בגין השלכות המגבלות שחלו על החברה בתקופת הדוח זה. ראה גם ביאור 20 (ג)(1)(1.5).

כמו כן יצוין כי בהמשך לאמור בבאור 20(ג)(1)(1.3)(יג), פירעון יתרת הקרן של אגרות החוב עתיד להתבצע מכספי הקרן השמורה בגין אג"ח ולא מתזרים המזומנים של החברה מפעילות שוטפת.

באור 1 - כללי (המשך)

ב. מצב עסקי החברה (המשך)

השלכות נגיף הקורונה:

בעקבות התפשטות נגיף הקורונה בתחילת שנת 2020 ברחבי העולם, חלה ירידה בהיקפי הפעילות הכלכלית באזורים רבים בעולם וגם בישראל. התפשטות הנגיף והפעולות בהן נוקטות מדינות רבות בעולם ובכללן ישראל למניעת התפשטות הנגיף כאמור, גרמו בין היתר לירידה בהיקף התחבורה העולמית, למגבלות תנועה ותעסוקה. במסגרת המגבלות נאלצה החברה להפסיק את תנועת הרכבות. החל מיום 11 במרס, 2020 החלו הגבלות בהם ירדה הדרגתית תנועת הרכבות וב- 26 במרס, 2020 הופסקה לחלוטין תנועת הרכבות לנוסעים בהוראת משרד התחבורה. בעקבות מגבלות התנועה והכרזת מצב החירום החברה עבדה במתכונת מצומצמת, אשר כללה הוצאת חלק מהעובדים לחופשה על חשבון ימי החופשה בתקופה בה הופסקה תנועת הרכבות. ביום 22 ביוני, 2020 חודשה פעילות שירותי התחבורה הציבורית ברכבות הנוסעים, בכפוף למגבלות שנקבעו על ידי משרד התחבורה ומשרד הבריאות, וזאת למעט בקווים בהם החברה ממשיכה בקידום פרויקט החשמול.

להלן התפתחות האירועים עקב פרוץ משבר הקורונה כפי שדיווחה החברה בדיווחים המיידיים שלה:

ביום 11 במרס, 2020, פרסמה החברה כי לאור ההתפתחויות בעולם בקשר עם התפשטות נגיף ה"קורונה", החברה פועלת בהתאם להנחיות הגורמים המוסמכים ובראשם משרד התחבורה ומשרד הבריאות והיא צופה כי נכון למועד האמור היה בידה להמשיך וליתן שירות לציבור הרחב.

יחד עם זאת, ובאישור משרד התחבורה, החל מיום 11 במרס, 2020 חלו מגבלות על פעילות תחנת הרכבת בנמל התעופה בן גוריון (להלן – תחנת נתב"ג) אשר לפי עיקרן התאפשרה לציבור הרחב הגעה בלבד אל תחנת נתב"ג באמצעות הרכבת, והעליה לרכבת בתחנת נתב"ג הוגבלה לאוכלוסיות מסוימות בלבד הנושאות אישור מתאים.

ביום 18 במרס, 2020, פרסמה החברה כי בהתאם להנחיית משרד התחבורה מיום 17 במרס, 2020, הוגבלה הפעלת רכבות הנוסעים בחלק משעות היממה והכל בהתאם להנחייה. עוד פרסמה החברה כי המשיכה בפעילות שוטפת להסעת נוסעים ולהובלת מטענים, והכל בהתאם להנחיות משרד התחבורה. כמו כן, החברה המשיכה בפעילותה בתחום התחזוקה והפיתוח, ובכלל זה בפרויקט החשמול.

ביום 19 במרס, 2020, פרסמה החברה כי בהתאם לאישור משרד התחבורה מיום 19 במרס, 2020, תפעיל החברה רכבות נוסעים במתכונת מדוללת, כך שהיקף פעילות החברה להסעת נוסעים ירד בכ-50% והכל בהתאם לאישור האמור, וזאת החל מיום 23 במרס, 2020.

ביום 25 במרס, 2020, פרסמה החברה כי החל מיום 26 במרס, 2020 הופסקו שירותי התחבורה הציבורית ברכבות הנוסעים, והכל בהתאם לתקנות שעת חירום (נגיף הקורונה החדש - הגבלת פעילות)(תיקון), התש"פ-2020 ולהוראת שר התחבורה.

ביום 3 למאי, 2020 אישר דירקטוריון החברה את הצטרפות החברה להסכם קיבוצי שנחתם בין המדינה, לבין מעסיקים נוספים במגזר הציבורי ולבין הסתדרות העובדים הכללית החדשה מיום 1 במאי, 2020 (להלן – "ההסכם הקיבוצי"), שתכליתו בהסדרת החזרת העובדים בשירות הציבורי לעבודתם, תחת מגבלות ובהתאם לצורך בעובדים בהתחשב בירידה בפעילות החברה, החל מיום 3 במאי, 2020 ועד ליום 30 ביוני, 2020 (להלן – תקופת ההסכם הקיבוצי), וזאת כחלק מהחזרת המשק לפעילות בעקבות התפשטות נגיף ה"קורונה" במדינת ישראל. בהתאם להוראות ההסכם הקיבוצי, במהלך תקופת ההסכם הקיבוצי, יחולו התנאים הקבועים בו.

ביום 11 במאי, 2020, פרסמה החברה כי החל מיום 17 במאי, 2020 בכוונתה להשיב לפעילות את שירותי התחבורה הציבורית ברכבות הנוסעים, באופן הדרגתי.
חזרתם של שירותים אלו הותנתה באישור משרד התחבורה ומשרד הבריאות בכל הנוגע להפעלת מערך הסעת המונים ברכבות בעת הזו, על כלל היבטיו, בהתאם לתקנות שעת חירום (נגיף הקורונה החדש – הגבלת פעילות)(תיקון), התש"פ-2020 הנוגעות לשמירה על בריאות הציבור.

ביום 14 במאי, 2020, פרסמה החברה כי היא צפויה להתחיל בהפעלה הדרגתית של שירותי התחבורה הציבורית ברכבות הנוסעים החל מיום 1 ביוני, 2020, הכל בהתאם לאישור שיינתן על ידי משרד התחבורה, בתיאום עם משרד הבריאות. החברה נערכת להפעלה כאמור בהתאם להנחיות.

באור 1 - כללי (המשך)

ב. מצב עסקי החברה (המשך)

השלכות נגיף הקורונה (המשך)

ביום 25 במאי, 2020 פרסמה החברה כי בהתאם להנחיית משרד התחבורה ומשרד הבריאות, החברה צפויה להתחיל בהפעלה מלאה של שירותי התחבורה הציבורית ברכבות הנוסעים החל מיום 8 ביוני, 2020. החברה נערכה להפעלה כאמור.

ביום 7 ביוני, 2020 פרסמה החברה כי מועד החזרת שירותי התחבורה הציבורית ברכבות הנוסעים ייקבע על ידי הרגולטור בהמשך.

ביום 17 ביוני, 2020 פרסמה החברה כי ביום 22 ביוני, 2020 תחודש פעילות שירותי התחבורה הציבורית ברכבות הנוסעים, בכפוף למגבלות שייקבעו על ידי משרד התחבורה ומשרד הבריאות, וזאת למעט בקווים בהם החברה ממשיכה בקידום פרויקט החשמול. ביום 22 ביוני, 2020 חודשה פעילות שירותי התחבורה הציבורית ברכבות הנוסעים, בכפוף לאמור לעיל.

ביום 18 בספטמבר, 2020 פרסמה החברה כי באותו היום אישר דירקטוריון החברה את הצטרפות החברה להסכם קיבוצי שנחתם בין המדינה, לבין מעסיקים נוספים במגזר הציבורי ולבין הסתדרות העובדים הכללית החדשה מיום 16 בספטמבר, 2020 (להלן - "ההסכם הקיבוצי"), שתכליתו בהסדרת אופן עבודת העובדים בשירות הציבורי, תחת מגבלות ובהתאם לצורך בעובדים, החל מיום 17 בספטמבר, 2020 ועד ליום 11 באוקטובר, 2020 (להלן - "תקופת ההסכם הקיבוצי"), וזאת כחלק מהגבלת פעילות המשק בעקבות התפשטות נגיף ה"קורונה" במדינת ישראל. בהתאם להוראות ההסכם הקיבוצי, במהלך תקופת ההסכם הקיבוצי, יחולו התנאים הקבועים בו.

ביום 26 בספטמבר, 2020 אישר הדירקטוריון הצטרפות החברה להחלטת ועדת המעקב ב- 25 בספטמבר, 2020 מכוח סעיף 13 להסכם הקיבוצי, אשר מתקנת את ההסכם הקיבוצי ושתכליתה הסדרת ימי חופשה נוספים במקומות עבודה בהם נהוגה חופשה מרוכזת במהלך חג הסוכות.

ביום 16 בנובמבר, 2020, פרסמה החברה, בהמשך לדיווח מיידי מיום 18 בספטמבר, 2020 בדבר הצטרפות החברה להסכם קיבוצי שנחתם בין המדינה, לבין מעסיקים נוספים במגזר הציבורי ולבין הסתדרות העובדים הכללית החדשה מיום 16 בספטמבר, 2020, שתכליתו בהסדרת אופן עבודת העובדים בשירות הציבורי, תחת מגבלות ובהתאם לצורך בעובדים וזאת כחלק מהגבלת פעילות המשק בעקבות התפשטות נגיף ה"קורונה" במדינת ישראל (להלן – "ההסכם הקיבוצי"), ולאחר שההסכם הקיבוצי הוארך בתקופות נוספות שאינן מהותיות, כי אישר דירקטוריון החברה את הארכת תוקף ההסכם הקיבוצי עד ליום 15 במרס, 2021.

ביום 21 במרס, 2021, פרסמה החברה כי באותו היום אישר דירקטוריון החברה את הארכת תוקף ההסכם הקיבוצי עד ליום 30 ביוני, 2021.

לאורך כל התקופה האמורה, החברה הייתה בקשר רציף ועודנה ממשיכה לעמוד בקשר רציף עם נציגי משרד התחבורה ומשרד האוצר בגין השפעות התפשטות נגיף ה'קורונה' על החברה, בין היתר, במטרה לבחון את ההשפעות האמורות על תוצאותיה העסקיות של החברה והיקפן, ככל שתהיינה.

יצוין, כי מדובר באירוע אשר אינו בשליטת החברה וגורמים כגון המשך התפשטות נגיף הקורונה או עצירתו או היות האירוע ארוך טווח, החלטות של גופים רלוונטיים או החלטות של הרגולטור בקשר עם התחבורה הציבורית בישראל עלולים להשפיע על החברה בהתאם.

במהלך תקופת הדוח, בעקבות התפשטות הנגיף והפסקת תנועת הרכבות, חלה ירידה משמעותית בפעילות החברה מהסעת נוסעים ביחס לתחזית, על אף היותה של החברה חברה ממשלתית הנתמכת במענקים ממשלתיים. בהתאם להסכם הפיתוח וההפעלה, אין התייחסות בהסכם הפיתוח וההפעלה למקרה בו תופסק תנועת הרכבות כגון משבר כלל עולמי, בהתאם לכך נחתמו תוספות להסכם הפיתוח וההפעלה בימים 30 ביוני, 2020, 30 בספטמבר, 2020 ו - 30 בדצמבר, 2020. הסכומים שאושרו לחברה במסגרת התוספת אלו, מצמצמים משמעותית את הפגיעה במגזר הנוסעים.

בנוסף, החברה החליטה לוותר על תשלומי השכירות של חלק מהלקוחות עבור התקופה 1 במרס, 2020 עד 21 ביוני, 2020, בנוסף למתן הנחות ללקוחות עד ליום 31 בדצמבר, 2020. מה שגרם לירידה בהכנסות וברווחיות מגזר הסחר בתקופה.

למשבר הקורונה לא הייתה השפעה מהותית על מגזר המטענים בתקופת הדוח, למעט השפעה עקיפה של סגירת קווים לטובת פעילות הפיתוח.

במהלך תקופת הדוח וכפועל יוצא של הפסקת תנועת הרכבות, חלה ירידה בהוצאות הדלק (אשר מקוזזות חלקית על ידי הקטנת הכנסות מדמי ההפעלה בהתאם להסכם הפיתוח וההפעלה).

באור 1 - כללי (המשך)

ב. מצב עסקי החברה (המשך)

השלכות נגיף הקורונה (המשך)

בנוסף, חלה ירידה מתונה בהוצאות הקשורות לתפעול התחנות.

כמו כן, למרות המשבר לא חל שינוי מהותי בתשלומי השכר בשל הוצאת חלק מהעובדים לחופשה בתשלום בהתאם לצורך והכל בהתאם להסכמים הקיבוציים שנחתמו בתקופת הדוח ולאחריה כמפורט להלן.

החברה מצאה בתקופת המשבר הזדמנות לביצוע עבודות אחזקה, שיקום התשתיות והאצת העבודות בפעילות הפיתוח. בהתאם לכך, במהלך תקופת הדוח ולאחריה החברה האיצה את פעולות התחזוקה בצורה משמעותית.

במהלך תקופת הדוח התקבלו מענקים ממשלתיים לטובת האצת עבודות בפעילות הפיתוח, כתוצאה מכך חלה האצה משמעותית בפרויקטים, בין היתר בפרויקט החשמול כך שהקו המהיר לי-ם הגיע לתחנת הרצליה כבר בשנת 2020 במקום בשנת 2021. וכן במסגרת עבודות שיקום התשתיות שבוצעו בתקופת הדוח ולאחריה, החברה מקטינה את הצורך בסגירות המסילה ביחס לאותן עבודות בתקופות העתידיות. היערכות החברה תוך זמן קצר לביצוע והרחבת העבודות בפעילות הפיתוח אפשרה לחברה להמשיך את עבודתם של מאות עובדים בתקופת המשבר ללא הוצאתם לחופשה בתשלום.

היות ומדובר באירוע אשר אינו בשליטת החברה, וגורמים כגון המשך התפשטות הנגיף או עצירתו עשויים להשפיע על הערכות החברה, החברה ממשיכה לעקוב באופן שוטף ובוחנת באופן רציף את ההשלכות על תוצאותיה העסקיות בטווח הבינוני והארוך.

למרות שאין לחברה בשלב זה אינדיקציות להשלכות אירוע הקורונה מעבר לאמור לעיל, בטווח הבינוני והארוך כאמור, עשויות להיות השלכות נוספות על פעילות החברה ובכלל זה:

1. כתוצאה מהשלכות משבר הקורונה חלה ירידה בהכנסות מנוסעים בתקופה, ביחס לתחזית החברה טרם פרוץ משבר הקורונה. בהתאם להנחיות משרד הבריאות ומשרד התחבורה מיום 22 ביוני, 2020, הרכבת רשאית להסיע עד כ- 50% מתפוסת הנוסעים המותרת. בהתאם להנחיות משרד הבריאות ומשרד התחבורה מיום 24 לנובמבר, 2020 הועלה אחוז תפוסת הנוסעים ל- 75%. ירידה זאת בהכנסות הפחיתה את יכולות ההון החוזר של החברה נכון ליום המאזן ולאחריו. בהתאם לכך, המדינה הקדימה את התשלומים בגין דמי ההפעלה במהלך תקופת הדוח.

2. השפעה על הטבות לעובדים בשל השפעות אקטואריות ושינויים בריבית ההיוון.

בנוסף לאמור לעיל, נציגי החברה משתתפים בהערכות מצב מול משרדי הממשלה ופועלים ליישום ההחלטות המתקבלות בהן. הוקם צוות ייעודי בחברה לטובת ריכוז מידע והעברת הנחיות פנימיות לעובדי החברה, ריכוז נתונים לגבי עובדי החברה הנמצאים בבידוד ושמירת קשר רצוף עם גורמי הבריאות ברמה הלאומית. החברה הגדירה את כוח האדם הנדרש לה להמשך רציפות תפקודית ופועלת על מנת לאפשר לעובדים אלו להגיע לעבודתם גם במצב של החמרה בהגבלות משרד הבריאות או סגר ולחילופין, לבצע את עבודתם בחיבור מרחוק.

הערכות החברה בדבר ההשלכות האפשריות של נגיף ה'קורונה' על הפעלת שירותי התחבורה הציבורית ברכבות הנוסעים מבוססות, בין היתר, על הערכות ואומדנים של החברה נכון למועד דיווח זה ומתבססים על הפרסומים בארץ ובעולם בנושא זה והנחיות הגופים הרלוואנטיים, הן לחברות התחבורה והן לציבור הנוסעים, ואשר התממשותם אינה ודאית ואינה בשליטת החברה. נכון לתאריך הדוח אין ביכולת החברה להעריך האם להתמשכות המשבר או להחרפתו תהיה השפעה מהותית, בטווח הקצר או הארוך, על פעילותה העסקית ועל תוצאותיה העסקיות מעבר להערכות והאומדנים ששוקפו בדוחות כספיים אלו.

בנוסף, יצוין כי לאור היותה של החברה חברה ממשלתית המפעילה תשתית לאומית הנתמכת באופן שוטף ומתמשך בממשלת ישראל לצורך מימון פעילותה השוטפת ופעילות הפיתוח שלה כאמור בסעיף א' לעיל, ולאור הפעולות המתוכננות והמבוצעות על ידי הנהלת החברה כמוזכר לעיל, להערכת הנהלת ודירקטוריון החברה יהיו מקורות מספקים בהיקף ובעיתוי הנדרש על מנת לעמוד בהתחייבויותיה ולממן את פעילותה השוטפת בעתיד הנראה לעין.

באור 1 - כללי (המשך)

ב. מצב עסקי החברה (המשך)

ג. הגדרות

החברה - רכבת ישראל בע"מ, ביחד עם חברת הבת רכבת מטענים בע"מ וכן חברת הבת פיתוח מתחמי רכבת ישראל בע"מ.

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' 10) במישרין או בעקיפין ושדוחותיה הכספיים מאוחדים באופן מלא עם דוחות החברה.

באור 2 - בסיס עריכת הדוחות הכספיים

א. הצהרה על עמידה בתקני דיווח כספי בינלאומיים

הדוחות הכספיים המאוחדים של החברה ערוכים בהתאם לתקני דיווח כספי בינלאומיים (להלן- "תקני IFRS") ופרשנויות להם שפורסמו על ידי הוועדה לתקני חשבונאות בינלאומיים (IASB). עיקרי המדיניות החשבונאית המפורטים בהמשך יושמו באופן עקבי לגבי כל תקופות הדיווח המוצגת בדוחות כספיים מאוחדים אלה, פרט לשינויים במדיניות החשבונאית שנבעו מיישום של תקנים, תיקונים לתקנים ופרשנויות אשר נכנסו לתוקף במועד הדוחות הכספיים כמפורט בסעיף 3 (י"ז) להלן.

כמו כן, הדוחות הכספיים ערוכים בהתאם לתקנות ניירות ערך (דוחות כספיים שנתיים), התש"ע - 2010 (להלן - "תקנות דוחות כספיים").

הדוחות הכספיים המאוחדים אושרו לפרסום על ידי דירקטוריון החברה ביום 22 במרס, 2021.

ב. תקופת המחזור התפעולי

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") מותאמים לפי המדד הרלוונטי, בכל תאריך דיווח, בהתאם לתנאי ההסכם.

ערכם של נכסים לא כספיים ופריטי הון שנמדדו על בסיס העלות ההיסטורית, הותאם לשינויים במדד המחירים לצרכן עד ליום 31 בדצמבר, 2003, היות ועד למועד זה נחשבה כלכלת ישראל ככלכלה היפר-אינפלציונית.

ד. שימוש באומדנים ושיקול דעת

ביישום המדיניות החשבונאית של החברה, המתוארת בבאור 3 להלן, נדרשת הנהלת החברה, במקרים מסוימים, להפעיל שיקול דעת חשבונאי נרחב בנוגע לאומדנים והנחות בקשר לערכם בספרים של נכסים והתחייבויות שאינם בהכרח בנמצא ממקורות אחרים. האומדנים וההנחות הקשורות, מבוססים על ניסיון העבר וגורמים אחרים הנחשבים כרלוונטיים. התוצאות בפועל עשויות להיות שונות מאומדנים אלה.

האומדנים וההנחות שבבסיסם, נבחנים בידי ההנהלה באופן שוטף. שינויים באומדנים החשבונאיים מוכרים רק בתקופה בה בוצע שינוי באומדן במידה והשינוי משפיע רק על אותה תקופה או מוכרים בתקופה האמורה ובתקופות עתידיות במקרים בהם השינוי משפיע הן על התקופה הנוכחית והן על התקופות העתידיות.

באור 2 - בסיס עריכת הדוחות הכספיים (המשך)

ד. שימוש באומדנים ושיקול דעת (המשך)

להלן תיאור האומדנים המהותיים, שקיים סיכון משמעותי שתוצאתם תהיה תיאום מהותי לערכים בספרים של נכסים והתחייבויות בתקופות דיווח עוקבות:

אומדן	**הנחות עיקריות**	**השלכות אפשריות**	**הפנייה**
הכרה בהכנסה מסובסידיה מממשלת ישראל	החברה מפעילה שיקול דעת משמעותי בקביעת סכום ההכנסות מסובסידיה שוטפת וסכום הסובסידיה לפיתוח לה היא זכאית מתוקף הסכם הפיתוח וההפעלה.	הכרה או ביטול של הכנסות סובסידיה	למידע בדבר תנאי ההסכם ראה באור 20ג(1), ולמידע בדבר המחלוקות מול ממשלת ישראל ראה באור 26(א)(1)
הערכת סיכויי התחייבויות תלויות	ההערכה האם יותר סביר מאשר לא כי יצאו משאבים כלכליים בגין תביעות משפטיות שהוגשו כנגד החברה, בהסתמך על חוות דעת יועציה המשפטיים, המתבססות על מיטב שיפוטם המקצועי, בהתחשב בשלב בו מצויים ההליכים, וכן על הניסיון המשפטי שנצבר בנושאים השונים.	ביטול או יצירת הפרשה בגין תביעה	למידע בדבר חשיפת החברה לתביעות, ראה באור 20.
סכום בר השבה לצורך בחינת ירידת ערך של נכסי רכוש קבוע אשר לא מומנו באמצעות מענקי ממשלה	• 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). הכנסות החברה החל משנת 2021 נכללות לפי הערכת ההנהלה בנוגע להארכת תנאי ההסכם ושמירה על שיעור רווחיות נורמטיבית של 4% או 2% בהתאם להערכות החברה. • קימום 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. הפסד מירידת ערך מוכר אם סכום בר ההשבה נמוך מהערך בספרים של נכסי היחידה כאמור.	הכרה או ביטול של הפסד מירידת ערך	למידע בדבר קימום הפרשה לירידת ערך בשנת 2020, ראה באור 12(א).
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 הכירה החברה 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. הערכות שווי מהותיות ומהותיות מאוד

הערכת שווי מהותית בחברה הינה הערכת שווי אשר עומדת בלפחות אחד מבין הקריטריונים הבאים:

(א) מבחן מאזני-בחינת נושא הערכת השווי ביחס לסך נכסי החברה מהווה לפחות 5% מסך נכסי החברה כפי שמוצגים בדוח על המצב הכספי המאוחד ליום האחרון של תקופת הדיווח.

(ב) מבחן תוצאתי-השפעת השוני בשווי כתוצאה מהערכת השווי על הרווח הנקי או הרווח הכולל לפי העניין מהווה לפחות 5% מסך הרווח הנקי או הרווח הכולל של החברה בהתאמה וכן מהווה לפחות 2.5% מההון העצמי של החברה לתום תקופת הדיווח.

הערכת שווי מהותית מאוד הינה הערכת שווי המקיימת סף כמותי פי שניים מהערכת שווי מהותית על פי הפרמטרים המתוארים לעיל (קרי 10% במקום 5% ו-5% במקום 2.5%).
החברה בוחנת בכל תקופת הדוח צירוף הערכת שווי מהותית מאוד בהתאם לקריטריונים המפורטים לעיל.

באור 3 - עיקרי המדיניות החשבונאית

כללי המדיניות החשבונאית המפורטת להלן יושמו בעקביות לכל התקופות המוצגות בדוחות אלה פרט לשינויים במדיניות החשבונאית שנבעו מיישום של תקנים, תיקונים לתקנים ופרשנויות אשר נכנסו לתוקף במועד הדוחות הכספיים כמפורט בסעיף 3 (י"ז).

א. מזומנים ושווי מזומנים

מזומנים ושווי מזומנים כוללים מזומנים הניתנים למימוש מיידי, פיקדונות הניתנים למשיכה מיידית וכן פיקדונות לזמן קצוב אשר אין מגבלה בשימוש בהם ואשר מועד פירעונם, במועד ההשקעה בהם, אינו עולה על שלושה חודשים.

פיקדונות אשר קיימת מגבלה לגבי השימוש בהם ופיקדונות אשר מועד פירעונם במועד ההשקעה בהם עולה על תקופה בת שלושה חודשים מסווגים במסגרת סעיפים שאינם מזומנים ושווי מזומנים.

ב. מכשירים פיננסים

1. נכסים פיננסיים

נכסים פיננסיים מוכרים בדוח על המצב הכספי כאשר החברה הופכת להיות צד לתנאים החוזיים של המכשיר. השקעה בנכסים פיננסים מוכרת לראשונה על פי שווין ההוגן, בתוספת עלויות עסקה, למעט אותם נכסים פיננסים המסווגים בשווי הוגן דרך רווח והפסד, אשר מוכרים לראשונה לפי שווים ההוגן. עלויות עסקה בגין נכסים פיננסים בשווי הוגן דרך רווח או הפסד נזקפות כהוצאה מיידית לרווח או הפסד.

החברה מסווגת ומודדת את מכשירי החוב בדוחותיה הכספיים על בסיס הקריטריונים להלן:
(א) המודל העסקי של החברה לניהול הנכסים הפיננסים, וכן
(ב) מאפייני תזרים המזומנים החוזי של הנכס הפיננסי.

בתקופות עוקבות החברה מודדת נכסים פיננסיים בשווי הוגן או בעלות מופחתת בהתאם לסיווגם, כמפורט להלן:

נכסים פיננסיים הנמדדים בעלות מופחתת

נכס פיננסי נמדד לאחר ההכרה לראשונה בעלות מופחתת 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).

עלות מופחתת של הנכס הינה הסכום שבו נמדד הנכס בעת הכרה לראשונה בניכוי תשלומי קרן, בתוספת או בניכוי ההפחתה המצטברת, תוך שימוש בשיטת הריבית האפקטיבית, של הפרש כלשהו בין הסכום הראשוני לבין סכום הפירעון, מותאם בגין הפרשה להפסד כלשהו.

שיטת הריבית האפקטיבית הינה שיטה המשמשת לחישוב העלות המופחתת של מכשיר חוב ולהקצאה ולהכרה בהכנסת הריבית ברווח או הפסד על פני התקופה הרלוונטית. הכנסות ריבית מחושבות תוך שימוש בשיטת הריבית האפקטיבית. החישוב מבוצע על ידי יישום שיעור הריבית האפקטיבי לערך בספרים ברוטו של נכס פיננסי, למעט מקרים ספציפיים אשר הוגדרו בתקן.

נכסים פיננסיים הנמדדים בשווי הוגן דרך רווח והפסד

כל הנכסים הפיננסיים שאינם נמדדים בעלות מופחתת נמדדים לאחר ההכרה לראשונה בשווי הוגן בסוף כל תקופת הדיווח. כל רווח או הפסד הנובע משינויים בשווי ההוגן, לרבות אלה שמקורם בשינויים בשערי חליפין, מוכר ברווח או הפסד בתקופה בה התרחש השינוי. הרווח או ההפסד נטו המוכר ברווח או הפסד מגלם בתוכו כל דיבידנד או ריבית שנצמחו בגין הנכס הפיננסי.

2. התחייבויות פיננסיות ומכשירים הוניים

התחייבויות ומכשירים הוניים שהונפקו על ידי החברה מסווגים כהתחייבויות פיננסיות או כמכשיר הוני בהתאם למהות ההסדרים החוזיים ולהגדרת התחייבות פיננסית ומכשיר הוני.

באור 3 - עיקרי המדיניות החשבונאית (המשך)

ב. מכשירים פיננסים (המשך)

2. התחייבויות פיננסיות ומכשירים הוניים (המשך)

מכשירים הוניים

מכשיר הוני הוא כל חוזה המעיד על זכות שייר בנכסי החברה לאחר הפחתת כל התחייבויותיה. מכשירים הוניים שהונפקו על ידי החברה נרשמים לפי תמורת הנפקתם בניכוי הוצאות המתייחסות במישרין להנפקת מכשירים אלו.

התחייבויות פיננסיות בעלות מופחתת

במועד ההכרה לראשונה, החברה מודדת את ההתחייבויות הפיננסיות בשווי הוגן בניכוי עלויות עסקה שניתן לייחס במישרין להנפקה של ההתחייבות הפיננסית.

לאחר ההכרה לראשונה, התחייבויות פיננסיות נמדדות בעלות מופחתת בהתאם לשיטת הריבית האפקטיבית. שיטת הריבית האפקטיבית היא שיטה לחישוב העלות המופחתת של התחייבות פיננסית ושל הקצאת הוצאות ריבית על פני תקופת האשראי הרלוונטית. שיעור הריבית האפקטיבי הוא השיעור שמנכה באופן מדויק את הזרם החזוי של תזרימי המזומנים העתידיים על פני אורך החיים הצפוי של ההתחייבות הפיננסית לערכה בספרים, או מקום שמתאים, לתקופה קצרה יותר.

לחברה התחייבויות פיננסיות הנמדדות בעלות מופחתת כדלקמן: אגרות חוב, ספקים, זכאים שהינם פיננסיים, והתחייבויות אחרות נושאות ריבית.

4. נגזרים משובצים

נגזרים משובצים בחוזים מארחים שאינם נגזרים ואינם נכסים פיננסיים 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, שינויים בשווי ההוגן מוכרים כהכנסות או הוצאות מימון.

נגזרים משובצים בחוזים מעורבים הכוללים חוזים מארחים אשר מהווים נכסים פיננסים בתחולת IFRS 9 אינם מופרדים. החוזה המעורב בכללותו מסווג ונמדד לאחר מכן בעלות מופחתת או בשווי הוגן דרך רווח או הפסד לפי הצורך.

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.

5. 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.

6. גריעת מכשירים פיננסיים

א) נכסים פיננסיים

החברה גורעת נכס פיננסי רק כאשר פקעו הזכויות החוזיות לתזרימי המזומנים מהנכס הפיננסי, או כאשר החברה מעבירה באופן מהותי את כל הסיכונים וההטבות הנובעים מהבעלות על הנכס הפיננסי.
בעת גריעת נכס פיננסי הנמדד בעלות מופחתת, ההפרש בין הערך בספרים של הנכס לבין התמורה שהתקבלה או שאמורה להתקבל מוכר ברווח או הפסד.

ב) התחייבויות פיננסיות

התחייבויות פיננסיות נגרעות כאשר מחויבות החברה, כמפורט בהסכם, פוקעת או כאשר היא סולקה או בוטלה. ההפרש בין הערך בספרים של ההתחייבות הפיננסית שסולקה בין התמורה ששולמה מוכר ברווח או הפסד.

באור 3 - עיקרי המדיניות החשבונאית (המשך)

ב. מכשירים פיננסיים (המשך)

7. ירידת ערך נכסים פיננסיים המוצגים בעלות מופחתת

לגבי לקוחות החברה בחרה ליישם את הגישה המקלה למדידת ההפרשה לירידת ערך לפי הסתברות לחדלות פירעון לכל אורך חיי המכשיר (lifetime). הפסדי אשראי הצפויים בגין נכסים פיננסיים אלה נאמדים ומותאמים לגורמים שהם ספציפיים ללווה, תנאים כלכליים והערכה הן המגמה השוטפת של התנאים והן של המגמה החזויה של התנאים במועד הדיווח לרבות ערך הזמן של הכסף לפי הצורך.

לגבי כל יתר המכשירים הפיננסיים, החברה מכירה בהפרשה לירידת ערך לפי הפסדי האשראי החזויים לאורך כל חיי המכשיר כאשר חלה עלייה משמעותית בסיכון האשראי ממועד ההכרה בהם לראשונה.
אם לעומת זאת, סיכון האשראי של המכשיר הפיננסי לא עלה באופן משמעותי ממועד ההכרה בו לראשונה, החברה מודדת את ההפרשה לירידת ערך לפי הסתברות לחדלות פירעון ב-12 החודשים הקרובים.

הבחינה האם להכיר בהפרשה לירידת ערך לפי הפסדי האשראי החזויים לכל אורך חיי המכשיר מבוססת על הסיכון לכשל ממועד ההכרה לראשונה ולא רק כאשר קיימת ראיה אובייקטיבית לירידת ערך במועד הדיווח או כשהכשל התרחש בפועל.

הפסדי האשראי החזויים לכל אורך חיי המכשיר הינם הפסדי האשראי החזויים הנובעים מכל אירועי הכשל האפשריים במהלך אורך החיים החזוי של מכשיר פיננסי.
לעומת זאת, הפסדי אשראי חזויים בתקופת 12 חודש הינם החלק מהפסדי אשראי חזויים לאורך כל חיי המכשיר אשר מייצג את הפסדי האשראי החזויים הנובעים מאירועי כשל במכשיר פיננסי שהם אפשריים בתוך 12 חודש לאחר מועד הדיווח.

המדידה של הפסדי אשראי צפויים הינה פונקציה של ההסתברות להתרחשות כשל, גובה ההפסד במקרה של התרחשות כשל והחשיפה המקסימלית להפסד באירוע כשל.
אומדן ההסתברות להתרחשות כשל וגובה ההפסד מבוסס על נתונים היסטוריים המתואמים על ידי מידע צופה פני עתיד.
לגבי נכסים פיננסיים, החשיפה המקסימלית להפסד באירוע כשל הינה הערך בספרים ברוטו של הנכס הפיננסי במועד הדיווח. הפסדי אשראי חזויים הינם ההפרש בין כל תזרימי המזומנים החוזיים שהחברה זכאית להם בהתאם לחוזה לבין כל תזרימי המזומנים שהחברה צופה לקבל, מהוונים בשיעור הריבית האפקטיבי המקורי.

החברה מכירה בהפסד מירידת ערך (רווח מביטול ירידת ערך) ברווח או הפסד לכל המכשירים הפיננסים כנגד התאמה לערכם בספרים באמצעות חשבון הפרשה לירידת ערך.

ג. חכירות

כמפורט בבאור 3טו' בדוחותיה הכספיים של המאוחדים של החברה לשנת 2019, בדבר יישום לראשונה של תקן דיווח כספי בינלאומי מספר 16 - חכירות (להלן "התקן"), החברה בחרה ליישם את הוראות התקן למפרע חלקי (ללא הצגה מחדש של מספרי השוואה).

המדיניות החשבונאית שמיושמת החל מיום 1 בינואר, 2019 בגין חכירות הינה כדלקמן:

החברה כחוכר:

החברה מטפלת בחוזה כחוזה חכירה כאשר בהתאם לתנאי החוזה מועברת זכות לשלוט בנכס מזוהה לתקופת זמן בעבור תמורה. החברה מעריכה האם חוזה הינו חכירה (או כולל חכירה) במועד ההתקשרות בחוזה.

עבור העסקאות בהן החברה מהווה חוכר היא מכירה במועד התחילה בחכירה בנכס זכות שימוש כנגד התחייבות בגין חכירה וזאת למעט עסקאות חכירה לתקופה של עד 12 חודשים ועסקאות חכירה בהן נכס הבסיס בעל ערך נמוך, בהן בחרה החברה להכיר בתשלומי החכירה כהוצאה ברווח או הפסד בקו ישר על פני תקופת החכירה. במסגרת מדידת ההתחייבות בגין חכירה בחרה החברה ליישם את ההקלה הניתנת בתקן עבור קבוצת הרכבים אשר אותם חוכרת החברה ולא ביצעה הפרדה בין רכיבי חכירה לרכיבים שאינם חכירה כגון: שירותי אחזקה ועוד, הכלולים באותה עסקה.

כהקלה מעשית, החברה מיישמת את הוראות IFRS 16 לתיק של חכירות כלי רכב בעלות מאפיינים דומים מאחר והחברה מצפה באופן סביר כי ההשפעות על הדוחות הכספיים של יישום התקן לתיק לא יהיו שונות באופן מהותי מאשר יישום תקן זה לחכירות הבודדות הכלולות בתיק.

באור 3 - עיקרי המדיניות החשבונאית (המשך)

ג. חכירות (המשך)

בעסקאות בהן זכאי העובד לרכב מהחברה כחלק מתנאי העסקתו, מטפלת החברה בעסקאות אלה כהטבות עובד בהתאם להוראות IAS 19 ולא כעסקת חכירת משנה.

במועד התחילה התחייבות בגין חכירה כוללת את תשלומי החכירה כמפורט להלן ואשר טרם שולמו מהוונים בשיעור הריבית הגלומה בחכירה כאשר היא ניתנת לקביעה בנקל או בשיעור הריבית התוספתי של החברה. לאחר מועד התחילה מודדת החברה את ההתחייבות בגין חכירה בשיטת הריבית האפקטיבית. התחייבות החכירה מוצגת בסעיף נפרד התחייבות בגין חכירה בדוח על המצב הכספי.

תשלומי החכירה הנכללים במדידת התחייבות החכירה מורכבים מהתשלומים הבאים:

- תשלומים קבועים (כולל תשלומים קבועים במהותם), בניכוי תמריצי חכירה כלשהם;
- תשלומי חכירה משתנים שתלויים במדד או בשער, שנמדדים לראשונה על ידי שימוש במדד הקיים או בשער הקיים במועד התחילה;
- סכומים החזויים לעמוד לתשלום על ידי החוכר בהתאם לערבויות לערך שייר;
- מחיר המימוש של אופציית רכישה אם ודאי באופן סביר שהחוכר יממש אופציה זו; וכן
- תשלומי קנסות לביטול החכירה, אם תקופת החכירה משקפת מימוש אופציה לבטל את החכירה על ידי החוכר.

נכס זכות השימוש במועד התחילה מוכר בגובה ההתחייבות בגין חכירה בתוספת תשלומי חכירה ששולמו במועד התחילה או לפניו ובתוספת של עלויות עסקה שהתהוו.
נכס זכות השימוש מהווה רכוש קבוע ונמדד במודל העלות ומופחת לאורך החיים השימושיים שלו, או תקופת החכירה לפי הקצר שבהם. הפחת מתחיל ממועד תחילת החכירה.

להלן נתונים בדבר מספר שנות ההפחתה של נכסי זכות השימוש הרלוונטיות:

	שנים
מבנה	10
כלי רכב	3-5

כאשר מתקיימים סימנים לירידת ערך, בוחנת החברה ירידת ערך לנכס זכות השימוש בהתאם להוראות IAS 36. נכס זכות השימוש מוצג בסעיף רכוש קבוע בדוח על המצב הכספי.

<u>תשלומי חכירה הצמודים למדד</u>

במועד התחילה משתמשת החברה בשיעור המדד הקיים במועד התחילה לצורך חישוב תשלומי החכירה העתידיים.

בעסקאות בהן החברה מהווה חוכר, שינויים בגובה תשלומי החכירה העתידיים כתוצאה משינוי במדד מהווים (ללא שינוי בשיעור ההיוון החל על ההתחייבות בגין חכירה) ליתרת נכס זכות שימוש ונזקפים כהתאמה ליתרת ההתחייבות בגין חכירה, רק כאשר חל שינוי בתזרימי המזומנים הנובע משינוי במדד (כלומר, במועד שבו התיאום לתשלומי החכירה נכנס לתוקף).

<u>תשלומי חכירה משתנים</u>

תשלומי חכירה משתנים אשר מבוססים על ביצוע או שימוש ואינם תלויים במדד או בריבית, מוכרים כהוצאה בעסקאות בהן החברה מהווה חוכר וכהכנסה בעסקאות בהן החברה מהווה מחכיר, במועד היווצרותם.

באור 3 - עיקרי המדיניות החשבונאית (המשך)

ג. חכירות (המשך)

<u>אופציות להארכה וביטול של תקופת חכירה</u>

תקופת החכירה שאינה ניתנת לביטול כוללת גם תקופות המכוסות על ידי אופציה להאריך את החכירה כאשר ודאי באופן סביר שהאופציה להארכה תמומש וגם תקופות המכוסות על ידי אופציה לבטל את החכירה כאשר ודאי באופן סביר שהאופציה לביטול לא תמומש.
סבירות המימוש של אופציות ההארכה נבחנה בהתחשב, בין היתר, בתשלומי החכירה בתקופות ההארכה ביחס למחירי השוק, שיפורים משמעותיים במושכר שבוצעו על ידי החברה אשר צפוי שתהיה להם הטבה כלכלית משמעותית לחברה בתקופת ההארכה, עלויות המתייחסות לסיום החכירה (ניהול משא ומתן, פינוי הנכס הקיים ואיתור נכס חלופי במקומו), חשיבות הנכס לפעילויות החברה, מיקום הנכס החכור והזמינות של חלופות מתאימות.
במקרה בו חל שינוי בצפי למימוש אופציית הארכה או לאי מימוש אופציית ביטול, מודדת החברה מחדש את יתרת ההתחייבות בגין החכירה בהתאם לתקופת החכירה המעודכנת, לפי שיעור ההיוון המעודכן ביום השינוי בצפי, כאשר סך השינוי נזקף ליתרת נכס זכות השימוש עד לאיפוסו ומעבר לכך לרווח או הפסד.

<u>תיקוני חכירה</u>
כאשר מבוצע תיקון לתנאי החכירה אשר אינו מקטין את היקף החכירה ואינו מטופל כעסקת חכירה נפרדת, מודדת החברה מחדש את יתרת ההתחייבות בגין חכירה בהתאם לתנאי החכירה המתוקנים, לפי שיעור ההיוון המעודכן ביום התיקון וזוקפת את סך השינוי ביתרת ההתחייבות בגין החכירה ליתרת נכס זכות השימוש.

כאשר מבוצע תיקון לתנאי החכירה אשר מביא לקיטון בהיקף החכירה, מכירה החברה ברווח או בהפסד הנובע מהגריעה החלקית או המלאה של יתרת נכס זכות השימוש וההתחייבות בגין החכירה. לאחר מכן, מודדת החברה מחדש את יתרת ההתחייבות בגין חכירה בהתאם לתנאי החכירה המתוקנים, לפי שיעור ההיוון המעודכן במועד התיקון וזוקפת את סך השינוי ביתרת ההתחייבות בגין החכירה ליתרת נכס זכות השימוש.

המדיניות החשבונאית שיושמה עד ליום 31 בדצמבר, 2018 בגין חכירות הינה כדלקמן:

המבחנים לסיווג חכירה כמימונית או כתפעולית מבוססים על מהות ההסכמים והם נבחנים במועד ההתקשרות על-פי הכללים להלן שנקבעו ב-IAS 17:

החברה כחוכר:

<u>חכירה מימונית</u>
נכסים אשר כל הסיכונים וההטבות הקשורים לבעלות על הנכס הועברו לחברה, מסווגים כחכירה מימונית. הנכס החכור נמדד בתחילת תקופת החכירה לפי הנמוך מבין השווי ההוגן של הנכס החכור או הערך הנוכחי של תשלומי החכירה המינימליים.
הנכס בחכירה מופחת לאורך תקופת החיים השימושיים שלו, או תקופת החכירה כנמוך שבהם. דמי חכירה מותנים נזקפו כהוצאה בתקופות שבהן הם התהוו.

באור 3 - עיקרי המדיניות החשבונאית (המשך)

ג. חכירות (המשך)

חכירה תפעולית
נכסים אשר לא מועברים באופן ממשי כל הסיכונים וההטבות הגלומים בבעלות על הנכס החכור, מסווגים כחכירה תפעולית. תשלומי החכירה מוכרים כהוצאה ברווח או הפסד בקו ישר על פני תקופת החכירה. בהסדרי חכירה בהם בתחילת תקופת החכירה לא משולמים דמי חכירה, או משולמים דמי חכירה מופחתים, וכן מתקבלות הטבות נוספות מהמחכיר, מכירה החברה בהוצאות על בסיס קו ישר, על פני תקופת החכירה.

החברה כמחכיר:

הכנסות מדמי שכירות בגין חכירה תפעולית מוכרות על בסיס הקו הישר על פני תקופת החכירה. בהסדרי חכירה תפעולית בהם בתחילת תקופת החכירה לא מתקבלים דמי חכירה, או מתקבלים דמי חכירה מופחתים, וכן כאשר ניתנות הטבות נוספות לחוכר, מכירה החברה בהכנסה על בסיס קו ישר, על פני תקופת החכירה.

ד. רכוש קבוע

1. כללי

רכוש קבוע הוא פריט מוחשי, אשר מוחזק לצורך שימוש בייצור או בהספקת סחורות או שירותים, או להשכרה לאחרים, אשר חזוי כי ישתמשו בו במשך יותר מתקופה אחת. החברה מציגה את פריטי הרכוש הקבוע שלה באופן הבא:

במודל העלות - פריטי רכוש קבוע מוצגים בדוח על המצב הכספי לפי עלותם בניכוי פחת שנצבר, ובניכוי הפסדים מירידת ערך שנצברו.
העלות כוללת את עלות הרכישה של הנכס וכן עלויות שניתן לייחס במישרין להבאת הנכס למיקום ולמצב הדרושים לצורך הפעלתו באופן שהתכוונה אליו ההנהלה. עלות נכסים כשירים כוללת גם עלויות אשראי שיש להוונן כאמור בביאור 3(יד) להלן. לעניין בחינת ירידת ערך רכוש קבוע, ראה באור 12(א).

2. הפחתת רכוש קבוע

הפחתת הרכוש הקבוע מבוצעת בנפרד לגבי כל מרכיב של פריט רכוש קבוע בר-פחת בעל עלות משמעותית ביחס לסך העלות של הפריט. ההפחתה מבוצעת באופן שיטתי לפי שיטת הקו הישר על פני אורך החיים השימושיים הצפוי של מרכיבי הפריט מהמועד בו הנכס מוכן לשימושו המיועד תוך הבאה בחשבון של ערך שייר צפוי בתום החיים השימושיים.

אורך החיים השימושיים ושיעורי הפחת בהם נעשה שימוש בחישוב הפחת הינו כדלקמן:

	%	% 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	

ערכי השייר, שיטת הפחת ואורך החיים השימושיים של הנכס נסקרים בידי הנהלת החברה בתום כל שנת כספים. שינויים מטופלים כשינויי אומדן בדרך של "מכאן ולהבא".

רווח או הפסד הנוצר כתוצאה ממכירה או הוצאה משימוש של פריט רכוש קבוע נקבע לפי ההפרש שבין התקבולים ממכירתו לבין ערכו בספרים במועד המכירה או ההוצאה משימוש, ונזקף לרווח או הפסד.

3. עלויות עוקבות

עלות החלפת חלק מפריט רכוש קבוע, הניתנת לאמידה בצורה מהימנה מוכרת כגידול של הערך בספרים במועד התהוותה, אם צפוי כי ההטבות הכלכליות העתידיות המיוחסות לפריט יזרמו אל הישות. עלויות תחזוקה שוטפות נזקפות לרווח או הפסד במועד התהוותן.

באור 3 - עיקרי המדיניות החשבונאית (המשך)

4. <u>חלקי חילוף וציוד עזר</u>

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.

ה. נכסים בלתי מוחשיים

נכסים בלתי מוחשיים הם נכסים לא כספיים ניתנים לזיהוי חסרי מהות פיזית. נכסים בלתי מוחשיים בעלי אורך חיים שימושיים מוגדר מופחתים בקו ישר על פני אורך החיים השימושיים המשוער שלהם בכפוף לבחינת ירידת ערך. שינוי אומדן אורך החיים השימושיים של נכס בלתי מוחשי בעל אורך חיים מוגדר, מטופל בדרך של "מכאן ולהבא".

אומדן אורך החיים השימושיים של הנכסים הבלתי מוחשיים הינו כדלקמן:

	שנים
תוכנות מחשב	כ- 3

נכסים בלתי מוחשיים שנרכשו בנפרד מוצגים לפי העלות בניכוי הפחתה והפסדים מירידת ערך שנצברו. הפחתת נכסים בלתי מוחשיים בעלי אורך חיים מוגדר, מחושבת על בסיס הקו הישר על פני משך החיים השימושיים המשוער שלהם. אומדן משך החיים ושיטת ההפחתה נבחנים בתום כל שנת דיווח כאשר השפעת שינויי אומדן מטופלת בדרך של "מכאן ולהבא".

ו. ירידת ערך נכסים שאינם פיננסיים

הערך בספרים של הנכסים שאינם פיננסיים, למעט מלאי, 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 בדוח על הרווח או הפסד 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 או היחידה מניבת המזומנים, לאחר ביטול ההפסד מירידת הערך, אינו עולה על הערך בספרים בניכוי פחת והפחתות, שהיה נקבע אלמלא הוכר הפסד מירידת ערך. ביטול הפסד מירידת ערך מוכר מידית ברווח והפסד.

ז. 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 (יב) ובאור 22 (ג).

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

באור 3 - עיקרי המדיניות החשבונאית (המשך)

ז. מענקים ממשלתיים (המשך)

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. מענקים ממשלתיים אשר הזכות לקבלתם נוצרת לחברה כפיצוי בגין הוצאות או הפסדים שנוצרו או למטרת תמיכה כספית מידית, ללא עלויות מתייחסות עתידיות, מוכרים ברווח או הפסד בתקופה בה נוצרה הזכות לקבלתם.

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 (יב).

ח. מיסים על ההכנסה

1. כללי

הוצאות (הכנסות) המסים על ההכנסה כוללות את סך המסים השוטפים, וכן את סך השינוי ביתרות המסים הנדחים, למעט מסים נדחים הנובעים מעסקאות שנזקפו ישירות להון, ולעסקאות צירופי עסקים.

2. מיסים שוטפים

הוצאות המסים השוטפים מחושבות בהתבסס על ההכנסה החייבת לצרכי מס של החברה וחברות מאוחדות במהלך תקופת הדיווח. ההכנסה החייבת שונה מהרווח לפני מסים על הכנסה, בשל הכללת או אי הכללת פריטי הכנסות והוצאות אשר חייבים במס או ניתנים לניכוי בתקופות דיווח שונות, או שאינם חייבים במס או ניתנים לניכוי. נכסים והתחייבויות בגין מסים שוטפים חושבו בהתבסס על שיעורי המס וחוקי המס אשר נחקקו או אשר חקיקתם הושלמה למעשה עד תאריך הדוח על המצב הכספי.

נכסים והתחייבויות מסים שוטפים מוצגים בקיזוז כאשר לישות קיימת זכות משפטית ניתנת לאכיפה לקזז את הסכומים שהוכרו וכן כוונה לסלק על בסיס נטו או לממש את הנכס ולסלק את ההתחייבות בו זמנית.

3. מיסים נדחים

חברות הקבוצה יוצרות מסים נדחים בגין הפרשים זמניים בין ערכם לצורכי מס של נכסים והתחייבויות לבין ערכם בדוחות הכספיים. יתרות המסים הנדחים (נכס או התחייבות) מחושבות לפי שיעורי המס הצפויים בעת מימושן, בהתבסס על שיעורי המס וחוקי המס אשר נחקקו או אשר חקיקתם הושלמה למעשה, עד תאריך הדוח על המצב הכספי. התחייבויות מסים נדחים מוכרות, בדרך כלל, בגין כל ההפרשים הזמניים בין ערכם לצורכי מס של נכסים והתחייבויות לבין ערכם בדוחות הכספיים. נכסי מסים נדחים מוכרים בגין כל ההפרשים הזמניים הניתנים לניכוי עד לסכום שצפוי שתהיה הכנסה חייבת כנגדה ניתן יהיה לנצל את ההפרש הזמני הניתן לניכוי. 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.

בחישוב המסים הנדחים לא מובאים בחשבון המסים שהיו חלים במקרה של מימוש ההשקעות בחברות מוחזקות, ככל שלהערכת הנהלת החברה ההפרשים הזמניים נשואים מסים נדחים אלו הינם בשליטת החברה ואינם צפויים להתהפך בעתיד הנראה לעין.

נכסי והתחייבויות מסים נדחים מוצגים בקיזוז כאשר לישות קיימת זכות משפטית ניתנת לאכיפה לקיזוז נכסי מסים שוטפים כנגד התחייבויות מסים שוטפים, וכאשר הם מתייחסים למסים על ההכנסה המוטלים על ידי אותה רשות מס, ובכוונת החברה לסלק את נכסי והתחייבויות המסים השוטפים על בסיס נטו.

באור 3 - עיקרי המדיניות החשבונאית (המשך)

ט. התחייבויות בשל הטבות לעובדים

1. הטבות לאחר סיום העסקה

הטבות החברה לאחר סיום העסקה כוללות התחייבות לפיצויי פיטורין, פדיון ימי מחלה, פיצויים מוגדלים, פנסיה מוקדמת ותלושי שי. 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 החברה משלמת תשלומים קבועים לישות נפרדת מבלי שתהיה לה מחויבות משפטית או משתמעת לשלם תשלומים נוספים. הוצאות בגין התחייבות החברה להפקדת כספים במסגרת תכנית להפקדה מוגדרת נזקפות לרווח או הפסד, או מהוונות לעלות הנכס (רכוש קבוע) במועד הספקת שירותי העבודה, בגינם מחויבת החברה לביצוע ההפקדה. ההפרש בין סכום ההפקדה העומד לתשלום, לבין סך ההפקדות ששולמו מוצג כהתחייבות במסגרת סעיף הטבות עובדים.

תוכנית 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 בהתאם לשיטת יחידת הזכאות החזויה כמפורט להלן. הטבה זו מוצגת לפי ערך נוכחי בניכוי השווי ההוגן של נכסי התכנית. החברה קובעת את עלות 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 פירעונן 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 או במועד ההכרה בעלויות שינוי מבני או במועד ההכרה בהטבות בגין פיטורין, לפי המוקדם שבהם.

רווחים והפסדים אקטואריים בגין תוכנית הטבה מוגדרת נזקפים לרווח הכולל האחר או מהוונים לעלות הנכס (רכוש קבוע), בתקופת התהוותם. רווחים והפסדים אקטואריים שנזקפו לרווח כולל אחר לא יסווגו מחדש לרווח או הפסד במועד מאוחר יותר.

ההפרש בין הכנסות הריבית על נכסי תוכנית לבין התשואה הכוללת על נכסי התוכנית נזקף לרווח כולל אחר ולא יסווג מחדש לרווח או הפסד במועד מאוחר יותר.

עלויות ריבית בגין מחויבות להטבה מוגדרת, הכנסות ריבית בגין נכסי התוכנית שנזקפו לרווח או הפסד, מוצגות במסגרת הוצאות השכר בעלות ההכנסות ממכירות ושירותים והוצאות הנהלה וכלליות.

2. הטבות אחרות לעובדים לטווח ארוך

הטבות עובד אחרות לטווח ארוך הן הטבות אשר לא חזויות להיות מסולקות במלואן לפני 12 חודש לאחר תקופת הדיווח השנתית בה העובד מספק את השירות המתייחס ואינן מהוות הטבות לאחר סיום העסקה או הטבות בגין פיטורין. סכום הטבות אלו מהוון 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 תוך שימוש בהערכות אקטואריות המתבצעות בתום כל תקופת דיווח. ההוצאות בגין הטבות אלו נזקפות לרווח או הפסד, או מהוונות לעלות הנכס רכוש קבוע. רווחים והפסדים אקטואריים נזקפים ישירות לרווח או הפסד בתקופה בה הם נוצרו.

עלות שירות עבר מוכרת ברווח או הפסד במועד תיקון התכנית או במועד ההכרה בעלויות שינוי מבני או במועד ההכרה בהטבות בגין פיטורין, לפי המוקדם מבניהם.

באור 3 - עיקרי המדיניות החשבונאית (המשך)

ט. התחייבויות בשל הטבות לעובדים (המשך)

3. הטבות בגין פיטורין

הטבות בגין פיטורין הן הטבות אשר עומדות לתשלום כתוצאה מהחלטת החברה לפטר עובדים לפני מועד הפרישה הרגיל או מהחלטת עובד להסכים לפרישה מרצון בתמורה להטבות אלה. הטבות בגין פיטורין מוכרות כהוצאה במוקדם מבין המועד בו הישות מכירה בעלויות שינוי מבני, הכולל תשלום הטבות בגין פיטורין, לבין המועד בו הישות לא יכולה עוד לסגת מההצעה לפיטורי עובדים, לפני הגיעם למועד הפרישה המקובל על פי תכנית פורמאלית מפורטת.
הטבות הניתנות לעובדים בפרישה מרצון נזקפות כהוצאה כאשר החברה הציעה לעובדים תוכנית המעודדת פרישה מרצון, צפוי שההצעה תתקבל וניתן לאמוד באופן מהימן את מספר הנענים להצעה. אם ההטבות עומדות לתשלום לאחר יותר מ- 12 חודשים מסוף תקופת הדיווח, הן מוצגות לפי ערכן הנוכחי. שיעור ההיוון נקבע בהתאם לתשואה במועד הדיווח על אגרות חוב קונצרניות צמודות באיכות גבוהה שהמטבע שלהן הינו שקל ומועד הפירעון שלהן דומים לתנאי המחויבות של החברה.

4. הטבות עובד לטווח קצר

מחויבויות בגין הטבות לעובדים לזמן קצר נמדדות על בסיס לא מהוון, וההוצאה נזקפת לרווח או הפסד או מהוונת לעלות הנכס רכוש קבוע בעת שניתן השירות המתייחס. הפרש בין גובה ההטבות לזמן קצר להן זכאי העובד, לבין הסכום ששולם בגינן, מוכר כנכס או כהתחייבות.
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.

י. 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 ובניכוי סכומים שנגבו לטובת צדדים שלישיים (כגון מיסים ומע"מ).

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. בהסדרי חכירה תפעולית בהם בתחילת תקופת החכירה לא מתקבלים דמי חכירה, או מתקבלים דמי חכירה מופחתים, וכן כאשר ניתנות הטבות נוספות לחוכר, מכירה החברה בהכנסה על בסיס קו ישר, על פני תקופת החכירה.
- הכנסות מגורמי חוץ נזקפות לדוח רווח והפסד בהתאם לשיעורי הביצוע ההנדסי בפועל.

יא. הפרשות

הפרשות מוכרות כאשר לחברה קיימת מחויבות משפטית או מחויבות משתמעת כתוצאה מאירוע שהתרחש בעבר, בגינה צפוי שימוש במשאבים כלכליים הניתנים לאומדן באופן מהימן על מנת לסלק את המחויבות.

הסכום המוכר כהפרשה משקף את האומדן הטוב ביותר של ההנהלה לגבי הסכום שיידרש ליישוב המחויבות בהווה במועד הדוח על המצב הכספי תוך הבאה בחשבון של הסיכונים ואי הוודאויות הכרוכים במחויבות. כאשר ההפרשה נמדדת תוך שימוש בתזרימי מזומנים חזויים לצורך יישוב המחויבות, הערך בספרים של ההפרשה הוא הערך הנוכחי של תזרימי המזומנים החזויים. שינויים בגין ערך הזמן נזקפים לרווח או הפסד.

כאשר כל הסכום או חלקו הדרוש ליישוב המחויבות בהווה צפוי להיות מושב על ידי צד שלישי, מכירה החברה בנכס, בגין ההשבה, עד לגובה ההפרשה שהוכרה, רק כאשר וודאי למעשה (Virtually Certain) שהשיפוי יתקבל וכן ניתן לאומדו באופן מהימן.

באור 3 - עיקרי המדיניות החשבונאית (המשך)

יא. הפרשות (המשך)

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 ומהוונות לעלות הרכוש הקבוע ומופחתות בהתאם למדיניות הפחת הנהוגה בחברה. עלויות תחזוקה לניטור זיהום סביבתי נזקפות לדוח רווח והפסד במועד התהוותן.

יב. 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 (ז) לעיל, החברה בחרה למדוד מענקים ממשלתיים לא כספיים שהתקבלו בסכום סמלי (Nominal).

יג. עלויות אשראי

עלויות אשראי הניתנות לייחוס באופן ישיר לרכישה, הקמה או יצור של נכסים כשירים אשר הכנתם לשימוש המיועד להם או למכירתם מצריכה פרק זמן משמעותי, מהוונות לעלות אותם נכסים עד למועד בו נכסים אלו מוכנים בעיקרם לשימושם המיועד או למכירתם.
הכנסות הנובעות מהשקעה זמנית של אשראי ספציפי שהתקבל לצורך השקעה בנכסים כשירים, מנוכות מעלויות האשראי הכשירות להיוון. כל יתר עלויות האשראי מוכרות ברווח או הפסד במועד היווצרותן.

יד. דוחות כספיים מאוחדים

הדוחות הכספיים המאוחדים של החברה כוללים את הדוחות הכספיים של החברה ושל ישויות הנשלטות על ידי החברה, במישרין או בעקיפין. חברה משקיעה שולטת בחברה מושקעת כאשר היא חשופה, או שיש לה זכויות, לתשואות משתנות הנובעות מהחזקתה במושקעת, וכאשר יש לה יכולת להשפיע על אותן תשואות באמצעות הפעלת כוח על המושקעת.

לצורך האיחוד, מבוטלות במלואן כל העסקאות, היתרות, ההכנסות וההוצאות הבין-חברתיות.

טו. סיווג ריבית ששולמה / שהתקבלה בדוח על תזרימי המזומנים

החברה מסווגת תזרימי מזומנים בגין ריבית אשר התקבלה בידיה כתזרימי מזומנים מפעילות השקעה, וכן תזרימי מזומנים בגין ריבית ששולמה על ידה כתזרימי מזומנים אשר שימשו לפעילות המימון.

תקבולי ותשלומי ריבית אשר הוונו על נכסים כשירים מוצגים בדוח על תזרימי המזומנים באופן עקבי עם יתר תקבולי ותשלומי הריבית של החברה.

תזרימי מזומנים בגין מסים על הכנסה מסווגים ככלל כתזרימי מזומנים אשר שימשו לפעילות שוטפת, למעט אלו אשר ניתנים לזיהוי בנקל עם תזרימי מזומנים אשר שימשו לפעילות השקעה או מימון.

טז. רווח למניה

החברה לא כוללת בדוחותיה הכספיים נתונים אודות הרווח למניה מאחר ומניותיה הרגילות ומניותיה הרגילות הפוטנציאליות אינן רשומות, או מצויות בהליך רישום, למסחר בשווקים ציבוריים.

באור 3 - עיקרי המדיניות החשבונאית (המשך)

יז. תקני דיווח כספי חדשים ופרשנויות שפורסמו

תקנים, פרשנויות חדשות ותיקונים לתקנים שפורסמו ואינם בתוקף, ולא אומצו באימוץ מוקדם בידי החברה, אשר צפויה או עשויה להיות להם השפעה על תקופות עתידיות:

<u>תיקון IAS 1 "הצגת דוחות כספיים" (בדבר סיווג התחייבויות כשוטפות או כלא שוטפות)</u>

התיקון מבהיר כי סיווג ההתחייבויות כשוטפות או כלא שוטפות מבוסס על זכויות שקיימות לתום תקופת הדיווח ואינו מושפע מהצפי של הישות למימוש זכות זו.

התיקון הסיר את ההתייחסות לקיומה של זכות בלתי מותנית והבהיר כי אם הזכות לדחיית הסילוק מותנית בעמידה באמות מידה פיננסיות, הזכות קיימת אם הישות עומדת באמות המידה שנקבעו לתום תקופת הדיווח, גם אם בחינת העמידה באמות המידה נעשית על ידי המלווה במועד מאוחר יותר.

כמו כן, במסגרת התיקון נוספה הגדרה למונח "סילוק" על מנת להבהיר כי סילוק יכול להיות העברת מזומן, סחורות ושירותים או מכשירים הוניים של הישות עצמה לצד שכנגד. בהקשר זה, הובהר כי אם לפי תנאי ההתחייבות, לצד שכנגד יש אופציה לדרוש סילוק במכשירים ההוניים של הישות, תנאי זה אינו משפיע על סיווג ההתחייבות כשוטפת או כלא שוטפת אם האופציה מסווגת כרכיב הוני נפרד בהתאם ל- IAS 32 "מכשירים פיננסים: הצגה".
התיקון משפיע רק על סיווג התחייבות כשוטפת או כלא שוטפת בדוח על המצב הכספי ולא על הסכום או על עיתוי ההכרה באותן התחייבויות או בהכנסות ובהוצאות הקשורות להן.

התיקון יישום למפרע לתקופות דיווח שנתיות המתחילות ביום 1 בינואר 2023 או לאחריו. יישום מוקדם אפשרי.

<u>תיקון ל - IAS 37 "הפרשות, התחייבויות תלויות ונכסים תלויים" (בדבר חוזים מכבידים – עלות לקיום חוזה עם לקוח)</u>

התיקון קובע כי "עלות לקיום חוזה עם לקוח" מורכבת מ"העלויות המתייחסות במישרין לחוזה". עלויות המתייחסות במישרין לחוזה כוללות הן עלויות תוספתיות לקיום חוזה זה (לדוגמה, עלויות עבודה ישירות וחומרים) והן הקצאה של עלויות אחרות המתייחסות במישרין לקיום חוזה (לדוגמה, הקצאה של הוצאות פחת בגין פריט רכוש קבוע המשמש, בין היתר, בקיום חוזה זה).

התיקון יישום לחוזים עם לקוחות לגביהם הישות טרם קיימה את כל מחויבויותיה בתחילת תקופת הדיווח השנתית שבה התיקון מיושם לראשונה. מידע השוואתי לא יוצג מחדש. במקום זאת, הישות תכיר בהשפעה מצטברת של היישום לראשונה של התיקון כתיאום ליתרת הפתיחה של העודפים או של רכיב אחר בהון, כפי שמתאים, במועד היישום לראשונה.

התיקון יושם לתקופות דיווח שנתיות המתחילות ביום 1 בינואר 2022 או לאחריו, יישום מוקדם אפשרי.

<u>תיקון לתקן IAS 16 " רכוש קבוע" (בדבר תקבולים לפני שימוש מיועד)</u>

התיקון אוסר לנכות מעלות פריט רכוש קבוע את התמורה נטו ממכירת פריטים כלשהם שיוצגו לצורך הבאת הפריט למיקום ולמצב הדרושים לכך שהוא יוכל לפעול באופן שהתכוונה ההנהלה (כמו דגימות המיוצרות בעת בדיקת תקינות פעולת הנכס). התמורה ממכירת פריטים אלה ועלות הפקתם תוכר ברווח או הפסד. עלות פריטים אלה תימדד בהתאם להוראות IAS 2 "מלאי". יינתן גילוי בביאורים לסכומי התקבולים והעלות שנכללו ברווח או הפסד בגין פריטים אלה, ובאילו סעיפים נכללו.
התיקון מבהיר כי "בדיקת תקינות פעולת הנכס" משמעה בחינה אם הביצועים הטכניים והפיזיים של הנכס הם כאלה שהנכס יכול לשמש בייצור או בהספקת סחורות או שירותים, להשכרה לאחרים או לצרכים מנהליים.

התיקון יושם למפרע, אולם רק לפריטי רכוש קבוע המובאים למיקום ולמצב הדרושים לכך שהם יוכלו לפעול באופן שהתכוונה ההנהלה בתחילת תקופת הדיווח השנתית המוקדמת ביותר שמוצגת בדוחות הכספיים שבהם הישות מיישמת לראשונה את התיקון.
ההשפעה המצטברת של היישום לראשונה של התיקון תוכר כתיאום ליתרת הפתיחה של העודפים (או רכיב אחר של הון, כפי שמתאים) בתחילת התקופה המוקדמת ביותר שמוצגת.
התיקון יושם לתקופות דיווח שנתיות המתחילות ביום 1 בינואר 2022 או לאחריו. יישום מוקם אפשרי.

באור 3 - עיקרי המדיניות החשבונאית (המשך)

יז. תקני דיווח כספי חדשים ופרשנויות שפורסמו (המשך)

תקנים, פרשנויות חדשות ותיקונים לתקנים שפורסמו ואינם בתוקף, ולא אומצו באימוץ מוקדם בידי החברה, אשר צפויה או עשויה להיות להם השפעה על תקופות עתידיות:

מקבץ שיפורים שנתיים תקני IFRS 2018-2020

מקבץ השיפורים השנתיים כולל, בין היתר, את התיקון הבא:

IFRS 9 "מכשירים פיננסים"
התיקון מבהיר אלו עמלות נכללות במבחן 10% לצורך גריעת התחייבות פיננסית. יש לכלול רק עמלות ששולמו או התקבלו בין הלווה (הישות) למלווה, כולל עמלות ששולמו או שהתקבלו על ידי אחד מהם לטובת השני.
התיקון יישום להתחייבויות פיננסיות אשר תוקנו או הוחלפו בתחילת תקופת הדיווח השנתית שבה התיקון מיושם לראשונה או לאחריו. התיקון יישום לתקופות דיווח שנתיות המתחילות ביום 1 בינואר 2022 או לאחריו. יישום מוקדם אפשרי.

יח. תיקון למפרע של טעות לא מהותית במספרי השוואה

במסגרת עריכת הדוחות הכספיים על ידי החברה ליום 31 בדצמבר, 2020 נתגלתה טעות בהפרשה לירידת ערך נכסים בהתאם להוראות תקן חשבונאות בינלאומי מספר 36 שנכללה בדוחות הכספיים הקודמים שמקורה בטעות בחישוב הערך הפנקסני של היחידה מניבה המזומנים. החברה בחנה את ההשפעה של טעות זו על הדוחות הכספיים הקודמים והגיעה למסקנה שמדובר בטעות לא מהותית, לפיכך החברה תיאמה את הדוחות הכספיים שלה בדרך של תיקון למפרע של טעות לא מהותית במספרי השוואה הנכללים בדוחות כספיים אלה.

להלן השפעות השינוי על הדוחות הכספיים של החברה לתקופות קודמות:

בדוחות המאוחדים על המצב הכספי

	כפי שדווח בעבר	השפעת השינוי	כמוצג בדוחות כספיים אלו
		אלפי ש"ח	
ליום 31 בדצמבר, 2019			
רכוש קבוע מופעל	21,469,628	(20,414)	21,449,214
הון עצמי	(2,375,543)	(20,414)	(2,395,957)

	כפי שדווח בעבר	השפעת השינוי	כמוצג בדוחות כספיים אלו
		אלפי ש"ח	
ליום 31 בדצמבר, 2018			
רכוש קבוע מופעל	20,610,410	(20,414)	20,589,996
הון עצמי	(2,411,277)	(20,414)	(2,431,691)

באור 3 - עיקרי המדיניות החשבונאית (המשך)

דוחות מאוחדים על הרווח והפסד ועל הרווח הכולל

	כפי שדווח בעבר	השפעת השינוי	כמוצג בדוחות כספיים אלו
	אלפי ש"ח		
לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר, 2018			
הכנסות (הוצאות) אחרות	(203,870)	15,821	(188,049)
רווח (הפסד) נקי לשנה	(338,117)	15,821	(322,296)
סה"כ רווח (הפסד) כולל	(330,353)	15,821	(314,532)

דוחות מאוחדים על תזרימי המזומנים

לתיקון הטעות לא הייתה השפעה על תזרים המזומנים.

באור 4 - מזומנים ושווי מזומנים

	ליום 31 בדצמבר,	
	2020	2019
	אלפי ש"ח	
מזומנים	**8,536**	12,394
שווי מזומנים- פיקדונות לזמן קצר (א)	**30,196**	55,147
	38,732	67,541

(א) הפיקדונות נושאים ריבית שנתית משתנה אשר לימים 31 בדצמבר, 2020 ו- 2019 הייתה 0.23%-0.05% ו- 0.23%-0.19%, בהתאמה.

באור 5 - השקעות לזמן קצר

	ליום 31 בדצמבר,	
	2020	2019
	אלפי ש"ח	
חלויות שוטפות של הנכסים המגבים חלות שוטפת של פרישה מוקדמת לזמן ארוך (א)	**1,949**	2,995
	1,949	2,995

(א) ראה באור 11(א)

באור 6 - לקוחות

	ליום 31 בדצמבר,	
	2020	2019
	אלפי ש"ח	
חובות פתוחים	**63,163**	83,027
הכנסות לקבל	**5,064**	2,725
חברות אשראי	**8,716**	32,382
המחאות לגבייה	**1,234**	2,522
	78,177	120,656
בניכוי- הפרשה לחובות מסופקים	**(1,987)**	(1,627)
לקוחות, נטו (*)	**76,190**	119,029

(*) לפרטים בדבר צדדים קשורים ראה באור 26

להלן התנועה בהפרשה לחובות מסופקים:

	אלפי ש"ח
יתרה ליום 31 בדצמבר, 2018	**1,604**
ביטול בגין חובות מסופקים	**-**
הפרשה בתקופה	**23**
חובות שנמחקו	**-**
יתרה ליום 31 בדצמבר, 2019	**1,627**
ביטול בגין חובות מסופקים	**-**
הפרשה בתקופה	**360**
חובות שנמחקו	**-**
יתרה ליום 31 בדצמבר, 2020	**1,987**

	לקוחות שטרם הגיע מועד	לקוחות שמועד פירעונם עבר והפיגור בגבייתם הינו			
	פירעונם (ללא פיגור בגבייה)	עד 30 יום	30-90 יום	מעל 90 יום	סה"כ
	אלפי ש"ח				
31 בדצמבר, 2020	**38,841**	**7,824**	**3,586**	**25,939**	**76,190**
31 בדצמבר, 2019	**56,479**	**38,549**	**5,604**	**18,397**	**119,029**

באור 7 - ממשלת ישראל

ליום 31 בדצמבר,	
2020	2019
אלפי ש"ח	
בחובה:	
נכסים שוטפים	
359,427	271,364
328,028	574,129
687,455	845,493
בזכות:	
(86,330)	(86,330)
(76,923)	-
(163,253)	(86,330)

באור 8- חייבים ויתרות חובה

ליום 31 בדצמבר,	
2020	2019
אלפי ש"ח	
58,046	61,032
22,850	34,707
21,622	18,579
211,356	175,554
571	568
12,000	904
326,445	291,344

(א) פיקדונות המיועדים לכסות יתרות ספקי פיתוח המוצגות בהתחייבויות שוטפות נושאים ריבית שנתית משתנה אשר ליום 31 בדצמבר, 2020 הייתה 0.05%-0.23%. נציין כי כל היתרה מתייחסת לתקבולים מהמדינה לצורך תשלום לספקי פיתוח.

באור 9 - מלאי

ליום 31 בדצמבר,	
2020	2019
אלפי ש"ח	
8,418	6,837
6,766	7,117
15,184	13,954

באור 10 - חייבים ויתרות חובה לזמן ארוך

	ליום 31 בדצמבר,	
	2020	2019
	אלפי ש"ח	
פיקדון "מוגבל" (א)	**6,516**	6,768
פיקדון מכספי מימון תקציב הפיתוח של המדינה (ב)	**129,490**	30,536
הוצאות מראש ויתרות חובה לזמן ארוך	**8,447**	952
	144,453	38,256

(א) יתרת הפיקדון בבנק יהב משמשת כבטוחה למתן הלוואות לעובדי החברה על ידי בנק יהב. הפיקדון נושא עמלות ודמי ניהול בשיעור של 2.5%.

(ב) פיקדונות הנושאים ריבית שנתית משתנה אשר ליום 31 בדצמבר, 2020 הייתה 0.23% - 0.05%, יועדו אך ורק לתשלום עלויות בגין פרויקטים של פיתוח.

באור 11 - השקעות בנכסים פיננסיים

השקעות בנכסים פיננסיים

	ליום 31 בדצמבר,	
	2020	2019
	אלפי ש"ח	
השקעות שיועדו על ידי החברה לכיסוי התחייבויות בשל פרישה מוקדמת (א):		
פיקדונות וחשבונות עו"ש בתאגידים בנקאיים	**44**	333
ניירות ערך ואגרות חוב	**6,817**	9,357
חלויות שוטפות התחייבויות בשל פרישה מוקדמת לזמן ארוך	**(1,949)**	(2,995)
השקעות שיועדו על ידי החברה לכיסוי נזקים שאינם מכוסים על ידי ביטוח (ב)	**24,386**	28,697
	29,298	35,392

(א) היתרה הנ"ל מייצגת כספים אשר יועדו בעבר על ידי דירקטוריון החברה לתשלום פרישה מוקדמת.

כספים אלו מופקדים בחשבונות בנק ייעודיים ומושקעים בהתאם למדיניות ההשקעות של החברה בניירות ערך ואגרות חוב.

השקעה באגרות החוב נמדדת בשווי הוגן דרך רווח או הפסד. הפיקדונות נושאים ריבית שנתית משתנה אשר לימים 31 בדצמבר, 2020 ו- 2019 הייתה 0.23%-0.05%.

ההשקעות המיועדות נכללו בחשבון בנק ייעודי.

(ב) כספים אשר יועדו על ידי דירקטוריון החברה לכיסוי נזקים שאינם מכוסים על ידי הביטוח. כספים אלו מופקדים בחשבון בנק ייעודי ומושקעים בהתאם למדיניות ההשקעות של החברה בפיקדון בנקאי. בתקופת הדוח החברה מימשה חלק מהקרן לטובת כיסוי נזקים שנוצרו מתאונה.

באור 12 - רכוש קבוע

א. הרכב ותנועה – נכסים בבעלות המשמשים את החברה

שנת 2020

	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								
יתרה ליום 1 בינואר, 2020	897,158	17,971,420	4,676,870	6,349,373	2,459	374,569	357,151	30,629,000
תוספות במשך השנה:								
רכישות	11,556	344,967	304,347	61,220	42	25,471	52,174	799,777
רכוש שהופעל	3,143	665,716	382,472	219,161	-	23,230	-	1,293,722
גריעות ומימושים	-	-	-	(23,368)	-	-	-	(23,368)
יתרה ליום 31 בדצמבר, 2020	911,857	18,982,103	5,363,689	6,606,386	2,501	423,270	409,325	32,699,131
פחת שנצבר								
יתרה ליום 1 בינואר, 2020	107,580	4,372,610	1,154,789	2,398,670	1,348	201,305	-	8,236,302
תוספות במשך השנה:								
פחת	15,088	643,429	200,284	321,863	171	26,430	-	1,207,265
גריעות במשך השנה:	-	-	-	(16,561)	-	-	-	(16,561)
יתרה ליום 31 בדצמבר, 2020	122,668	5,016,039	1,355,073	2,703,972	1,519	227,735	-	9,427,006
הפרשה לירידת ערך (*)								
יתרה ליום 1 בינואר, 2020	40,886	649,967	198,492	95,122	-	2,481	-	986,948
הפחתת הפרשה בתקופה	(833)	(42,450)	(9,946)	(14,474)	-	(287)	-	(67,990)
(השבת)/ירידת ערך בתקופה	(3,363)	(52,139)	(16,045)	(6,257)	-	(196)	-	(78,000)
יתרה ליום 31 בדצמבר, 2020	36,690	555,378	172,501	74,391	-	1,998	-	840,958
יתרת עלות מופחתת ליום 31 בדצמבר, 2020	752,499	13,410,686	3,836,115	3,828,023	982	193,537	409,325	22,431,167
רכוש קבוע בהקמה								
עלות								
יתרה ליום 1 בינואר, 2020	268,841	3,301,895	1,285,931	1,372,233	(135)	142,279	-	6,371,044
תוספות	204,309	1,356,730	315,072	423,723	-	22,348	-	2,322,182
רכוש שהופעל (***)	(3,143)	(670,825)	(382,472)	(219,161)	-	(23,230)	-	(1,298,831)
יתרה ליום 31 בדצמבר, 2020	470,007	3,987,800	1,218,531	1,576,795	(135)	141,397	-	7,394,395
סה"כ רכוש נטו	1,222,506	17,398,486	5,054,646	5,404,818	847	334,934	409,325	29,825,562

(*) ההפרשה לירידת ערך הינה בגין נכסי רכוש קבוע שלא מומנו במענקי ממשלה ונעשתה בגינם הפרשה לירידת ערך בשנים קודמות בעקבות קיום סימנים לירידת ערך (ראה גם סעיף א.1 להלן).

(**) שורת הרכישות עבור חלקי חילוף וחומרי עזר, נטו - התנועה מהווה רכישות בניכוי ניפוקים ובניכוי הפחתה למלאי מת.

(***) סך של כ- 5,109 אלפי ש"ח הועבר לנכסים בלתי מוחשיים.

באור 12 - רכוש קבוע (המשך)

א. הרכב ותנועה - נכסים המוחכרים בחכירה תפעולית
שנת 2020

	מתחמים	כלי רכב אלפי ש"ח	סה"כ
רכוש קבוע מופעל, נטו			
עלות			
יתרה ליום 1 בינואר, 2020	**21,397**	**36,910**	**58,307**
תוספות במשך השנה:			
רכישות	**13,865**	**4,478**	**18,343**
רכוש שהופעל	**-**	**-**	**-**
גריעות ומימושים	**-**	**-**	**-**
יתרה ליום 31 בדצמבר, 2020	**35,262**	**41,388**	**76,650**
פחת שנצבר			
יתרה ליום 1 בינואר, 2020	**3,563**	**11,280**	**14,843**
תוספות במשך השנה:			
פחת	**4,262**	**11,079**	**15,341**
גריעות במשך השנה:	**-**	**-**	**-**
יתרה ליום 31 בדצמבר, 2020	**7,825**	**22,359**	**30,184**
יתרת עלות מופחתת ליום 31 בדצמבר, 2020	**27,437**	**19,029**	**46,466**
סה"כ רכוש נטו	**27,437**	**19,029**	**46,466**

באור 12 - רכוש קבוע (המשך)

א. הרכב ותנועה - נכסים בבעלות המשמשים את החברה (המשך)
שנת 2020

1. <u>ביטול הפסד מירידת ערך במהלך שנת 2020</u>

לאור חתימת התוספת השישית להסכם ההפעלה ושינוי בתחזיות המטענים ושינוי ההנחה בגין הסובסידיה התמריצית, החליטה החברה לבצע עבודה מחודשת של אמידת סכום בר ההשבה, העבודה בוצעה על ידי מעריך שווי בלתי תלוי.
להלן פירוט ההנחות המרכזיות ששימשו בבסיס אומדן הסכום בר ההשבה:

- אורך חיי התחזית נאמד בכ- 27 שנים, בהתאם ליתרת אורך החיים הממוצעת של נכסי התשתית, המהווים את נכס הליבה של החברה (בעבודה הקודמת ליום 31 במרס, 2021 היה כ- 28 שנים).
- תחזית תזרים המזומנים המפורטת (לשנת 2021) מבוססת על תקציב הוצאות החברה לשנת 2021 שאושר על ידי הדירקטוריון וההכנסות מבוססות על הנחות עבודה של רווחיות המגזרים (בעבודה הקודמת ליום 31 במרס, 2021 שנת הבסיס הייתה לפי תקציב החברה כפי שאושר בדירקטוריון).
- הכנסות החברה מסובסידיה שוטפת חושבו על פי עקרונות הסכם הפיתוח וההפעלה לרבות תוספותיו ואשר תוקפו הוארך ליום 31 במרס, 2021 לאורך כל חיי התחזית תחת ההנחה כי עקרונות אלו ייכללו גם בהסכמי הסובסידיה שייחתמו בעתיד. יצוין כי בשונה ממה שהונח בעבודה הקודמת ליום 31 במרס, 2020, הניחה החברה כי לא תתבצע התחשבנות בגין הסובסידיה התמריצית גם לאחר ביטול הגבלת הנוסעים ברכבות וזאת בשל אי התאמת המנגנון בהינתן הנסיבות המיוחדות שנגרמו כתוצאה ממשבר נגיף הקורונה והקושי בחיזוי התנהגות הנוסעים והיקף הנסיעות ביום שאחרי.
- חשוב הכנסות מדמי הפעלה שוטפים נחלקו לשני תרחישים:
  (1) תרחיש עם שיעור הרווח הבסיסי של 4% עד שנת 2025. לאחר שנת 2026, הונח כי הרווחיות הנורמטיבית תשוב להיות 2% מההכנסות, בדומה לרווחיות המינימאלית בהסכם הסובסידיה.
  (2) תרחיש עם שיעור הרווחיות הנורמטיבית החל משנת 2021 ועד תום תקופת התחזית תעמוד על 2% מההכנסות. בהתאם להנהלת החברה, ההסתברות לתרחיש 1 לעיל הינה 70%.
- שיעור המינוף הנורמטיבי הרלוונטי לחברה בהתאם למגבלות נטילת האשראי החלות עליה מתוקף הסכם הפיתוח וההפעלה הינו 0%.
- שיעור היוון משוקלל (לאחר מס)- 5% (ביחס ל 4.91% בעבודה הקודמת ליום 31 במרס, 2020) וחושב כממוצע משוקלל של שיעורי ההיוון שנאמדו עבור כל תחום פעילות בשנת 2021 הונחה תוספת של 0.5% כתוצאה מהשפעות הקורונה.
- שיעור הצמיחה בהכנסות העצמיות של מגזר הנוסעים לאחר שנת 2020 נאמד בהתאם לגידול החזוי בנסועה מהפרויקטים הקיימים למועד הערכת השווי, עד להגעת כמות הנוסעים לקיבולת המקסימלית בשנת 2025. בעקבות זאת, החל משנת 2026 הונח כי ההכנסות של מגזר זה לא תצמחנה.
- הכנסות העצמיות של מגזר המטענים בשנים 2021-2025 מבוססות על תכנית מפורטת המסתמכת על המצב הקיים בתוספת/הפחתה של הובלה אשר סבירות להתממשותה גבוהה, שיעור הצמיחה בהכנסות העצמיות לאחר שנת 2025 נאמד בגובה שיעור עליית התמ"ג, עד להגעת כמות הטון לק"מ לקיבולת המקסימלית בשנת 2025והחל משנת 2026 הונח כי ההכנסות העצמיות של מגזר המטענים לא תצמחנה. (יצוין כי בעבודה הקודמת ליום 31 במרס, 2020 ההכנסות משנת 2021-2025 הוצמחו גם הן לפי שיעור עליית התמ"ג).
- אחוז ערך הגרט מסך השווי שנקבע בהערכה כ- 25%. עלייה בערך הגרט לעומת העבודה הקודמת ליום 31 במרס, 2020 (שבה נאמר אחוז ערך הגרט מסך השווי שנקבע בהערכה בכ- 14%) נובעת בעיקר מעלייה בהיקף ההשקעות כתוצאה מעלייה ברווחיות בשל ביטול קיזוז ההכנסות במגזר הסחר מתוקף התוספת השישית להסכם ההפעלה והפיתוח (ראה ביאור 20 (ג)(1)(1.5).
- סכום בר השבה נקבע לפי שווי שימוש והוא עומד על סך של כ- 752 מיליוני ש"ח. (בעבודה הקודמת ליום 31 במרס, 2020 כ- 852 מיליוני ש"ח).

נכון לתום תקופת הדיווח הקיטון בערך הפנקסני עולה על הקיטון בסכום בר השבה, לכן רשמה החברה רווח מעליית ערך נכסים בסך של 78 מיליוני ש"ח, המתייחס לפריט רכוש קבוע. בשנת 2018 רשמה החברה הפסד מירידת ערך נכסים של 193 מיליוני ש"ח ובשנת 2019 רשמה החברה רווח מעליית ערך נכסים בסך של כ- 68 מיליוני ש"ח, השינוי בהפרשה לירידת ערך נכסים נזקף בכל אחת מהשנים לסעיף הוצאות (הכנסות) אחרות בדוח על הרווח והפסד.

באור 12 - רכוש קבוע (המשך)

א. הרכב ותנועה - נכסים בבעלות המשמשים את החברה (המשך)

שנת 2019

	מקרקעין	תשתיות	תחנות ומתחמים	ציוד נייד	כלי רכב	ציוד ומחשבים	חלקי חילוף וחומרי עזר (**)	סה"כ
				אלפי ש"ח				
רכוש קבוע מופעל, נטו								
עלות								
יתרה ליום 1 בינואר, 2019	890,027	17,058,654	4,325,575	5,873,156	1,671	330,842	337,115	28,817,040
תוספות במשך השנה:								
רכישות	3,027	455,651	78,853	161,022	674	29,597	20,036	748,860
רכוש שהופעל	4,104	457,115	272,442	315,195	114	14,364	-	1,063,334
גריעות ומימושים	-	-	-	-	-	(234)	-	(234)
יתרה ליום 31 בדצמבר, 2019	897,158	17,971,420	4,676,870	6,349,373	2,459	374,569	357,151	30,629,000
פחת שנצבר								
יתרה ליום 1 בינואר, 2019	92,672	3,749,554	972,947	2,102,608	1,253	177,944	-	7,096,978
תוספות במשך השנה:							-	
פחת	14,908	623,056	181,842	296,062	95	23,361	-	1,139,324
גריעות במשך השנה:	-	-	-	-	-	-	-	-
יתרה ליום 31 בדצמבר, 2019	107,580	4,372,610	1,154,789	2,398,670	1,348	201,305	-	8,236,302
הפרשה לירידת ערך (*)								
יתרה ליום 1 בינואר, 2019	*44,398	*747,883	*222,702	*111,960	-	*3,123	-	*1,130,066
הפחתת הפרשה בתקופה	(696)	(52,465)	(10,431)	(11,062)	-	(464)	-	(75,118)
(השבת)/ירידת ערך בתקופה	(2,816)	(45,451)	(13,779)	(5,776)	-	(178)	-	(68,000)
יתרה ליום 31 בדצמבר, 2019	40,886	649,967	198,492	95,122	-	2,481	-	986,948
יתרת עלות מופחתת ליום 31 בדצמבר, 2019	748,692	12,948,843	3,323,589	3,855,581	1,111	170,783	357,151	21,405,750
רכוש קבוע בהקמה								
עלות								
יתרה ליום 1 בינואר, 2019	180,767	3,219,540	1,214,164	1,212,386	(21)	110,195	-	5,937,031
תוספות	92,178	539,470	344,209	475,042	-	44,488	-	1,495,387
רכוש שהופעל (***)	(4,104)	(457,115)	(272,442)	(315,195)	(114)	(12,404)	-	(1,061,374)
יתרה ליום 31 בדצמבר, 2019	268,841	3,301,895	1,285,931	1,372,233	(135)	142,279	-	6,371,044
סה"כ רכוש נטו	1,017,533	16,250,738	4,609,520	5,227,814	976	313,062	357,151	27,776,794

(*) ההפרשה לירידת ערך הינה בגין נכסי רכוש קבוע שלא מומנו במענקי ממשלה ונעשתה בגינם הפרשה לירידת ערך בשנים קודמות בעקבות קיום סימנים לירידת ערך (ראה גם סעיף ד' להלן).

(**) שורת הרכישות עבור חלקי חילוף וחומרי עזר, נטו - התנועה מהווה רכישות בניכוי ניפוקים ובניכוי הפחתה למלאי מת.

(***) סך של כ-1,960 אלפי ש"ח הועבר לנכסים בלתי מוחשיים.

* ראה באור 3 (יח) - תיקון למפרע של טעות לא מהותית במספרי השוואה.

באור 12 - רכוש קבוע (המשך)

א. הרכב ותנועה - נכסים המוחכרים בחכירה תפעולית
שנת 2019

	מתחמים	כלי רכב אלפי ש"ח	סה"כ
רכוש קבוע מופעל, נטו			
עלות			
יתרה ליום 1 בינואר, 2019	**21,397**	**32,443**	**53,840**
תוספות במשך השנה:			
רכישות	**-**	**4,467**	**4,467**
רכוש שהופעל	**-**	**-**	**-**
גריעות ומימושים	**-**	**-**	**-**
יתרה ליום 31 בדצמבר, 2019	**21,397**	**36,910**	**58,307**
פחת שנצבר			
יתרה ליום 1 בינואר, 2019	**-**	**-**	**-**
תוספות במשך השנה:			
פחת	**3,563**	**11,280**	**14,843**
גריעות במשך השנה:	**-**	**-**	**-**
יתרה ליום 31 בדצמבר, 2019	**3,563**	**11,280**	**14,843**
יתרת עלות מופחתת ליום 31 בדצמבר, 2019	**17,834**	**25,630**	**43,464**
סה"כ רכוש נטו	**17,834**	**25,630**	**43,464**

ביטול הפסד מירידת ערך במהלך שנת 2019

לאור שינוי בתחזיות החברה לשנת 2020 ועדכון התכנית התפעולית הרב שנתית, החליטה החברה לבצע עבודה מחודשת של אמידת סכום בר ההשבה, העבודה בוצעה על ידי מעריך שווי בלתי תלוי.
להלן פירוט ההנחות המרכזיות ששימשו בבסיס אומדן הסכום בר ההשבה:

- אורך חיי התחזית נאמד בכ- 28 שנים, בהתאם ליתרת אורך החיים הממוצעת של נכסי התשתית, המהווים את נכס הליבה של החברה.
- תחזית תזרים המזומנים המפורטת (לשנת 2020) מבוססת על תקציב החברה לשנת 2020 שאושר על ידי הדירקטוריון וכן על תכנית תפעולית של החברה לשנה זו.
- הכנסות החברה מסובסידיה שוטפת חושבו על פי עקרונות הסכם הפיתוח וההפעלה אשר בתוקף ליום 31 בדצמבר, 2020 לאורך כל חיי התחזית תחת ההנחה כי עקרונות אלו ייכללו גם בהסכמי הסובסידיה שייחתמו בעתיד.
- חשוב הכנסות מדמי הפעלה שוטפים נחלקו לשני תרחישים:
(1) תרחיש עם שיעור הרווח הבסיסי של 4% עד שנת 2025. לאחר שנת 2026, הונח כי הרווחיות הנורמטיבית תשוב להיות 2% מההכנסות, בדומה לרווחיות המינימאלית בהסכם הסובסידיה.
(2) תרחיש עם שיעור הרווחיות הנורמטיבית החל משנת 2021 ועד תום תקופת התחזית תעמוד על 2% מההכנסות.
בהתאם להנהלת החברה, ההסתברות לתרחיש 1 לעיל הינה 70%.
- שיעור המינוף הנורמטיבי הרלוונטי לחברה בהתאם למגבלות נטילת האשראי החלות עליה מתוקף הסכם הפיתוח וההפעלה הינו 0%.
- שיעור היוון משוקלל (לאחר מס)- 4.91% וחושב כממוצע משוקלל של שיעורי ההיוון שנאמדו עבור כל תחום פעילות.
- שיעור הצמיחה בהכנסות העצמיות של מגזר הנוסעים לאחר שנת 2020 נאמד בהתאם לגידול החזוי בנסועה מהפרויקטים הקיימים למועד הערכת השווי, עד להגעת כמות הנוסעים לקיבולת המקסימלית בשנת 2025. בעקבות זאת, החל משנת 2026 הונח כי ההכנסות של מגזר זה לא תצמחנה.
- שיעור הצמיחה בהכנסות העצמיות של מגזר המטענים לאחר שנת 2020 נאמד בכ-3.4%, עד להגעת כמות הטון לק"מ לקיבולת המקסימלית בשנת 2037. בעקבות זאת, החל משנת 2038 הונח כי ההכנסות העצמיות של מגזר המטענים לא תצמחנה.
- אחוז ערך הגרט מסך השווי שנקבע בהערכה כ- 15%.
- סכום בר השבה נקבע לפי שווי שימוש.

באור 12 - רכוש קבוע (המשך)

א. הרכב ותנועה - נכסים המוחכרים בחכירה תפעולית

ביטול הפסד מירידת ערך במהלך שנת 2019 (המשך)

נכון לתום תקופת הדיווח הערך בספרים נמוך משווי השימוש, לכן רשמה החברה רווח מעליית ערך נכסים בסך של 68 מיליוני ש"ח, המתייחס לפריט רכוש קבוע. בשנת 2018 רשמה החברה הפסד מירידת ערך נכסים של 193 מיליוני ש"ח. השינוי בהפרשה לירידת ערך נכסים נזקף בכל אחת מהשנים לסעיף הוצאות (הכנסות) אחרות בדוח על הרווח והפסד.

ב. מקרקעין

לחברה הרשאת שימוש בקרקעות שהופקעו על ידה 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)(2.1).
לגבי הרשאות השימוש ביתר נכסי המקרקעין ראה באור 3(יא), ראה גם באור 20(ג)(2)(2.2) בדבר חתימה על הסכם מקרקעין חדש.

ג. יתרת הרכוש הקבוע בהקמה כוללת מקדמות ששולמו השנה בגין רכוש קבוע בסך של 18,031 אלפי ש"ח (ליום 31 בדצמבר, 2019 - 2,576 אלפי ש"ח).

באור 13 - נכסים בלתי מוחשיים

הרכב ותנועה

שנת 2020		שנת 2019	
	אלפי ש"ח		**אלפי ש"ח**
עלות		עלות	
יתרה ליום 1 בינואר, 2020	**560,270**	יתרה ליום 1 בינואר, 2018	537,603
תוספות*	**27,365**	תוספות*	22,667
יתרה ליום 31 בדצמבר, 2020	**587,635**	יתרה ליום 31 בדצמבר, 2018	560,270
הפחתה שנצברה		הפחתה שנצברה	
יתרה ליום 1 בינואר, 2020	**267,449**	יתרה ליום 1 בינואר, 2018	248,170
הפחתה שהוכרה במהלך השנה	**19,666**	הפחתה שהוכרה במהלך השנה	19,279
יתרה ליום 31 בדצמבר, 2020	**287,115**	יתרה ליום 31 בדצמבר, 2018	267,449
יתרה, נטו ליום 31 בדצמבר, 2020	**300,520**	יתרה, נטו ליום 31 בדצמבר, 2018	292,821

*ראה גם באור 26 (ה)(2) בעניין הסכם התדרים.

באור 14 - אגרות חוב

ההרכב:

שם הסדרה	**אג"ח סדרה א'**	**אג"ח סדרה ב'**
מועד ההנפקה	18.03.2015	18.03.2015
יתרת ערך נקוב ליום 31.12.2020 (באלפי ש"ח)	73,500	50,000
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 מרס 2015
מועדי תשלום הקרן	7 תשלומים חצי שנתיים בימים 31 במרס ו- 30 בספטמבר של כל אחת מהשנים 2017-2020, ותשלום אחרון ביום 30 ביוני, 2021	7 תשלומים חצי שנתיים בימים 31 במרס ו- 30 בספטמבר של כל אחת מהשנים 2017-2020, ותשלום אחרון ביום 30 ביוני, 2021
מועדי תשלום הריבית	13 תשלומים חצי שנתיים ביום 31 במרס של השנים 2016-2021, ביום 30 בספטמבר של השנים 2015-2020 ותשלום אחרון ביום 30 ביוני, 2021	13 תשלומים חצי שנתיים ביום 31 במרס של השנים 2016-2021, ביום 30 בספטמבר של השנים 2015-2020 ותשלום אחרון ביום 30 ביוני, 2021
סך הריבית הצבורה ליום 31.12.2020 (באלפי ש"ח)	230	74
ערך בספרים ליום 31.12.2020- יתרה שוטפת (באלפי ש"ח)	73,500	50,817

* ראה גם ביאור 20(ג)(1)(1.3)(יג) לפרטים אודות שימוש בכספי הקרן השמורה לטובת תשלום למחזיקי אגרות החוב של החברה וכן לפרטים בדבר דחיית פירעון מועד האגרות החוב.

באור 15 - התחייבויות לספקים ולנותני שירותים

	ליום 31 בדצמבר,	
	2020	**2019**
	אלפי ש"ח	
חובות פתוחים	**275,559**	411,456
הוצאות לשלם	**354,135**	400,519
	629,694	811,975
כולל התחייבויות:		
בגין פעילות פיתוח	**271,497**	471,543
בגין פעילות שוטפת	**358,197**	340,432
	629,694	811,975

באור 16 - זכאים ויתרות זכות

	ליום 31 בדצמבר,	
	2020	2019
	אלפי ש"ח	
הפרשה לחופשה	**60,299**	60,328
התחייבויות לעובדים והתחייבויות אחרות בגין שכר ומשכורת	**151,923**	127,372
חלויות שוטפות של התחייבות בגין פרישה מוקדמת (ראה באור 18)	**1,949**	2,995
ריבית לשלם בגין אג"ח	**311**	616
זכאים ויתרות זכות אחרים	**22,683**	14,237
	237,165	205,548

באור 17 - מכשירים פיננסיים

א. סיווג הנכסים הפיננסיים וההתחייבויות הפיננסיות

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

	ליום 31 בדצמבר,	
	2020	2019
	אלפי ש"ח	
נכסים פיננסיים		
נכסים פיננסיים הנמדדים בשווי הוגן דרך רווח או הפסד:		
השקעות מיועדות בנכסים פיננסיים	**30,760**	35,162
קרן שמורה בגין אג"ח	**30,551**	92,498
	61,311	127,660
נכסים פיננסיים הנמדדים בעלות מופחתת:		
מזומנים ושווי מזומנים	**38,732**	67,541
לקוחות	**76,190**	119,029
ממשלת ישראל	**687,455**	845,493
חייבים ויתרות חובה	**293,645**	237,122
חייבים ויתרות חובה לזמן ארוך	**136,958**	38,256
קרן שמורה בגין אג"ח	**106,612**	69,495
השקעות מיועדות בנכסים פיננסיים	**487**	3,224
	1,340,079	1,380,160
התחייבויות פיננסיות		
התחייבויות פיננסיות הנמדדות בעלות מופחתת:		
התחייבויות לספקים ולנותני שירותים	**629,694**	811,975
ממשלת ישראל	**163,253**	86,330
זכאים ויתרות זכות	**533**	3,023
התחייבות בגין אגרות חוב	**124,317**	249,196
התחייבות בגין חכירה	**35,218**	43,792
	953,015	1,194,316

באור 17 - מכשירים פיננסיים (המשך)

ב. גורמי סיכון פיננסיים

פעילויות החברה חושפות אותה לסיכונים פיננסיים שונים, כגון סיכוני שוק (סיכון מטבע חוץ, סיכון מדד המחירים לצרכן, וסיכון מחיר), סיכון נזילות וסיכון אשראי. תוכנית ניהול הסיכונים הכוללת של החברה מתמקדת בפעולות לצמצום למינימום של ההשפעות השליליות האפשריות של הסיכונים הפיננסיים להם חשופה החברה על ביצועיה הפיננסיים.

1. סיכוני שוק

א) סיכון מטבע חוץ

החברה חשופה לסיכון שער חליפין הנובע מחשיפה למטבעות שונים, עיקר הסיכון מתייחס לשער האירו. סיכון שער חליפין נובע מעסקאות מסחריות עתידיות (התקשרויות החברה לרכישת רכוש קבוע ולקבלת שירותים) והתחייבויות שהוכרו בדוחות הכספיים, הנקובות במטבע חוץ שאינו מטבע הפעילות. החברה מצמצמת את חשיפותיה לסיכון מטבע חוץ, בין היתר, על ידי התקשרות בהסכמים מול ממשלת ישראל (ראה באור 20 (ג)(1)) הצמודים למטבעות הרלוונטיים באופן שנועד לצמצם ככל הניתן את מידת החשיפה של החברה לשינויים בשערי החליפין.

ב) סיכון מחיר

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

	ליום 31 בדצמבר,	
	2020	2019
	אלפי ש"ח	
מכשירים בריבית משתנה		
נכסים פיננסיים	**30,760**	35,162
	30,760	35,162

2. סיכון אשראי

לקוחות

הכנסות החברה נובעות בעיקר ממכירות ללקוחות בישראל, בעיקר מוסדות ממשלתיים וחברות אשראי בתחום הנוסעים וחברות ישראליות גדולות בתחום המטענים. הנהלת החברה עוקבת באופן שוטף אחר חובות הלקוחות ובדוחות הכספיים נכללות הפרשות ספציפיות לחובות מסופקים המשקפות בצורה נאותה, לפי הערכת ההנהלה, את ההפסד הגלום בחובות שגבייתם מוטלת בספק. כמו כן בידי החברה ערבויות בנקאיות אוטונומיות מלקוחות שונים.

מזומנים ושווי מזומנים, פיקדונות והשקעות בניירות ערך

החברה משקיעה במהלך העסקים הרגיל חלק מהיתרות לפעילות שוטפת באגרות חוב של ממשלת ישראל ובאגרות חוב קונצרניות בעלות דירוג אשראי גבוה. כמו כן, החברה מחזיקה את יתרות המזומנים ושווי המזומנים שלה ואת פיקדונותיה במוסדות בנקאיים מרכזיים בישראל בעלי דירוג אשראי גבוה.

באור 17 - מכשירים פיננסיים (המשך)

ב. גורמי סיכון פיננסיים (המשך)

3. סיכון נזילות

ליום 31 בדצמבר, 2020

	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				
התחייבויות לספקים ולנותני שירותים	**629,694**	**629,694**	**-**	**-**	**629,694**
זכאים	**533**	**533**	**-**	**-**	**533**
אגרות חוב	**124,317**	**124,852**	**-**	**-**	**124,852**
	754,544	**755,079**	**-**	**-**	**755,079**

ליום 31 בדצמבר, 2019

	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				
התחייבויות לספקים ולנותני שירותים	**811,975**	**811,975**	**-**	**-**	**811,975**
זכאים	**3,023**	**3,023**	**-**	**-**	**3,023**
אגרות חוב	**249,196**	**249,823**	**-**	**-**	**249,823**
	1,064,194	**1,064,821**	**-**	**-**	**1,064,821**

ג. שווי הוגן

בכל תקופות הדיווח, היתרות בדוח על המצב הכספי של מזומנים ושווי מזומנים, השקעות לזמן קצר, קרן שמורה, לקוחות, חייבים ויתרות חובה (לזמן קצר ולזמן ארוך), השקעות בנכסים פיננסיים, התחייבויות לספקים ולנותני שירותים, זכאים ויתרות זכות ונגזרים פיננסיים תואמת או קרובה לשווי ההוגן שלהם.

מכשירים פיננסיים שנמדדים בשווי הוגן לצרכי גילוי בלבד:

	ליום 31 בדצמבר, 2020			
	הערך בספרים	**שווי הוגן רמה 1**	**טכניקת הערכה לקביעת השווי ההוגן**	**נתונים ששימשו בקביעת השווי ההוגן**
		באלפי ש"ח		
התחייבויות שוטפות:	הערך בספרים	שווי הוגן רמה 1		
	124,317	124,852	הסתמכות על מחיר השוק	מחיר השוק

להלן מספר ניירות הערך הרשומים למסחר בבורסה:

רכבת ישראל אגח א' (אגח קונצרני לא צמוד), מספר 1134980
רכבת ישראל אגח ב' (אגח קונצרני צמוד מדד), מספר 1134998

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, 2020

נכסים פיננסיים הנמדדים בשווי הוגן	**רמה 1**
	אלפי ש"ח
נכסים פיננסיים בשווי הוגן דרך רווח או הפסד:	
השקעות לזמן קצר	**1,949**
קרן שמורה בגין אג"ח	**30,551**
השקעות מיועדות בנכסים פיננסיים	**28,811**
	61,311

31 בדצמבר, 2019

נכסים פיננסיים הנמדדים בשווי הוגן	**רמה 1**
	אלפי ש"ח
נכסים פיננסיים בשווי הוגן דרך רווח או הפסד:	
השקעות לזמן קצר	2,995
קרן שמורה בגין אג"ח	92,498
השקעות מיועדות בנכסים פיננסיים	32,167
	127,660

באור 17 - מכשירים פיננסיים (המשך)

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

31 בדצמבר, 2020

	במטבע חוץ או בהצמדה לו		צמוד למדד המחירים	ללא	לא מהווה	
	אירו	אחר	לצרכן	הצמדה	מכשיר פיננסי	סה"כ
	אלפי ש"ח					
נכסים שוטפים						
מזומנים ושווי מזומנים	-	-	-	38,732	-	38,732
השקעות לזמן קצר	-	-	-	1,949	-	1,949
לקוחות	-	-	-	76,190	-	76,190
ממשלת ישראל	-	-	-	687,455	-	687,455
חייבים ויתרות חובה	-	-	-	293,645	32,800	326,445
קרן שמורה בגין אג"ח	-	-	-	137,163	-	137,163
נכסים לא שוטפים						
חייבים ויתרות חובה לזמן ארוך	-	-	-	136,958	7,495	144,453
השקעות בנכסים פיננסיים	-	-	-	29,298	-	29,298
התחייבויות שוטפות						
התחייבויות לספקים ולנתוני שירותים אחרים	(85,362)	(6,952)	-	(537,380)	-	(629,694)
זכאים ויתרות זכות	-	-	(76)	(457)	(236,632)	(237,165)
ממשלת ישראל	-	-	-	(163,253)	-	(163,253)
התחייבות בגין אגרות חוב	-	-	(50,807)	(73,510)	-	(124,317)
חלויות שוטפות בגין התחייבות לחכירה	-	-	(15,524)	-	-	(15,524)
התחייבויות לא שוטפות						
התחייבות בגין חכירה לזמן ארוך	-	-	(19,694)	-	-	(19,694)
	(85,362)	(6,952)	(86,101)	626,790	(196,337)	252,038

באור 17 - מכשירים פיננסיים (המשך)

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

31 בדצמבר, 2019

	במטבע חוץ או בהצמדה לו		צמוד למדד המחירים לצרכן	ללא הצמדה	לא מהווה מכשיר פיננסי	סה"כ
	אירו	אחר				
	אלפי ש"ח					
נכסים שוטפים						
מזומנים ושווי מזומנים	-	-	-	67,541	-	67,541
השקעות לזמן קצר	-	-	-	2,995	-	2,995
לקוחות	-	-	-	119,029	-	119,029
ממשלת ישראל	-	-	102,348	743,145	-	845,493
חייבים ויתרות חובה	-	-	-	237,122	54,222	291,344
נכסים לא שוטפים						
חייבים ויתרות חובה לזמן ארוך	-	-	-	38,256	-	38,256
ממשלת ישראל	-	-			-	-
קרן שמורה בגין אג"ח	-	-	-	161,993	-	161,993
השקעות בנכסים פיננסיים	-	-	-	35,392	-	35,392
התחייבויות שוטפות						
התחייבויות לספקים ולנותני שירותים אחרים	(168,434)	(14,125)	-	(629,416)	-	(811,975)
זכאים ויתרות זכות	-	-	(152)	(2,871)	(202,525)	(205,548)
ממשלת ישראל	-	-	-	(86,330)	-	(86,330)
התחייבות בגין אגרות חוב	-	-	(102,196)	(147,000)	-	(249,196)
חלויות שוטפות בגין התחייבות לחכירה	-	-	(18,168)	-	-	(18,168)
התחייבויות לא שוטפות						
התחייבות בגין אגרות חוב	-	-	-	-	-	-
התחייבות בגין חכירה לזמן ארוך	-	-	(25,624)	-	-	(25,624)
	(168,434)	(14,125)	(43,792)	539,856	(148,303)	165,202

באור 17 - מכשירים פיננסיים (המשך)

ו. **<u>מבחני רגישות</u>**

כאמור לעיל, החברה חשופה בפעילותה לסיכונים כמפורט בסעיף 17(ב)(1) לעיל.

<u>רגישות לשינויים בריבית השקלית ושערי חליפין</u>

להלן טבלאות המפרטות את הרגישות לסיכונים כאמור ליום 31 בדצמבר, 2020 (באלפי ש"ח):

סיכון מטבע

יתרה נושאת סיכון	-10%	-5%	שווי הוגן (אלפי ש"ח)	5%	10%
התחייבויות לספקים ולנותני שירותים	9,231	4,616	(92,314)	(4,616)	(9,231)
סה"כ	**9,231**	**4,616**	**(92,314)**	**(4,616)**	**(9,231)**

סיכון ריבית

יתרה נושאת סיכון	-10%	-5%	שווי הוגן (אלפי ש"ח)	5%	10%
השקעות בנכסים פיננסיים	7,125	6,961	6,802	6,649	6,501
קרן שמורה	31,990	31,238	30,512	29,811	29,134
קרן ביטוח	23,088	22,603	22,134	21,680	21,242
סה"כ	**62,203**	**60,802**	**59,448**	**58,140**	**56,877**

סיכון שוק

יתרה נושאת סיכון	-10%	-5%	שווי הוגן (אלפי ש"ח)	5%	10%
השקעות בנכסים פיננסיים	(682)	(341)	6,815	341	682
קרן שמורה	(3,055)	(1,527)	30,549	1,527	3,055
קרן ביטוח	(2,394)	(1,197)	23,940	1,197	2,394
סה"כ	**(6,131)**	**(3,065)**	**61,304**	**3,065**	**6,131**

באור 18 - הטבות לעובדים

הרכב ההתחייבויות לעובדים:

ליום 31 בדצמבר	
2020	2019
אלפי ש"ח	

מוצג במסגרת התחייבויות שוטפות- זכאים ויתרות זכות:

הטבות עובדים לטווח קצר (1)	**211,895**	187,700
חלויות שוטפות של התחייבות בגין פרישה מוקדמת (2)	**1,949**	2,995
התחייבות בגין פיצויים מוגדלים לבכירים (6)	**327**	-
	214,171	190,695

מוצג במסגרת התחייבויות שאינן שוטפות- הטבות לעובדים:

התחייבות בגין פדיון ימי מחלה שלא נוצלו (3)	**101,327**	100,294
התחייבות בגין פרישה מוקדמת (2)	**3,968**	5,977
התחייבות בגין תלושי שי לגמלאים (4)	**26,268**	26,616
התחייבות בגין תוכנית הטבה מוגדרת, נטו (5)	**543**	398
התחייבות בגין פיצויים מוגדלים לבכירים (6)	**8,813**	9,210
	140,919	142,495

(1) במסגרת הטבות עובדים לטווח קצר נכללות התחייבויות בגין שכר עבודה והפרשות סוציאליות, לרבות חופשה, הבראה, והתחייבות בגין הסכם שכר קיבוצי 2012.

(2) התחייבויות בגין מענקי פרישה מיוחדים המשתלמים בעת פרישה מוקדמת לחלק מעובדי הרכבת המבוטחים בנתיב או בפוליסת ביטוח מנהלים, החברה הפרישה סכומים מסוימים לכיסוי הסדרי פרישה מיוחדים לרבות עלויות פרישה מוקדמת לכיסוי הסכמי התייעלות. הסדרי פרישה אלה אושרו ע"י הממונה על השכר במשרד האוצר (ראה גם באור 20(ג)(4) בדבר הסכם פרישה). החברה ייעדה סכומים מסוימים לכיסוי ההתחייבויות הנ"ל ע"י הפקדתם בפיקדונות ובניירות ערך.

(3) ראה סעיף א' 4 להלן.

(4) ההפרשה בגין תלושי שי הינם בגין עובדים שהתקבלו לעבודה בחברה ויפרשו לגמלאות לאחר שיגיעו לגיל הפרישה (67 גבר ו-64 אישה) והיא תינתן עד האחרון מבין המאורעות הבאים: מות הפורש, מות אלמן/ת הפורש, הגעת ילד העובד לגיל 21. מדובר בהטבה חצי שנתית בגובה 840 ש"ח. ראה גם סעיף א' 2 להלן.

(5) ראה סעיף א' 2 להלן.

(6) ראה סעיף א' 3 להלן.

באור 18 - הטבות לעובדים (המשך)

א. הטבות לאחר סיום העסקה

דיני העבודה וחוק פיצויי פיטורין בישראל מחייבים את החברה לשלם פיצויים לעובד בעת פיטורין או פרישה או לבצע הפקדות שוטפות בתוכניות הפקדה מוגדרת לפי סעיף 14 לחוק פיצויי פיטורין כמתואר להלן. התחייבות החברה בשל כך מטופלת כהטבה לאחר סיום העסקה. חישוב התחייבות החברה בשל הטבות לעובדים מתבצע על פי הסכם העסקה בתוקף ומבוסס על משכורת העובד ותקופת העסקתו אשר יוצרים את הזכות לקבלת הפיצויים.

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,		
	2020	2019	2018
	אלפי ש"ח		
הוצאות בגין תכניות להפקדה מוגדרת	**109,234**	107,744	102,482

2. תכניות 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 שנזקפו לדוח רווח והפסד

	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר,		
	2020	2019	2018
	אלפי ש"ח		
עלות שירות שוטף	**503**	386	444
הוצאות הריבית בגין ההתחייבות להטבות	**825**	1,007	934
תשואה צפויה על נכסי התוכנית	**(54)**	(82)	(70)
סך הוצאות בגין הטבות לעובדים	**1,274**	1,311	1,308
תשואה בפועל על נכסי התוכנית	**38**	211	(22)

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

	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר,	
	2020	2019
	אלפי ש"ח	
יתרה ליום 1 בינואר	**29,416**	23,190
עלות שירות שוטף	**503**	386
הוצאות ריבית	**825**	1,007
הטבות ששולמו	**(801)**	(697)
מדידה מחדש של התחייבות בגין הטבה מוגדרת		
הפסד (רווח) אקטוארי בגין שינויים בהנחות הפיננסיות	**(668)**	5,530
יתרה ליום 31 בדצמבר	**29,275**	29,416

ג) השינויים בנכסי התוכנית

	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר,	
	2020	2019
	אלפי ש"ח	
יתרה ליום 1 בינואר	**2,402**	2,152
הפקדות המעסיק נטו	**24**	39
מדידה מחדש של נכס בגין הטבה מוגדרת		
תשואה על נכסי התוכנית	**54**	82
רווח (הפסד) אקטוארי בגין שינויים בהנחות הפיננסיות	**(16)**	129
יתרה ליום 31 בדצמבר	**2,464**	2,402

ד) הנחות אקטואריות וניתוחי רגישות

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

	2020	2019
	אחוזים	
שיעור ההיוון של התחייבות התוכנית	**2.93**	2.87
שיעור עליית סכום תלושי שי	**1.5**	1.5

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,			
	גידול באחוז אחד		קיטון באחוז אחד	
	באלפי ש"ח			
שיעור עליית שכר:	**2020**	**2019**	**2020**	**2019**
קיטון (גידול) בהתחייבות להטבה מוגדרת	(192)	(71)	130	32

	ליום 31 בדצמבר,			
	גידול באחוז אחד		קיטון באחוז אחד	
	באלפי ש"ח			
שיעור עליית סכום תלושי שי:	**2020**	**2019**	**2020**	**2019**
קיטון (גידול) בהתחייבות בגין תלושי שי	(3,843)	(4,035)	3,186	3,327

	ליום 31 בדצמבר,			
	גידול בחצי אחוז		קיטון בחצי אחוז	
	באלפי ש"ח			
שיעור היוון:	**2020**	**2019**	**2020**	**2019**
התחייבות בגין תלושי שי	1,793	1,873	(2,000)	(2,096)
התחייבות להטבה מוגדרת	92	78	(107)	(88)

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% פיצויים נוספים לנושאי משרה, מעבר לסכומים שהופקדו עבורם לפי הוראות סעיף 14 לחוק פיצויי פיטורין, בהתאם למכפלת השכר החודשי האחרון במספר השנים בהן שימש כעובד בכיר בחברה.

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

	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר,	
	2020	**2019**
	אלפי ש"ח	
יתרה ליום 1 בינואר,	**9,211**	10,500
עלות שירות שוטף	**2,071**	1,767
הוצאות ריבית	**171**	348
הטבות ששולמו	**(1,497)**	(2,015)
מדידה מחדש של התחייבות בגין הטבה מוגדרת		
רווח אקטוארי בגין שינויים בהנחות הפיננסיות	**(816)**	(1,389)
יתרה ליום 31 בדצמבר	**9,140**	9,211

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:

	2020	2019
	אחוזים	
שיעור ההיוון של ההתחייבות	**2.1**	2.12
שיעור עליית שכר	**1.43**	1.39

ג) שינויים אפשריים באופן סביר בתאריך הדיווח לאחת מההנחות האקטואריות, בהנחה ויתר ההנחות נותרות ללא שינוי, משפיעים על ההתחייבות בגין פיצויים מוגדלים לנושאי משרה כדלקמן:

	ליום 31 בדצמבר,			
שיעור עליית שכר:	**גידול באחוז אחד**		**קיטון באחוז אחד**	
	אלפי ש"ח			
	2020	**2019**	**2020**	**2019**
קיטון (גידול)	(621)	(546)	566	496

	ליום 31 בדצמבר,			
שיעור היוון:	**גידול בחצי אחוז**		**קיטון בחצי אחוז**	
	אלפי ש"ח			
	2020	**2019**	**2020**	**2019**
קיטון (גידול)	558	490	(624)	(549)

4. התחייבות בגין פדיון ימי מחלה

התחייבות בגין פדיון ימי מחלה- שלא נוצלו נכללת בהתאם להסכמים בעבור עובדים שהתקבלו לעבודה בחברה ויפרשו לגמלאות לאחר שימלאו להם 55 שנים, בשיעורים שנקבעו בהסכם עבודה קיבוצי מיוחד לעובדי החברה.

א) השינויים בערך הנוכחי של התחייבות בגין פדיון ימי מחלה

	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר,	
	2020	**2019**
	אלפי ש"ח	
יתרה ליום 1 בינואר	**100,294**	**83,693**
עלות שירות שוטף	**5,070**	**4,089**
הוצאות ריבית	**2,798**	**3,655**
הטבות ששולמו	**(1,638)**	**(1,804)**
מדידה מחדש של התחייבות בגין הטבה מוגדרת		
הפסד (רווח) אקטוארי בגין שינויים בהנחות הפיננסיות	**(5,197)**	**10,661**
יתרה ליום 31 בדצמבר	**101,327**	**100,294**

באור 18 - הטבות לעובדים (המשך)

א. הטבות לאחר סיום העסקה (המשך)

4. התחייבות בגין פדיון ימי מחלה (המשך)

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

	2019	2019
	אחוז	
שיעור ההיוון של ההתחייבות	**2.89**	2.82
שיעור עליית שכר	**4.19**	4.17

ג) שינויים אפשריים באופן סביר בתאריך הדיווח לאחת מההנחות האקטואריות, בהנחה ויתר ההנחות נותרות ללא שינוי, משפיעים על ההתחייבות בגין פדיון ימי מחלה כדלקמן:

	ליום 31 בדצמבר,			
שיעור עליית שכר:	**גידול באחוז אחד**		**קיטון באחוז אחד**	
	אלפי ש"ח			
	2020	**2019**	**2020**	**2019**
קיטון (גידול)	(14,570)	(14,906)	12,269	12,513

	ליום 31 בדצמבר,			
שיעור היוון:	**גידול בחצי אחוז**		**קיטון בחצי אחוז**	
	אלפי ש"ח			
	2020	**2019**	**2020**	**2019**
קיטון (גידול)	6,417	6,554	(7,064)	(7,227)

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 2018, 2019 ו- 2020 הינו 23%.
ביום 29 בדצמבר, 2016 פורסם ברשומות חוק ההתייעלות הכלכלית (תיקוני חקיקה להשגת יעדי התקציב לשנים 2017 ו- 2018), התשע"ז-2016, במסגרתו שיעור מס החברות הופחת מ- 25% ל- 24% בשנת 2017 על הכנסה שהופקה או נצמחה מיום 1 בינואר, 2017 ובשנת 2018 הופחת ל- 23% על הכנסה שהופקה או שנצמחה מיום 1 בינואר, 2018 ואילך.

ג. שומות מס

- במהלך שנת 2017 התנהלה מול החברה ביקורת ניכויים בגין השנים 2012-2016. בגין שנת 2012 הופקה ביום 24 בדצמבר, 2017 שומת ניכויים על פי מיטב השפיטה, החברה שלחה השגה בגין השומה כאמור.
ביום 31 באוקטובר, 2018 נחתם הסכם עם רשות המסים בדבר שומות ניכויים לשנים 2012-2017 (השומות בגין השנים 2012-2013 שולמו בחודש דצמבר, 2018)
- ביום 9 בינואר, 2019 הוצאו שומות ניכויים סופיות בגין השנים 2014-2017 אשר שולמו בחודש מרס לשנת 2019.
- ביום 30 בדצמבר, 2020 נחתם הסכם עם רשות המסים בדבר שומות מס הכנסה לשנים 2014-2018.

ד. הפסדים מועברים לצורכי מס והפרשים זמניים אחרים

לחברה הפסדים עסקיים לצורכי מס המועברים לשנים הבאות, המוערכים ליום 31 בדצמבר, 2020 לסך של כ-1,609 מיליוני ש"ח. בנוסף, בהתאם להסכמי השומות שנחתמו הותרו לחברה ההוצאות הנ"ל:

- בהתאם להסכם השומה שנחתם בשנת 2015 המתייחס לשנים 2003-2012, תותר לחברה הוצאה נוספת לצרכי מס בסך 100 מיליון החל משנת 2013 ועד שנת 2019 (כולל), בכל אחת מהשנים.
- בהתאם להסכם השומה שנחתם בשנת 2020 כאמור בסעיף ג' לעיל, תותר לחברה הוצאה לצרכי מס בסך של כ- 508 מיליון ש"ח שיפרסו החל משנת 2018 ועד לשנת 2028, סך הוצאה שתוכר בשנת 2020 בגין ההסכם הנ"ל הינו כ- 101 מיליוני ש"ח.

ה. הרכב נכסי מיסים נדחים

	ליום 31 בדצמבר,		
	2020	הוכר ברווח או הפסד	2019
	אלפי ש"ח		
הפסדים לצרכי מס	**73,000**	**6,000**	**67,000**

לאור תוצאות החברה בשנת הדוח, החברה בחנה את תחזיותיה לרווחים העתידיים, ובהתאם לתחזיות עדכנה את יתרת נכסי המס הנדחה.

באור 19 - מיסים על ההכנסה (המשך)

ו. פריטים שבגינם לא הוכרו נכסי מיסים נדחים

	ליום 31 בדצמבר,		
	2020	2019	2018
		אלפי ש"ח	
הפרשים זמניים הניתנים לניכוי *	**454,906**	607,090	822,230
הפסדים לצורך מס והוצאות שיוכרו בשנים הבאות	**1,300,663**	1,533,626	1,454,915
	1,755,569	2,140,716	2,277,145

לפי חוקי המס הקיימים בישראל, אין הגבלת זמן על ניצול הפסדים לצורכי מס ועל ניצול ההפרשים הזמניים הניתנים לניכוי. נכסי מיסים נדחים לא הוכרו בגין פריטים אלה, כיוון שאין זה צפוי כי תהיה בעתיד הכנסה חייבת, שכנגדה ניתן יהיה לנצל את הטבות המס.

* עיקר הסכום, בכל השנים, נובע מהפרש זמני בגין ירידת ערך רכוש שהוכרה במועד המעבר ל- IFRS 1) בינואר,2010).

ז. באור מס תיאורטי

להלן מובאת התאמה בין סכום המס, שהיה חל אילו כל ההכנסות וההוצאות, הרווחים וההפסדים ברווח או הפסד היו מתחייבים במס לפי שיעור המס הסטטוטורי, לבין סכום מיסים על ההכנסה שנזקף ברווח או הפסד:

	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר,		
	2020	2019	2018
		אלפי ש"ח	
רווח (הפסד) נקי לפני מיסים על ההכנסה	**17,440**	19,674	(315,086)
שיעור המס הסטטוטורי	**23%**	23%	23%
מס מחושב לפי שיעור המס הסטטוטורי	**4,011**	4,525	(72,470)
הפסדים לצורכי מס שלא הוכרו בגינם נכסי מיסים נדחים בעבר, אשר הוכרו בגינם נכסי מיסים נדחים בתקופת הדיווח	**(6,000)**	(31,000)	23,000
<u>ירידה במיסים על ההכנסה הנובעת מהגורמים הבאים:</u>			
הפסדים והטבות לצורכי מס שלא הוכרו בגינם מיסים נדחים	**-**	-	69,592
הוצאות שאינן מותרות בניכוי לצורכי מס	**(3,982)**	(4,483)	2,909
(הכנסות) הוצאות מיסים על ההכנסה	**(5,971)**	(30,958)	23,031

באור 20 - התחייבויות תלויות, ערבויות, התקשרויות ושעבודים

א. התחייבויות תלויות

תביעות משפטיות ודרישות תשלום שהוגשו כנגד החברה

1. בקשה לאישור תובענות ייצוגיות ותביעות ייצוגיות

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

1.1.1 כנגד החברה הוגשה בקשה לאישור תביעה ייצוגית על סך של 25 מיליוני ש"ח בגין אי פיצוי בעלי כרטיסי מנוי חופשי חודשי על איחורי הרכבת והסתרת מידע בנוגע לפיצוי נוסעי הרכבת בגין האיחורים. ביום 8 באוקטובר, 2020, ניתן פסק דין לפיו אושר הסדר הפשרה במסגרתו נקבע כי הרכבת תבצע פרויקטים שונים לרווחת ציבור נוסעי הרכבת בעלות בסך של 10 מיליון ש"ח וכן נפסק גמול למבקש בסך של 200 אלף ש"ח ושכ"ט ב"כ המבקש בסכום של 1.35 מיליון ש"ח. ביום 2 בדצמבר, 2020 הוגש ערעור על פסק הדין על ידי אחת המתנגדות להסדר הפשרה. להערכת החברה, המבוססת על דעתם של יועציה המשפטיים, סיכויי הערעור נמוכים מ- 50% ולפיכך ביחס לערעור לא נכללה הפרשה בספרי החברה (מעבר להפרשה שנרשמה בהתאם להסכם פשרה).

1.1.2 ביום 11 במרס, 2014 הוגשה בקשה לאישור תביעה ייצוגית אשר דומה לבקשה קודמת משנת 2010, שנמחקה ברבעון השלישי של שנת 2014, בטענה כי הרכבת לא מקיימת את הוראות החוק העוסקות בהנגשת תחנות רכבת לשימושם של אנשים עם מוגבלויות בראייה בסך של 50 מיליוני ש"ח. ביום 22 במאי, 2017 אושרה התובענה כתביעה ייצוגית. בימים אלה התביעה מתבררת בביהמ"ש, לרבות בכל הנוגע להתאמות נגישות אותן תידרש הרכבת לבצע. להערכת החברה, המבוססת על דעתם של יועציה המשפטיים, החברה כללה הפרשה המשקפת באופן נאות, את העלויות אשר ישולמו, בסבירות העולה על 50%.

1.1.3 ביום 4 בינואר, 2015 הוגשה בקשה לאישור תביעה ייצוגית על סך של 200 מיליוני ש"ח, שעניינה טענה לקיומו של מפגע סביבתי בדמות זיהום אוויר בתחנת הרכבת "תל אביב-השלום". ביום 4 בינואר, 2021, אישר ביהמ"ש העליון בקשה לאיחוד דיונים בבקשה זה יחד עם בקשות אחרות לאישור תובענה ייצוגית המפורטות בסעיפים 1.1.6, 1.1.8, 1.1.12, 1.1.15. ביום 22 בדצמבר 2020, נחתם הסכם פשרה לעניין בקשה זו ויתר הבקשות הנ"ל. ביום 14 במרס 2021 הצדדים הגישו לביהמ"ש המחוזי בת"א בקשה לאישור הסכם הפשרה. להערכת החברה, המבוססת על דעתם של יועציה המשפטיים, החברה כללה הפרשה המשקפת באופן נאות, את העלויות אשר ישולמו, בסבירות העולה על 50%.

1.1.4 ביום 6 באפריל, 2016 התקבלה בקשה לאישור תובענה ייצוגית על סך של כ- 20 מיליוני ש"ח, שעניינה נזקים שנגרמו לתושבי העיר דימונה והסביבה כתוצאה מאירוע תאונת רכבת משא מיום 14 במרס, 2016 באזור דימונה, ואשר מקורו בטענה להתרשלות הרכבת בטיפול בחומרים אסורים. ביום 16 באפריל, 2020 ניתן פסק דין במסגרתו אושר הסדר הפשרה במסגרתו נקבע כי תשולם תרומה בסך של 600,000 ש"ח לעיריית דימונה לצורך תקצוב תכניות העשרה ללימודים, וכן נפסק גמול מבקשים ושכ"ט לבא כוחם בסכומים שאינם מהותיים.

1.1.5 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: 4-3 בספטמבר, 2016 ו- 27-18 בספטמבר, 2016. ביום 1 באפריל, 2020 ניתן פסק דין במסגרתו אושרה בקשת ההסתלקות של המבקשת, נמחקה הבקשה לאישור תובענה ייצוגית וכן נדחתה התביעה האישית של המבקשת כנגד החברה, בכפוף לתשלום גמול למבקשת ושכ"ט בא כוחה בסכומים שאינם מהותיים.

1.1.6 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. ביום 7 ביוני, 2017 אישר ביהמ"ש המחוזי בת"א את בקשת החברה לאיחוד דיון בבקשה זו יחד עם הבקשה לאישור תובענה ייצוגית המפורטת בסעיף 1.1.8 להלן. ביום 4 בינואר, 2021, אישר ביהמ"ש העליון בקשה לאיחוד דיונים בבקשה זה יחד עם בקשות אחרות לאישור תובענה ייצוגית המפורטות בסעיפים 1.1.3, 1.1.8, 1.1.12, 1.1.15. ביום 22 בדצמבר 2020, נחתם הסכם פשרה לעניין בקשה זו ויתר הבקשות הנ"ל. ביום 14 במרס 2021 הצדדים הגישו לביהמ"ש המחוזי בת"א בקשה לאישור הסכם הפשרה. 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

1.1.1 תביעות ייצוגיות שהוגשו כנגד החברה אשר ניתנות להערכה על ידי ההנהלה בהתבסס על דעתם של יועציה המשפטיים:

1.1.7 ביום 4 באפריל, 2017 התקבלה במשרדי החברה בקשה לאישור תובענה ייצוגית על סך של כ- 7.6 מיליוני ש"ח, שעניינה בטענה שבמקרים רבים הרכבת מוכרת שירות מקום שמור מבלי שהיא מספקת אותו בפועל. ביום 9 ביוני, 2020 ניתן פסק דין לפיו אושר הסדר הפשרה במסגרתו נקבע כי הרכבת תבצע פיתוח והטמעה של שיפורים בשירות מקום שמור, וכן נפסק גמול מבקשים ושכ"ט לבא כוחם בסכומים שאינם מהותיים. ביום 2 באוגוסט, 2020 הגישו המבקשים ערעור בנוגע לגובה גמול המבקשים ושכ"ט בא כוחם. ביום 16 בנובמבר, 2020 ניתן פסק דין הדוחה את הערעור, לאור בקשת המערער למחוק את הערעור.

1.1.8 ביום 6 באפריל, 2017 התקבלה במשרדי החברה בקשה לאישור תובענה ייצוגית על סך של 75 מיליוני ש"ח, שעניינה בטענה לקיומו של מפגע סביבתי בדמות זיהום אוויר בתחנת הרכבת בת ים קוממיות. ביום 4 בינואר, 2021, אישר ביהמ"ש העליון בקשה לאיחוד דיונים בבקשה זו יחד עם בקשות אחרות לאישור תובענה ייצוגית המפורטות בסעיפים 1.1.3, 1.1.6, 1.1.12, 1.1.15. ביום 22 בדצמבר 2020, נחתם הסכם פשרה לעניין בקשה זו ויתר הבקשות הנ"ל. ביום 14 במרס, 2021 הצדדים הגישו לביהמ"ש המחוזי בת"א בקשה לאישור הסכם הפשרה. להערכת החברה, המבוססת על דעתם של יועציה המשפטיים, החברה כללה הפרשה המשקפת באופן נאות, את העלויות אשר ישולמו, בסבירות העולה על 50%.

1.1.9 ביום 12 ביולי, 2017 התקבלה במשרדי החברה בקשה לאישור תובענה ייצוגית על סך של 20 מיליוני ש"ח, שעניינה בטענה ליישום החלטת הרכבת שלא לאפשר לנוסע המחזיק בכרטיס נסיעה תקופתי, המקנה לו זכות נסיעה בין שתי תחנות, לנסוע ליעד רחוק יותר, שאינו כלול בכרטיס התקופתי, תוך תשלום של הפרש דמי הנסיעה בלבד. ביום 3 באוגוסט, 2020, ניתן פסק דין במסגרתו נדחתה בקשת אישור תובענה ייצוגית, ונפסקו הוצאות לטובת החברה.

1.1.10 ביום 14 בדצמבר, 2017 התקבלה בקשה לאישור תובענה ייצוגית על סך של 55.1 מיליוני ש"ח, שעניינה טענה לפיה החברה מוכרת לחלק מנוסעיה, בחלק מהקווים המופעלים על ידה, כרטיס נסיעה "הלוך חזור" במחיר כפול כמעט ממחיר כרטיס נסיעה "יומי משולב" באותם הקווים, המאפשר לנוסע לנסוע במהלך היום ללא הגבלה בכל האוטובוסים והרכבות הפועלים במטרופולין כולו. להערכת החברה, המבוססת על דעתם של יועציה המשפטיים, סיכויי התביעה נמוכים מ- 50% ולפיכך לא נכללה הפרשה בספרי החברה.

1.1.11 ביום 22 במאי, 2018 (התקבלה בקשה לאישור תביעה ייצוגית שעניינה טענה להפרת הוראות החוק למניעת העישון במקומות ציבוריים והחשיפה לעישון, התשמ"ג – 1983 בשטחי תחנות הרכבת שמחוץ לרציפים או למבנים וכן בטענה כי עדיין קיימת הפרה גם לגבי העישון ברציפים ובמבנים. ביום 26 במרס 2020, ניתן פסק דין במסגרתו נדחתה הבקשה לאישור תובענה ייצוגית וכן נפסקו לטובת החברה הוצאות. ביום 28 ביוני, 2020 הוגש ערעור על פסק הדין על ההחלטה שלא לאשר את הגשת הבקשה כתובענה ייצוגית. להערכת החברה, המבוססת על דעתם של יועציה המשפטיים, סיכויי הערעור נמוכים מ- 50% ולפיכך לא נכללה הפרשה בספרי החברה.

1.1.12 ביום 28 באוגוסט, 2018 התקבלה בקשה לאישור תביעה ייצוגית על סך של 200 מיליוני ש"ח, שעניינה טענה לקיומו של מפגע סביבתי בדמות זיהום אוויר בתחנת הרכבת "ההגנה". ביום 4 בינואר, 2021, אישר ביהמ"ש העליון בקשה לאיחוד דיונים בבקשה זה יחד עם בקשות אחרות לאישור תובענה ייצוגית המפורטות בסעיפים 1.1.3, 1.1.6, 1.1.8, 1.1.15. ביום 22 בדצמבר 2020, נחתם הסכם פשרה לעניין בקשה זו ויתר הבקשות הנ"ל. ביום 14 במרס, 2021 הצדדים הגישו לביהמ"ש המחוזי בת"א בקשה לאישור הסכם הפשרה. 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

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

1.1.13 ביום 20 בספטמבר, 2018 התקבלה בקשה לאישור תביעה ייצוגית על סך של כ- 13.2 מיליוני ש"ח בטענה לפיה הרכבת מסרבת לפצות את הנוסעים המחזיקים בהסדרי נסיעה סטודנטיאליים בגין סגירת מקטעי רכבות. להערכת החברה, המבוססת על דעתם של יועציה המשפטיים, החברה כללה הפרשה המשקפת באופן נאות, את העלויות אשר ישולמו, בסבירות העולה על 50%.

1.1.14 ביום 8 בנובמבר, 2018 התקבלה בקשה לאישור תביעה ייצוגית לסך של כ-307 מיליוני ש"ח בטענה שהחברה לא סיפקה שירותי אינטרנט אלחוטי חינמי בקרונות הרכבת, בניגוד לפרסומיה. ביום 10 בספטמבר, 2020, ניתן פסק דין במסגרתו אושר הסדר פשרה לפיו המבקש יסתלק מהבקשה, ותדחה התביעה האישית של המבקש, בכפוף לתשלום גמול למבקשת ושכ"ט בא כוחה בסכומים שאינם מהותיים וכן נקבע כי הרכבת תבצע פרויקט לרווחת ציבור נוסעי הרכבת בסכום שאינו מהותי.

1.1.15 ביום 30 ביוני, 2019 התקבלה במשרדי החברה בקשה לאישור תובענה ייצוגית על סך של כ- 36 מיליוני ש"ח, שעניינה טענה לקיומו של מפגע סביבתי בדמות זיהום אוויר בתחנת הרכבת "וולפסון" בחולון. ביום 4 בינואר, 2021, אישר ביהמ"ש העליון בקשה לאיחוד דיונים בבקשה זה יחד עם בקשות אחרות לאישור תובענה ייצוגית המפורטות בסעיפים 1.1.3, 1.1.6, 1.1.8, 1.1.12. ביום 22 בדצמבר 2020, נחתם הסכם פשרה לעניין בקשה זו ויתר הבקשות הנ"ל. ביום 14 במרס, 2021 הצדדים הגישו לביהמ"ש המחוזי בת"א בקשה לאישור הסכם הפשרה. להערכת החברה, המבוססת על דעתם של יועציה המשפטיים, החברה כללה הפרשה המשקפת באופן נאות, את העלויות אשר ישולמו, בסבירות העולה על 50%.

1.1.16 ביום 26 במאי, 2020 התקבלה בקשה לאישור תביעה ייצוגית בסך מעל 2.5 מיליון ש"ח שעניינה טענה בדבר פגיעה בפרטיות בשל איסוף, ניהול שימוש או העברה, לכאורה, של פרטי לקוחות המשתמשים באתר הפייסבוק של חברת הרכבת. להערכת החברה, המבוססת על דעתם של יועציה המשפטיים, סיכויי התביעה נמוכים מ- 50% ולפיכך לא נכללה הפרשה בספרי החברה.

1.1.17 ביום 6 באפריל, 2020 התקבלה בקשה לאישור תביעה ייצוגית על סך של כ-23.5 מיליוני ש"ח שעניינה טענה לפיה הרכבת לא זיכתה את מחזיקי כרטיסי נסיעה תקופתיים שרכשו את כרטיסיהם טרם הפסקת שירות רכבות הנוסעים בעקבות משבר הקורונה. להערכת החברה, המבוססת על דעתם של יועציה המשפטיים, סיכויי התביעה נמוכים מ- 50% ולפיכך לא נכללה הפרשה בספרי החברה.

1.1.18 החברה כללה בספריה הפרשות בגין חלק מהתביעות הייצוגיות לעיל (סעיפים 1.1.1 עד 1.1.17) בסכום של כ- 33 מיליוני ש"ח.

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

א. התחייבויות תלויות (המשך)

תביעות משפטיות ודרישות תשלום שהוגשו כנגד החברה (המשך)

להלן פירוט בדבר תביעות משפטיות נוספות ודרישות תשלום שהוגשו כנגד החברה:

2. ביום 18 בינואר, 2010 הוגשה תביעה כספית נגד החברה על סך של כ- 80 מיליוני ש"ח. במסגרת כתב התביעה, טען הקבלן, בין היתר, כי בניגוד למערך החוזי בין הצדדים, לא שולמו לו כספים בגין עיכובים בהתחלת העבודות; שינויים ועבודות נוספות; התייקרות במחירי הברזל וכן כי עקב מעשיה ומחדליה של הרכבת, נגרמו לו נזקים, אשר הרכבת חבה בהם. ביום 3 בספטמבר, 2018 ניתן פסק הדין בתביעה: מתוך סכום התביעה (שהוגבל לסכום נמוך יותר מטעמי אגרה), בית המשפט פסק לטובת הקבלן סך של 42 מיליוני ש"ח בתוספת מע"מ, הפרשי ריבית והצמדה, הוצאות ושכ"ט עו"ד. ביום 28 באוקטובר, 2018, הקבלן הגיש ערעור על פסק הדין. למחרת, ביום 29 באוקטובר, 2018, בד בבד עם הגשת בקשה לעיכוב ביצועו, החברה הגישה ערעור על פסק הדין. עוד באותו היום (29 באוקטובר, 2018), ניתן צו ארעי לעיכוב ביצוע פסק הדין. ביום 20 בנובמבר, 2019 ניתן פסק דינו של ביהמ"ש העליון אשר דחה את ערעור הקבלן וקיבל את ערעור החברה בחלקו, בקובעו כי על החברה לשלם לקבלן סך של כ- 8 מיליוני ש"ח. בנוסף, נקבע כי הוצאות המשפט ושכ"ט עו"ד הקבלן שנפסקו לחובת החברה בבית המשפט המחוזי בסך של 1.7 מיליון ש"ח יבוטלו. ביום 5 בדצמבר, 2019 הגיש הקבלן בקשה לדיון נוסף בקשר עם פסק דינו של ביהמ"ש העליון. ביום 19 באפריל, 2020 דחה ביהמ"ש העליון את הבקשה לדיון נוסף.

3. ביום 17 ביולי, 2014 הוגשה תביעה כספית נגד החברה ע"י הקבלן רמ"ט וקבלן המשנה רולצור, על סך של 66 מיליוני ש"ח בגין עבודות כריית ובניית שלד מבנה תחנת בנייני האומה בפרויקט הקו המהיר לירושלים, וזאת בגין טענות לעבודות נוספות וחריגים, התארכות משך ביצוע, החזר קנסות שהטילה הרכבת ועיכוב תשלומים. החברה הגישה תביעה שכנגד בסך של כ-20 מיליוני ש"ח בגין עיכובים מצד הקבלן. במקביל להליך המתנהל בבית המשפט, מתנהל בין הצדדים הליך גישור. נכון למועד אישור הדו"חות הכספיים, הצדדים נמצאים במגעים להסכמות במסגרת הסכם פשרה לסיום המחלוקות. להערכת החברה, המבוססת על דעתם של יועציה המשפטיים, החברה כללה הפרשה המשקפת באופן נאות, את העלויות אשר ישולמו, בסבירות העולה על 50%, וזאת כנגד יתרות הרכוש הקבוע שלה.

4. ביום 21 בספטמבר, 2015 הוגשה תביעה כספית נגד החברה על סך של כ- 20 מיליוני ש"ח בגין טענה כי החברה נמנעה מדיווח אמת, ובזמן אמת בדבר נפח החומר המועבר לאתרי הכרייה, כך שנגרם לתובעת חסרון כיס. בנוסף, עוד נטען, כי בכדי להפחית את התשלומים המגיעים לתובעת, שינתה החברה במכוון ובניגוד להסכם, את אופן החישוב והתשלום בגין הטמנת נפח עודפי הכרייה. בין הצדדים התקיים הליך גישור אשר השתכלל לכדי הסכם פשרה לפיו תשלם הרכבת לתובעת סך של 500 אלפי ש"ח וסך של 2,000 אלפי ש"ח יעמוד לזכות התובעת ויותנה בתוצאותיו של פסק דין חלוט בהליך עתידי שיתקיים בין הרכבת לבין התובעת בהתאם לתוצאות בג"צ חסן דיב. ביום 28 במרס, 2018 אישר בית המשפט את הסדר הפשרה ונתן לו תוקף של פסק דין. ביום 4 בספטמבר, 2019 ניתן פסק דין בבג"צ חסן דיב במסגרתו נקבע, בין היתר, כי על החברה לפנות תוך שנה את כל עודפי העתר משטח העותרים, אולם לא התקבלה קביעה ביחס לשאלת חלוקת האחריות האזרחית בין החברה לבין יתר הגורמים שהיו מעורבים בעניין זה. בימים אלה, החברה בוחנת את האפשרויות העומדות בפניה, בכלל זה, ניהול הליך משפטי נפרד לעניין שאלת האחריות הכספית.

5. בחודש פברואר, 2016 הוגשה כנגד החברה בקשה למתן פסק דין הצהרתי בעניין זהותו של המדד שאליו יש להצמיד את מחירי החוזה שנכרת עם המבקש. ביום 13 בינואר, 2019 ניתן פסק דין של בית המשפט המחוזי לפיו התובענה נדחית. ביום 24 בפברואר, 2019 הגיש המבקש ערעור לבית המשפט העליון על פסק הדין. ביום 28 בדצמבר, 2020, ניתן פסק דינו של ביהמ"ש העליון אשר דחה את ערעור המבקש.

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

א. התחייבויות תלויות (המשך)

להלן פירוט בדבר תביעות משפטיות נוספות ודרישות תשלום שהוגשו כנגד החברה: (המשך)

6. ביום 17 במרס, 2016 הוגשה תביעה כספית נגד החברה על סך של כ- 160 מיליוני ש"ח בגין עבודות שביצעה התובעת להקמת מתחם שירות לרכבות בבאר שבע (מבנה 100). לטענת התובעת, היא זכאית לתשלום בגין עריכת שינויים, עבודות נוספות, חריגות במהלך ביצוע הפרויקט והתארכות משך הביצוע. החברה הגישה תביעה שכנגד בסך של כ-24 מיליוני ש"ח שעניינה איחור בהשלמת העבודות מצד התובעת. הדיון בתביעה אוחד עם תביעה נוספת אשר הוגשה על ידי אחד מקבלני המשנה של התובעת. בימים אלה ממשיך להתנהל בין הצדדים הליך גישור. להערכת החברה, המבוססת על דעתם של יועציה המשפטיים, החברה כללה הפרשה המשקפת באופן נאות, את העלויות אשר ישולמו, בסבירות העולה על 50%, וזאת כנגד יתרות הרכוש הקבוע שלה.

7. ביום 20 ביולי, 2017, הוגשה תביעה כנגד החברה על סך של 1.6 מיליוני ש"ח בשל התחייבויות שונות בקשר עם שדרוג דרך הגישה אל תחנת הרכבת בנתיבות, וכן הוגשה בקשה למתן צו עשה לביצוע עבודות שונות בגין וכתוצאה מהקמת התחנה. ביום 8 ביולי, 2020 ניתן פסק דין לפיו אושר הסדר הפשרה במסגרתו נקבע כי הרכבת תשלם לתובעת סך של 2.5 מיליוני ש"ח (כולל מע"מ), וזאת באמצעות תקציב אשר הועמד והועבר על ידי משרד התחבורה לצורך ביצוע התשלום.

8. ביום 15 בדצמבר, 2019, הוגשה תביעה כנגד החברה בטענה, כי הרכבת מחויבת לבצע שיקום דרכים ושטחי התארגנות באזור עמק הארזים בהתאם להוראות תכנית מתאר מקומית מפורטת. ביום 16 בדצמבר, 2020, ניתן פסק דינו של ביהמ"ש המחוזי בירושלים המאשר את ההסכמות אליהם הגיעו הצדדים ודחיית התביעה.

9. ביום 12 במרס, 2019 הוגשה תביעה כספית נגד החברה על סך של כ- 42 מיליוני ש"ח בגין עבודות שביצעה התובעת להקמת תחנת אופקים. לטענת התובעת, החברה הפרה את ההסכם מולה בשל אי תשלום כספים המגיעים לה בגין עבודות שביצעה בפועל. כמו כן, טענה התובעת כי החברה גרמה לה נזקים בשל עיכוב ביצוע העבודות וכן בשל אי השבת ערבויות התובעת על אף סיום הפרויקט ותקופת הבדק. להערכת החברה, המבוססת על דעתם של יועציה המשפטיים, סיכויי הערעור נמוכים מ- 50% ולפיכך לא נכללה הפרשה בספרי החברה.

10. ביום 8 בפברואר, 2021 המועצה האזורית עמק חפר והמועצה האזורית מנשה הגישו לביהמ"ש העליון עתירה למתן צו על תנאי לביהמ"ש נגד החברה, משרד התחבורה והוועדה לתשתיות לאומיות בעניין תחנת אחיטוב במסגרת פרויקט תכנית תשתית לאומית מס' 22 – המסילה המזרחית. להערכת החברה, המבוססת על דעתם של יועציה המשפטיים, סיכויי התביעה נמוכים מ- 50% ולפיכך לא נכללה הפרשה בספרי החברה.

11. ביום 1 במרס, 2021 הוגשה לביהמ"ש העליון עתירה נוספת כנגד החברה, משרד התחבורה, הות"ל, ממשלת ישראל ומשרד האוצר. העתירה הוגשה על ידי תושבי מספר יישובים בתחומי המועצות האזוריות עמק חפר, מנשה והמועצה המקומית זמר, המתגוררים בסמיכות למקום בו תוכננה תחנת אחיטוב. במסגרת עתירה זו התבקש מתן צו על תנאי וצו ביניים דחוף בעניין תחנת אחיטוב במסגרת פרויקט תשתית לאומית מס' 22 – המסילה המזרחית. להערכת החברה, המבוססת על דעתם של יועציה המשפטיים, סיכויי התביעה נמוכים מ- 50% ולפיכך לא נכללה הפרשה בספרי החברה.

12. החברה הינה צד לתביעות פיצויי הפקעה בסך של כ- 72 מיליוני ש"ח. להערכת החברה, המבוססת על דעתם של יועציה המשפטיים, החברה כללה הפרשה בסך של כ- 24 מיליוני ש"ח, המשקפת באופן נאות, את העלויות אשר ישולמו, בסבירות העולה על 50%, וזאת כנגד יתרות הרכוש הקבוע שלה.

13. החברה הינה צד לתביעות בגין ירידת ערך מקרקעין בהתאם לסעיף 197 לחוק התכנון והבניה בהיקף כולל של כ- 170 מיליוני ש"ח. להערכת החברה, המבוססת על דעתם של יועציה המשפטיים, ובהתאם להערכת הנזק הצפוי על ידי שמאי החברה, כללה החברה הפרשה בסך של כ- 8.4 מיליוני ש"ח, וזאת כנגד יתרות הרכוש הקבוע שלה.

14. החברה הינה צד לתביעות משפטיות אחרות בסך של כ- 24 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- 2 מיליוני ש"ח המשקפת באופן נאות, את העלויות אשר ישולמו, בסבירות העולה על 50%, וזאת כנגד יתרות הרכוש הקבוע שלה

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

א. התחייבויות תלויות (המשך)

פירוט בדבר תביעות משפטיות נוספות ודרישות תשלום שהוגשו כנגד החברה: (המשך)

15. החברה הינה צד לתביעות משפטיות כספיות אחרות בסך של כ- 8 מיליוני ש"ח שנבעו מפעילותה השוטפת. החברה לא כללה הפרשה בספרים בגין התביעות הנ"ל.

16. בתביעות נזקי גוף התובע אינו נדרש לכמת את סך כל נזקיו. תביעות אלו נמצאות בטיפול חברות ביטוח ולחברה קיים כיסוי ביטוחי בגינן, בפרט ביטוח חבות מעבידים וביטוח צד ג'. החברה כללה בגין תביעות אלה הפרשה בסך של כ- 25 מיליוני ש"ח, ויתרת הנכס לקבל בגינן עומדת על סך של כ- 22 מיליוני ש"ח. ההפרשה נטו משקפת את גובה ההשתתפות העצמית על פי תנאי פוליסות הביטוח.

17. החברה קיבלה דרישות תשלום בסכום כולל של כ- 22 מיליוני ש"ח בגין חובות ארנונה לרשויות מקומיות. להערכת החברה, המבוססת על דעתם של יועציה המשפטיים, החברה כללה הפרשה בספריה בסך של כ-11 מיליון ש"ח, המשקפת באופן נאות, את העלויות אשר ישולמו, בסבירות העולה על 50%.

18. החברה קיבלה דרישות תשלום בגין היטלי פיתוח מרשויות מקומיות בסך כולל של כ- 65 מיליוני ש"ח. להערכת החברה, המבוססת על דעתם של יועציה המשפטיים, החברה כללה הפרשה בספרים בסכום של כ- 35 מיליון ש"ח המשקפת באופן נאות, את העלויות אשר ישולמו, בסבירות העולה על 50%, וזאת כנגד יתרות הרכוש הקבוע שלה.

19. 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.

<u>דרישות כאמור אשר ניתנות להערכה על ידי החברה</u>

נכון למועד פרסום הדוח, ידוע לחברה על דרישות לתוספות תשלום כאמור בסכום כולל של כ- 370 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-37 מיליוני ש"ח. סכומים אלו, במידה וישולמו כלולים בתקציב הפיתוח של הפרויקטים. להערכת הגורמים המקצועיים בחברה, הסיכויים שהחברה תידרש לשלם סכומים מהותיים מעבר לאלו הכלולים בתקציב הפיתוח של הפרויקטים כאמור לעיל, הינם נמוכים מ- 50%. מבלי לגרוע מהאמור לעיל יצוין, כי נכון למועד זה, אין בידי החברה אישורי תקציב מהמדינה אם החברה תידרש לשלם את מלוא סכום הדרישות.

20. **מס ערך מוסף** - נכון למועד הדוח לחברה שומות מע"מ סגורות עד וכולל שנת 2016.

21. החברה בחנה את 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.

במהלך שנת 2012 החברה פנתה לממונה על השכר על מנת שיאשר את המשך התשלומים הנ"ל עד להסדרה בהסכם הקיבוצי החדש שעתיד היה להיחתם בחברה בסוף שנת 2015.

במהלך שנת 2012 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.
במהלך שנת 2015, לאור בקשת הממונה על השכר, הועברו לממונה חומרים לצורך בדיקת הנושא. מאז שנת 2015 ועד למועד אישור הדוחות הכספיים, ככל הידוע לחברה, טרם התקבלה החלטה כלשהיא בנושא על ידי הממונה, וכן לא התקבלו בחברה פניות מהממונה בעניין זה.

לאמור לעיל עשויה להיות השלכה כספית על החברה ככול שייקבע על ידי הממונה על השכר באוצר כי מדובר בחריגת שכר. החברה עלולה להיות מחויבת להפסיק את התשלומים החורגים ובנוסף יתכן והעובדים יחויבו בהחזרי תשלומים ששולמו להם. כמו כן, בסמכות הממונה על השכר להפסיק את ההקצבות שהוא מעביר לחברה בגובה הסכומים החורגים ששולמו במידה שהחברה לא תפסיק את חריגת השכר. לבסוף בסמכות הממונה על השכר באוצר לפעול כנגד דירקטורים והמנכ"ל שאישרו חריגות שכר ככל שאלה ייקבעו.

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

א. התחייבויות תלויות (המשך)

להערכת הנהלת החברה, המבוססת על דעתם של יועציה המשפטיים, נכון למועד אישור הדוחות הכספיים, 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,2020, 2019 ו- 2018, סך הערבויות שניתנו על ידי החברה עומד על כ-2,871, 7,916 ו-2,846 אלפי ש"ח, בהתאמה. הערבויות כאמור ניתנו בעיקר במסגרת הפעילות השוטפת להבטחת קיום ההתחייבויות של החברה. הערבויות הועמדו בהתאם לקביעת בית המשפט במסגרת הליכים משפטים אשר החברה צד להם לשם המשך הדיונים. בנוסף קיימות ערבויות לעיריות להבטחת הסכמים בדבר היתרי בנייה.

ג. התקשרויות

הסדרים, הסכמים ומסמכי עקרונות מיוחדים

(1) הסכמים מול מדינת ישראל

(1.1) עדכון הסכם הסובסידיה בגין היסעי חיילים

לאור הסכם הסעת חיילים (ראה באור 26(ה)(1)), נחתם בין החברה לחשב הכללי ומשרד התחבורה ביום 12 בספטמבר 2012 הסכם סבסוד מערך הסעת חיילים בימי ראשון, ואשר מטרתו לסכם את טענות הצדדים בדבר שינויים הנוגעים לנסיעות חיילי צה"ל במערך הרכבתי (להלן: "הסכם סבסוד הסעת חיילים").

הסכם הפיתוח וההפעלה (ראה באור 20 (ג)(1)(1.3)) החליף, בין היתר, את הסכם סבסוד הסעת החיילים, אשר היה בתוקף עד לסוף שנת 2012.

(1.2) הסכם פיתוח מפורט לביצוע תוכנית הפיתוח הרב שנתית של חברת הרכבת

ביום 11 באוגוסט, 2008 נחתם הסכם פיתוח מפורט בין הממשלה לבין החברה לביצוע תוכנית הפיתוח (להלן: "הסכם הפיתוח הקודם"). תוקף הסכם הפיתוח הקודם, כפי שהוארך מעת לעת, היה עד ליום 30 באוקטובר, 2013. הסכם הפיתוח הקודם החליף את מסמך העקרונות שנחתם ביום 29 באפריל, 2004 (להלן: "מסמך העקרונות"). מטרת הסכם הפיתוח הקודם הייתה להסדיר את היחסים בין הצדדים בכל הנוגע להתחייבות החברה לבצע את תוכניות הפיתוח אשר נקבעו בהחלטת ממשלה מס' 2231 מיום 12 באוגוסט, 2007 וכללו, בין היתר, פרויקטי פיתוח ופרויקטי שירות, וכן קבעו הוראות לעניין המימון שיינתן על ידי הממשלה לחברה לביצוע תוכניות הפיתוח.

לפרטים בדבר סיווג הכספים שהשקיעה המדינה בחברה במהלך השנים 2003-2008 בסך של 3 מיליארד ש"ח בדוחות הכספיים כהשקעת בעלים, ראו באור 22 (ג).

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

ג. התקשרויות (המשך)

הסדרים, הסכמים ומסמכי עקרונות מיוחדים (המשך)

(1) הסכמים מול מדינת ישראל (המשך)

(1.3) הסכם מסגרת לפיתוח והפעלת רכבת ישראל

ביום 17 ביוני, 2014 נחתם הסכם הפיתוח וההפעלה בדבר סבסוד הפעילות השוטפת ופעילות הפיתוח של החברה (אשר חלק מסעיפיו תוקנו ביום 25 בפברואר, 2015. הסכם הפיתוח וההפעלה 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. הסכם הפיתוח וההפעלה מסדיר את מימון פעילות הפיתוח של החברה לשנים 2013-2020.

(א) <u>מטרת ההסכם ותקופת ההסכם</u>
מטרת הסכם הפיתוח וההפעלה 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.
לפרטים בנושא התוספת השישית להסכם הפיתוח וההפעלה בדבר הארכת תוקף ההסכם ראה ביאור 20(ג)(1)(1.5).

(ב) <u>מילוי יעדי הממשלה וסבסוד הפעילות השוטפת</u>
במסגרת הסכם הפיתוח וההפעלה, 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 הסכם הפיתוח וההפעלה 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) <u>התחייבויות החברה</u>
במסגרת הסכם הפיתוח וההפעלה, 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. הסכם הפיתוח וההפעלה מפרט עקרונות למדידת רמת השירות הנדרשת מהחברה, ומנגנוני התחשבנות בין הממשלה לבין החברה בגין עמידה ברמת השירות כמפורט להלן.
במסגרת הסכם הפיתוח וההפעלה, 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 מול מדינת ישראל (המשך)

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

(ד) מערך מדדי שירות

במסגרת הסכם הפיתוח וההפעלה, התחייבה החברה לנקוט בכל הצעדים הנדרשים על מנת להפעיל את שירותי ההסעה בקווי הנוסעים ברמת שירות מיטבית, בין היתר, בהתאם למדדי השירות המפורטים בהסכם ובנספחיו, לרבות: (1) דיוק - שמירה על רמת דיוק גבוהה בנסיעת הרכבות, תוך נקיטת פעולות לצמצום איחורים, וביטולי עצירת רכבות בתחנות במקרה של שיבושים ברשת; (2) מניעת צפיפות יתר - מניעת מצבים של "צפיפות יתר" החורגת מעקרונות התוכנית התפעולית; (3) תחזוקה, ניקיון וסדר - שמירה על ניקיון ורמת תחזוקה נאותה בכל עת של התחנה והרציפים, על כל המתקנים והאביזרים המותקנים בהם, ושל כל הקרונות הפעילים, מבחוץ ומבפנים; (4) מידע לציבור - הפצת מידע עדכני, מהימן ורלוונטי לציבור בדבר שירותי החברה בתחנות ובקרונות הנוסעים, בקופות, באינטרנט, באמצעות המוקד הטלפוני ובכל מקום נוסף שיורה לה המנהל. המידע יוצג כך שיסייע לציבור להשתמש באופן יעיל בשירותי התחבורה הציבורית כמכלול, ויקטין את אי-הודאות של הנוסע לגבי נסיעתו; (5) כרטוס - מכירת כל סוגי הכרטיסים, למעט כרטיס בודד ללא הנחה, תתבצע בכל תחנות הנוסעים באמצעות מערכות כרטוס חכם (כרטיס אלקטרוני חכם רב פעמי); (6) נגישות - פעילות למען מתן שירות מלא, קל ונוח לנוסעים עם מוגבלות פיסית, בהתאם לכל דין; (7) טיפול בפניות הציבור - טיפול יעיל, מהיר ואדיב בפניות הציבור, בהתאם לנוהל פניות ציבור אשר פורסם על ידי המנהל; ו- (8) טיפול באבדות ומציאות - דאגה לשירותי אחסון לשימוש והחזרה של אבדות ומציאות, בהתאם לנוהל אבדות ומציאות של החברה. בגין אי עמידה במדדי השירות תחויב החברה בפיצויים מוסכמים.

לשם חישוב התמריצים והקנסות אשר יוטלו על החברה, נחלקים מדדי השירות לשתי קבוצות עיקריות: מדדי דיוק (כגון: איחורי רכבות, אי עצירה בתחנה) ומדדי שירות (כגון: מדדי תחזוקה, ניקיון וסדר ברכבות ובתחנות, מידע לציבור בקרונות בתחנות וברציפים, מידע מרחוק ומדדי כרטוס). יצוין, כי הפרס לסך מדדי הדיוק עומד על 33.7 מיליון ש"ח בשנה והפרס 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.

(ה) רמת התפעול

במסגרת הסכם הפיתוח וההפעלה, 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 קוים לצורך עבודות תשתית ואשר תיגזר מתוכנית הפיתוח.

(ו) אישור התוכנית התפעולית של החברה

במסגרת הסכם הפיתוח וההפעלה, 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.

"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 בציוד נייד או באחזקתו, אשר היקפו הכולל עולה על 50 מיליון ש"ח, בהתאם לאומדן המופיע בתוכנית הפיתוח המעודכנת או בהתאם לאומדן עדכני שערכה החברה, הגבוה מביניהם.

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

ג. התקשרויות (המשך)

הסדרים, הסכמים ומסמכי עקרונות מיוחדים (המשך)

(1) הסכמים מול מדינת ישראל (המשך)

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

(ח) <u>התקציב השוטף</u>

במסגרת הסכם הפיתוח וההפעלה, 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 הפיתוח וההפעלה, 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-285 מיליוני ש"ח מהרווח השנתי למימון פרויקטים קטנים. הסכום מתייחס לשנים 2013-2019.

בגין שנת 2020, לפי תחשיב החברה לא נותרה יתרה להעברה למימון פרויקטים קטנים.

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

ג. התקשרויות (המשך)

הסדרים, הסכמים ומסמכי עקרונות מיוחדים (המשך)

(1) הסכמים מול מדינת ישראל (המשך)

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

(ט) <u>גובה הסובסידיה השוטפת</u>

בהתאם להסכם הפיתוח וההפעלה, 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 הפיתוח וההפעלה, העיקרון המנחה בקביעת גובה הסובסידיה השוטפת לה זכאית החברה הינו כי סיכוני הביקוש לנסיעה ברכבות מכוסה מרביתה ע"י המדינה וכי החברה תתומרץ/תיקנס על גידול/קיטון בהתאמה, על כמות הנוסעים בשיעור של 2% לשנה ביחס לשנה הקודמת, כמפורט להלן.

<u>1. מגזר הנוסעים:</u>

<u>א. הסובסידיה השנתית הנורמטיבית</u>

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 הפיתוח וההפעלה.

(*) 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 ההפחתה.

(**) 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 סכום 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 ההתחשבנות (עד 50 מיליון ש"ח) לבין ההכנסה ממסחר הנורמטיבית השנתית באותה שנה; (ג) 50% מההפרש החיובי בין ההכנסות החברה ממסחר בפועל בגין השנה נשואת ההתחשבנות (עד 100 מיליון ש"ח) לבין 50 מיליון ש"ח; (ד) 75% מהכנסות החברה ממסחר בפועל בגין השנה נשואת ההתחשבנות שמעל 100 מיליון ש"ח. בנוסף, ראה גם עיקרי התוספת החמישית והתוספת השישית להסכם הפיתוח וההפעלה בביאור 20(ג)(1)(1.4) להלן.

(*****) 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 מול מדינת ישראל (המשך)

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

(ט) גובה הסובסידיה השוטפת (המשך)

1. מגזר הנוסעים: (המשך)

א. הסובסידיה השנתית הנורמטיבית (המשך)

בהתאם להסכם הפיתוח וההפעלה, 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 מרס 2015, ועד 4% לאחריה. במסגרת הסכם הפיתוח וההפעלה, 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.

הסכם הפיתוח וההפעלה 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 הפיתוח וההפעלה 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 הפיתוח וההפעלה. 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 מתחת ל-102% ומעל 97% מכמות נסיעות הנוסעים בסך שעות השפל בשנה הקודמת. ככל שכמות נסיעות הנוסעים בסך שעות השפל באותה שנה עלתה על 102% מכמות נסיעות הנוסעים בסך שעות השפל בשנה הקודמת, סכום של 2.8 ש"ח (צמוד למדד המחירים לצרכן החל מינואר 2013) ייזקף לטובת החברה בגין כל נסיעת נוסע בשעת שפל אשר מעל ל-102% מכמות נסיעות הנוסעים בסך שעות השפל בשנה הקודמת.
ראה גם את עיקרי התוספת הרביעית בנושא הסובסידיה התמריצית בביאור 20(ג)(1)(1.5) להלן.

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

ג. התקשרויות (המשך)

הסדרים, הסכמים ומסמכי עקרונות מיוחדים (המשך)

(1) הסכמים מול מדינת ישראל (המשך)

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

(ט) גובה הסובסידיה השוטפת (המשך)

2. מגזר המטענים:

הסובסידיה השנתית למטענים- הסובסידיה למטענים הוגדרה בהסכם כמכפלת טון-ק"מ בסכום הקבוע לאותה שנה בהסכם כמפורט בטבלה שלהלן, בניכוי סכום הפחת השנתי ובתוספת (לאחר ניכוי פחת) מע"מ. בהתאם לתנאי ההסכם, הסכום הקבוע ממנו נגזרת הסובסידיה יפחת במהלך שנות ההסכם בשיעור של כ-6% מדי שנה ובסך כולל של כ-28.5% החל משנת 2016. טון-ק"מ הינו סכום של מכפלות המרחק (מספר הק"מ) שנסעה כל רכבת מטענים בכמות המטען באותה הנסיעה (בטון). ירד סך היקף ההובלה בשנה מסוימת מתחת ל-978 מיליון טון-ק"מ 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 הפיתוח וההפעלה:

מדד המחירים לצרכן	**סכום סובסידיה לטון ק"מ לפי שנים (בש"ח)**							
100%	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013
	0.110	0.118	0.126	0.135	0.144	0.154	0.154	0.154

לפרטים נוספים על תוספת להסכם המטענים ראה באור 20(ג)(1)(1.4).

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.

הקו החשמלי הראשון נפתח בספטמבר 2018. ביום 30 ביוני, 2020 חתמו הצדדים על תוספת שלישית להסכם הפיתוח וההפעלה המסדירה בין היתר את התאמת מנגנון ההוצאה המוכרת המתייחס לקווי רכבת חשמליים, ראה גם ביאור 20(ג)(1)(1.5). נכון למועד אישור הדוח, הדיון בנוגע למנגנון חישוב הפיצויים המוסכמים כאמור טרם הסתיים.

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

ג. התקשרויות (המשך)

הסדרים, הסכמים ומסמכי עקרונות מיוחדים (המשך)

(1) הסכמים מול מדינת ישראל (המשך)

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

(יא) <u>תוכנית הפיתוח של החברה</u>

1. <u>פעילות הפיתוח של החברה</u>

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.

הסכם הפיתוח וההפעלה 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 הסכם הפיתוח וההפעלה, 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. <u>הגשת תוכנית פיתוח</u>

לא יאוחר משלושה חודשים ממועד החתימה על הסכם הפיתוח וההפעלה 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 תכנית הפיתוח של החברה לשנים 2020-2013 על ידי נציגי הממשלה (להלן: "תכנית הפיתוח החדשה"). עד למועד אישור תכנית הפיתוח החדשה כאמור, פעלה החברה בהתאם לתכנית הפיתוח המאושרת הקודמת. בנוסף, תגיש החברה לאישור נציגי הממשלה עדכונים שנתיים לתוכנית הפיתוח וכן דיווחים רבעוניים ושנתיים אודות התקדמות ביצועה של תוכנית הפיתוח. במקרה בו ראתה החברה כי צפויה חריגה כספית בפרויקט, תודיע על כך מיד בכתב לנציגי הממשלה, ותגיש לאישורם, בתוך 30 יום, תוכנית למימון החריגה על ידי החברה.

לא יאוחר מיום 1 בספטמבר של כל שנה, תגיש החברה לאישור נציגי הממשלה עדכון לתכנית הפיתוח לשנה העוקבת אשר תתבסס על תכנית 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 בתכנית 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 לתכנית הפיתוח המאושרת של החברה. ראה גם סעיף 27(4).

החברה תבקש אישור ממשרד התחבורה לכל תוכנית או פרוגראמה 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 מול מדינת ישראל (המשך)

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

(יא) תוכנית הפיתוח של החברה (המשך)

3. מגבלות בהשקעת הסובסידיה לפיתוח
החברה מתחייבת להשקיע את כל תשלומי הסובסידיה לפיתוח אך ורק לצורך מימון פיתוח הרכבת בהתאם לתוכנית הפיתוח ובאמצעות חשבון נפרד, בהתאם להנחיות החשבת הכללית ובהתאם לכללי רשות החברות הממשלתיות.

4. אופן תשלום הסובסידיה לפיתוח
בכפוף לעמידת החברה בהתחייבויותיה לפי הסכם זה, בהתאם לביצוע בפועל של תוכנית הפיתוח המעודכנת לכל שנה ושנה, תשלם לה הממשלה או תגרע ממנה, לפי העניין, תשלומי סובסידיה לפיתוח לפי הסכם זה. עד ליום 15 בחודש יעביר חשב משרד התחבורה את הסכומים המאושרים לתשלום לחברה.
במידה שהוגש על ידי החברה חשבון שגוי או לא הוגשו הדיווחים או המידע המבוקשים לפי הסכם זה ונספחיו עד למועדים שנקבעו לגבי כל דיווח יהיו רשאים חשב משרד התחבורה ואגף תשתיות במשרד התחבורה לעכב תשלומים השנויים במחלוקת עד להגשת החשבון או הדו"ח כנדרש, הכל לפי שיקול דעתם הבלעדי.
הכספים שיועברו לחברה לצורך מילוי התחייבויותיה בגין תוכנית הפיתוח, ולמעט כספים שיועברו לחברה לטובת פיתוח מטענים יועברו ללא מע"מ. תשלומי מע"מ בגין פרויקטים מעורבים נוסעים-מטענים, יועברו מדי שנה בכפוף להמצאת חיובי המע"מ בגין הפרויקטים האמורים.
המדינה תעביר לחברה תשלומים שהחברה נדרשה לשלם בשל חובות מע"מ בגין התקופה שקדמה לכניסת הסכם זה לתוקף, בכפוף להמצאת שומות מע"מ לעניין החובות האמורים.
יובהר, כי ההסכם מתייחס להוצאות אשר אינן מותרות לתשלום מכספי הסובסידיה לפיתוח, כגון: עלויות שכר, רכישת ציוד משרדי ורכבים, השקעות במבני הנהלה, שכירות, אחזקה מבנים, ביטוחים, ארנונה, חשמל ומים, תחזוקת והפעלת כלים מכאניים.
ביום 30 בנובמבר, 2014 חתמו החברה ומשרד התחבורה על מסמך הנחיות לחברה שעניינו הרחבה לעניין הסכם הפיתוח (להלן: "מסמך ההנחיות"). במסגרת מסמך ההנחיות מוסדרת ומפורטת כלל פעילות הבקרה והפיתוח של משרד התחבורה על החברה, בנוסף לאמור בהסכם הפיתוח ובהתאם לו. מסמך ההנחיות קובע, בין היתר, כי משרד התחבורה יאשר, יתאם ויבצע בקרה ומעקב על תחומי פיתוח שאינם בסמכות גוף מוסמך. סמכות כאמור מוענקת, ביחס לפרויקטים קטנים (מסוג פרויקטי שירות ופרויקטים קטנים שאינם מסוג פרויקטי שירות) ופרויקטים בתכנון. בנוסף, כולל מסמך ההנחיות פירוט בדבר אופן בקרת משרד התחבורה על הפרויקטים בביצוע והפרויקטים בתכנון וכן בקרה בנושאים רוחביים בהתאם לצורך. מסמך ההנחיות מגדיר, בין היתר, את חובתה של החברה להגיש למשרד התחבורה תוכנית עבודה שנתית וצפי תזרימי לפעילויות הפיתוח שלוש פעמים בשנה, וכן את האופן בו תעביר החברה למשרד התחבורה פניות תקציביות ביחס למזומן והרשאות בנוסח אחיד וקבוע אחת לחודש.

(יב) קרן הפיתוח ומרכיב המע"מ
ההסכם קובע כי החל ממועד חתימתו תופסק העברת הכספים לקרן המיוחדת לעיל בהתאם להסכם הפיתוח הקודם. על יתרת הכספים המצויה בקרן המיוחדת, וכן על פירות הכספים האמורים, יחול סעיף 20 להסכם הפיתוח הקודם, קרי: כספים אלו ישמשו אך ורק לצורך תוכנית הפיתוח, והשימוש באותם כספים יכול שייעשה לקראת מיצוי התקציב השנתי שאושר לחברה ובכפוף לקבלת אישור הממונה על התקציבים והחשב הכללי, או מי מטעמם.

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

ג. התקשרויות (המשך)

הסדרים, הסכמים ומסמכי עקרונות מיוחדים (המשך)

(1) הסכמים מול מדינת ישראל (המשך)

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

(יג) <u>הנפקת איגרות חוב</u>

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 המיידי, 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 מיידי. התשלומים האמורים יועברו לחברה כחלק מכספי הסובסידיה, בכפוף לעמידה בהתחייבויותיה, ובהתאם לתנאים הקבועים בהסכם הפיתוח וההפעלה (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 הסכם הפיתוח וההפעלה 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 מול מדינת ישראל (המשך)

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

(יג) <u>הנפקת איגרות חוב (המשך)</u>

(ב) בהתאם להסכם הפיתוח וההפעלה, נקבע באישור ההנפקה כי המדינה תעביר לחברה כחלק מכספי הסובסידיה לפיתוח, ובכפוף לעמידת החברה בהתחייבויותיה בהסכם הפיתוח וההפעלה, 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 מיידי אשר התקיימותן לא תחייב את המדינה להעביר בגינן כל תשלום נוסף על התשלומים כמפורט לעיל.

(ג) תשלומי המדינה שיועברו לחברה בגין אגרות החוב יועברו כחלק מכספי הסובסידיה לחשבון אליו מועברים כלל כספי הסובסידיה לפיתוח, ולא יועברו לחשבון נפרד. החברה אינה רשאית לשעבד את החשבון אליו יועברו הכספים על ידי המדינה לטובת בעלי אגרות החוב.

(ד) אגרות החוב לא תהיינה מובטחות בבטוחות, למעט כמפורט בס"ק ה' להלן ולמעט התחייבות של החברה לאי יצירת שעבודים לטובת בעלי אגרות החוב אשר תוחרג לעניין שעבודים לטובת המדינה, לעניין שעבודים לטובת תאגידים בנקאיים בסכום של עד 500 מיליון ש"ח, לעניין שעבודים לטובת אשראי ספציפי לטובת רכישת נכס או מימון פרויקט מסוים, שעבודים שיווצרו מכח הדין או בעקבות דרישות רגולציה, וכן לעניין שעבוד פיקדונות, מזומנים ושווי מזומנים.

(ה) על אף האמור בהסכם הפיתוח וההפעלה לעניין אופן השימוש בכספים שיגויסו על ידי החברה, המדינה אישרה לחברה, לבקשתה, להפקיד 150 מיליון ש"ח בלבד מתוך כספי הגיוס, לחשבון בנק ייעודי אשר ישועבד לטובת בעלי אגרות החוב, ואשר ישמש כ"קרן שמורה" לטובת תשלום לבעלי אגרות החוב במצב בו תשלומי הסובסידיה לפיתוח לא הספיקו לחברה לתשלום לבעלי אגרות החוב. בהתאם לכך, תשלומי הקרן והריבית שיועברו לחברה יועברו רק בגין סכום הגיוס פחות 150 מיליון ש"ח. החברה תדווח אחת לחודש לחשב משרד התחבורה על השימוש בכספי הקרן השמורה באותו החודש, וככל שהשתמשה בכספי הקרן השמורה, תפעל למילוי כספי הקרן וזאת עד לתום 6 חודשים ממועד השימוש בכספי הקרן. שימוש החברה בכספי הקרן השמורה בהתאם לאמור בסעיף זה, לא יגרע מהתחייבויות המדינה להעברת התשלומים.

(ו) בנוסף, על אף האמור בהסכם הפיתוח וההפעלה 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 הסכם הפיתוח וההפעלה 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 הפיתוח וההפעלה 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 מול מדינת ישראל (המשך)

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

(יג) הנפקת איגרות חוב (המשך)

(ח) בהתאם לאמור באישור ההנפקה, תוקנו הוראות הסכם הפיתוח וההפעלה 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 טי לעיל (*).

(*) יצוין, כי למיטב הבנת החברה, נכון למועד פרסום הדוח, עומדת החברה בתנאי אישור ההנפקה. למיטב הבנת החברה, אם וככל שתהיה חריגה או הפרה של איזה מתנאי אישור ההנפקה כאמור לעיל והוא יאבד מתוקפו, אין בכך בכדי לפגוע בחוקיות ובתוקף ההנפקה על פי התשקיף. במקרה של חריגה או הפרה של תנאי אישור ההנפקה על ידי החברה כמפורט לעיל, תהיינה למדינה הסעדים הכלליים המוקנים לה מכוח הדין, לרבות הזכות לבטל את אישור ההנפקה ובהתאם לכך, בין היתר, לא להעביר כספים לחברה לתשלומים למחזיקי אגרות החוב. ראה גם ביאור 27(5).

יצוין, כי אין בהגבלת זכות העיכוב והקיזוז כאמור בס"ק (ז) לעיל בכדי לגרוע מכל זכות אחרת שיש למדינה בקשר להסכם הפיתוח וההפעלה 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 הפיתוח וההפעלה 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 הפיתוח וההפעלה.

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 מול מדינת ישראל (המשך)

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

(יג) הנפקת איגרות חוב (המשך)

יובהר, כי התחייבויות המדינה על פי הסכם הפיתוח וההפעלה ואישור ההנפקה, לרבות לעניין העברת הכספים לחברה בגין תשלומי אגרות החוב (קרן וריבית), הינם כלפי החברה בלבד ולא מהוות התחייבות כלפי מחזיקי אגרות החוב או צד ג' אחר כלשהו. לפיכך, יודגש כי אין באגרות החוב ו/או באישור ההנפקה בכדי ליצור התחייבות של המדינה, מכל סוג שהיא, כלפי מחזיקי אגרות החוב. יובהר, כי אין בשינוי מחויבויות החברה בגין אגרות החוב מכל סיבה שהיא, ולרבות בשל התקיימות עילות לפירעון מידי או בפירעון מידי של אגרות החוב כדי לשנות את התחייבות המדינה להעביר כספים לחברה לצורך תשלום אגרות החוב (בקשר לגובה הסכומים ולמועדים בהם יועברו לחברה), כפי שאלו קבועים ההנפקה בלוח ההעברות הנספח לאישור ההנפקה. יודגש, כי הודעת פירעון מידי של אגרות החוב אינה מהווה כשלעצמה בהכרח עילה לביטול הסכם הפיתוח והפעלה ו/או מכתב אישור תנאי ההנפקה, ואין בהודעת פירעון מידי כאמור כל שעצמה בהכרח כדי לבטל את התחייבות המדינה בגין תשלומי אגרות החוב, כמפורט לעיל.
יצוין, כי אי העברת כספים מהמדינה לחברה אשר החברה זכאית לקבלם על פי הסכם הפיתוח וההפעלה אינה מהווה לכשלעצמה עילה לפירעון מידי של אגרות החוב. בנוסף, יצוין כי, העברת ניהול ו/או הפעלת מסילות ברזל מהחברה מכוח אישור ממשלה למועד פרסום הדוח, אינה מהווה לכשעצמה עילה לפירעון מידי. מבלי לגרוע מהאמור, יובהר, כי אם כתוצאה מהאמור תתקיים איזו מהעילות לפירעון מידי המנויות בסעיף 10 לשטרי הנאמנות (כהגדרתם להלן), לרבות הפסקת פעילות החברה, אי פירעון סכומים למחזיקי אגרות החוב, הרעה מהותית ומשמעותית בעסקיה, צו פירוק, צו הקפאת הליכים, בקשה לכינוס נכסים ועיקול על נכס מהותי, אזי יהיו רשאים הנאמן ומחזיקי אגרות החוב להעמיד לפירעון מידי את אגרות החוב, והכל בהתאם לתנאי שטרי הנאמנות.

שימוש בכספי הקרן השמורה לטובת תשלום למחזיקי אגרות החוב של החברה ודחיית מועד פירעון אגרות החוב

בהתאם להוראות סעיף 7.3 לשטר הנאמנות לאגרות החוב (סדרה א') וסעיף 7.3 לשטר הנאמנות לאגרות החוב (סדרה ב') של החברה, שנחתמו ביום 25 בפברואר, 2015 (ראו תשקיף להשלמה של החברה הנושא תאריך 27 בפברואר, 2015, כפי שתוקן ביום 10 במרס, 2015), וכן בהתאם להוראות סעיף 6.2.3.1(יד)(2) לפרק 6 לתשקיף החברה, החברה מעדכנת כי לאחר קבלת אישור הרמטיק נאמנות (1975) בע"מ, הנאמן למחזיקי אגרות החוב, אישר דירקטוריון החברה שימוש בסך של 25 מיליון ש"ח מכספי הקרן השמורה (כהגדרתה בשטרי הנאמנות) לטובת תשלום הקרן והריבית של אגרות החוב שחל ביום 31 במרס, 2020. יתרת התשלום הקרוב תשולם בהתאם למנגנון הקבוע בסעיף 6.2.3.1(יד)(2)(ב) לפרק 6 לתשקיף החברה.

ביום 17 באוגוסט, 2020, אישר דירקטוריון החברה לדחות את מועד הפירעון של תשלום יתרת הקרן הבלתי מסולקת של אגרות החוב (סדרה א') ואגרות החוב (סדרה ב') של החברה (להלן יחד: "אגרות החוב"), לתקופה של תשעה חודשים, קרי עד ליום 30 ביוני, 2021 (להלן: "מועד הפירעון הסופי"), בכפוף לקבלת כל האישורים הנדרשים, על מנת להמשיך את קיומה של החברה כ"תאגיד מדווח", כהגדרתו בחוק ניירות ערך, תשכ"ח–1968 (להלן: "חוק ניירות ערך").
עוד פרסמה החברה כי תהא רשאית לעשות שימוש בקרן השמורה (המפורטת בסעיף 5 לגילוי הייעודי) לתשלום תשלומי הקרן והריבית של שתי סדרות אגרות החוב (סדרה א' וסדרה ב'), ללא חובת מילוי כספי הקרן השמורה, בכפוף לכך כי יתרת הסכום שתישאר בקרן השמורה לא תפחת מהסכום הנדרש לצורך תשלום כלל תשלומי הקרן והריבית למחזיקי אגרות החוב (סדרה א' וסדרה ב').

ביום 25 באוגוסט, 2020 אישרה אסיפת מחזיקי אגרות החוב (סדרה א') של החברה תיקון לשטר הנאמנות לאגרות החוב (סדרה א') של החברה וכן הסמיכה את הנאמן למחזיקי אגרות החוב (סדרה א') של החברה, לחתום על התיקון לשטר הנאמנות לאגרות החוב (סדרה א') ועל תיקון להסכם השעבוד מיום 10 במרס, 2015. כמו כן, יום 25 באוגוסט, 2020 אישרה אסיפת מחזיקי אגרות החוב (סדרה ב') של החברה תיקון לשטר הנאמנות לאגרות החוב (סדרה ב') של החברה וכן הסמיכה את הנאמן למחזיקי אגרות החוב (סדרה ב') של החברה, לחתום על התיקון לשטר הנאמנות לאגרות החוב (סדרה ב') ועל תיקון להסכם השעבוד מיום 10 במרס, 2015.

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

ג. התקשרויות (המשך)

הסדרים, הסכמים ומסמכי עקרונות מיוחדים (המשך)

(1) הסכמים מול מדינת ישראל (המשך)

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

(יג) הנפקת איגרות חוב (המשך)

שימוש בכספי הקרן השמורה לטובת תשלום למחזיקי אגרות החוב של החברה ודחיית מועד פירעון אגרות החוב (המשך)

ביום 26 באוגוסט, 2020 פרסמה החברה כי בהמשך לדיווח מידי מיום 17 באוגוסט, 2020 בדבר אישור דירקטוריון החברה לדחיית מועד הפירעון הסופי של אגרות החוב (סדרה א' ו-ב') של החברה וכן לזימוני אסיפות מחזיקי אגרות החוב אשר פורסמו ביום 18 באוגוסט, 2020 במסגרתם הובא לאישור, בין היתר, תיקון שטר הנאמנות לאגרות החוב א' ו-ב', וכן תיקון הסכם השעבוד מיום 10 במרס, 2015, ולאחר קבלת אישור הבורסה לניירות ערך בתל אביב בע"מ, כי:

א. מועד תשלום יתרת קרן אגרות החוב בסך של 73,500,000 ש"ח לסדרה א' ובסך של 50,000,000 ש"ח (בתוספת הצמדה) לסדרה ב' נדחה מיום 30 בספטמבר, 2020 וישולם ביום 30 ביוני, 2021 בתשלום אחד (להלן: "מועד תשלום יתרת סכום הקרן הנדחה").

ב. עד למועד תשלום יתרת סכום הקרן הנדחה, תמשכנה אגרות החוב לשאת את שיעור הריבית בהתאם להוראות סעיף 4.1 וסעיף 4.2 לתנאים הרשומים מעבר לדף בשטרי הנאמנות לאגרות החוב.

ג. בהתאם לאמור:

1. למחזיקי אגרות החוב (סדרה א'), ביום 30 בספטמבר, 2020, תשולם רק ריבית על יתרת הקרן הבלתי מסולקת בשיעור 0.62% (שיעור שנתי של 1.24%), המועד הקובע לתשלומה יהיה ביום 24 בספטמבר, 2020. ביום 31 במרס, 2021 תשולם ריבית בשיעור 0.62% (שיעור שנתי של 1.24%) שהמועד הקובע לתשלומה יהיה ביום 25 במרס, 2021, וביום 30 ביוני, 2021 תשולם ריבית בשיעור של 0.31% שתשלומה יבוצע ביחד עם יתרת הקרן הבלתי מסולקת של אגרות החוב (סדרה א') ביום 30 ביוני, 2021.

2. למחזיקי אגרות החוב (סדרה ב'), ביום 30 בספטמבר, 2020, תשולם רק ריבית על יתרת הקרן הבלתי מסולקת בשיעור 0.295% (שיעור שנתי של 0.59%), המועד הקובע לתשלומה יהיה ביום 24 בספטמבר, 2020. ביום 31 במרס, 2021 תשולם ריבית בשיעור 0.295% (שיעור שנתי של 0.59%) שהמועד הקובע לתשלומה יהיה ביום 25 במרס, 2021, וביום 30 ביוני, 2021 תשולם ריבית בשיעור של 0.1475% שתשלומה יבוצע ביחד עם יתרת הקרן הבלתי מסולקת של אגרות החוב (סדרה ב') ביום 30 ביוני, 2021.

ד. למען הסר ספק, מובהר כי לריבית כאמור בסעיף 2 לעיל, לא תתווסף ריבית נוספת כלשהי, לרבות ריבית פיגורים כמפורט בסעיף 4.3 לתנאים הרשומים מעבר לדף בשטרי הנאמנות לאגרות החוב.

ה. תיקון שטרי הנאמנות לאגרות החוב כמפורט לעיל, לרבות דחיית מועד הפירעון הסופי של אגרות החוב, אושר על ידי מחזיקי אגרות החוב באסיפות מיום 25 באוגוסט, 2020 ונחתם ביום 26 באוגוסט, 2020.

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

ג. התקשרויות (המשך)

הסדרים, הסכמים ומסמכי עקרונות מיוחדים (המשך)

(1) הסכמים מול מדינת ישראל (המשך)

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

(יד) <u>חברות בנות</u>

ביום 31 ביולי, 2016 נחתם הסכם בין החברה לבין חברת הפיתוח, שתכליתו הסדרת מערכת היחסים ומודל ההתחשבנות ביניהן, לתקופה של 5 שנים מיום 1 בינואר, 2016 ועד ליום 31 בדצמבר, 2020. הסכם זה הוארך בשנה עד ליום 31 לדצמבר, 2021. במסגרת זו, תרכוש החברה מחברת הפיתוח שירותי ניהול ופיתוח למתחמים המיועדים לשימושים מסחריים במתחמי הרכבת. חברת הפיתוח תרכוש מהחברה שירותים מנהלתיים, ותהיה אחראית על ניהול ה "זכויות הסחירות במקרקעין " ומעטפת השירותים הנלווים ושיווקם ו/או השכרתם במתחמים עליהם תחליט החברה.

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

ביום 1 בספטמבר, 2016 נחתם הסכם בין החברה לבין חברת המטענים, שתכליתו להסדיר את העברת פעילות הובלת המטענים בחברה לחברת המטענים, למעט פעילות התפעול. עם העברת הפעילות, תהפוך חברת המטענים ללקוח הבלעדי של החברה בתחום הובלת המטענים באמצעות הרכבת. במסגרת ההסכם, התחייבה החברה, בין היתר, להוביל - עבור חברת המטענים - מטענים מסוגים שונים בכמות ובנפח בהתאם לקבוע בהסכם. ההסכם מבהיר, כי הסובסידיה בגין הובלת מטענים במסגרת הסכם הפיתוח וההפעלה 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 הסכם הפיתוח והההפעלה 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 הפיתוח וההפעלה אשר נוסחו יאושר על ידי נציגי הממשלה.

ביום 13 בפברואר, 2019 קיבל דירקטוריון החברה החלטה לפיה הוא ממליץ לרשות החברות הממשלתיות לפעול לתיקון החלטת ממשלת ישראל מס' 4545 מיום 2 באפריל, 2012 (חכ/268), אשר תוקנה בהחלטה מס' 5307 מיום 18 בדצמבר, 2012, (חכ/327), בדבר הקמה והפרטה של חברת הבת למטענים, באופן המביא לכדי סיום פעילות חברת הבת למטענים וכן לפירוקה כך שכלל פעילות בתחום המטענים תרוכז ותנוהל בידי החברה. בהמשך להחלטה האמורה, העריך דירקטוריון החברה, בהחלטתו מיום 27 בפברואר, 2019, כי ההסתברות להפרטת חברת הבת הינו נמוך מ-50%.

בעקבות החלטת הדירקטוריון הוחלט על ביטול הפרשה בגין תוספת אחוזית בגין הפרטת הבת למטענים בהתאם להסכם השכר הקיבוצי (2012). מכיוון שהחברה קבלה בעבר שיפוי מהמדינה בגין פריט זה במסגרת הסובסידיה השוטפת, הסכום כאמור יושב למדינה בדרך של קיזוז תשלומי סובסידיה עתידיים. נכון למועד אישור הדוח, הוחזר כל הסכום.

(טו) <u>התחשבנות בין המדינה לבין החברה עם חתימת ההסכם</u>

לטובת התחשבנות בין המדינה לבין החברה בהתאם להסכם הפיתוח וההפעלה חושבו הסכומים המגיעים לחברה מכוח הסכם הפיתוח וההפעלה, 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 2014-2013, כפי שצוין בהסכם הפיתוח וההפעלה.

כמו כן, הוסכם כי המדינה תמחל לחברה על חובה (קרן וריבית) בגין ההלוואה אשר ניתנה לחברה על סך 400 מיליון ש"ח, ובגין סכומי ההלוואות שניתנו בגין פרויקטי השירות מתוך כספי הקרן המיוחדת, בהתאם להסכם הלוואה מיום 31 יולי, 2012.

לצורך הפעילות השוטפת ובמטרה לסייע לחברה לגשר על פערים בתזרים המזומנים, משרד התחבורה יעביר מדי שנה סכום בגובה 77 מיליון ש"ח, שיוחזר ע"י החברה למשרד התחבורה עד ליום 15 בדצמבר מדי שנה, כאשר הוא מוצמד למדד המחירים לצרכן הידוע ביום זה, כאשר מדד הבסיס הוא מדד המחירים לצרכן הידוע ביום העברת הסכום האמור לחברה. בשנת 2020, הועמדה ההלוואה בחודש דצמבר 2020, חלף חודש ינואר 2021 וזאת בכדי לסייע בגישור על פערי ההון החוזר.

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

ג. התקשרויות (המשך)

הסדרים, הסכמים ומסמכי עקרונות מיוחדים (המשך)

(1) הסכמים מול מדינת ישראל (המשך)

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

(טז) <u>תרופות בשל הפרות</u>

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)(1.3)(ח)), או הוראות לעניין תנאים והתקציב שנקבעו בתכנית הפיתוח וכן ביצועו של פרויקט (לרבות השקעה בו) בטרם קבלת כל האישורים הנדרשים, לרבות האישורים הסטטוטוריים והאישורים התקציביים הנדרשים. נציין, כי לאחר חתימת הסכמי מסגרת עם חברות בנות, הפרה של הוראות הסכמים כאמור תיחשב אף היא מקרה אשר בו רשאית המדינה לעכב תשלומים או להפסיקם כמפורט לעיל;

(ב) החברה הפרה הוראה שנתנו לה נציגי הממשלה, כולם או חלקם, או מי מטעמם לפי ההסכם (כמפורט בסעיף 3(ז') להלן);

(ג) החברה הפרה הוראות מהוראות ההסכם, ולא תיקנה את ההפרה עד תום המועד שנקבע בהודעה של מי מנציגי הממשלה לעניין זה, ואם לא נקבע מועד לתיקון ההפרה באותה הודעה - תוך פרק זמן סביר;

(ד) הוגשו כנגד החברה בקשות לעיקול בסכום מצטבר העולה על 50 מיליון ש"ח, ולא הוסרו תוך 90 ימים, מונה כונס נכסים זמני או קבוע לחברה, הוצא צו פירוק לחברה, או הוגשה בקשה להקפאת הליכים כנגד החברה, ובעקבות אחד מאלה נפגעה פעילותה השוטפת של החברה, או קרה כל אירוע אחר אשר בעקבותיו החברה לא תוכל להמשיך בפעילותה השוטפת כרגיל. בנוסף, ומבלי לגרוע מכלליות האמור לעיל, שימוש של החברה בכספים שהועברו לה שלא למטרה שלשמה הועברו יהוו הפרה מהותית של ההסכם, ובמצב זה יהיו נציגי הממשלה רשאים לקזז סכומים בגובה ההוצאה כאמור בתוספת ריבית פיגורים של החשב הכללי, מכל סכום המשתלם על ידי הממשלה לחברה על פי כל הסכמים בין הצדדים.

* יצוין, כי המדינה השתמשה מעת לעת בזכות עיכוב זו, לה היא זכאית מכח הסכם הפיתוח וההפעלה.

2. יובהר, כי זכויות העיכוב והקיזוז של המדינה חלות על כל הכספים שמועברים מהמדינה לחברה במסגרת הסכם הפיתוח וההפעלה, 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 הפיתוח וההפעלה כמפורט בסעיף י"ח להלן, וכן בזכות הקיזוז הקיימת לה מכוח הדין ו/או מכוח הסכמים אחרים.

יובהר כי העברת תשלומי סובסידיה לחברה נעשית בהתאם למנגנון דיווחים ובקרה הקבוע בהסכם. בהתאם למנגנון זה, נציגי הממשלה יהיו רשאים לעכב תשלומים השנויים במחלוקת עד להגשת חשבון או דו"ח כנדרש לפי ההסכם, הכל לפי שיקול דעתם הבלעדי. הסתייגויות נציגי הממשלה יועברו לחברה בתוך 45 יום, מהיום בו העבירה את הדיווח במחלקות. בתוך 30 יום מהמועד בו תסתיים המחלוקת, יועברו התשלומים על פי התוצאות המוסכמות לחברה.

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

ג. התקשרויות (המשך)

הסדרים, הסכמים ומסמכי עקרונות מיוחדים (המשך)

(1) הסכמים מול מדינת ישראל (המשך)

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

(טז) תרופות בשל הפרות (המשך)

3. הסכם הפיתוח וההפעלה אינו מגדיר רשימה סגורה של הפרות אשר ייחשבו כהפרות מהותית של ההסכם אשר בגינן תהא המדינה רשאית לעכב ו/או להפסיק את העברת הכספים מכוח הסכם הפיתוח וההפעלה, לרבות בגין תשלומי אגרות החוב. להערכת החברה, המקרים המפורטים להלן עשויים להיחשב כהפרות מהותיות של הסכם הפיתוח וההפעלה:

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 הסכם הפיתוח וההפעלה, כגון: אי שימוש בהם לתשלום עבור לפרויקטי פיתוח קטנים.

ג. ביצועו של פרויקט פיתוח (לרבות השקעה בו ו/או ביצוע פעולות מהותיות מכוחו) בטרם קבלת כל אישורי נציגי הממשלה הנדרשים (מכוח הסכם הפיתוח וההפעלה 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 הסכם הפיתוח וההפעלה.

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.

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.

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

ג. התקשרויות (המשך)

הסדרים, הסכמים ומסמכי עקרונות מיוחדים (המשך)

(1) הסכמים מול מדינת ישראל (המשך)

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

(יז) <u>קיזוז</u>

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) <u>ביטול ושינוי ההסכם</u>

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 בגינן, או תעביר לחברה סכומים הנדרשים לטובת ביטולן. סעיף זה יחול רק לגבי התחייבויות אשר נכללות בתכניות הפיתוח המאושרות של החברה, אשר אין לחברה מקור חיצוני למימונן 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 בגינן, או לעביר לחברה סכומים הנדרשים לטובת ביטולן.
מבלי לגרוע מהאמור לעיל לעניין סמכות הביטול של נציגי הממשלה, שום ויתור, אורכה, הנחה או שינוי כלשהו בתנאי הסכם זה לא יהיו ברי תוקף, אלא אם כן נעשו בכתב ונחתמו על-ידי הצדדים, בחתימת האורגנים המוסמכים של הצדדים ובכפוף לאישורים הנדרשים על פי דין.

(יט) <u>זכות צד שלישי</u>

יצוין, כי הסכם הפיתוח וההפעלה קבע כי ההסכם או כל הוראה בו לא יפורשו כחוזה לטובת צד שלישי, ואין בהסכם הפיתוח וההפעלה כדי להקנות זכות כלשהי למי שאינו צד לו.

(1.4) תוספות להסכם ההפעלה והפיתוח להובלת המטענים

ביום 15 במאי, 2019, אישר דירקטוריון החברה תוספת להסכם הפיתוח וההפעלה בנוגע לגובה הסובסידיה השנתית של פעילות הובלת מטענים לשנים 2019-2020, שאלה עיקריה: ביטול שחיקת מחולל דמי הסובסידיה לטון/ק"מ בשנים 2019 ו-2020; בונוסים על גידול בהיקף הובלת מטענים בהשוואה לשנת 2018 ותמריץ להובלת מכולות: תעריף ל-TEU מכולה. התיקון האמור אושר על ידי נציגי הממשלה כמתחייב מהסכם הפיתוח וההפעלה.
לגבי החלטת הדירקטוריון בדבר המלצתו לרשות החברות לפעול מול ממשלת ישראל לסיום פעילות חברת הבת למטענים ראה באור 1(ב) לעיל.

(1.5) תוספות להסכם ההפעלה והפיתוח

ביום 27 במאי, 2020 נחתמה תוספת שלישית להסכם ההפעלה והפיתוח, במסגרת תוספת זו ניתנו תוספות רטרואקטיביות משנת 2018 ועד וכולל שנת 2020. התוספת כוללת בין היתר שיפוי בגין עלויות הפעלת תחנת יצחק נבון, הפעלת טרמינלים חדשים בתחנות קיימות ושיפוי בגין הארכת מערכי רכבת.

ביום 30 ביוני, 2020 נחתמה תוספת רביעית להסכם ההפעלה והפיתוח, בין נציגי הממשלה לבין החברה, בגין השלכות התפשטות וירוס ה'קורונה'. להלן עיקרי התוספת להסכם:

1. בגין כל אחד מהחודשים אפריל, מאי ויוני לשנת 2020, יועבר לחברה סך של 140 מלש"ח כמקדמה על חשבון ההוצאה המוכרת בגין נוסעים ובגין הסובסידיה למטענים.
2. ההתחשבנות בגין מחולל הסובסידיה התמריצית תבוטל החל מחודש ינואר 2020 ועד לחזרה לפעילות מלאה של שירותי התחבורה הציבורית ברכבות הנוסעים, ללא הגבלת נוסעים. ככל ותתחדש ההתחשבנות בעניין זה, נקבע בהסכם אופן חישובה.
3. בגין התשלום לחודש אפריל 2020, יועבר לחברה בנוסף סך של כ-43.5 מלש"ח עבור מחולל תמלוגים לרשות מקרקעי ישראל.
4. העקרונות לחישוב התשלום עבור חודש יוני ייקבעו בהסכם נוסף.

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

ג. התקשרויות (המשך)

הסדרים, הסכמים ומסמכי עקרונות מיוחדים (המשך)

(1) הסכמים מול מדינת ישראל (המשך)

(1.5) תוספת להסכם ההפעלה והפיתוח

התוספת להסכם אושרה על ידי דירקטוריון החברה ביום 1 ביולי, 2020.

ביום 30 בספטמבר, 2020 נחתמה תוספת חמישית להסכם המסגרת לפיתוח והפעלת רכבת ישראל. תוספת זו מתייחסת להתחשבנות בדמי ההפעלה לחודשים יולי - דצמבר 2020, והיא מסדירה בין היתר את מנגנון שיפוי העלויות בפעילות השוטפת בגין ירידה בהיקף הנסיעה במגזר הנוסעים, וכן, בגין עלויות הנוספות שנגרמו כתוצאה ממשבר הקורונה במהלך שנת 2020. בנוסף, התוספת הסדירה את ההתחשבנות בגין חודש יוני, 2020 וכן קובעת כי יתקיים תהליך התדיינות להתחשבנות עתידית נוספת בתחומי הסחר והמטענים ביחס לחציון השני לשנת 2020.

ביום 31 בדצמבר, 2020 אישר דירקטוריון החברה תוספת שישית להסכם הפיתוח וההפעלה, בין נציגי הממשלה לבין החברה (להלן - "התוספת להסכם"). חתימת נציגי הממשלה נתקבלה בחברה ביום 3 בינואר, 2021.

עיקרה של התוספת להסכם בהארכת תוקפו של הסכם ההפעלה והפיתוח והתוספות לו עד ליום 31 במרס, 2021 ובכלל זה שיפוי נוסף של החברה ב-4 מיליוני ש"ח לחודש, ביטול קיזוז ההכנסה השנתית ממסחר בעקבות הירידה בפעילות הסעת נוסעים ופעילות המסחר, כמו כן, בתוספת נקבע כי לעניין השנים 2020-2021 יסווגו התחנות כ "תחנה פעילה גדולה" או "תחנה פעילה קטנה" בהתאם לסיווג שאושר עבור שנת 2019.

(1.6) לפרטים בנושא תיקון ההסכם למתן זכות שימוש ולהעברת זכויות במקרקעין , ראה סעיף 20(ג)(2)(2.2).

(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)(2.2).

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

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)(2.2) ((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 והרשאה בהתאם לתיקון להסכם המקרקעין ראה באור 20 (ג)(2)(2.2)(א).

בנוסף, בהתאם להסכם, המדינה זכאית לקזז מכל סכום המגיע לחברה מהמדינה על פי כל הסכם, כל סכום שהחברה תהיה חייבת למדינה על פי כל הסכם, לרבות ההסכם עצמו.

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

ג. התקשרויות (המשך)

הסדרים, הסכמים ומסמכי עקרונות מיוחדים (המשך)

(2) זכויות במקרקעין (המשך)

(2.2) תיקון ההסכם למתן זכות שימוש ולהעברת זכויות במקרקעין

ביום 18 בפברואר, 2014 חתמו החברה, רמ"י ומשרד התחבורה על תיקון ההסכם למתן זכות שימוש ולהעברת זכויות במקרקעין מיום 29 באפריל, 2004 (להלן: "תיקון הסכם המקרקעין"). תוקפו של התיקון להסכם המקרקעין הותנה באישורה של מועצת מקרקעי ישראל את התיקון בכתב. תיקון הסכם המקרקעין אושר על ידי מועצת מקרקעי ישראל בהחלטה מספר 1367 ביום 31 במרס, 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) <u>זכויות חכירה במקרקעי הרכבת</u> - 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) <u>תשלום בגין חכירת המקרקעין</u> - 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 הסכם הפיתוח וההפעלה תעביר הממשלה לחברה סכומים נוספים אשר ישמשו לתשלום סכומי תמלוגים אלו לרשות מקרקעי ישראל.

ראה גם באור 20 (ג)(2)(2.2)(ו) בעניין מס רכישה.

(ג) <u>פיתוח מסחר ושירותים נלווים בתחנות</u> - 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. ראה גם ביאור 26(ה)(5) בדבר הסכם לפינוי מתחמי הנהלת רכבת ישראל.

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 אין זכות חכירה ברצועה זו.

עמלת שיווק מרמ"י: החברה תהיה זכאית לחלק מההכנסות הנובעות משיווק כלל הזכויות שאושרו בתכנית במתחמים לתכנון משותף עם רמ"י ברצועה 2, כמפורט להלן: החברה תהא זכאית לתגמול בסך 5% מהתקבולים נטו בגין רכיב הקרקע (לאחר הפחתת מע"מ, חלף היטל השבחה והוצאות פיתוח) בקשר עם הכנסות משיווק מתחמי תכנון משותף המנוהלים על ידי גורם שאינו החברה. במתחמים בהם התכנון המשותף מנוהל על ידי החברה, תהא החברה זכאית לתמורה בשיעור הנע בין 10 ל-25 אחוזים מסך ההכנסות נטו של רמ"י שיתקבלו משיווק מלוא הזכויות בתוכנית ובגין רכיב הקרקע (לאחר הפחתת מע"מ, חלף היטל השבחה והוצאות פיתוח) בהתאם למנגנון מוסכם הכולל אחוזי תמורה ביחס לקבוצות שווי (כאשר בכל מקרה, תקבולי החברה בגין תכנון מתחם לא יפחתו ממיליון ש"ח).

רצועה 3

תיאור: השטחים שמעבר לרצועה 2 בתחום הקו הכחול של תוכנית המתחם לתכנון משותף. יצוין, כי רצועה זו מתוכננת לרוב על ידי רמ"י ולא על ידי החברה.

זכויות החברה ברצועה: לחברה אין זכות חכירה ברצועה זו.

עמלת שיווק מרמ"י: החברה אינה זכאית לעמלת שיווק מרמ"י בגין רצועה זו.

(ה) הליך תכנון ותמורות משיווק מקרקעין על ידי רמ"י ברצועה 2 - הצדדים הסכימו, כי בפרויקטים גדולים ומרכזיים (כדוגמת בני ברק וסבידור) בהם קיים עירוב שימושים, ובכלל זה מרכז תחבורה הכולל מסופי אוטובוסים, תחנת רכבת ושירותים נלווים, תהיה רשאית וועדת המעקב והבקרה, כהגדרתה להלן, להעביר את תכנון המתחם התחבורתי (כולל שלב התב"ע של המתחם) לחברה ולהשאיר את תכנון יתרת המתחם לרמ"י.
יצוין, כי בהתאם לסעיף 7 להחלטת מועצת מקרקעי ישראל מס' 1367, החברה תשיב למדינה שטחים כפי שיוחלט בצוות בין משרדי על פי מנגנון שיגובש על ידי הצוות, לרבות מתחם הנהלת הרכבת בתחנת סבידור-מרכז, כפי שנחתם בהסכם הפינוי מיום 23 במאי, 2011, ולכל המאוחר בסוף שנת 2015. בסוף שנת 2017 השלימה החברה את המעבר ממתחם תחנת הרכבת "סבידור", לפרטים נוספים בדבר הסכם לפינוי מתחמי הנהלת החברה ראה ביאור 26 (ה)(5).

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

ג. התקשרויות (המשך)

הסדרים, הסכמים ומסמכי עקרונות מיוחדים (המשך)

(2) זכויות במקרקעין (המשך)

(2.2) תיקון ההסכם למתן זכות שימוש ולהעברת זכויות במקרקעין (המשך)

(ו) מס רכישה - בגין המקרקעין בהם תקבל החברה הרשאת שימוש וכן במקרקעין בהם יראו את החברה כבעלת זכויות חכירה מהוונות (למעט בגין זכויות סחירות במקרקעין רצועה 1 אשר אינם נכללים במעטפת שירותים נלווים לנוסע), בהתאם לתנאי תיקון להסכם המקרקעין, לא תישא החברה בתשלומי מס רכישה והצדדים יפעלו על פי אחת משתי החלופות הבאות: (1) יותקנו תקנות המסדירות פטור ממס רכישה; או (2) המדינה תוסיף לתקציב החברה סכומים בשיעור מס הרכישה שיהיה על החברה לשלם ככל שלא תושלם התקנת התקנות כאמור לעיל.

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

(ח) שינוי יעוד - בהתאם לנספח חוזה החכירה המצורף לתיקון הסכם המקרקעין אם ישתנה ייעודו של מגרש או חלק ממגרש מבין המגרשים הכלולים בסעיפים 3.2-3.3 לתיקון הסכם המקרקעין על ידי תכנית על פי חוק התכנון והבניה, התשכ"ה-1965 או על פי כל דין, תסתיים תקופת החכירה של המגרש או של אותו חלק ממנו אשר לגביו שונה היעוד. בדומה, בהתאם להסכם ההרשאה המצורף לתיקון הסכם המקרקעין, הרשאת השימוש תפקע עוד לפני תום תקופת ההרשאה במקרה של שינוי יעוד או שינוי תמ"א 23, באופן שהמגרש או חלקו, שהיה מיועד למטרת ההרשאה אינו מיועד עוד למטרה זו על פי תכנית מתאר תקפה ומאושרת, ובמקרה כזה לא תהיה עוד לרכבת כל רשות או זכות במגרש או בחלקו והיא לא תהיה זכאית לפיצוי בגין כך.

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

(י) מנגנון לטיפול בגריעות - יוקם צוות משותף לגיבוש רשימה מוסכמת של מקרקעין שיושבו לרמ"י ומנגנון השבה. מוסכם כי כל המקרקעין אשר אינם משמשים לשירות הרכבתי ו/או אינם ולא יהיו ביעוד רכבתי ו/או אין כוונה לממשם לשימוש הרכבת בטווח תקופת ההסכם יגרעו ממצבת המקרקעין של החברה ויושבו לרמ"י.

(יא) רישום המקרקעין - החברה מחויבת לפעול לרישום כלל הנכסים שלגביהם יחתמו הסכמי חכירה והסכמי הרשאה המפורטים בנספח להסכם על שם המדינה כבעלים בתוך 5 שנים מיום אישור תכנית עבודה שתתואם בין החברה לבין מרכז מפ"י והאוצר.

(יב) מיסים ותשלומי חובה, אחריות לנזקים - בהתאם להסכם החכירה שצורף כנספח לתיקון להסכם המקרקעין, ובמשך כל תקופת החכירה, תישא החברה לבדה בכל המיסים, הארנונות המלוות ותשלומי החובה לסוגיהם, העירוניים והממשלתיים, לרבות היטל השבחה, החלים בקשר עם המוחכר וכן בכל האגרות והוצאות הפיתוח מכל סוג שהוא החלים או שיחולו על המוחכר. כמו כן, החברה בלבד תהא אחראית כלפי רמ"י וכלפי צד שלישי לכל נזק שייגרם לגופו או לרכושו של אדם כלשהוא (לרבות החברה) וכן לפיצויים שיוטלו עקב או כתוצאה מפעולות ו/או מחדלים במוחכר או בשטח ההרשאה או בקשר עם החזקתו והשימוש בו. סעיפים דומים מצויים גם בהסכם ההרשאה שצורף כנספח לתיקון להסכם המקרקעין.

(יג) תיקון הסכם מקרקעין משנת 2004 - הצדדים הסכימו שיראו במקרקעין רכבת ישראל (כהגדרתם בתיקון להסכם המקרקעין), מקרקעין שלגביהם ניתנה זיקה לקרקע באופן שבכל מקום שבהסכם המקרקעין משנת 2004 בו נזכרת זכות שימוש ו/או ניתנה זכות שימוש בפועל ייכתב כזכויות חכירה מהוונות למעט מקרקעין שבהתאם לתיקון להסכם המקרקעין קיבלה הרכבת הרשאת שימוש, זכאית החברה להרשאת שימוש בלבד.

הצדדים הסכימו שהתיקון להסכם המקרקעין גובר על הסכם המקרקעין משנת 2004 וככל שתהיה סתירה ביניהם יגברו סעיפי התיקון להסכם המקרקעין.

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

ג. התקשרויות (המשך)

הסדרים, הסכמים ומסמכי עקרונות מיוחדים (המשך)

(3) הסכם קיבוצי מיום 6 בדצמבר, 2012

סכסוכי העבודה בהם נקטו העובדים במהלך השנים 2010-2012, אשר הביאו לגיבוש מתווה עקרונות (מסמך ההבנות) שנרשם ביום 27 במרס, 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.

<u>להלן עיקרי ההסכם הקיבוצי 2012:</u>

(א) תוספות השלמה מדורגת עד לשיעור של 5.95% מהשכר המשולב לפי מסגרת ההסכם הקיבוצי בין המגזר הציבורי להסתדרות אשר נחתם ביום 12 בינואר, 2011, שחושבו רטרואקטיבית מיום 1 בינואר, 2011.

(ב) מענק חתימה ותוספת שכר מדורגת מפעלית (תוספת 2012) - עד לשיעור של 7.3% מהשכר המשולב, שחושבו רטרואקטיבית מיום 1 בינואר, 2011.

(ג) תוספת ומענק בגין הוצאת תחזוקת קרונועי IC3 למיקור חוץ (השלמה לתוספת 2012); החל ממועד תחילת יישומו של ההסדר לתחזוקת הקרונועים שולמו מענקים והשלמה לתוספת 2012. ההשלמה לתוספת 2012 הגדילה את התוספת ל-9.55% על בסיס השכר המשולב. בנוסף קיבלו העובדים מענק בסך 15,000 ש"ח ואילו עובדי מחלקת הic3 ששמם מופיע בנספח ב' להסכם קיבלו מענק נוסף של 10,000 ש"ח.
תוספת בגין העברת חברת הבת למטענים - החל ממועד העברת השליטה בחברת הבת למטענים ליזם פרטי (לפי ההסכם - 51% ממניות החברה) תשולם תוספת בשיעור 2.25% מהשכר המשולב. ככל שלא תועבר השליטה עד ליום 1 בספטמבר, 2013, תינתן התוספת במשכורת העוקבת למועד העברת השליטה, בתחולה למפרע מיום 1 בספטמבר, 2013. במסגרת הדוחות הכספיים ליום 31 בדצמבר, 2018 בוטלה ההפרשה בגין הפרטת חברת המטענים, בהתאם להערכת דירקטוריון החברה, בהחלטתו מיום 27 בפברואר, 2019 כי ההסתברות להפרטת חברת הבת למטענים הינו נמוכה מ- 50% (ראו גם באור 27.2). בנוסף קיבלו העובדים מענק חד פעמי בסך 15,000 ש"ח (לעובד במשרה מלאה, ובאופן יחסי לעובד במשרה חלקית).

(ד) תוספת תחזוקת ציוד נייד חשמלי - החל מההתקשרות הראשונה לביצוע תחזוקת ציוד נייד חשמלי באמצעות ספק חיצוני תשולם תוספת לשכר המשולב בשיעור של 2.25%. ככל שלא תבוצע התקשרות עד ליום 1 בדצמבר, 2013, תינתן התוספת במשכורת העוקבת למועד ההתקשרות הראשונה, בתחולה למפרע ליום 1 בדצמבר, 2013. בשנת 2017, בוצעה ההתקשרות. תוספת זו שולמה לעובדים בחודש פברואר 2018.

(ה) תוספות השכר האמורות (למעט המענקים) תהוונה חלק משכר השעה הרגיל, מהמשכורת הקובעת לגמל ומהמשכורת הקובעת לפיצויים.

(ו) הפרשות לקופות - שיעורי דמי הגמולים בגין העובדים המבוטחים בפנסיה צוברת חדשה, בביטוח מנהלים או בקופת גמל לא משלמת לקצבה יגדלו ב-1% אחד (שיעור הפרשות העובד יגדל ב-1% ושיעור הפרשות המעביד יגדל ב-1%) ובלבד שלא יעלו על 7% חלק עובד ו-7.5% חלק מעביד.
שיעורי ההפרשות בגין רכיבי שכר שאינם נכללים בשכר המבוטח לפנסיה צוברת ואינם החזרי הוצאות יגדלו אף הם - חלק המעביד ב-1% (ולא יותר מ-6% סה"כ) חלק העובד ב-1% (או בשיעור הדרוש להשלמה ל-6% - לפי הנמוך).
האמור בוצע במשכורת דצמבר 2012, למפרע מיום 1 בינואר, 2012.

(ז) מענקי תמרוץ לעמידה ביעדים ב-2013 ואילך בשיעור של 3% מבסיס השכר באותה שנה. ככל שלא נוצלה כל המסגרת בשנה מסוימת יועבר הסכום שלא מנוצל לשנה הבאה. יקבע על פי תמהיל עמידה ביעדים של החברה, היחידה והעובד וכן על פי הערכת העובד על ידי מנהלו.

(ח) ילדי עובדים, מתחת לגיל 26, יהיו זכאים לנסיעות חינם ברכבת.

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

ג. התקשרויות (המשך)

הסדרים, הסכמים ומסמכי עקרונות מיוחדים (המשך)

(3) הסכם קיבוצי מיום 6 בדצמבר, 2012 (המשך)

(ט) החל מיום 1 באפריל, 2012 יהיה זכאי כל עובד בחברה שאינו עובד עובר לדמי הבראה לתשלום מעונות, לקייטנה ולכלכלה בשעות נוספות, בהתאם לתנאים ולשיעורים הנהוגים ביחס לעובד עובר - בתחולה מיום הפיכתו לקבוע או מיום 1 באפריל, 2012 - לפי המאוחר. בהסכם נקבע כי לא יהיה שינוי במתכונת תחזוקת המסילה שהייתה קיימת ערב ההסכם.

(י) תקציב הרווחה של עובדי הרכבת יוגדל ל-10 מיליון ש"ח בשנה. עודכנו תנאי הסף לעניין עמידה בתנאי סף למכרזים. הוסכם כי פעילות הקופאים בחברה תבוצע על ידי עובדים בהסכם קיבוצי, שיקלטו לרכבת כעובדים ארעיים.

(יא) מספר העובדים בחוזים אישיים שימומנו מהתקציב השוטף יעמוד על 147 על פי רשימה של עיסוקים ותפקידים בהם יועסקו בהסכמים אישיים. בנוסף, גובשה רשימת תפקידים בהם תינתן לעובדים האפשרות לעבוד בהסכם אישי או בהסכם קיבוצי, במסגרת המכסה של 147 עובדים. מבין העובדים המועסקים בתקציבי פיתוח, סוכם כי החברה תעביר 80 עובדי מקצועות תפעוליים להיות עובדים ארעיים במסגרת ההסכם הקיבוצי. יתר העובדים בחוזה אישי יוסיפו להיות מועסקים בחוזה אישי וממומנים מתקציב הפיתוח. ככל שתקציב הפיתוח ייגמר, יעברו עובדים אלה להיות ממומנים על ידי תקציב שוטף, בנוסף ל-147 העיסוקים והתפקידים עליהם הוסכם.

(יב) בהתאם להחלטת ממשלה הוסכם כי שיעור אחזקות הרכבת בחברת הבת לנדל"ן – חברת הפיתוח אשר הוקמה בעקבות השינוי הארגוני יהיו בשיעור של 100% ואחזקות החברה בחברת הבת למטענים לא יפחתו מ-49%, שיעור אחזקות זה ישמר במשך 10 שנים לפחות. חברת המטענים לא תתחרה ברכבת וכל פעילויות התפעול, השינוע, הנהיגה, ההפעלה ומסופי המטען יבוצעו על ידי עובדי הרכבת. בנוסף, חברת הבת לא תרכוש קטרים.

(יג) תחזוקת ציוד ניוד 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 הפרטת חברת מטענים שתשולם למפרע החל מיום 1 בספטמבר, 2013.
כמו כן, הועברו 75 עובדי מקצועות תפעוליים להיות עובדים ארעיים במסגרת ההסכם הקיבוצי (מתוך 80 העובדים אשר סוכם שיעברו).
במסגרת הסכם קיבוצי 2012, הוסכם על הקצאת מסגרת עלות של 0.5% לטובת שכר המהנדסים וביום 27 בפברואר, 2014 נחתם הסכם קיבוצי בעניין שכר המהנדסים.

על פי הסכם הפיתוח וההפעלה (ראה באור 20 (ג)(1)(1.3)), החברה מקבלת במסגרת הסובסידיה שוטפת את תוספות השכר הנגזרות מההסכם הקיבוצי 2012.

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

ג. התקשרויות (המשך)

הסדרים, הסכמים ומסמכי עקרונות מיוחדים (המשך)

(4) הסכם פרישה 2008

ההסכם מיום 25 במרס, 2008, נחתם לשם יישום תוכנית התייעלות ברכבת ולפרישת עובדים (להלן: "הסכם הפרישה") וזאת בהתאם לאמור בהסכמי 2003. בהסכם הפרישה נקבעו תנאים לעידוד פרישת עובדים בשני מסלולי פרישה: מסלול פרישה לפנסיה מוקדמת ומסלול פיצויי פיטורים מוגדלים. במסגרת יישום הסכם זה, פרשו מהעבודה בחברה 184 עובדים.

במהלך שנת 2009 אישר דירקטוריון החברה הגדלת מספר הפורשים ב- 40 עובדים נוספים במסגרת הסכם הפרישה והוארכה תקופת הסכם הפרישה עד ליום 31 בדצמבר, 2009. הגדלת מספר הפורשים כאמור לעיל הביאה את החברה למכסה מאושרת של 200 ובפועל במסגרת התוכנית פרשו 184 עובדים. ראה באור 18 בדבר התחייבות בגין פרישה מוקדמת.

(5) ביום 19 במאי, 2017, חתמה החברה עם הסתדרות העובדים הכללית החדשה- האגף לאיגוד מקצועי, איגוד עובדי התחבורה, הצוות ההסתדרותי וועד עובדי החברה על שני הסכמים קיבוציים ("ההסכמים") כמפורט להלן:

(א) אימוץ הסכם קיבוצי ארצי כללי אשר נחתם ביום 8 במאי, 2013, בין המדינה ומעסיקים נוספים במגזר הציבורי לבין הסתדרות העובדים הכללית החדשה.

(ב) אימוץ הסכם קיבוצי (מסגרת) בין המדינה ומעסיקים נוספים במגזר הציבורי לבין הסתדרות העובדים הכללית החדשה אשר נחתם ביום 18 באפריל, 2016, כפי שתוקן ביום 8 באוגוסט, 2016 בכפוף לשינויים והתאמות.

להלן עיקרי ההסכמים:

1. הגדלת ההפרשות לקופת הגמל לקצבה ב- 0.5% בתחולה מיום 1.1.16.
2. הענקת תוספות בשיעור של 7.75% לעובדי החברה המועסקים בהסכם קיבוצי אשר נפרסות על פני התקופה שמיום 1.7.16 ועד ליום 1.3.19:
   2.1. סך של 6.148% מתוך ה- 7.75% יוקצה בתוספת שכר שקלית בסך של 473 ש"ח, אשר תוענק במספר פעימות מיום 1.3.2017 ועד ליום 1.3.2019, כמפורט בהסכם;
   2.2. סך של 1.076% מתוך ה- 7.75% יוקצה לצרכי הגדלת הפרשות המעסיק לפנסיה. החל מיום 1.7.2016 שיעור הפרשות החברה בגין רכיבי שכר שאינם נכללים בשכר המבוטח לפנסיה צוברת ואינם החזרי הוצאות (למעט תשלומי פרמיה), יעמוד על 7% לתגמולים ו-6% לפיצויים. הפקדות העובד לתגמולים יעמדו על 6.5% וכמפורט בהסכם;
   2.3. החל מיום 1.3.2017 שיעורי הפרשת החברה והפקדת העובד לתגמולים בגין אותם רכיבים, כהגדרתם לעיל, יעמדו על 7.5% הפרשת מעסיק לתגמולים ו- 7% הפקדת עובד לתגמולים.
3. החברה תעניק לכל אחד מעובדי החברה המועסקים בהסכם קיבוצי ולעובדים שפרשו החל מיום 1.1.17 ועד למועד חתימת ההסכם מענק חד פעמי בסך של 2,000 ש"ח.
4. ביטול חלק מסכסוכי העבודה שהחברה הייתה צד להם, והכל בהתאם לתנאי ההסכמים.

ההסכמים המצוינים בסעיפים 10 (א) ו- 10 (ב) לעיל אושרו ע"י הממונה על השכר במשרד האוצר ועל ידי רשות החברות הממשלתיות.

(6) ביום 25 ביולי, 2017, חתמה החברה עם הסתדרות העובדים הכללית החדשה - האגף לאיגוד מקצועי, הצוות ההסתדרותי, איגוד עובדי התחבורה וועד עובדי החברה על הסכם קיבוצי מיוחד המסדיר, בין היתר, את תחזוקת רשת החשמול וכן את בניית רשת החשמל להנעת הרכבת בחשמל ע"י קבלן חיצוני, העברת עבודות תחזוקת ציוד הנייד אשר מתבצעות ע"י קבלנים חיצוניים לידי עובדי החברה וכן הישארות הספק החיצוני (ALSTOM TRANSPORT SA) במתחם חיפה לשם ביצוע תחזוקת נייד רכבתי מסוג IC3 על ידו. ההסכם קובע הקצאת מסגרת עלות בשיעור של 1.789% ויישומה על העובדים הזכאים בהתאם להסכם וכן החלת גמול ב' מנהלי (הנהוג בשירות המדינה) על עובדי החברה בהתאם לכללי הזכאות הקבועים בהסכם. כמו כן, נקבע כי יבוטל סכסוך העבודה מיום 22 בדצמבר 2016 בעניין טענת נציגות העובדים בדבר המשך הקצאה לקבלן חיצוני (ALSTOM TRANSPORT SA) תעלות המצויות במתחמי החברה מעבר לתקופה המוסכמת אשר הסתיימה בינואר 2017. ההסכם הינו בתוקף החל ממועד חתימתו (לצורך הקצאת העלות תחולתו היא מיום 1 בפברואר, 2017), ואושר ע"י הממונה על השכר במשרד האוצר וע"י רשות החברות הממשלתיות.

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

ג. התקשרויות (המשך)

הסדרים, הסכמים ומסמכי עקרונות מיוחדים (המשך)

(7) ביום 16 בנובמבר, 2020, פרסמה החברה, בהמשך לדיווח מיידי מיום 18 בספטמבר, 2020 בדבר הצטרפות החברה להסכם קיבוצי שנחתם בין המדינה, לבין מעסיקים נוספים במגזר הציבורי ולבין הסתדרות העובדים הכללית החדשה מיום 16 בספטמבר, 2020, שתכליתו בהסדרת אופן עבודת העובדים בשירות הציבורי, תחת מגבלות ובהתאם לצורך בעובדים וזאת כחלק מהגבלת פעילות המשק בעקבות התפשטות נגיף ה"קורונה" במדינת ישראל (להלן - "ההסכם הקיבוצי"), ולאחר שההסכם הקיבוצי הוארך בתקופות נוספות שאינן מהותיות, כי אישר דירקטוריון החברה את הארכת תוקף ההסכם הקיבוצי עד ליום 15 במרס, 2021. בנוסף, ביום 21 במרס, 2021 פרסמה החברה כי באותו מועד אישר הדירקטוריון את הארכת תוקף ההסכם הקיבוצי עד ליום 30 ביוני, 2021.

(8) בתחילת שנת 2019 פורסם מכרז DBOT הראשון למתחם מודיעין והציע ליזמים את הזכויות להפעלת הנכס לתקופה של 25 שנה. מכרז זה בוטל לאחר שלא הוגשו בו הצעות. החברה שוקדת כיום על הכנת מסמכי מכרז הכוללים מודל משופר במסגרתו היזם יקבל לידיו את הנכס להפעלה לתקופה של עד 42 שנים, מעבר לתקופת ההקמה. בנוסף נשקלת האפשרות לאפשר גם דיור למגורים. לעמדת החברה תיקונים אלה ישפרו את כדאיותו הכלכלית של הפרויקט למציע. יודגש כי תיקונים אלה מחייבים את תיקון הסכם המקרקעין ובהתאם לכך ולהערכת החברה נכון למועד פרסום הדוח, מועד בחירת הזוכה בתחנת מודיעין צפוי להיות במהלך שנת 2021.

(9) ביום 2 באוקטובר, 2019 התקבלה בידי החברה החלטת המשרד להגנת הסביבה להטיל עליה עיצום כספי בסך של כ- 550,140 ש"ח וזאת בשל אי השלמת התקנת מסנני חלקיקים להפחתת זיהום אוויר על גבי המנועים בקרונות הכוח שלה, בתוך פרק הזמן שנקצב לכך בהוראות הממונה כהגדרתו בחוק אוויר נקי התשס"ח-2008 (להלן - "החוק"), ואשר ניתנו מתוקף סמכותו לפי סעיפים 16 ו-41 לחוק. החברה שוקלת את המשך צעדיה בהתאם לחוק.

(10) ביום 23 במרס 2020, פורסם הדוח השנתי של מבקר המדינה מס' 70א בנושא הובלת מטענים ברכבת ופעילות חברת הבת למטענים. בהמשך לכך, הקים הדירקטוריון ביום 6 באפריל, 2020 צוות לתיקון ליקויים בראשות המנכ"ל. ביום 22 ביוני, 2020, אישר דירקטוריון החברה את המלצות הצוות לתיקון הליקויים.

(11) לחברה חוזים חתומים להשקעה בתקציב פיתוח, מעבר לחשבונות חלקיים שאושרו ונרשמו בדוחות הכספיים. יתרת ההתקשרויות נכון למועד הדוח הכספי מסתכמת לסך של כ- 6,189 מיליוני ש"ח.

(12) 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. לפרטים נוספים ראה ביאור 27(3).

(13) 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)).
ביום 6 באוגוסט, 2018, נחתמה תוספת להסכם המסדירה את גודל הצי, המחיר לק"מ והסדרת הזמינות.
ביום 31 בדצמבר, 2020, נחתמה הארכה קצרה של ההסכם לתקופה של כחודשיים, עד ליום 6 במרס, 2021 וזאת על מנת לאפשר לצדדים להמשיך במו"מ להארכת ההסכם לתקופה ממושכת יותר. ביום 7 במרס, 2021, נחתמה תוספת להסכם אשר תעמוד בתוקף עד ליום 31 בדצמבר, 2022 (עם אופציית הארכה לשנתיים נוספות) במסגרתה עודכנו שירותי תחזוקה.

(14) ביום 20 בספטמבר, 2015 חתמה החברה על הסכם עם חברת בובמרדיה BOMBARDIER TRANSPORTATION GMBH לרכישת 62 קטרים חשמליים עם אופציה לרכישת 32 קטרים חשמליים נוספים. היקף ההסכם הינו סך של כ- 200 מיליוני יורו (62 קטרים). יצוין כי לחברה אופציה לרכישת 32 קטרים נוספים בסכום של כ- 97.4 מיליוני יורו וכן אופציה לרכישת חלקי חילוף עבור הצטיידות ראשונית בסכום של כ- 2.4 מיליוני יורו. נכון למועד פרסום הדוח, עד כה הגיעו לארץ 15 קטרים חשמליים שמתוכם התקבלו 8 מהם (7 קטרים טרם סיימו הליכי קבלה) וצפויים להגיע עוד 12 קטרים חשמליים בחודשים הקרובים.

ביום 25 בינואר, 2021 נחתמה תוספת להסכם באשר לדחיית מועדי ההגעה של הקטרים הבאים, תיקון תקלות וכן הזמנה של קטר נוסף (מספר 63). כלל ההסכמות מוערכות בסכום של כ-13.5 מיליון אירו.

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

ג. התקשרויות (המשך)

הסדרים, הסכמים ומסמכי עקרונות מיוחדים (המשך)

(15) 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. ההסכם בתוקף עד יום 27 בדצמבר, 2032, וכולל תקופת הקמה של 7 שנים ו- 10 שנות תחזוקה. בנוסף, קיימת אופציה לעוד 15 שנות תחזוקה. ההסכם כולל באופן מפורט מנגנון לביטול/סיום ההסכם. במקרה של איחור בהשלמת העבודה הספק ישלם סכום שלא יעלה על 10% מסך עלות ההקמה. התשלומים על פי ההסכם מוצמדים לפי סל הצמדה הכולל 4 מדדים אירופאיים.

ביום 24 לפברואר, 2020 אישר דירקטוריון החברה את עקרונות המתווה לניהול המשא ומתן בדבר האצת פרויקט החשמול וביום 26 למרס, 2020 ניתן אישור נציגי המדינה למתווה הכולל בעיקרו האצה של פרויקט החשמול והשלמתו עד סוף שנת 2025 ע"י הוספת משאבי כוח אדם וציוד מצד קבלן החשמול והגדלת זמן המסילה שיועמד לטובת קבלן החשמול מצד החברה.
בנוסף, כולל המתווה קביעת תשלומי תמריצים לעמידה באבני הדרך החדשות שנקבעו בהיקף כספי נוסף של 125 מיליון אירו, וכן תמריץ אופציונאלי נוסף בסך של עד 18 מיליון אירו שישולם ככל ותהיה הקדמה נוספת בלוחות הזמנים.
ביום 1 באפריל, 2020 נחתמה תוספת להסכם הקיים עם קבלן החשמול בהתאם למתווה האצת הפרויקט.

בחודש מאי 2020, נחתמו מול הקבלן 4 מזכרי הבנות באשר להעסקת קבלני משנה ישראליים בפרויקט (חברות לסיכו, בן ארי , דניה סיבוס וברנד), לטובת האצת הפרויקט בתקופת משבר הקורונה, בעלות משוקללת של כ- 44.5 מיליון ש"ח (עלות זו כוללת תשלום לקבלני המשנה ותשלום ל-SEMI).

(16) ביום 26 לספטמבר, 2017, הודיעה החברה על זכייתן של 3 חברות מקבוצת Siemens: 1) **SIEMENS AG** 2) **OSTERREICH** 3) **SIEMENS ISRAEL LTD** (להלן יחד: "הספק") במכרז כאמור. בהתאם לתנאי המכרז, החברה תרכוש מהספק 60 סטים של קרונועים חשמליים המהווים כ-330 קרונות, המכילים כ-33,000 מקומות ישיבה. בנוסף, הספק יקים עבור החברה מתקן תחזוקה לקרונועים החשמליים וכן החברה תרכוש מהספק שירותי תחזוקה לקרונועים החשמליים. סכום התמורה הכוללת הינו כדלקמן: (א) עבור 60 הקרונועים החשמליים תשולם תמורה בסך כולל של כ-3.2 מיליארד ש"ח (ב) הסכום שישולם עבור שירותי הקמת מתקן התחזוקה ותחזוקתו הינו כ- 230 מיליוני ש"ח (ג) סכום התשלום עבור שירותי התחזוקה של 24 הקרונועים החשמליים הראשונים שיסופקו הינו כ- 400 מיליוני ש"ח אשר ישולם לאורך תקופת השימוש בקרונועים האמורים, והכל בכפוף להתאמות ושערי חליפין כמפורט בתנאי המכרז. תחזוקת יתר הקרונועים החשמליים שיסופקו תבוצע, לפי בחירת החברה, ע"י הספק בהתאם למנגנון המחיר הקבוע בהסכם, או ע"י גורם אחר. בנוסף, לחברה זכות לרכישת קרונועים חשמליים נוספים לתקופה של עשר שנים ממועד חתימת ההסכם עם הספק בהתאם למחיר והתאמות הקבועים בתנאי המכרז.
על פי הערכות החברה נכון למועד זה, הקרונועים החשמליים אמורים להיקלט בחברה החל מ- 2020 במשך תקופה של כחמש שנים. יצוין, כי קליטת הקרונועים החשמליים כאמור חיונית להפעלת הצי הנייד של החברה באמצעות הינע חשמלי.

הסכם החברה עם הספק מסדיר את חלוקת העבודה בין 3 החברות המנויות לעיל לשם ביצוע ההסכם.

ביום 5 בדצמבר, 2017 התקשרה החברה בהסכם לרכישת קרונועי **EMU** עם חברת הספק (לאחר קבלת אישור הרשפ"ת). יצאה הזמנה ראשונית של כ- 330 מיליון אירו בעבור 60 קרונועים חשמליים (המנה הראשונה שהוזמנה הינה של 24 קרונועים). תקופה לרכש קרונועים- עד 10 שנים ממועד חתימת ההסכם. תחזוקה ראשונית לקרונועים - 15 שנים ממועד הוצאת **FINAL ACCEPTANCE** בעבור היחידה הראשונה שהוזמנה.

התקשרות זו מהווה מימוש של התנאי המזכה לתשלום תוספת אחוזית בגין תחזוקת ציוד נייד חשמלי באמצעות ספק חיצוני כמפורט בסעיף 20(ג)3 (יג) לעיל . בשנת 2018, שולמה התוספת לעובדים הזכאים.

ביום 20 בדצמבר, 2018 נחתמה תוספת להסכם עם הספק, במסגרתה ההסכם הוסב לחברות הבאות: **SIMENS AG** ו- **SIEMENS MOBILITY**.

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

ג. התקשרויות (המשך)

הסדרים, הסכמים ומסמכי עקרונות מיוחדים (המשך)

(17) 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. מכוח ההסכם, יצאו בין השנים 2010 - 2019, 7 הזמנות לכמות כוללת של 509 קרונות, בעלות כוללת בסך של כ- 890 מיליון אירו, לרבות פקודות שינויים לשדרוגים הכרחיים בקרונות.

בחודש ינואר, 2018, החברה שילמה מקדמה בגין אבן דרך 1 לרכש ציוד נייד בסך של כ- 131 מיליוני ש"ח מתוך עודפי המזומנים שלה מהפעילות השוטפת. במהלך שנת 2018, השיבה המדינה לחברה את סך של 117 מיליוני ש"ח ויתרת הסכום שימשה כתשלום חלקי בגין אבן דרך 2.

בחודש מאי, 2019 נציגי המדינה והחברה אישרו רכש של 74 קרונות DD (מנה 7) על ידי בומברדייה בהיקף כספי של כ-630 מיליון שקלים (מחירים שוטפים). ביום 11 ביולי, 2019 שולמה מקדמה ראשונה בסך של כ-175.3 מיליוני שקלים.

בנוסף, כתוספת להסכם, סוכם על פרויקט שדרוג 293 קרונות לקראת החשמול, ועלותו מוערכת בכ- 39 מיליון אירו. ההסבה לחשמול החלה ומתוכננת להתבצע עד לאמצע שנת 2021. 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.

כמו כן, ביום 10 בספטמבר, 2020, נחתמה תוספת להסכם לביצוע עבודות שדרוג בכ-143 קרונות מסדרה ישנה, בעלות של כ-14.5 מיליון אירו. עבודות השדרוג כוללות שדרוג של דלתות פנים וחוץ, החלפת כבלים, החלפת מצגי מידע לנוסע והתקנת שקעים בקרונות נכים. עבודות אלו נועדו להימשך עד לתחילת שנת 2023.

(18) ברבעון הראשון לשנת 2019 נחתם הסכם הובלה ארוך טווח עם לקוח אסטרטגי חדש להובלת אגרגטים וחומרי גלם למלט. במהלך הרבעון האחרון לשנת 2019, נוהל משא ומתן עם הלקוח לאחר שזה הודיע על כוונתו לבטל את ההסכם או לדחות בהסכמה את מועד תחילתו, בין היתר בשל קשיים סטטוטוריים.

ביום 19 בינואר, 2020 נחתם הסכם ארוך טווח לפיו החברה תספק שירותי שינוע בהיקף של 420 אלף טון של חומרים שונים (שאינם חומרים מסוכנים), ובהם חול, אגריגטים, קלינקר ואשפה, לתקופה של 6 שנים עם אופציה להארכה ב-5 שנים נוספות.

(19) במהלך שנת 2019, שילמה החברה דרישה לקבלן במחלוקת סך של כ- 277 מיליוני ש"ח בהתאם להסכמה אשר גובשה מול הקבלן בשנת 2018, הנובע בעיקר מפרוייקט הקו המהיר לירושלים, כל התשלום מומן על ידי המדינה.

(20) במהלך חודש יולי לשנת 2019 נבחר זוכה במכרז להסכם שעניינו תחום שירות חדש, במסגרת ההסכם, הרכבת תקים באמצעות הקבלן 4 חניוני אופניים רובוטיים בתחנות הרכבת על מנת לאפשר לנוסעי הרכבת, פתרון חניה חינמי - ובכך להוריד אופניים מהקרונות נוסעים- דבר שישפר את השירות ואת הבטיחות בתחנה ובנסיעה.
תחנות הפיילוט הן ת"א סבידור הרצליה- חניונים תת קרקעיים עם למעלה מ-200 מקומות חניה. תחנת ב"ש אוניברסיטה ונתניה - חניונים עיליים עם למעלה מ 50 מקומות חניה. עלות משוערת של הפרויקט כ -25 מלש"ח.

(21) במהלך שנת 2019, זכתה חברת אלקטרה תשתיות בע"מ (להלן: "הזוכה") במכרז להקמת קטע מס' 1 בפרויקט (ראשונים - רמלה דרום). ההתקשרות עם הזוכה כוללת עבודות תשתית מסילה, גישור, מנהור והסדרי תנועה, לתקופה של כ-3 שנים, כאשר הפרויקט בכללותו צפוי להיות מושלם בשנת 2026. היקף ההתקשרות עם הזוכה מסתכם בכ-384 מיליוני ש"ח, וזאת מתוך היקף כלל הפרויקט, אשר אומדנו מוערך בכ-3.5 מיליארד ש"ח.

(22) ביום 7 ביוני, 2020 פרסם משרד התחבורה הסדר לפיצוי ו/או זיכוי נוסעים שרכשו כרטיסי נסיעה תקופתיים, אשר ניצולם המלא נמנע עקב השבתת שירות רכבות הנוסעים (לפי הוראת משרד התחבורה מיום 25 במרס, 2020). לפי ההסדר, הפיצוי ו/או הזיכוי יינתן ישירות על ידי משרד התחבורה באמצעות השירות למחזיקי "רב-קו", ללא מעורבותם של מפעילי התחבורה הציבורית בכלל והחברה בפרט.

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

ג. התקשרויות (המשך)

הסדרים, הסכמים ומסמכי עקרונות מיוחדים (המשך)

(23) ביום 25 במאי, 2020 פרסמה החברה מכרז לביצוע עבודות תשתית, מנהור וקירות תומכים בקטע מס' 5 לפרויקט מסילת 431, (להלן - 'המכרז').
אומדן המכרז עומד על סכום של מאות מיליוני ש"ח. תקופת ההתקשרות עם הזוכה במכרז תעמוד על 42 חודשים.
המועד האחרון להגשת הצעות במכרז נקבע לחודש יולי 2020.

ביום 16 בספטמבר 2020, פרסמה החברה את זכייתה של שיכון ובינוי - סולל בונה - תשתיות בע"מ (להלן: 'הזוכה') במכרז.
תקופת ההתקשרות עם הזוכה הינה 42 חודשים, כאשר פרויקט מסילת 431 בכללותו צפוי להיות מושלם בשנת 2026.
היקף ההתקשרות עם הזוכה מסתכם בכ-390 מליוני ש"ח, וזאת מתוך היקף כלל פרויקט מסילת 431 שנאמד בכ-3.5 מיליארד ש"ח. החוזה עם הזוכה במכרז בקטע מס' 5 נחתם ביום 21 בדצמבר, 2020.

המידע המפורט לעיל, לרבות תקופת ההתקשרות עם הזוכה, מועד השלמת הפרויקט והיקפו, המבוסס על תכניות העבודה והפיתוח של החברה, תקציב החברה, תחזיות והערכות של החברה ומידע המצוי בידיה נכון למועד זה.
הערכות אלו עשויות שלא להתממש בפועל, כולן או חלקן, או להתממש באופן שונה מהותית מכפי שנצפה. הגורמים העיקריים שעשויים להשפיע על כך, הינם שינויים בתכניות העבודה והפיתוח של החברה, שינויים ברגולציה, היעדר מקורות מימון עתידיים וכן התממשות אחד או יותר מגורמי הסיכון של החברה.

(24) ביום 14 ביוני, 2020 פרסמה החברה על זכייתן של דור אלון אנרגיה בישראל (1988) בע"מ ושל פז חברת נפט בע"מ (להלן - 'הזוכות') במכרז לאספקת דלק לחברה. ההתקשרות עם כל אחת מהזוכות הינה לתקופה של 24 חודשים עם אופציה להארכה ב-36 חודשים נוספים. עלות ההתקשרות עם שתי הזוכות ביחד הינה כ-500 מליוני ש"ח לשנה.

(25) ביום 2 ביולי, 2020 פרסמה החברה מכרז לביצוע עבודות תשתית וגישור בקטע מס' 8 לפרויקט מסילת 431, (להלן - 'המכרז').

אומדן המכרז עומד על סכום של מאות מיליוני ש"ח. תקופת ההתקשרות עם הזוכה במכרז תעמוד על 43 חודשים.

ביום 3 בנובמבר 2020, פרסמה החברה את זכייתה של דניה סיבוס בע"מ (להלן: 'הזוכה') במכרז.

תקופת ההתקשרות עם הזוכה הינה 43 חודשים, כאשר פרויקט מסילת 431 בכללותו צפוי להיות מושלם בשנת 2026.
היקף ההתקשרות עם הזוכה מסתכם בכ-300 מליוני ש"ח, וזאת מתוך היקף כלל פרויקט מסילת 431 שנאמד בכ-3.5 מיליארד ש"ח. החוזה עם הזוכה במכרז בקטע מס' 8 נחתם ביום 10 בפברואר, 2021.

המידע המפורט לעיל, לרבות תקופת ההתקשרות עם הזוכה, מועד השלמת פרויקט מסילת 431 והיקפו, המבוסס על תכניות העבודה והפיתוח של החברה, תקציב החברה, תחזיות והערכות של החברה ומידע המצוי בידיה נכון למועד זה.
הערכות אלו עשויות שלא להתממש בפועל, כולן או חלקן, או להתממש באופן שונה מהותית מכפי שנצפה. הגורמים העיקריים שעשויים להשפיע על כך, הינם שינויים בתכניות העבודה והפיתוח של החברה, שינויים ברגולציה, היעדר מקורות מימון עתידיים וכן התממשות אחד או יותר מגורמי הסיכון של החברה.

באור 21 - הכנסה נדחית בגין מענקים ממשלתיים

תנועה

	ליום 31 בדצמבר,	
	2020	2019
	אלפי ש"ח	
יתרה ליום 1 בינואר	**27,182,403**	25,989,196
תקבולים במהלך השנה	**3,413,785**	2,625,995
ריבית על אג"ח	**2,254**	4,663
נכס לקבל ממשלה	**(146,696)**	(389,875)
העברה לרווח או הפסד בתקופה	**(1,122,315)**	(1,047,576)
יתרה ליום 31 בדצמבר	**29,329,431**	27,182,403

באור 22 - הון

א. הרכב הון המניות

	ליום 31 בדצמבר, 2020, 2019 ו- 2018	
	רשום	מונפק ונפרע
מניות רגילות בנות 100 ש"ח ע.נ. כ"א	30,000,000	30,000,000

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 ערכן הנקוב של המניות המוחזקות בידיהם.

ג. התקשרויות להקצאת מניות

במסגרת הסכם הפיתוח המפורט, כאמור בבאור 20(ג)(1)(1.3) נקבע כי ההלוואות בצירוף הריבית שנצברה בגינן עד ליום חתימת ההסכם, תפרענה כנגד הקצאת מניות למדינה. כמו כן נקבע כי החברה תקצה מניות כנגד סכומים נוספים שהועברו לה והכל עד לסכום כולל של 3 מיליארד ש"ח.

ביום 16 ביולי, 2009, בהתאם לסעיף 11(א)(2) לחוק החברות הממשלתיות, התשל"ה-1975, אישרה ממשלת ישראל את הגדלת הון המניות הרשום של החברה ב- 2,900,000,000 ש"ח, לסכום של 3,000,000,000 ש"ח על-ידי הוספת 29,000,000 מניות רגילות בנות 100 ש"ח ערך נקוב כל אחת להון הרשום, לצורך הקצאת המניות למדינה על-פי הסכם הפיתוח אשר נחתם בין המדינה לחברת רכבת ישראל בע"מ ביום 11 באוגוסט, 2008.
ביום 10 בדצמבר, 2009 אישרה ממשלת ישראל תיקון להחלטה הנ"ל לפיו אושרה הגדלת הון המניות הרשום של החברה ללא צורך באישור ועדת הכספים של הכנסת.

בחודש ינואר 2010 הוגדל ההון הרשום של החברה כאמור לעיל והונפקו המניות.

בהתאם לסעיף 29.2 להסכם הפיתוח מיום 11 באוגוסט, 2008 הקצתה החברה לממשלה הון מניות כנגד סכום של 3 מיליארד ש"ח מתוך הסכום שהתקבל בחברה בהתאם למסמך העקרונות. על מנת לקבוע האם הסכומים שבגינם הוקצו המניות, הועברו לחברה על ידי המדינה כבעלת מניות ולא הושקעו כמענק ממשלתי מתוקף תפקיד הממשלה כריבון, פנתה החברה לגורמים שונים במשרדי הממשלה במטרה לבחון מה עמד ביסוד החלטת הממשלה להקצות את הון המניות ולקבל מסמכים ותחשיבים, ככל שישנם, המבססים את החלטת הממשלה ועמדת החברה כי מדובר בסכומים שהועברו על ידי הממשלה כבעלת מניות ולא כריבון.
בהתאם למסמכים שהתקבלו ועל בסיס חוות דעת יועציה המשפטיים של החברה, הכספים שהשקיעה המדינה בחברה בסך 3 מיליארד ש"ח שכנגדה בוצעה הקצאת הון מניות, הוצגו בדוחות הכספיים כהשקעת בעלים.

ד. קרן הון

קרן ההון נובעת מהון חוזר נטו שהועבר מרנ"ר לרכבת בעת העברת הנכסים.

באור 23 - התחייבויות תלויות

תנועה בתביעות משפטיות ודרישות תשלום

	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר,	
	2020	2019
	אלפי ש"ח	
יתרה ליום 1 בינואר	**255,574**	494,858
הפרשות שנוצרו במהלך השנה	**145,297**	118,463
הפרשות שבוטלו במהלך השנה	**(34,521)**	(54,251)
הפרשות שמומשו במהלך השנה	**(132,968)**	(303,496)
יתרה ליום 31 בדצמבר	**233,382**	255,574

מתוך סך ההפרשות ליום 31 בדצמבר, 2020 סכום של 169,604 אלפי ש"ח (2019- 190,117 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 24 - פירוטים נוספים לסעיפי רווח או הפסד

א. הכנסות ממכירות ושירותים

	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר,		
	2020	2019	2018
	אלפי ש"ח		
הכנסות מחיצוניים:			
הסעת נוסעים	**241,454**	737,337	752,846
הובלת משאות	**168,470**	182,399	176,801
עבודות לגורמי חוץ	**9,110**	8,899	10,547
דמי שכירות ואחרות	**23,398**	51,054	47,081
	442,432	979,689	987,275
סובסידיה מממשלת ישראל:			
הכנסות מסובסידיה שוטפת	**1,954,754**	1,584,043	1,446,984
	1,954,754	1,584,043	1,446,984
	2,397,186	2,563,732	2,434,259

ב. עלות ההכנסות ממכירות ושירותים

	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר,		
	2020	2019	2018
	אלפי ש"ח		
שכר עבודה, משכורות ונלוות	**945,224**	934,376	843,532
פחת והפחתות, נטו*	**56,951**	50,969	48,575
אחזקה והפעלה	**912,570**	1,089,780	1,089,583
ביטוח	**38,342**	37,577	38,842
שמירה ואבטחה	**179,544**	200,027	198,553
שירותים לנוסעים ולמטענים	**64,551**	71,630	68,728
תמלוגים בגין מקרקעין (ראה גם באור 20(ג)(2)(2.2))	**54,160**	51,299	51,157
אחרות	**31,431**	28,792	37,779
	2,282,773	2,464,450	2,376,749

* הוצאות פחת והפחתות מוצגות בקיזוז הפחתת הכנסה נדחית בגין מענקים ממשלתיים בסכום של כ- 1,122,315 אלפי ש"ח בשנת 2020 (2019 - 1,047,576 אלפי ש"ח, 2018 - 887,730 אלפי ש"ח).

באור 24 - פירוטים נוספים לסעיפי רווח או הפסד (המשך)

ג. הוצאות מכירה ושיווק

	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר,		
	2020	2019	2018
	אלפי ש"ח		
שכר עבודה, משכורות ונלוות	**570**	1,221	2,010
פרסום	**14,749**	4,736	11,834
	15,319	5,957	13,844

ד. הוצאות הנהלה וכלליות

	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר,		
	2020	2019	2018
	אלפי ש"ח		
שכר עבודה, משכורות ונלוות	**108,168**	110,320	106,775
שירותים מקצועיים	**17,017**	10,764	11,416
תביעות משפטיות	**1,593**	14,110	2,800
הפרשה לחובות מסופקים ואבודים	**360**	23	183
אחרות	**26,182**	21,031	24,593
	153,320	156,248	145,767

ה. הכנסות אחרות, נטו

	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר,		
	2020	2019	2018
	אלפי ש"ח		
רווח (הפסד) ממימוש נכסים קבועים, נטו	**(1,842)**	424	1,470
קימום (הפסד) מירידת ערך שהוכר בתקופה*	**78,000**	68,000	(193,179)*
הכנסות אחרות, נטו	**1,645**	2,031	3,660
	77,803	70,455	(188,049)

* ראה באור 3 (יח)- תיקון למפרע של טעות לא מהותית במספרי השוואה.

באור 24 - פירוטים נוספים לסעיפי רווח או הפסד (המשך)

ו. הכנסות/ הוצאות מימון

	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר,		
	2020	2019	2018
		אלפי ש"ח	
הכנסות מימון			
הכנסות מימון מניירות ערך	**193**	2,495	756
הכנסות מימון מפיקדונות שוטפים ועו"ש	**348**	604	156
הכנסות מימון מפיתוח	**143**	336	2,953
הפרשי שער בגין ספקי ציוד	**228**	15,297	-
הכנסות מימון אחרות	**55**	15	7
	967	18,747	3,872
הוצאות מימון			
הפרשי שער בגין ספקי ציוד והוצאות מימון אחרות	**7,104**	6,605	12,987

באור 25 - מגזרי פעילות

א. כללי

מגזרי הפעילות נקבעו בהתבסס על המידע הנבחן על ידי מקבל ההחלטות התפעוליות הראשי (CODM) לצורכי קבלת החלטות לגבי הקצאת משאבים והערכת ביצועים. בהתאם לזאת, למטרות ניהול, החברה בנויה לפי מגזרי פעילות בהתבסס על המוצרים והשירותים של היחידות העסקיות ולה מגזרי פעילות כדלקמן:

מגזר נוסעים - החברה מקימה, מפתחת, מנהלת, מתחזקת ומפעילה את רשת מסילות הברזל בישראל וכן תחנות הקשורות אליה ומספקת שירותי תחבורה בקווי ההסעות לציבור. פעילות זו הינה הפעילות העיקרית של החברה.

מגזר מטענים - החברה מספקת שירותי הולכת מטענים לגורמים עסקיים שונים הפועלים בישראל באמצעות רשת מסילות הברזל שברשותה.

מגזר סחר - השכרת שטחי מסחר וזיכיונות בתחנות הרכבת.

מגזר פיתוח - החברה מתחייבת לבצע את תכניות הפיתוח המפורטות בהתאם להסכם הפיתוח וההפעלה 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, 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 פיתוח, בוחן מקבל ההחלטות התפעוליות הראשי את הרכוש הקבוע בהקמה.

השקעות הוניות כוללות רכישות רכוש קבוע והשקעות בנכסים בלתי מוחשיים.

במהלך הרבעון הראשון לשנת 2019, עודכנו מפתחות העמסה של הוצאות הדלק, ובמהלך הרבעון הרביעי לשנת 2019 עודכנו מפתחות העמסה של הכנסות מדמי ההפעלה, וזאת בהתייחס לשנה כולה, בגין המגזרים באופן המשקף בצורה נאותה יותר את צריכת הדלק בין מגזר הנוסעים למגזר המטענים בפועל, ואת ייחוס ההכנסות מדמי הפעלה לפי הסכם הפיתוח וההפעלה בין מגזר הנוסעים למגזר הסחר, בהתאם לכך עודכנו תוצאות המגזרים בכל אחת מהתקופות הכלולות בדוחות כספיים אלה כנתוני השוואה.

בנוסף, במהלך הרבעון הרביעי לשנת 2019, החברה ביצעה שינוי אומדן במפתחות העמסה וזאת בהתייחס לשנה כולה, בעיקר של עלויות התחזוקה, באופן המשקף בצורה נאותה יותר את העמסת עלויות התחזוקה בין מגזר הנוסעים לבין מגזר המטענים לשנת 2019. תוצאות המגזרים בכל אחת מהתקופות הכלולות בדוחות כספיים אלה כנתוני השוואה הינן בהתאם לאומדן מפתחות ההעמסה כפי שנכלל בדוחות הכספיים בעבר וזאת למעט האמור בפסקה לעיל. אלמלא החברה הייתה מבצעת את שינוי האומדן להערכת החברה תוצאות מגזר הנוסעים לשנת 2019 היו רווח מגזרי של כ- 32 מיליוני ש"ח לעומת הפסד של כ- 69 מיליוני ש"ח במגזר המטענים, אין השפעה על מגזר הסחר והאחרות.

באור 25 - 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, 2020						
הכנסות מחיצוניים	241,454	168,470	23,398	-	9,110	442,432
הכנסות (קיזוז) מדמי הפעלה שוטפים	1,824,365	140,689	(10,300)	-	-	1,954,754
סה"כ הכנסות	2,065,819	309,159	13,098	-	9,110	2,397,186
רווח (הפסד) מגזרי	30,852	(46,914)	(1,033)	-	4,282	(12,813)
פחת והפחתות, נטו						41,610
הכנסות משותפות בלתי מוקצות						(78,000)
רווח תפעולי						23,577
הוצאות מימון, נטו						(6,137)
רווח לפני מיסים						17,440
לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר, 2019						
הכנסות מחיצוניים	737,337	182,399	51,054	-	8,899	979,689
הכנסות (קיזוז) מדמי הפעלה שוטפים	1,464,558	143,485	(24,000)	-	-	1,584,043
סה"כ הכנסות	2,201,895	325,884	27,054	-	8,899	2,563,732
רווח (הפסד) מגזרי	(4,044)	(33,628)	11,889	-	1,439	(24,344)
פחת והפחתות, נטו						36,124
הכנסות משותפות בלתי מוקצות						(68,000)
רווח תפעולי						7,532
הכנסות מימון, נטו						12,142
רווח לפני מיסים						19,674

באור 25 - מגזרי פעילות (המשך)

ב. דיווח בדבר מגזרי פעילות (המשך)

	מגזר נוסעים	מגזר מטענים	מגזר סחר	מגזר פיתוח	פעילויות אחרות	סה"כ
			אלפי ש"ח			
לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר, 2018						
הכנסות מחיצוניים	752,846	176,801	47,081	-	10,547	987,275
הכנסות (קיזוז) מדמי הפעלה שוטפים	1,324,024	143,960	(21,000)	-	-	1,446,984
סה"כ הכנסות	2,076,870	320,761	26,081	-	10,547	2,434,259
רווח (הפסד) מגזרי	(537)	(60,539)	8,168	-	4,511	(48,397)
פחת והפחתות, נטו						48,575
הוצאות משותפות בלתי מוקצות						*193,178
הפסד תפעולי						(290,150)
הוצאות מימון, נטו						(9,115)
הפסד לפני מיסים						(299,265)

* ראה באור 3 (יח)- תיקון למפרע של טעות לא מהותית במספרי השוואה.

ג. מידע נוסף

	מגזר נוסעים	מגזר מטענים	מגזר סחר	מגזר פיתוח	פעילויות אחרות	התאמות	סה"כ
				אלפי ש"ח			
לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר, 2020							
השקעות הוניות	**-**	**-**	**-**	**2,339,411**	**-**	**804,804**	**3,144,215**
לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר, 2019							
השקעות הוניות	**-**	**-**	**-**	**1,512,385**	**-**	**756,491**	**2,268,876**
ליום 31 בדצמבר, 2020							
נכסי המגזר	**23,246**	**32,860**	**16,171**	**7,662,741**	**3,913**	**23,963,486**	**31,702,417**
ליום 31 בדצמבר, 2019							
נכסי המגזר	**64,783**	**39,523**	**11,253**	**6,629,872**	**3,469**	***23,007,176**	**29,756,076**

* ראה באור 3 (יח)- תיקון למפרע של טעות לא מהותית במספרי השוואה.

ד. מידע נוסף על הכנסות

	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר,		
	2020	2019	2018
	אלפי ש"ח		
הכנסות מלקוחות עיקריים:			
לקוח א' (צד קשור, כאמור בבאור 26 (ה) (1))	**49,346**	141,957	145,847

באור 26 - יתרות ועסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים

מדינת ישראל, חברות ומוסדות בשליטתה (לרבות חברות ממשלתיות, רשויות ומשרדי ממשלה ותאגידים אחרים שלממשלה שיעור בעלות מסוים בהם) מהוות צד קשור ובעל עניין בחברה. עסקאות מהותיות עם צדדים קשורים אלה מתוארות בסעיף ה' מטה. הכנסות החברה מעסקאות אותן מבצעת החברה עם בעלי העניין, במהלך העסקים הרגילים הינן הסעות נוסעים ומטענים. תשלומים למדינה ורשויותיה כריבון, דהיינו תשלומים על פי דין כגון מיסים ואגרות, אלו עסקאות שאינן חורגות מעסקיה השוטפים של החברה.

א. יתרות עם בעלי עניין וצדדים קשורים

1. יתרות עם מדינת ישראל כריבון

הרכב:

	בדבר	ליום 31 בדצמבר,	
	תנאים	2020	2019
	ראה באור	אלפי ש"ח	
בחובה:			
נכסים שוטפים			
ממשלת ישראל בגין דמי הפעלה שוטפים, נטו (א), (ב), (ג)		**359,427**	271,364
ממשלת ישראל בגין פעילות פיתוח (ד), (ב)	7	**328,028**	574,129
		687,455	845,493
בזכות:			
התחייבויות שוטפות			
ממשלת ישראל בגין החזר מע"מ		**86,330**	86,330
ממשלת ישראל בגין הלוואת הון חוזר (ג)		**76,923**	-
		163,253	86,330
התחייבויות לא שוטפות			
הכנסה נדחית בגין מענקים ממשלתיים (ב)	21	**29,329,431**	27,182,403

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

(ב) לא התקבל אישור מהמדינה לגבי יתרות החובה ויתרות הזכות לתום תקופת הדיווח.

(ג) ראה גם ביאור 20(ג)(1)(1.3) בדבר עקרונות הסכם הפיתוח וההפעלה וכן ביאורים 20(ג)(1)(1.4) ו- 20(ג)(1)(1.5)בדבר תוספות להסכם הפיתוח וההפעלה.

(ד) חלות שוטפת בגין אג"ח מוצגת בממשלת ישראל לזמן קצר ורלבנטי לתקופות ההשוואה בלבד.

באור 26 - יתרות ועסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)

א. יתרות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)

1. יתרות עם מדינת ישראל כריבון (המשך)

1.1 בהמשך לאמור בבאור 20(ג)(1)(1.3) ולאור מגעים שהתקיימו בין החברה ונציגי המדינה בשנים שקדמו לתקופת הדוח, החברה ונציגי המדינה הגיעו להסכמות, בדבר יישוב מחלוקות ביישום הסכם הפיתוח וההפעלה בגין שנים קודמות עד וכולל שנת 2016. ההסכמות כוללות, בין היתר, את שחרור הכספים שעוכבו ע"י משרד התחבורה בגין "תחזוקת קרונועים", וכן החזר כספים למדינה לרבות בדרך של קיזוז מתשלומים עתידיים בגין הוצאות כפולות ואסורות, מפגשי כביש-מסילה ונסיעות עובדים ובני משפחותיהם. לאור האמור לעיל, נכללה לראשונה בדוחות הכספיים המאוחדים ליום 31 בדצמבר, 2017 הפרשה המשקפת להערכת החברה את הסיכומים למחלוקות כאמור.
בנוסף, במהלך שנת 2018, גובשו הסכמות נוספות ובין היתר בדבר תקציב ההתארגנות הרכבתית אשר אושרה.

1.2 ראה באור 20(ג)(1)(1.4) ו- 20(ג)(1)(1.5) בדבר תוספות בהסכם הפיתוח וההפעלה.

2. יתרות עם מדינת ישראל כבעל עניין וצד קשור

ההרכב:

	בדבר תנאים ראה באור	ליום 31 בדצמבר,	
		2020	2019
		אלפי ש"ח	
לקוחות, נטו (א)	26(ה)	**18,428**	34,599
התחייבות לספקים ולנותני שירותים		**16,343**	22,561
התחייבות לרשויות מקומיות		**50,878**	28,909

(א) מתוכם משרד הביטחון מהווה כ- 13,579 ו- 29,252 אלפי ש"ח לימים 31 בדצמבר, 2020 ו- 2019, בהתאמה.

3. לפרטים בדבר הסכם הפיתוח וההפעלה ראה באור 20 (ג)(1)(1.3).

ב. הטבות לאנשי מפתח ניהוליים (לרבות דירקטורים)

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,					
	2020		2019		2018	
	מספר אנשים	סכום אלפי ש"ח	מספר אנשים	סכום אלפי ש"ח	מספר אנשים	סכום אלפי ש"ח
הטבות לעובדים לטווח קצר	**13**	**8,487**	17	8,075	16	10,627

באור 26 - יתרות ועסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)

ב. הטבות לאנשי מפתח ניהוליים (לרבות דירקטורים) (המשך)

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

	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר,					
	2020		2019		2018	
	סכום		סכום		סכום	
	מספר אנשים	אלפי ש"ח	מספר אנשים	אלפי ש"ח	מספר אנשים	אלפי ש"ח
סך הטבות בגין דירקטורים שאינם מועסקים*	**5**	**153**	3	156	4	266

* **כתב שיפוי**

ביום 23 בפברואר, 2017 אישרה האסיפה הכללית של החברה, בהמשך להחלטות ועדת התגמול ודירקטוריון החברה מיום 15 בפברואר, 2017, הענקת כתב שיפוי חדש לנושאי המשרה בחברה (להלן: "כתב השיפוי החדש"). בהתאם לתנאי כתב השיפוי החדש, כתב השיפוי החדש יחול, החל מהמועד הקובע (כהגדרתו בכתב השיפוי החדש), ביחס להנפקת ניירות ערך ורישומם למסחר, להליכי ההצעה לציבור, ובכלל זאת הכנה והגשת תשקיף מדף ודוחות הצעת מדף (ככל שיפורסמו ע"י החברה), פרסום דוחות שנתיים, דוחות רבעוניים, דוח תיאור עסקי התאגיד ודוח הדירקטוריון על מצב עניני התאגיד, וזאת כל עוד החברה היא חברה מדווחת. סכום השיפוי המרבי שעשויה החברה לשלם לכל נושאי המשרה במצטבר על פי כתב השיפוי החדש לא יעלה על סכום המהווה 25% מההון העצמי של החברה נכון למועד התשלום (עפ"י הדוחות הכספיים האחרונים של החברה שאושרו לפני מועד התשלום בפועל). תום תקופת ההתחייבות לשיפוי מתוקף כתב השיפוי החדש תהיה המוקדם מבין: (1) שלוש שנים מהמועד הקובע (כהגדרתו בכתב השיפוי החדש); או (2) המועד שבו החליטה האסיפה הכללית על הפקעת השיפוי בהתאם לתנאים המפורטים בכתב השיפוי החדש.

כמו כן, בהתאם לאישור האסיפה הכללית של החברה מיום 23 בפברואר, 2017 וזאת בהמשך לאישור ועדת התגמול של החברה מיום 8 בפברואר, 2017 ודירקטוריון החברה מיום 15 בפברואר, 2017, הוחלט להרחיב את כתב השיפוי הקיים, אשר תקופתו פוקעת בסמוך להענקת כתב השיפוי החדש, כך שיחול, בין היתר, גם על פרסום של דוחות שנתיים, רבעוניים, דוח תיאור עסקי התאגיד ודוח הדירקטוריון על מצב עניני התאגיד.

ביום 18 בנובמבר, 2020, אישר הדירקטוריון, לאחר קבלת אישור ועדת הביקורת בישבתה כוועדת תגמול מיום 28 באוקטובר, 2020, תיקון לכתב ההתחייבות לשיפוי לדירקטורים ולנושאי משרה, שעיקרו בהארכת תוקף כתב התחייבות לשיפוי, מיום 27 בפברואר 2020 ולמשך 3 שנים נוספות. נכון למועד דוח זה, טרם התכנסה האסיפה הכללית לדיון בתיקון האמור.

מדיניות תגמול

ביום 25 ביולי, 2018 אישר הדירקטוריון, בהמשך לאישור ועדת הביקורת של החברה - בשבתה כוועדת תגמול - עדכון למדיניות התגמול של החברה, במסגרתו נקבע כי במדיניות התגמול של החברה תוטמע הוראת חוזר רשות החברות הממשלתיות 2-2-2013 בדבר היקף פעילות יו"ר דירקטוריון בחברה ממשלתית, לפיה במקרים חריגים, בחברות ממשלתיות גדולות, בסיווגים 9, 10 ו-10(1), אשר לגביהן ניתנה החלטת ממשלה בדבר הפרטה או שינוי מבני או שנדרשת בהן פעילות חריגה אחרת על פי החלטת ממשלה, תתאפשר כהונת יו"ר הדירקטוריון במשרה מלאה.

הטמעת ההוראה בוצעה על רקע מינויו ואישור תנאי כהונתו והעסקתו של יו"ר הדירקטוריון לשעבר של החברה, במשרה מלאה. הטמעת הוראות החוזר האמור אינה טעונה אישור האסיפה הכללית לפי סעיף 267א לחוק החברות התשנ"ט - 1999 נוכח עמידת החברה בתנאים הקבועים בתקנות החברות (הקלות לעניין החובה לקבוע מדיניות תגמול), התשע"ג - 2013.

באור 26 - יתרות ועסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)

ב. הטבות לאנשי מפתח ניהוליים (לרבות דירקטורים) (המשך)

<u>מדיניות תגמול</u> (המשך)

ביום 27 במאי, 2019 אישר דירקטוריון החברה עדכון למדיניות התגמול, בהתאם להמלצת ועדת הביקרות של החברה- בשבתה כוועדת תגמול של החברה, כך שטווח השכר החודשי של נושא משרה בחברה שהינו ברמת עיסוק של סמנכ"ל יהיה 80%-90% משכר מנכ"ל (וזאת חלף טווח שכר של 70%-90% משכר מנכ"ל החברה).

ביום 7 באוגוסט, 2019, אישר דירקטוריון החברה עדכון למדיניות התגמול, בהתאם להמלצת ועדת הביקורת של החברה- בשבתה כוועדת תגמול של החברה, כך שטווח השכר החודשי של נושא משרה בחברה שהינו ברמת עיסוק של מנהל אגף יהיה 65%-80% משכר מנכ"ל (וזאת חלף טווח שכר של 60%-80% משכר מנכ"ל החברה).

ביום 8 בדצמבר, 2020 אישר דירקטוריון החברה, לאחר קבלת המלצת ועדת הביקורת בשבתה כוועדת תגמול מיום 7 בדצמבר, 2020 מדיניות תגמול לנושאי משרה. נכון למועד פרסום דוח זה, טרם התכנסה האסיפה הכללית לדיון במדיניות התגמול של החברה.

ביום 18 בספטמבר, 2020 פרסמה החברה כי באותו היום אישר דירקטוריון החברה את הצטרפות החברה להסכם קיבוצי שנחתם בין המדינה, לבין מעסיקים נוספים במגזר הציבורי ולבין הסתדרות העובדים הכללית החדשה מיום 16 בספטמבר, 2020 (להלן - "ההסכם הקיבוצי"), שתכליתו בהסדרת אופן עבודת העובדים בשירות הציבורי, תחת מגבלות ובהתאם לצורך בעובדים, החל מיום 17 בספטמבר, 2020 ועד ליום 11 באוקטובר, 2020 (להלן – "תקופת ההסכם הקיבוצי"), וזאת כחלק מהגבלת פעילות המשק בעקבות התפשטות נגיף ה"קורונה" במדינת ישראל. בהתאם להוראות ההסכם הקיבוצי, במהלך תקופת ההסכם הקיבוצי, יחולו התנאים הקבועים בו.

ביום 26 בספטמבר, 2020 אישר הדירקטוריון הצטרפות החברה להחלטת ועדת המעקב 25 בספטמבר, 2020 מכוח סעיף 13 להסכם הקיבוצי, אשר מתקנת את ההסכם הקיבוצי ושתכליתה הסדרת ימי חופשה נוספים במקומות עבודה בהם נהוגה חופשה מרוכזת במהלך חג הסוכות.

<u>מינוי יו"ר דירקטוריון</u>

ביום 4 לפברואר, 2020 חדל דן הראל לכהן כיו"ר הדירקטוריון.

ביום 17 בדצמבר, 2020, התמנה עו"ד משה שמעוני כדירקטור בחברה. ביום 19 בדצמבר, 2020, אישר דירקטוריון החברה את מינויו של מר שמעוני כיו"ר דירקטוריון החברה. ביום 22 בדצמבר, 2020, התקבל בחברה כתב מינוי חתום על ידי השרים של הדירקטור, מר משה שמעוני, כיו"ר דירקטוריון החברה. ביום 13 בינואר, 2021, בישיבה 1/21 אישר הדירקטוריון את העסקתו של יו"ר הדירקטוריון בהיקף משרה של 75%. באותו היום אישר הדירקטוריון בישיבתו 2/21, לאחר קבלת אישור ועדת ביקורת בשבתה כוועדת תגמול 2-21 מיום 13 בינואר, 2021, את תנאי כהונתו והעסקתו של יו"ר הדירקטוריון בהיקף משרה של 75%, לתקופה של שנה. נכון למועד דוח זה, טרם התכנסה האסיפה הכללית לדיון בתנאי כהונתו והעסקתו של מר שמעוני.

ג. עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים

1. עסקאות עם מדינת ישראל כריבון

	בדבר תנאים ראה באור	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר,		
		2020	2019	2018
		אלפי ש"ח		
הכנסות מסבסוד פעולות שוטפות	20 (ג) (1)	**1,954,754**	1,584,043	1,446,984
הפחתת הכנסה נדחית בגין מענקים ממשלתיים	20 (ג) (1)	**1,122,315**	1,047,576	887,730
		3,077,069	2,631,619	2,334,714

באור 26 - יתרות ועסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)

ג. עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)

2. עסקאות עם מדינת ישראל כבעל עניין וצד קשור

	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר,		
	2020	2019	2018
	אלפי ש"ח		
הכנסות מהמדינה ורשויותיה*	**78,909**	177,133	166,479
ארנונה והיטלים מול רשויות מקומיות	**72,397**	54,739	69,346

* מתוכם משרד הביטחון מהווה כ- 49,346, 141,957 ו- 145,847 אלפי ש"ח לשנים 2018-2020, בהתאמה, ראה גם באור 26 (ה) (1) להלן.

ד. הכנסות והוצאות מצדדים קשורים ומבעלי עניין

תנאי העסקאות עם צדדים קשורים

הקניות והמכירות מצדדים קשורים מבוצעות באופן פרטני בהתאם להסכמים הנחתמים (ראה סעיף ה' להלן). יתרות שטרם נפרעו לתום השנה אינן מובטחות, אינן נושאות ריבית ויישובן יעשה במזומן. לא התקבלו או ניתנו כל ערבויות בגין סכומים לקבל או לשלם.

ה. התקשרויות

1. משרד הביטחון -הסכם הסעת חיילים

ביום 6 במאי, 2012 חתמה החברה על הסכם עם משרד הביטחון להסעת חיילים במימון משרד הביטחון ובהנחה של 22% מהתעריף הקבוע על פי דין. במסגרת ההסכם נקבע כי ניתן יהיה להפעיל מערך הסעות לחלופי באוטובוסים עבור הסעת חיילים בימי א' בבוקר. על פי ההסכם כאמור הרכבת תפנה את החיילים למערך היסעים אשר יופעל על ידה ובאחריותה על בסיס אוטובוסים בקווים קבועים מראש. במצב בו יופעל מערך היסעים זה תעמוד ההנחה כאמור על סך של 22% מהתעריף הקבוע על פי דין ביום א בשעות 06:00-09:00 ובייתר השבוע ההנחה תהיה 34%. ההסכם קובע כי דמי הנסיעה עבור חיילים (המשרתים בשירות סדיר, קבע ומילואים) ימומנו על ידי משרד הביטחון והחיילים עצמם אינם נדרשים לשלם בגין נסיעתם ברכבת. ההסכם ניתן לביטול על ידי מי מהצדדים בהודעה מראש בת 90 יום. כמו כן, ההסכם קובע את מערך ההיסעים באוטובוסים (בימי א' בבוקר) ניתן לביטול על ידי מי מהצדדים בהודעה מראש בת 14 ימי עבודה.

בתאריך 18 ביולי, 2018 הודיעה הרכבת בכתב למשהב"ט בדבר ביטול תכנית ההיסעים מכוח החוזה. הסדרת ביטול ההנחה המיוחדת הועברה לטיפול של משרד התחבורה. בהמשך ועד לתחילת 2020 (תחילת התפשטות נגיף קורונה) הפעילה הרכבת אוטובוסים במתכונת מצומצמת שלא במסגרת תכנית ההיסעים, במספר מוקדים בהם היה עומס ביקוש של חיילים. החל מתחילת התפשטות נגיף קורונה הרכבת אינה מפעילה אוטובוסים במתכונת כלשהי.

2. הסכם תדרים-משרד הביטחון

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

- בהתאם לסיכום שנחתם בין משרד האוצר לבין משרד הביטחון, צה"ל פינה תדרי GSMR לשימוש החברה.
- השימוש בתדרים האמורים נחוץ לשם התקנת מערכת שליטה ובקרה על תנועת הרכבות בחברה (ETCS).
- בהתאם לסיכום, פינוי התדרים בוצע בארבע אבני דרך, וזאת כנגד ארבעה תשלומים בהתאם להתחייבות החברה להעביר למשרד הביטחון בסך כולל של 220 מיליון ש"ח, שהועמדו לחברה במלואו על ידי משרד האוצר, וכך בוצע נכון למועד הדיווח.

3. משטרת ישראל

החברה חתמה הסכם עם משטרת ישראל לתקופה של שנה אשר הסתיימה ביום 31 במאי, 2003. הסכם אשר מוארך אוטומטית לתקופה של 12 חודשים בכל פעם. על פי ההסכם מעניקה החברה הנחה של 22% מהתעריפים הקבועים בתקנות (דמי נסיעה).

4. שרות בתי הסוהר

החברה חתמה על הסכם עם שרות בית הסוהר לתקופה של שנה אשר הסתיימה ביום 30 בנובמבר, 2003. ההסכם מוארך אוטומטית לתקופה של 12 חודשים בכל פעם. על פי ההסכם החברה מעניקה הנחה של 22% מהתעריפים הקבועים בתקנות (דמי נסיעה).

באור 26 - יתרות ועסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)

ה. התקשרויות (המשך)

5. 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 יפונו לא יאוחר מתום שנת 2015. בסוף שנת 2017 השלימה החברה את המעבר ממתחם תחנת הרכבת "סבידור", בנוסף , ובהתאם לסיכום עם רמ"י והדיור הממשלתי מטעם משרד האוצר, מתחם תחנת הרכבת "סבידור" הושכר ברבעון הרביעי 2017 למשטרת ישראל לתקופה של 3 שנים עם שתי תקופות אופציה של עד שנה כ"א. באשר לפינוי מתחם הרכבת חיפה - בת גלים אשר כולל תחנת רכבת פעילה ומגרש חניה, סוכם מול רמ"י שכל עוד תמשיך התחנה להיות פעילה לא יוחזר שטח זה, לגבי מגרש החניה החזרתו תהיה כפופה לאישור משרד התחבורה .
בתמורה, מדינת ישראל אישרה את מימון הקמת הפרויקט בסך של 320 מיליון ש"ח בתוספת מע"מ (צמוד למדד תשומות הבנייה הידוע ביום התשלום) וזאת מתוך כספי הקרן המיוחדת של החברה, עפ"י התזרים ואבני הדרך המפורטים בהסכם.

באור 27- אירועים לאחר תאריך הדיווח

1. ראה באור 20 (א) לגבי תביעות תלויות וייצוגיות.

2. בהמשך לאישור הדירקטוריון לתוספת להסכם הפיתוח וההפעלה, בין נציגי הממשלה לבין החברה, כמפורט בביאור 20(ג)(1)(1.5) פרסמה החברה כי ביום 3 בינואר, 2021, נתקבלה בחברה חתימת נציגי הממשלה על התוספת להסכם.

3. ביום 28 בינואר, 2021 פרסמה החברה כי הסכם המסגרת עם חברת כי"ל (להובלת מחצבים) הוארך בתקופה נוספת, עד ליום 31 במרס, 2021, במסגרתה ינהלו הצדדים מו"מ להסכם מסגרת חדש.

ביום 21 במרס, 2021 פרסמה החברה כי הסכם המסגרת עם חברת כי"ל הוארך בתקופה נוספת, עד ליום 30 ביוני, 2021, במסגרתה ימשיכו הצדדים לנהל מו"מ להסכם חדש.

4. בהתאם להחלטת ממשלה מספר 1865 מחודש אוגוסט 2016 נקבע, בין היתר, כי יוקם צוות ממשלתי לקידום וביצוע כל הפעולות הנדרשות לגיוס אג"ח מהציבור. להערכת החברה, הנפקה אג"ח נוספת אשר צפויה להתרחש בשנת 2021, כפי שיסוכם בין החברה לנציגי המדינה ובכפוף לאישור נציגי המדינה, דירקטוריון החברה והאורגנים הרלבנטיים בחברה וכן גורמים נוספים ככל ויידרש.
ביום 18 בפברואר, 2021, פרסמה החברה את תשקיף המדף שלה, אשר מכוח תשקיף זה, החברה תוכל להנפיק אגרות חוב, כתבי אופציה הניתנים למימוש לאגרות חוב וכן ניירות ערך מסחריים.

5. ביום 8 במרס, 2021 התקיים דיון בדירקטוריון החברה בעניין הצעת רשות מקרקעי ישראל למתווה שיתוף פעולה בין הרשות לבין החברה ביחס לפיתוח מתחמי החברה. במסגרת הדיון, קבע דירקטוריון החברה כי לאור החשיבות הרבה שהוא רואה בפיתוח מסחרי מיטבי של מתחמי החברה, לרווחת ציבור הנוסעים ולטובת החברה, יקוים שיתוף פעולה כאמור אשר כלליו ייקבעו במסגרת צוות היגוי משותף של החברה והרשות אשר יקבע, בין היתר, את אופי העבודה, כללי ההתחשבנות ושיעורי התשלום של היזמים לחברה. כן קבע דירקטוריון החברה כי המלצות הצוות האמור יובאו לאישורו לרבות התיקון המתחייב בהסכם למתן זכות שימוש ולמתן זכויות במקרקעין מיום 29 באפריל, 2004 אשר תוקן ביום 17 בפברואר, 2014.

רכבת ישראל בע"מ

מידע כספי נפרד

ליום 31 בדצמבר, 2020

תוכן העניינים

	עמוד
הצהרות מנהלים	2-4
דוח רואי החשבון המבקרים	5
נתונים על המצב הכספי	6-7
נתונים על הרווח או ההפסד ורווח כולל אחר	8
נתונים על תזרימי המזומנים	9-10
מידע נוסף	11-21

רכבת ישראל בע"מ

הצהרת מנהלים בהתאם לתקנות החברות הממשלתיות (דוח נוסף בדבר הפעולות שננקטו והמצגים שניתנו להבטחת נכונות הדוחות הכספיים ודוח הדירקטוריון) התשס"ו - 2005

הצהרת יו"ר דירקטוריון

אני, משה שמעוני, מצהיר כי:

1. בחנתי את הדוח התקופתי כמשמעותו בפרק ב' לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומיידים), התש"ל - 1970 של חברת רכבת ישראל בע"מ (להלן - "החברה"), לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר, 2020 (להלן - "הדוחות").

2. בהתאם לידיעתי ולאחר שבחנתי את הדוחות, הדוחות הכספיים 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 הכספיים ומידע כספי אחר הכלול בדוח הדירקטוריון משקפים באופן נאות, מכל הבחינות המהותיות, את המצב הכספי, תוצאות הפעולות, השינויים בהון העצמי ותזרימי המזומנים של החברה לימים ולתקופות המוצגים בדוחות.

4. אני, לצד אחרים בחברה המצהירים הצהרה כזו, אחראי לקביעתם ולהתקיימותם בחברה של בקרות ונהלים לצורך גילוי הנדרש בדוחות. בהתאם לכל, קבענו בקרות ונהלים כאלה, או גרמנו לקביעתם תחת פיקוחנו של בקרות ונהלים כאלה, המיועדים להבטיח שמידע מהותי המתייחס לחברה, מובא לידיעתנו על ידי אחרים בחברה, בפרט במהלך תקופת ההכנה של הדוחות.

5. אני ואחרים בחברה המצהירים הצהרה כזו, גילינו לרואה החשבון המבקר של החברה ולדירקטוריון שלה, בהתבסס על הערכתנו העדכנית ביותר:

   א. את כל הליקויים המשמעותיים והחולשות המהותיות בקביעתה או בהפעלתה של בקרה פנימית על דיווח כספי העלולים, באופן סביר, להשפיע לרעה על יכולת החברה לרשום, לעבד, לסכם ולדווח מידע כספי.
   ב. כל תרמית, בין מהותית ובין שאינה מהותית, בה מעורבים מנהלים או עובדים אחרים בעלי תפקיד משמעותי בבקרה הפנימית על דיווח כספי של החברה.

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

_____
משה שמעוני
יו"ר הדירקטוריון

תאריך: 22 במרס, 2021

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, מיכאל מייקסנר, מצהיר כי:

1. בחנתי את הדוח התקופתי כמשמעותו בפרק ב' לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומיידים), התש"ל - 1970 של חברת רכבת ישראל בע"מ (להלן - "החברה"), לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר, 2020 (להלן - "הדוחות").

2. בהתאם לידיעתי ולאחר שבחנתי את הדוחות, הדוחות הכספיים 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 הכספיים ומידע כספי אחר הכלול בדוח הדירקטוריון משקפים באופן נאות, מכל הבחינות המהותיות, את המצב הכספי, תוצאות הפעולות, השינויים בהון העצמי ותזרימי המזומנים של החברה לימים ולתקופות המוצגים בדוחות.

4. אני, לצד אחרים בחברה המצהירים הצהרה כזו, אחראי לקביעתם ולהתקיימותם בחברה של בקרות ונהלים לצורך גילוי הנדרש בדוחות. בהתאם לכל, קבענו בקרות ונהלים כאלה, או גרמנו לקביעתם תחת פיקוחנו של בקרות ונהלים כאלה, המיועדים להבטיח שמידע מהותי המתייחס לחברה, מובא לידיעתנו על ידי אחרים בחברה, בפרט במהלך תקופת ההכנה של הדוחות.

5. אני ואחרים בחברה המצהירים הצהרה כזו, גילינו לרואה החשבון המבקר של החברה ולדירקטוריון שלה, בהתבסס על הערכתנו העדכנית ביותר:

   א. את כל הליקויים המשמעותיים והחולשות המהותיות בקביעתה או בהפעלתה של בקרה פנימית על דיווח כספי העלולים, באופן סביר, להשפיע לרעה על יכולת החברה לרשום, לעבד, לסכם ולדווח מידע כספי.
   ב. כל תרמית, בין מהותית ובין שאינה מהותית, בה מעורבים מנהלים או עובדים אחרים בעלי תפקיד משמעותי בבקרה הפנימית על דיווח כספי של החברה.

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

_____

מיכאל מייקסנר
מנכ"ל

תאריך: 22 במרס, 2021

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, רן סטרומזה, מצהיר כי:

1. בחנתי את הדוח התקופתי כמשמעותו בפרק ב' לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומיידים), התש"ל - 1970 של חברת רכבת ישראל בע"מ (להלן - "החברה"), לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר, 2020 (להלן - "הדוחות").

2. בהתאם לידיעתי ולאחר שבחנתי את הדוחות, הדוחות הכספיים 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 הכספיים ומידע כספי אחר הכלול בדוח הדירקטוריון משקפים באופן נאות, מכל הבחינות המהותיות, את המצב הכספי, תוצאות הפעולות, השינויים בהון העצמי ותזרימי המזומנים של החברה לימים ולתקופות המוצגים בדוחות.

4. אני, לצד אחרים בחברה המצהירים הצהרה כזו, אחראי לקביעתם ולהתקיימותם בחברה של בקרות ונהלים לצורך גילוי הנדרש בדוחות. בהתאם לכל, קבענו בקרות ונהלים כאלה, או גרמנו לקביעתם תחת פיקוחנו של בקרות ונהלים כאלה, המיועדים להבטיח שמידע מהותי המתייחס לחברה, מובא לידיעתנו על ידי אחרים בחברה, בפרט במהלך תקופת ההכנה של הדוחות.

5. אני ואחרים בחברה המצהירים הצהרה כזו, גילינו לרואה החשבון המבקר של החברה ולדירקטוריון שלה, בהתבסס על הערכתנו העדכנית ביותר:

   א. את כל הליקויים המשמעותיים והחולשות המהותיות בקביעתה או בהפעלתה של בקרה פנימית על דיווח כספי העלולים, באופן סביר, להשפיע לרעה על יכולת החברה לרשום, לעבד, לסכם ולדווח מידע כספי.

   ב. כל תרמית, בין מהותית ובין שאינה מהותית, בה מעורבים מנהלים או עובדים אחרים בעלי תפקיד משמעותי בבקרה הפנימית על דיווח כספי של החברה.

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

_____

רן סטרומזה

מ"מ סמנכ"ל כספים וכלכלה

תאריך: 22 במרס, 2021

לכבוד
בעלי המניות של
רכבת ישראל בע"מ
רח' יוספטל 1,
לוד

א.ג.נ.,

הנדון: דוח מיוחד של רואה החשבון המבקר על מידע כספי נפרד
לפי תקנה 9ג' לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומיידיים), התש"ל-1970

ביקרנו את המידע הכספי הנפרד המובא לפי תקנה 9ג' לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומידיים), התש"ל-1970 של רכבת ישראל בע"מ (להלן - "החברה") לימים 31 בדצמבר 2020 ו-2019 ולכל אחת משלוש השנים שהאחרונה שבהן הסתיימה ביום 31 בדצמבר 2020. המידע הכספי הנפרד הינו באחריות הדירקטוריון וההנהלה של החברה. אחריותנו היא לחוות דעה על המידע הכספי הנפרד בהתבסס על ביקורתנו.

ערכנו את ביקורתנו בהתאם לתקני ביקורת מקובלים בישראל. על-פי תקנים אלה נדרש מאיתנו לתכנן את הביקורת ולבצעה במטרה להשיג מידה סבירה של ביטחון שאין במידע הכספי הנפרד הצגה מוטעית מהותית. ביקורת כוללת בדיקה מדגמית של ראיות התומכות בסכומים ובפרטים הכלולים במידע הכספי הנפרד. ביקורת כוללת גם בחינה של הכללים החשבונאיים שיושמו בעריכת המידע הכספי הנפרד ושל האומדנים המשמעותיים שנעשו על ידי הדירקטוריון וההנהלה של החברה וכן הערכת נאותות ההצגה של המידע הכספי הנפרד. אנו סבורים שביקורתנו מספקת בסיס נאות לחוות דעתנו.

לדעתנו, בהתבסס על ביקורתנו, המידע הכספי הנפרד ערוך, מכל הבחינות המהותיות, בהתאם להוראות תקנה 9ג' לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומיידיים), התש"ל-1970.

בנוסף לאמור בפסקה הקודמת , לדעתנו , המידע הכספי הנ"ל ממלא, מכל הבחינות המהותיות , אחר הוראות הגילוי לפי הוראות רשות החברות הממשלתיות.

מבלי לסייג את חוות דעתנו הנ"ל, אנו מפנים את תשומת הלב לאמור בביאור 1ג' בדבר מצבה הכספי של החברה לרבות השלכות נגיף הקורונה על פעילותה והערכת הנהלת ודירקטוריון החברה, כי לחברה יהיו מקורות מספקים בהיקף ובעיתוי הנדרש על מנת לעמוד בהתחייבויותיה ולממן את פעילותה השוטפת בעתיד הנראה לעין.

בריטמן אלמגור זהר ושות'
רואי חשבון
A Firm in the Deloitte Global Network
תל אביב, 22 במרץ, 2021

תל אביב - משרד ראשי
מרכז עזריאלי 1 תל אביב, 6701101, ת.ד. 16593 תל אביב 6116402 | טלפון: 03-6085555 | info@deloitte.co.il

משרד ירושלים
קרית המדע 3
מגדל הר חוצבים
ירושלים, 914510
ת.ח. 45396
טלפון: 02-5018888
פקס: 02-5374173
info-jer@deloitte.co.il

משרד חיפה
מעלה השחרור 5
ת.ד. 5648
חיפה, 3105502
טלפון: 04-8607333
פקס: 04-8672528
info-haifa@deloitte.co.il

משרד אילת
המרכז העירוני
ת.ד. 583
אילת, 8810402
טלפון: 08-6375676
פקס: 08-6371628
info-eilat@deloitte.co.il

משרד נצרת
מרגי אבן עאמר 9
נצרת, 16100
טלפון: 073-3994455
פקס: 073-3994455
info-nazareth@deloitte.co.il

נתונים על המצב הכספי

	ביאור	ליום 31 בדצמבר, 2020	2019
		אלפי ש"ח	
נכסים שוטפים			
מזומנים ושווי מזומנים		**29,099**	55,398
השקעות לזמן קצר		**1,949**	2,995
קרן שמורה בגין אג"ח		**137,163**	161,993
לקוחות		**279,604**	281,306
ממשלת ישראל	4	**687,455**	845,493
חייבים ויתרות חובה		**326,343**	291,241
מלאי		**15,184**	13,954
		1,476,797	1,652,380
נכסים לא שוטפים			
חייבים ויתרות חובה לזמן ארוך		**144,453**	38,256
השקעות מיועדות בנכסים פיננסיים		**29,298**	35,392
נכסי מיסים נדחים		**73,000**	67,000
		246,751	140,648
רכוש קבוע			
רכוש קבוע מופעל, נטו		**22,477,633**	*21,449,214
רכוש קבוע בהקמה		**7,394,395**	6,371,044
סה"כ רכוש קבוע, נטו		**29,872,028**	27,820,258
נכסים בלתי מוחשיים, נטו		**300,520**	292,821
סה"כ נכסים לא שוטפים		**30,419,299**	28,253,727
סה"כ נכסים		**31,896,096**	29,906,107

*ראה באור 2 (ג)- תיקון למפרע של טעות לא מהותית במספרי השוואה.

הביאורים המצורפים מהווים חלק בלתי נפרד מהדוחות הכספיים.

נתונים על המצב הכספי

	ביאור	ליום 31 בדצמבר,	
		2020	2019
		אלפי ש"ח	
התחייבויות שוטפות			
התחייבויות לספקים ולנותני שירותים		**747,937**	902,897
זכאים ויתרות זכות		**236,323**	205,060
ממשלת ישראל	4	**163,253**	86,330
התחייבויות תלויות		**233,382**	255,574
התחייבות בגין אג"ח לזמן קצר		**124,317**	249,196
חלויות שוטפות בגין התחייבות חכירה		**15,524**	18,168
		1,520,736	1,717,225
התחייבויות לא שוטפות			
עודף התחייבויות על נכסים של חברת הבת		**76,281**	59,846
הטבות לעובדים		**140,919**	142,246
הכנסה נדחית בגין מענקים ממשלתיים	4	**29,329,431**	27,182,403
התחייבות בגין חכירה לזמן ארוך		**19,694**	25,624
		29,566,325	27,410,119
הון עצמי			
הון מניות		**3,000,000**	3,000,000
קרן הון		**174,720**	174,720
יתרת הפסד		**(2,365,685)**	*(2,395,957)
		809,035	778,763
		31,896,096	29,906,107

*ראה באור 2 (ג)- תיקון למפרע של טעות לא מהותית במספרי השוואה.

הביאורים המצורפים מהווים חלק בלתי נפרד מהדוחות הכספיים.

תאריך אישור הדוחות הכספיים	משה שמעוני יו"ר הדירקטוריון	מיכאל מייקסנר מנכ"ל	רן סטרומזה מ"מ סמנכ"ל כספים וכלכלה
22 במרס, 2021			

	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר,		
	2020	2019	2018
	אלפי ש"ח		
נתונים על הרווח או ההפסד ורווח כולל אחר			
הכנסות ממכירות ושירותים	**2,099,063**	2,251,791	2,127,255
עלות ההכנסות ממכירות ושירותים	**1,969,051**	2,126,147	2,037,522
רווח גולמי	**130,012**	125,644	89,733
הוצאות מכירה ושיווק	**15,265**	5,848	13,775
הוצאות הנהלה וכלליות	**152,538**	155,268	144,000
הוצאות (הכנסות) אחרות	**(77,803)**	(70,455)	*188,049
הפסדי (רווחי) חברות בנות, נטו ממס	**16,464**	27,329	34,088
רווח (הפסד) תפעולי	**23,548**	7,654	(290,179)
הכנסות מימון	**964**	18,581	3,868
הוצאות מימון	**7,101**	6,603	12,985
רווח (הפסד) לפני מסים על הכנסה	**17,411**	19,632	(299,296)
הכנסות (הוצאות) מיסים נדחים	**6,000**	31,000	(23,000)
רווח (הפסד) נקי	**23,411**	50,632	(322,296)
רווח (הפסד) כולל אחר:			
רווח (הפסד) כולל אחר	**6,861**	(14,898)	7,764
סה"כ רווח (הפסד) כולל	**30,272**	35,734	(314,532)

*ראה באור 2 (ג)- תיקון למפרע של טעות לא מהותית במספרי השוואה.

	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר,		
	2020	2019	2018
	אלפי ש"ח		

הביאורים המצורפים מהווים חלק בלתי נפרד מהדוחות הכספיים.

נתונים על תזרימי המזומנים

תזרימי מזומנים מפעילות שוטפת של החברה			
רווח (הפסד) נקי	**23,411**	50,632	(322,296)*
התאמות הדרושות להצגת תזרימי מזומנים מפעילות שוטפת:			
הכנסות והוצאות שאינן כרוכות בתזרימי מזומנים:			
הוצאות (הכנסות) מסים נדחים	**(6,000)**	(31,000)	23,000
פחת והפחתות, נטו	**56,951**	50,969	48,575
ירידת (השבת) ערך	**(78,000)**	(68,000)	193,179*
הפסד (רווח) ממימוש רכוש קבוע	**1,763**	(2,423)	30
שערוך נכסים פיננסים הנמדדים בשווי הוגן דרך רווח או הפסד, נטו	**(116)**	(1,871)	2,510
חלק החברה בהפסדי חברות בנות	**16,435**	27,287	34,030
הוצאות מימון בגין חכירה	**776**	989	-
	(8,191)	(24,049)	301,324
שינויים בסעיפי נכסים והתחייבויות:			
ירידה (עלייה) בלקוחות	**1,702**	(75,327)	(36,056)
ירידה (עלייה) בחוב ממשלת ישראל	**(88,064)**	(57,633)	54,227
ירידה (עלייה) בחייבים ויתרות חובה (כולל יתרות חובה לזמן ארוך)	**(5,391)**	7,674	(12,464)
עלייה במלאי	**(1,230)**	(294)	(1,573)
עלייה (ירידה) בהתחייבויות בשל הטבות לעובדים, נטו	**5,534**	3,875	(44,870)
עלייה בהתחייבויות לספקים ולנותני שירותים	**45,084**	58,961	55,078
עלייה (ירידה) בזכאים, יתרות זכות והתחייבויות תלויות	**18,134**	11,543	(53,026)
	(24,231)	(51,201)	(38,684)
מזומנים נטו ששימשו לפעילות שוטפת	**(9,011)**	(24,618)	(59,656)

	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר,		
	2020	2019	2018
	אלפי ש"ח		

*ראה באור 2 (ג)- תיקון למפרע של טעות לא מהותית במספרי השוואה.

הביאורים המצורפים מהווים חלק בלתי נפרד מהדוחות הכספיים.

נתונים על תזרימי המזומנים

תזרימי מזומנים מפעילות השקעה			
רכישת רכוש קבוע	**(3,335,361)**	(2,632,875)	(2,723,670)
רכישת נכסים בתלי מוחשיים	**(27,366)**	(22,667)	(37,316)
שינוי בזכאים/חייבים בגין מע"מ	**10,596**	(12,242)	14,071
תקבולים בגין מענקי השקעה ממשלת ישראל	**3,413,785**	2,625,995	2,509,553
תמורה ממימוש רכוש קבוע	**275**	2,658	1,379
תמורה (השקעה) ממימוש נכסים פיננסיים הנמדדים בשווי הוגן דרך רווח או הפסד, נטו	**27,849**	5,858	142,979
גבייה (השקעה) מפיקדונות בתאגידים בנקאיים, נטו	**(139,605)**	21,557	213,265
מזומנים נטו שנבעו מפעילות (ששימשו לפעילות) השקעה	**(49,827)**	(11,716)	120,261
תזרימי מזומנים מפעילות מימון			
קבלת מענק ממשלתי לכיסוי פרעון קרן האג"ח	**100,628**	248,919	248,107
פרעון קרן האג"ח	**(124,357)**	(248,919)	(248,107)
קבלת מענק ממשלתי לכיסוי פרעון ריבית אג"ח	**1,033**	3,610	5,656
ריבית ששולמה	**(1,822)**	(4,247)	(6,654)
קבלת הלוואה לזמן קצר ממשלת ישראל, נטו	**154,000**	77,000	77,000
פירעון הלוואה לזמן קצר ממשלת ישראל, נטו	**(76,694)**	(77,463)	(77,844)
ריבית ששולמה בגין חכירה	**(776)**	(989)	-
פרעון התחייבות בגין חכירה	**(19,473)**	(19,704)	-
מזומנים נטו שנבעו מפעילות (ששימשו לפעילות) מימון	**32,539**	(21,793)	(1,842)
עלייה (ירידה) במזומנים ושווי מזומנים	**(26,299)**	(58,127)	58,763
יתרת מזומנים ושווי מזומנים לתחילת התקופה	**55,398**	113,525	54,762
יתרת מזומנים ושווי מזומנים לסוף התקופה	**29,099**	55,398	113,525

הבאורים המצורפים מהווים חלק בלתי נפרד מהדוחות הכספיים.

מידע נוסף

באור 1 - כללי

הישות המדווחת

א. חברת רכבת ישראל בע"מ (להלן "החברה") עוסקת בהסעת נוסעים, הובלת מטענים ברכבת והשכרה של מתחמי מסחר ומקימה את התשתיות הנדרשות לפעילותה. החברה נתמכת באופן שוטף ומתמשך בממשלת ישראל לצורך מימון פעילותה השוטפת ופעילות הפיתוח שלה. ביום 17 ביוני 2014, נחתם הסכם מסגרת לפיתוח והפעלת רכבת ישראל (להלן "הסכם הפיתוח וההפעלה") בתוקף מיום 1 בינואר 2013 ועד ליום 31 בדצמבר 2020. לפרטים בדבר עיקרי ההסכם ראה באור 20 (ג)(1)(1.3), 20 (ג)(1)(1.4) ו- 20 (ג)(1)(1.5) לדוחות הכספיים המאוחדים.

יצוין כי הסכם ההפעלה והפיתוח פג תוקפו ביום 31 בדצמבר, 2020 והוארך במסגרת התוספת השישית להסכם עד ליום 31 במרס 2021. נכון למועד אישור הדוח , מתקיימים מגעים מול נציגי הממשלה הן לגבי הסכם חדש והן לגבי תוספת שביעית להסכם הקיים שבין היתר תקבע את הארכת ההסכם הקיים לתקופה נוספת.

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.

ב. לחברה גרעון בהון החוזר, בסכום של כ -44 מיליוני ש"ח וכ- 65 מיליוני ש"ח ליום 31 בדצמבר, 2020 וליום 31 בדצמבר 2019, בהתאמה ; לחברה תזרים מזומנים שלילי מפעילות שוטפת לתקופה לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר, 2020 בסך של כ- 9 מיליוני ש"ח, ותזרים מזומנים חיובי מפעילות שוטפת לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2019 בסך של כ-25 מיליוני ש"ח.

כמו כן, לחברה הפסד תפעולי לפני הכנסות אחרות נטו (בעיקר השבת ערך נכסים) לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר, 2020 בסך של כ- 54 מיליוני ש"ח, והפסד תפעולי לפני הוצאות אחרות נטו (בעיקר מירידת ערך נכסים) לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2019 בסך של כ- 63 מיליוני ש"ח.

במהלך שנת 2019, החלה הנהלת החברה בתכנון ובביצוע של פעולות אשר מטרתן לשפר את תוצאות פעילות החברה ומצבה הכספי. בכלל זה יצוין כי, בתקופת הדיווח ולאחריה ממשיכה הנהלת החברה בביצוע צעדי חסכון בעיקר בתקורות החברה, פעולות לשיפור השירות לנוסעים ופעולות בקשר עם הסכם פיתוח והפעלה חדש מול מדינת ישראל שיחול החל משנת 2021.

ביום 29 בנובמבר, 2018 אישר דירקטוריון החברה כי החברה לא תדרוש את פירעון החוב של החברת הבת למטענים כלפיה, לתקופה של 12 חודשים החל מיום 30 בנובמבר, 2018 וזאת כל עוד דרישת פירעון החוב כאמור עלולה להביא את חברת הבת למטענים לכדי חדלות פירעון. מאז אותו מועד, מידי רבעון, שב דירקטוריון החברה ומאשר את הארכת ההתחייבות האמורה בשלושה חודשים נוספים. ביום 18 במרס, 2021, שב ואישר הדירקטוריון את החלטתו האמורה והאריך את התחייבות החברה לאי פירעון החוב של חברת הבת למטענים לתקופה של 12 חודשים נוספים ממועד אישור הדוח התקופתי לשנת 2020 של חברת הבת למטענים, וזאת כל עוד דרישת פירעון החוב כאמור עלולה להביא את חברת הבת למטענים לכדי חדלות פירעון.

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

כמו כן, במסגרת הדוח התקופתי לשנת 2020 של חברת הבת למטענים, אשר אושר ביום 18 במרס, 2021, לאור החלטת דירקטוריון החברה מיום 18 במרס, 2021, נכלל באור לפיו קיימים ספקות משמעותיים בדבר המשך קיומה של חברת הבת למטענים כ"עסק חי" וכן נכללה הפניית תשומת הלב לאמור בחוות הדעת של רואה החשבון המבקר של חברת הבת למטענים. בנוסף, נכללה הפניית תשומת לב נוספת בגין האמור בביאור 11 בדוחות הכספיים של חברת הבת בקשר עם מגעים המתקיימים להארכת הסכם להובלת מטענים עם לקוח משמעותי של החברה.

ביום 15 במאי, 2019 חתמה החברה על תוספת להסכם הפיתוח וההפעלה בנוגע לגובה הסובסידיה השנתית של פעילות הובלת מטענים לשנים 2019-2020. ראה גם ביאור 20 (ג)(1)(1.4) לדוחות הכספיים המאוחדים.

במהלך שנת 2020 חתמה החברה מול נציגי המדינה על ארבע תוספות להסכם הפיתוח וההפעלה הקיים שעניינם עדכון של סעיפים בהסכם הקיים ומתן שיפוי בגין השלכות המגבלות שחלו על החברה בתקופת הדוח זה. ראה גם ביאור 20 (ג)(1)(1.5) לדוחות הכספיים המאוחדים.

כמו כן יצוין כי בהמשך לאמור בבאור 20(ג)(1)(1.3)(יג) לדוחות הכספיים המאוחדים, פירעון יתרת הקרן של אגרות החוב עתיד להתבצע מכספי הקרן השמורה בגין אג"ח ולא מתזרים המזומנים של החברה מפעילות שוטפת.

ההכנסות מסובסידיה אשר הועברו לחברת הבת למטענים בגין הרבעון השני לשנת 2020 במהלכו הופסקה תנועת הרכבות לנוסעים , חושבו על בסיס ביצוע בפועל של טון קילומטר, בדומה למנגנון ההתחשבנות לפי הסכם ההפעלה והפיתוח.
בנוסף, נציין כי הצדדים בוחנים את פניית חברת הבת למטענים להקטנת התשלומים לרכבת בגין סגירות קווים ושביתות בגין שנת 2018, רבעון ראשון 2019 ושנת 2020, וזאת מתוקף סעיף בהסכם מול החברה הדן בהפחתת התשלומים לרכבת במקרים של סגירות לצורך פעילות פיתוח.
מידע נוסף

באור 1 – כללי (המשך)

השלכות נגיף הקורונה :

בעקבות התפשטות נגיף הקורונה בתחילת שנת 2020 ברחבי העולם, חלה ירידה בהיקפי הפעילות הכלכלית באזורים רבים בעולם וגם בישראל. התפשטות הנגיף והפעולות בהן נוקטות מדינות רבות בעולם ובכללן ישראל למניעת התפשטות הנגיף כאמור, גרמו בין היתר לירידה בהיקף התחבורה העולמית, למגבלות תנועה ותעסוקה. במסגרת המגבלות נאלצה החברה להפסיק את תנועת הרכבות. החל מיום 11 במרס, 2020 החלו הגבלות בהם ירדה הדרגתית תנועת הרכבות וב- 26 במרס, 2020 הופסקה לחלוטין תנועת הרכבות לנוסעים בהוראת משרד התחבורה. בעקבות מגבלות התנועה והכרזת מצב החירום החברה עבדה במתכונת מצומצמת, אשר כללה הוצאת חלק מהעובדים לחופשה על חשבון ימי החופשה בתקופה בה הופסקה תנועת הרכבות. ביום 22 ביוני, 2020 חודשה פעילות שירותי התחבורה הציבורית ברכבות הנוסעים, בכפוף למגבלות שנקבעו על ידי משרד התחבורה ומשרד הבריאות, וזאת למעט בקווים בהם החברה ממשיכה בקידום פרויקט החשמול.

להלן התפתחות האירועים בעקב פרוץ משבר הקורונה כפי שדווחה החברה בדיווחים המידיים שלה:

ביום 11 במרס, 2020, פרסמה החברה כי לאור ההתפתחויות בעולם בקשר עם התפשטות נגיף ה"קורונה", החברה פועלת בהתאם להנחיות הגורמים המוסמכים ובראשם משרד התחבורה ומשרד הבריאות והיא צופה כי נכון למועד האמור היה בידה להמשיך וליתן שירות לציבור הרחב.

יחד עם זאת, ובאישור משרד התחבורה, החל מיום 11 במרס, 2020 חלו מגבלות על פעילות תחנת הרכבת בנמל התעופה בן גוריון (להלן – תחנת נתב"ג) אשר לפי עיקרן התאפשרה לציבור הרחב הגעה בלבד אל תחנת נתב"ג באמצעות הרכבת, והעליה לרכבת בתחנת נתב"ג הוגבלה לאוכלוסיות מסוימות בלבד הנושאות אישור מתאים.

ביום 18 במרס, 2020, פרסמה החברה כי בהתאם להנחיית משרד התחבורה מיום 17 במרס, 2020, הוגבלה הפעלת רכבות הנוסעים בחלק משעות היממה והכל בהתאם להנחייה. עוד פרסמה החברה כי המשיכה בפעילות שוטפת להסעת נוסעים ולהובלת מטענים, והכל בהתאם להנחיות משרד התחבורה. כמו כן, החברה המשיכה בפעילותה בתחום התחזוקה והפיתוח, ובכלל זה בפרויקט החשמול.

ביום 19 במרס, 2020, פרסמה החברה כי בהתאם לאישור משרד התחבורה מיום 19 במרס, 2020, תפעיל החברה רכבות נוסעים במתכונת מדוללת, כך שהיקף פעילות החברה להסעת נוסעים ירד בכ-50% והכל בהתאם לאישור האמור, וזאת החל מיום 23 במרס, 2020.

ביום 25 במרס, 2020, פרסמה החברה כי החל מיום 26 במרס, 2020 הופסקו שירותי התחבורה הציבורית ברכבות הנוסעים, והכל בהתאם לתקנות שעת חירום (נגיף הקורונה החדש - הגבלת פעילות)(תיקון), התש"פ-2020 ולהוראת שר התחבורה.

ביום 3 למאי, 2020 אישר דירקטוריון החברה את הצטרפות החברה להסכם קיבוצי שנחתם בין המדינה, לבין מעסיקים נוספים במגזר הציבורי ולבין הסתדרות העובדים הכללית החדשה מיום 1 במאי, 2020 (להלן – "ההסכם הקיבוצי"), שתכליתו בהסדרת החזרת העובדים בשירות הציבורי לעבודתם, תחת מגבלות ובהתאם לצורך בעובדים

רכבת ישראל בע"מ
בהתחשב בירידה בפעילות החברה, החל מיום 3 במאי, 2020 ועד ליום 30 ביוני, 2020 (להלן – תקופת ההסכם הקיבוצי), וזאת כחלק מהחזרת המשק לפעילות בעקבות התפשטות נגיף ה"קורונה" במדינת ישראל. בהתאם להוראות ההסכם הקיבוצי, במהלך תקופת ההסכם הקיבוצי, יחולו התנאים הקבועים בו.

ביום 11 במאי, 2020, פרסמה החברה כי החל מיום 17 במאי, 2020 בכוונתה להשיב לפעילות את שירותי התחבורה הציבורית ברכבות הנוסעים, באופן הדרגתי.
חזרתם של שירותים אלו הותנתה באישור משרד התחבורה ומשרד הבריאות בכל הנוגע להפעלת מערך הסעת המונים ברכבות בעת הזו, על כלל היבטיו, בהתאם לתקנות שעת חירום (נגיף הקורונה החדש – הגבלת פעילות)(תיקון), התש"פ-2020 הנוגעות לשמירה על בריאות הציבור.

ביום 14 במאי, 2020, פרסמה החברה כי היא צפויה להתחיל בהפעלה הדרגתית של שירותי התחבורה הציבורית ברכבות הנוסעים החל מיום 1 ביוני, 2020, הכל בהתאם לאישור שיינתן על ידי משרד התחבורה, בתיאום עם משרד הבריאות. החברה נערכת להפעלה כאמור בהתאם להנחיות.

ביום 25 במאי, 2020 פרסמה החברה כי בהתאם להנחיית משרד התחבורה ומשרד הבריאות, החברה צפויה להתחיל בהפעלה מלאה של שירותי התחבורה הציבורית ברכבות הנוסעים החל מיום 8 ביוני, 2020. החברה נערכה להפעלה כאמור.

מידע נוסף

באור 1 - כללי (המשך)

ב. מצב עסקי החברה (המשך)

השלכות נגיף הקורונה : (המשך)

ביום 7 ביוני, 2020 פרסמה החברה כי מועד החזרת שירותי התחבורה הציבורית ברכבות הנוסעים ייקבע על ידי הרגולטור בהמשך.

ביום 17 ביוני, 2020 פרסמה החברה כי ביום 22 ביוני, 2020 תחודש פעילות שירותי התחבורה הציבורית ברכבות הנוסעים, בכפוף למגבלות שייקבעו על ידי משרד התחבורה ומשרד הבריאות, וזאת למעט בקווים בהם החברה ממשיכה בקידום פרויקט החשמול. ביום 22 ביוני, 2020 חודשה פעילות שירותי התחבורה הציבורית ברכבות הנוסעים, בכפוף לאמור לעיל.

ביום 18 בספטמבר, 2020 פרסמה החברה כי באותו היום אישר דירקטוריון החברה את הצטרפות החברה להסכם קיבוצי שנחתם בין המדינה, לבין מעסיקים נוספים במגזר הציבורי ולבין הסתדרות העובדים הכללית החדשה מיום 16 בספטמבר, 2020 (להלן - "ההסכם הקיבוצי"), שתכליתו בהסדרת אופן עבודת העובדים בשירות הציבורי, תחת מגבלות ובהתאם לצורך בעובדים, החל מיום 17 בספטמבר, 2020 ועד ליום 11 באוקטובר, 2020 (להלן - "תקופת ההסכם הקיבוצי"), וזאת כחלק מהגבלת פעילות המשק בעקבות התפשטות נגיף ה"קורונה" במדינת ישראל. בהתאם להוראות ההסכם הקיבוצי, במהלך תקופת ההסכם הקיבוצי, יחולו התנאים הקבועים בו.

ביום 26 בספטמבר, 2020 אישר הדירקטוריון הצטרפות החברה להחלטת ועדת המעקב 25 בספטמבר, 2020 מכוח סעיף 13 להסכם הקיבוצי, אשר מתקנת את ההסכם הקיבוצי ושתכליתה הסדרת ימי חופשה נוספים במקומות עבודה בהם נהוגה חופשה מרוכזת במהלך חג הסוכות.

ביום 16 בנובמבר, 2020, פרסמה החברה, בהמשך לדיווח מיידי מיום 18 בספטמבר, 2020 בדבר הצטרפות החברה להסכם קיבוצי שנחתם בין המדינה, לבין מעסיקים נוספים במגזר הציבורי ולבין הסתדרות העובדים הכללית החדשה מיום 16 בספטמבר, 2020, שתכליתו בהסדרת אופן עבודת העובדים בשירות הציבורי, תחת מגבלות ובהתאם לצורך בעובדים וזאת כחלק מהגבלת פעילות המשק בעקבות התפשטות נגיף ה"קורונה" במדינת ישראל (להלן – "ההסכם הקיבוצי"), ולאחר שההסכם הקיבוצי הוארך בתקופות נוספות שאינן מהותיות, כי אישר דירקטוריון החברה את הארכת תוקף ההסכם הקיבוצי עד ליום 15 במרס, 2021.

ביום 21 במרס, 2021, פרסמה החברה כי באותו היום אישר דירקטוריון החברה את הארכת תוקף ההסכם הקיבוצי עד ליום 30 ביוני, 2021.

לאורך כל התקופה האמורה, החברה הייתה בקשר רציף ועודנה ממשיכה לעמוד בקשר רציף עם נציגי משרד התחבורה ומשרד האוצר בגין השפעות התפשטות נגיף ה'קורונה' על החברה, בין היתר, במטרה לבחון את ההשפעות האמורות על תוצאותיה העסקיות של החברה והיקפן, ככל שתהיינה.

יצוין, כי מדובר באירוע אשר אינו בשליטת החברה וגורמים כגון המשך התפשטות נגיף הקורונה או עצירתו או היות האירוע ארוך טווח, החלטות של גופים רלוואנטיים או החלטות של הרגולטור בקשר עם התחבורה הציבורית בישראל עלולים להשפיע על החברה בהתאם.

במהלך תקופת הדוח, בעקבות התפשטות הנגיף והפסקת תנועת הרכבות, חלה ירידה משמעותית בפעילות החברה מהסעת נוסעים ביחס לתחזית, על אף היותה של החברה חברה ממשלתית הנתמכת במענקים ממשלתיים. בהתאם להסכם הפיתוח וההפעלה, אין התייחסות בהסכם הפיתוח וההפעלה למקרה בו תופסק תנועת הרכבות כגון משבר כלל עולמי, בהתאם לכך נחתמו תוספות להסכם הפיתוח וההפעלה בימים 30 ביוני, 2020, 30 בספטמבר, 2020 ו - 30 בדצמבר, 2020. הסכומים שאושרו לחברה במסגרת התוספת אלו, מצמצמים משמעותית את הפגיעה במגזר הנוסעים.

בנוסף, החברה החליטה לוותר על תשלומי השכירות של חלק מהלקוחות עבור התקופה 1 במרס, 2020 עד 21 ביוני, 2020, בנוסף למתן הנחות ללקוחות עד ליום 31 בדצמבר, 2020. מה שגרם לירידה בהכנסות וברווחיות מגזר הסחר בתקופה.

למשבר הקורונה לא הייתה השפעה מהותית על מגזר המטענים בתקופת הדוח, למעט השפעה עקיפה של סגירת קווים לטובת פעילות הפיתוח.

במהלך תקופת הדוח וכפועל יוצא של הפסקת תנועת הרכבות, חלה ירידה בהוצאות הדלק (אשר מקוזזות חלקית על ידי הקטנת הכנסות מדמי ההפעלה בהתאם להסכם הפיתוח וההפעלה).

בנוסף, חלה ירידה מתונה בהוצאות הקשורות לתפעול התחנות.

כמו כן, למרות המשבר לא חל שינוי מהותי בתשלומי השכר בשל הוצאת חלק מהעובדים לחופשה בתשלום בהתאם לצורך והכל בהתאם להסכמים הקיבוציים שנחתמו בתקופת הדוח ולאחריה כמפורט להלן.

מידע נוסף

באור 1 - כללי (המשך)

ב. מצב עסקי החברה (המשך)

השלכות נגיף הקורונה : (המשך)

החברה מצאה בתקופת המשבר הזדמנות לביצוע עבודות אחזקה, שיקום התשתיות והאצת העבודות בפעילות הפיתוח. בהתאם לכך, במהלך תקופת הדוח ולאחריה החברה האיצה את פעולות התחזוקה בצורה משמעותית.

במהלך תקופת הדוח התקבלו מענקים ממשלתיים לטובת האצת עבודות בפעילות הפיתוח, כתוצאה מכך חלה האצה משמעותית בפרויקטים, בין היתר בפרויקט החשמול כך שהקו המהיר לי-ם הגיע לתחנת הרצליה כבר בשנת 2020 במקום בשנת 2021. וכן במסגרת עבודות שיקום התשתיות שבוצעו בתקופת הדוח ולאחריה, החברה מקטינה את הצורך בסגירות המסילה ביחס לאותן עבודות בתקופות העתידיות. היערכות החברה תוך זמן קצר לביצוע והרחבת העבודות בפעילות הפיתוח אפשרה לחברה להמשיך את עבודתם של מאות עובדים בתקופת המשבר ללא הוצאתם לחופשה בתשלום.

היות ומדובר באירוע אשר אינו בשליטת החברה, וגורמים כגון המשך התפשטות הנגיף או עצירתו עשויים להשפיע על הערכות החברה, החברה ממשיכה לעקוב באופן שוטף ובוחנת באופן רציף את ההשלכות על תוצאותיה העסקיות בטווח הבינוני והארוך.

למרות שאין לחברה בשלב זה אינדיקציות להשלכות אירוע הקורונה מעבר לאמור לעיל, בטווח הבינוני והארוך כאמור, עשויות להיות השלכות נוספות על פעילות החברה ובכלל זה:

1. כתוצאה מהשלכות משבר הקורונה חלה ירידה בהכנסות מנוסעים בתקופה, ביחס לתחזית החברה טרם פרוץ משבר הקורונה. בהתאם להנחיות משרד הבריאות ומשרד התחבורה מיום 22 ביוני, 2020, הרכבת רשאית להסיע עד כ- 50% מתפוסת הנוסעים המותרת. בהתאם להנחיות משרד הבריאות ומשרד התחבורה מיום 24 לנובמבר, 2020 הועלה אחוז תפוסת הנוסעים ל- 75%. ירידה זאת בהכנסות הפחיתה את יכולות ההון החוזר של החברה נכון ליום המאזן ולאחריו. בהתאם לכך, המדינה הקדימה את התשלומים בגין דמי ההפעלה במהלך תקופת הדוח.

2. השפעה על הטבות לעובדים בשל השפעות אקטואריות ושינויים בריבית ההיוון.

בנוסף לאמור לעיל, נציגי החברה משתתפים בהערכות מצב מול משרדי הממשלה ופועלים ליישום ההחלטות המתקבלות בהן. הוקם צוות ייעודי בחברה לטובת ריכוז מידע והעברת הנחיות פנימיות לעובדי החברה, ריכוז נתונים לגבי עובדי החברה הנמצאים בבידוד ושמירת קשר רצוף עם גורמי הבריאות ברמה הלאומית. החברה הגדירה את כוח האדם הנדרש לה להמשך רציפות תפקודית ופועלת על מנת לאפשר לעובדים אלו להגיע לעבודתם גם במצב של החמרה בהגבלות משרד הבריאות או סגר ולחילופין, לבצע את עבודתם בחיבור מרחוק.

הערכות החברה בדבר ההשלכות האפשריות של נגיף ה'קורונה' על הפעלת שירותי התחבורה הציבורית ברכבות הנוסעים מבוססות, בין היתר, על הערכות ואומדנים של החברה נכון למועד דיווח זה ומתבססים על הפרסומים בארץ ובעולם בנושא זה והנחיות הגופים הרלוואנטיים, הן לחברות התחבורה והן לציבור הנוסעים, ואשר התממשותם אינה ודאית ואינה בשליטת החברה. נכון לתאריך הדוח אין ביכולת החברה להעריך האם להתמשכות המשבר או להחרפתו תהיה השפעה מהותית, בטווח הקצר או הארוך, על פעילותה העסקית ועל תוצאותיה העסקיות מעבר להערכות והאומדנים ששוקפו בדוחות כספיים אלו.

בנוסף, יצוין כי לאור היותה של החברה חברה ממשלתית המפעילה תשתית לאומית הנתמכת באופן שוטף ומתמשך בממשלת ישראל לצורך מימון פעילותה השוטפת ופעילות הפיתוח שלה כאמור בסעיף א' לעיל, ולאור הפעולות המתוכננות והמבוצעות על ידי הנהלת החברה כמוזכר לעיל, להערכת הנהלת ודירקטוריון החברה יהיו מקורות מספקים בהיקף ובעיתוי הנדרש על מנת לעמוד בהתחייבויותיה ולממן את פעילותה השוטפת בעתיד הנראה לעין.

מידע נוסף

באור 2 - מדיניות חשבונאית

א. הצהרה על עמידה בתקני דיווח כספי בינלאומיים

1) המידע הכספי הנפרד של החברה ערוך בהתאם להוראות תקנה 38ד' לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומיידיים) התש"ל-1970.

יש לעיין בדוחות אלה ביחד עם הדוחות הכספיים המאוחדים ליום ולשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר,2020 (להלן- "הדוחות הכספיים המאוחדים").

המידע הכספי ביניים נפרד אושר לפרסום על ידי דירקטוריון החברה ביום 22 במרס, 2021.

המדיניות החשבונאית של החברה בתמצית דוחות כספיים ביניים אלה, הינה המדיניות שיושמה בדוחות הכספיים המאוחדים.

2) המידע הכספי הנפרד של החברה ערוך בהתאם למדיניות החשבונאית המפורטת בבאור 3 לדוחות הכספיים המאוחדים פרט לאמור להלן:

א. הנכסים וההתחייבויות מוצגים בגובה ערכם בדוחות המאוחדים המיוחסים לחברה עצמה כחברה אם, למעט השקעות בחברות מוחזקות.
ב. השקעות בחברות מוחזקות מוצגות כסכום נטו של סך הנכסים בניכוי סך ההתחייבויות המציגים בדוחות המאוחדים של החברה מידע כספי בגין החברות המוחזקות.
ג. חלק החברה בתוצאות חברות מוחזקות מוצג כסכום נטו של סך ההכנסות בניכוי סך ההוצאות המציגים בדוחות המאוחדים של החברה תוצאות פעילות בגין חברות מוחזקות.

ב. שימוש באומדנים ושיקול דעת

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

האומדנים וההנחות שבבסיסם, נבחנים בידי ההנהלה באופן שוטף. שינויים באומדנים החשבונאיים מוכרים רק בתקופה בה בוצע שינוי באומדן במידה והשינוי משפיע רק על אותה תקופה או מוכרים בתקופה האמורה ובתקופות עתידיות במקרים בהם השינוי משפיע הן על התקופה הנוכחית והן על התקופות העתידיות.

למידע בגין תיאור האומדנים המהותיים, שקיים סיכון משמעותי בתוצאתם תהיה תיאום מהותי לערכים בספרים של

הנכסים וההתחייבויות בתקופות דיווח עוקבות ראה ביאור 2ד' לדוחות הכספיים המאוחדים.

ג. תיקון למפרע של טעות לא מהותית במספרי השוואה

במסגרת עריכת הדוחות הכספיים על ידי החברה ליום 31 בדצמבר, 2020 נתגלתה טעות בהפרשה לירידת ערך נכסים בהתאם להוראות תקן חשבונאות בינלאומי מספר 36 שנכללה בדוחות הכספיים הקודמים שמקורה בטעות בחישוב הערך הפנקסני של היחידה מניבה המזומנים, החברה בחנה את ההשפעה של טעות זו על הדוחות הכספיים הקודמים והגיעה למסקנה שמדובר בטעות לא מהותית, לפיכך החברה תיאמה את הדוחות הכספיים שלה בדרך של תיקון למפרע של טעות לא מהותית במספרי השוואה הנכללים בדוחות כספיים אלה.

להלן השפעות השינוי על הדוחות הכספיים של החברה לתקופות קודמות:

בנתונים על המצב הכספי

	כפי שדווח בעבר	השפעת השינוי	כמוצג בדוחות כספיים אלו
		אלפי ש"ח	
ליום 31 בדצמבר, 2019			
רכוש קבוע מופעל	21,469,628	(20,414)	21,449,214
הון עצמי	(2,375,543)	(20,414)	(2,395,957)

מידע נוסף

באור 2 - מדיניות חשבונאית

ג. תיקון למפרע של טעות לא מהותית במספרי השוואה (המשך)

	כפי שדווח בעבר	השפעת השינוי	כמוצג בדוחות כספיים אלו
		אלפי ש"ח	
ליום 31 בדצמבר, 2018			
רכוש קבוע מופעל	20,610,410	(20,414)	20,589,996
הון עצמי	(2,411,277)	(20,414)	(2,431,691)

נתונים על הרווח או ההפסד ורווח כולל אחר

	כפי שדווח בעבר	השפעת השינוי	כמוצג בדוחות כספיים אלו
		אלפי ש"ח	
לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר, 2018			
הכנסות (הוצאות) אחרות	(203,870)	15,821	(188,049)
רווח (הפסד) נקי לשנה	(338,117)	15,821	(322,296)
סה"כ רווח (הפסד) כולל	(330,353)	15,821	(314,532)

נתונים על תזרימי המזומנים

לתיקון הטעות לא הייתה השפעה על תזרים המזומנים.

באור 3 - מכשירים פיננסיים

א. שווי הוגן

בכל תקופות הדיווח, היתרות בדוח על המצב הכספי של מזומנים ושווי מזומנים, השקעות לזמן קצר, קרן שמורה, לקוחות, חייבים ויתרות חובה (לזמן קצר ולזמן ארוך), השקעות בנכסים פיננסיים, התחייבויות לספקים ולנותני שירותים, זכאים ויתרות זכות ונגזרים פיננסיים תואמת או קרובה לשווי ההוגן שלהם.
השווי ההוגן של יתר ההתחייבויות הפיננסיות המוצגות בדוח על המצב הכספי הינו כדלקמן:

מכשירים פיננסיים שנמדדים בשווי הוגן לצרכי גילוי בלבד:

	ליום 31 בדצמבר, 2020	
באלפי ש"ח	**הערך בספרים**	**שווי הוגן רמה 1**
התחייבות בגין אגרות חוב	**124,317**	**124,852**

	ליום 31 בדצמבר, 2019	
באלפי ש"ח	**הערך בספרים**	**שווי הוגן רמה 1**
התחייבות בגין אגרות חוב	249,196	250,511

מידע נוסף

באור 3 - מכשירים פיננסיים

ב. גורמי סיכון פיננסיים

סיכון נזילות

ליום 31 בדצמבר, 2020

		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				
התחייבויות לספקים ולנותני שירותים	**747,937**	**747,937**	**-**	**-**	**-**	**747,937**
זכאים	**533**	**533**	**-**	**-**	**-**	**533**
אגרות חוב	**124,317**	**124,852**	**-**	**-**	**-**	**124,852**
	872,787	**873,322**	**-**	**-**	**-**	**873,322**

ליום 31 בדצמבר, 2019

		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				
התחייבויות לספקים ולנותני שירותים	902,897	902,897	-	-	-	902,897

						רכבת ישראל בע"מ
זכאים	1,361	1,361	-	-	-	1,361
אגרות חוב	249,196	249,823	-	-	-	249,823
	1,153,454	1,154,081	-	-	-	1,154,081

ג. סיווג מכשירים פיננסיים לפי מדרג שווי הוגן

המכשירים הפיננסיים המוצגים בדוח על המצב הכספי לפי שווי הוגן מסווגים, לפי קבוצות בעלות מאפיינים דומים, למדרג שווי הוגן כדלהלן הנקבע בהתאם למקור הנתונים ששימש לקביעת השווי ההוגן:

רמה 1: מחירים מצוטטים (ללא התאמות) בשוק פעיל של נכסים והתחייבויות זהים.
רמה 2: נתונים שאינם מחירים מצוטטים שנכללו ברמה 1 אשר ניתנים לצפייה במישרין או בעקיפין.
רמה 3: נתונים שאינם מבוססים על מידע שוק ניתן לצפייה (טכניקות הערכה ללא שימוש בנתוני שוק ניתנים לצפייה).

31 בדצמבר, 2020

נכסים פיננסיים הנמדדים בשווי הוגן	**רמה 1** **אלפי ש"ח**
נכסים פיננסיים בשווי הוגן דרך רווח או הפסד:	
השקעות לזמן קצר	**1,949**
קרן שמורה בגין אג"ח	**30,551**
השקעות מיועדות בנכסים פיננסיים	**28,811**
	61,311

מידע נוסף

באור 3 - מכשירים פיננסיים (המשך)

ג. סיווג מכשירים פיננסיים לפי מדרג שווי הוגן (המשך)

31 בדצמבר, 2019

נכסים פיננסיים הנמדדים בשווי הוגן	**רמה 1** **אלפי ש"ח**
נכסים פיננסיים בשווי הוגן דרך רווח או הפסד:	
השקעות לזמן קצר	2,995
קרן שמורה בגין אג"ח	92,498
השקעות מיועדות בנכסים פיננסיים	32,167
	127,660

באור 4 - יתרות ועסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים

מדינת ישראל וחברות ומוסדות בשליטתה מהוות צד קשור ובעל עניין בחברה. החברה לא הציגה בדוחות הכספיים עסקאות שבוצעו במהלך העסקים הרגיל עם בעל עניין בה, למעט עסקאות חריגות.

א. ביום 17 ביוני, 2014 נחתם הסכם הפיתוח וההפעלה בדבר סבסוד הפעילות השוטפת ופעילות הפיתוח של רכבת ישראל (אשר חלק מסעיפיו תוקנו ביום 25 בפברואר 2015) (להלן: "הסכם הפיתוח וההפעלה"). ראה ביאור 20 (ג)(1)(1.3) לדוחות כספיים המאוחדים.

הסכם עם חברת רכבת ישראל מטענים בע"מ

ביום 1 בספטמבר, 2016 נחתם הסכם בין החברה לבין חברת רכבת ישראל מטענים בע"מ (להלן: "חברת הבת"), שתכליתו להסדיר את העברת פעילות הובלת המטענים ברכבת ישראל לחברת הבת, לרבות הסבה לטובת חברת הבת של הסכמים בין החברה ובין צדדים שלישיים, למעט פעילות התפעול הכוללת הובלה של מטענים מסוגים שונים בנפח ובכמויות כמפורט בהסכם. עם העברת הפעילות, הפכה חברת הבת ללקוח הבלעדי של רכבת ישראל בתחום הובלת המטענים באמצעות הרכבת.

ההסכם מבהיר, כי הסובסידיה בגין הובלת מטענים במסגרת הסכם הפיתוח וההפעלה מוסבת לחברת הבת.
תמורת הפעילות והובלת המטענים, תשלם חברת הבת לרכבת ישראל סכום קבוע ובנוסף סכום משתנה בגין גידול בהיקפי ההובלה בפועל בכל שנה כמפורט בהסכם.
בהתאם להסכם, התקשרויות חברת הבת עם צדדים שלישיים להובלת מטענים ברכבת ישראל ייעשו בהתאם למדיניות התפעולית והבטיחותית הנהוגה ברכבת ישראל.

חברת הבת רשאית לרכוש מרכבת ישראל שירותים להובלה, בתחומי הכספים, הפיתוח, ההנדסה, דוברות, מבקר, יעוץ משפטי, כוח אדם, מזכירות חברה ומערכות מידע, בהתאם לתמורה המפורטת בהסכם. כמו כן רשאית חברת הבת לשכור שטחים תפעולים מרכבת ישראל בהתאם להסכמים נפרדים כפי שיחתמו בין הצדדים.
לטובת פעילות המטענים, חברת הבת תפעל בשטח המסופים. רכבת ישראל תעמיד לחברת הבת שירותים במסופי המטענים, בכפוף לתשלום שיסוכם בין הצדדים.
פיתוח תשתיות הרכבת לרבות הקמת שלוחות נוספות וקביעת מיקומן יעשו בתיאום בין רכבת ישראל לחברת הבת.
למעט אם נאמר אחרת בהסכם, כל ההכנסות וההוצאות הנובעות מן הפעילות המועברת מהיום הקובע ואילך יהיו של חברת הבת.
חברת הבת לא תיתן ולא תגייס אשראי אלא באישורה של רכבת ישראל. אשראי שיאושר ע"י רכבת ישראל לחברת הבת, יראו בו כאשראי לעניין המגבלה הקיימת על לקיחת אשראי ברכבת ישראל בהתאם להסכם הפיתוח וההפעלה.

ההסכם יעמוד בתוקפו כל עוד הסכם הפיתוח וההפעלה בתוקף. נציגי הממשלה יכולים להורות על ביטולו לפי שיקול דעתם הבלעדי, בהודעה של 90 ימים מראש. עוד נקבע, כי בעת הפרטת חברת הבת (אם וככל שתופרט) תוקפו של ההסכם יפקע והצדדים יפעלו לחתימה על הסכם הפיתוח וההפעלה אשר נוסחו יאושר על ידי נציגי הממשלה.

הסכם עם חברת פיתוח מתחמי רכבת ישראל בע"מ

ביום 31 ביולי 2016 נחתם הסכם בין החברה לבין חברת פיתוח מתחמי רכבת ישראל בע"מ (להלן: "חברת הבת"), שתכליתו הסדרת מערכת היחסים ומודל ההתחשבנות בניהן לתקופה של 5 שנים מיום 1.1.2016 ועד ליום 31.12.2020. במסגרת זו, תרכוש רכבת ישראל מחברת הבת שירותי ניהול ופיתוח למתחמים המיועדים לשימושים מסחריים במתחמי הרכבת. וחברת הבת תרכוש מרכבת ישראל שירותים מנהלתיים, ותהיה אחראית על ניהול ה"זכויות הסחירות במקרקעין" ומעטפת השירותים הנלווים ושיווקם ו/או השכרתם במתחמים עליהם תחליט רכבת ישראל.

מידע נוסף

באור 4 - יתרות ועסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)

ב. יתרות עם בעלי עניין וצדדים קשורים

1. <u>יתרות עם מדינת ישראל כריבון</u>

הרכב

	ליום 31 בדצמבר,	
	2020	2019
	אלפי ש"ח	
בחובה:		
<u>נכסים שוטפים</u>		
ממשלת ישראל בגין דמי הפעלה שוטפים, נטו (א), (ב), (ג)	**359,427**	271,364
ממשלת ישראל בגין פעילות פיתוח (ד), (ב)	**328,028**	574,129
	687,455	845,493
בזכות:		
<u>התחייבויות שוטפות</u>		
ממשלת ישראל בגין הלוואת הון חוזר (ג)	**86,330**	86,330
ממשלת ישראל בגין החזר מע"מ	**76,923**	-
	163,253	86,330
<u>התחייבויות לא שוטפות</u>		
הכנסה נדחית בגין מענקים ממשלתיים (ב)	**29,329,431**	27,182,403

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

(ב) לא התקבל אישור מהמדינה לגבי יתרות החובה ויתרות הזכות לתום תקופת הדיווח.
(ג) ראה גם 20(ג)(1)(1.3) לדוחות הכספיים המאוחדים בדבר עקרונות הסכם הפיתוח וההפעלה וכן ביאורים 20(ג)(1)(1.4) ו-20(ג)(1)(1.5) לדוחות הכספיים המאוחדים בדבר תוספות להסכם הפיתוח וההפעלה.
(ד) חלות שוטפת בגין אג"ח מוצגת בממשלת ישראל לזמן קצר ורלבנטי לתקופות ההשוואה בלבד.

מידע נוסף

באור 4 - יתרות ועסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)

ב. יתרות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)

2. <u>יתרות עם רכבת ישראל מטענים:</u>

	ליום 31 בדצמבר,	
	2020	2019
	אלפי ש"ח	
לקוחות	**230,786**	197,240
התחייבות לספקים ולנותני שירותים	**(114,926)**	(88,871)
	115,860	108,369

3. <u>יתרות עם פיתוח מתחמי רכבת ישראל בע"מ:</u>

	ליום 31 בדצמבר,	
	2020	2019
	אלפי ש"ח	
לקוחות	**4,325**	3,272
התחייבות לספקים ולנותני שירותים	**(4,589)**	(3,595)
	(264)	(323)

ג. עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים

1. <u>עסקאות עם מדינת ישראל כריבון</u>

	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר,		
	2020	2019	2018
	אלפי ש"ח		
הכנסות מדמי הפעלה	**1,825,208**	1,454,457	1,317,037
הפחתת הכנסה נדחית בגין מענקים ממשלתיים	**1,122,315**	1,047,576	887,730
	2,947,523	2,502,033	2,204,767

מידע נוסף

באור 4 - יתרות ועסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)

ג. עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)

2. <u>עסקאות עם רכבת ישראל מטענים</u>

	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר,		
	2020	2019	2018
	אלפי ש"ח		
דמי הפעלה בגין חברת רכבת ישראל מטענים אשר מועברים דרך החברה	**129,546**	129,586	129,947
עלות הכנסות ממכירות ושירותים- השתתפות בהוצאות תפעול בהתאם למפורט בבאור 4א'	**(307,076)**	(332,366)	(336,125)
הוצאות הנהלה וכלליות- השתתפות בהוצאות תפעול בהתאם למפורט בבאור 4א'	**(978)**	(1,004)	(1,096)
	(178,508)	(203,784)	(207,274)

3. <u>עסקאות עם פיתוח מתחמי רכבת ישראל</u>

	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר,		
	2020	2019	2018
	אלפי ש"ח		
הכנסות מדמי שכירות ומסחר	**2,910**	2,922	3,354
עלות הכנסות ממכירות ושירותים- השתתפות בהוצאות תפעול בהתאם למפורט בבאור 4 א'	**(95)**	(145)	(209)
הוצאות הנהלה וכלליות- השתתפות בהוצאות תפעול בהתאם למפורט בבאור 4 א'	**(466)**	(416)	(613)

			רכבת ישראל בע"מ
הוצאות אחרות מהחברה	**(29)**	(89)	(38)
	2,320	2,272	2,494

באור 5- התחייבויות תלויות ותביעות ייצוגיות

לפרטים ראה באור 20(א)(1) בדוחות הכספיים המאוחדים, לרבות דרישות קבלנים כמפורט בסעיף 20(א)(20) לדוחות הכספיים המאוחדים.

באור 6- אירועים לאחר תקופת הדיווח

לפרטים ראה באור 27 בדוחות הכספיים המאוחדים.

רכבת ישראל בע"מ

פרק ד' - פרטים נוספים על התאגיד

תוכן עניינים

		עמוד
1.	תקנה 10א' - תמצית דוחות רווח והפסד רבעוניים	3
2.	תקנה 10ג' - שימוש בתמורת ניירות ערך ויעדי התמורה כפי שהוגדרו בתשקיף	4
3.	תקנה 11 - רשימת השקעות בחברות בת ובחברות קשורות	5
4.	תקנה 13 – הכנסות של חברות בת וחברות קשורות והכנסות מהן	5
5.	תקנה 21 - תגמולים לבעלי עניין ולנושאי משרה בכירה	6-8
6.	תקנה 21א' - בעל השליטה בתאגיד	9
7.	תקנה 22 - עסקאות עם בעל שליטה	9
8.	תקנה 24 - החזקות בעלי עניין בחברה	9
9.	תקנה 24א' - הון רשום הון מונפק וניירות ערך המירים	9
10.	תקנה 24ב' - מרשם בעלי מניות	10
11.	תקנה 26 - דירקטורים של התאגיד	11-15
12.	תקנה 26א' - נושאי משרה בכירה	16-20
13.	תקנה 27 - רואה חשבון של התאגיד	21
14.	תקנה 28 - שינוי בתזכיר או בתקנות	21
15.	תקנה 29 - המלצות והחלטות דירקטורים	21
16.	תקנה 29א' - החלטות החברה	21-22

פרק ד'- פרטים נוספים על התאגיד לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר, 2020

שם החברה: רכבת ישראל בע"מ

מספר חברה ברשם החברות: 520043613

כתובת (תקנה 25א'): רחוב יוספטל 1, לוד ת.ד. 757 לוד 7136801

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

טלפון (תקנה 25א'): 08-6533846

פקסימיליה (תקנה 25א'): 15386533846

תאריך המאזן (תקנה 9): 31 בדצמבר, 2020

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.

סעיף	Q1/20	Q2/20	Q3/20	Q4/20
הכנסות	606,557	509,506	656,024	625,099
עלות ההכנסות	610,352	467,019	606,723	598,679
רווח (הפסד) גולמי	**(3,795)**	**42,487**	**49,301**	**26,420**
הוצאות מכירה ושיווק	1,131	6,583	3,227	4,378
הוצאות הנהלה וכלליות	40,024	35,245	34,346	43,705
הכנסות אחרות נטו	(49,258)	(1,078)	(303)	(27,164)
רווח תפעולי	**4,308**	**1,737**	**12,031**	**5,501**
הוצאות (הכנסות) מימון, נטו	2,428	(1,079)	8,124	(3,336)
הוצאות (הכנסות) מסים, נטו	(9,988)	1	6	4,010
רווח נקי	**11,868**	**2,815**	**3,901**	**4,827**
הפסד (רווח) אקטוארי בגין תוכניות להטבה מוגדרת	(20,859)	6,890	13,097	(5,989)
סה"כ רווח (הפסד) כולל	**32,727**	**(4,075)**	**(9,196)**	**10,816**

2. **<u>תקנה 10ג' - שימוש בתמורת ניירות ערך ויעדי התמורה כפי שהוגדרו בתשקיף</u>**

בהתאם למפורט בתשקיף הנפקה ראשונה לציבור של החברה מיום 27 בפברואר 2015, כפי שתוקן ביום 10 במרס 2015 (מס' אסמכתא: 2015-01-048370), התמורה ברוטו (כולל הוצאות הנפקה), אשר התקבלה בידי החברה מההנפקה בסך של 1,000,000 אלפי ש"ח (להלן: "התמורה") יועדה למימון תכניות הפיתוח של החברה בהתאם לתנאי הסכם ההפעלה והפיתוח, בדגש על הקמה, פיתוח, ניהול והפעלה של רשת מסילות הברזל בישראל ותחנות הקשורות אליה.

בהמשך להחלטת הדירקטוריון בדבר עדכון ייעוד תמורת ההנפקה מיום 24 באוגוסט, 2015 (מס' אסמכתא: 2015-01-103956), בהתאם לקצב התקדמות הפרויקטים בפיתוח (ובהתאם לאישורי גורמי המדינה על פי הסכם ההפעלה והפיתוח), השימוש בפועל בתמורת ההנפקה בסך של 850 מיליון ש"ח (לא כולל סך של 150 מיליון ש"ח שהופקד בקרן השמורה) הינו כדלהלן: כ-28% מתמורת ההנפקה לפרויקט הקו המהיר לירושלים, כ-3% מתמורת ההנפקה לתוכנית החשמול, כ-11% לציוד נייד, כ-9% מתמורת ההנפקה לקו אשקלון-באר שבע, כ-8% מתמורת ההנפקה למתחם באר שבע, ועוד כ- 41% לפרויקטים שונים.

ביום 26 בפברואר, 2017 פירסמה החברה תשקיף מדף להנפקת אגרות חוב (לרבות בדרך של הרחבת סדרות קיימות של אגרות חוב של החברה) וכן ניירות ערך מסחריים. תוקפו של תשקיף המדף פקע ביום 26 בפברואר, 2019 לפרטים נוספים אודות תשקיף המדף ראה דיווח מיידי של החברה ביום 26 בפברואר 2017 מס' אסמכתא 2017-01-019311. החברה לא הנפיקה כל נייר ערך מכוח תשקיף המדף האמור.

רשות ניירות ערך אישרה להאריך את תשקיף המדף הוארך עד ליום 27 בפברואר, 2020. לפרטים ראה דיווח מיידי מיום 28 באפריל, 2020 (מס' אסמכתא: 2020-01-040438, מידע זה מהווה הכללה על דרך ההפניה).

ביום 18 בפברואר, 2021, פרסמה החברה תשקיף מדף הנושא תאריך 19 בפברואר, 2021. לפרטים ראה דיווח מיידי מיום 18 בפברואר, 2021, מס' אסמכתא: 2021-01-019665, מידע זה מהווה הכללה על דרך ההפניה).

3. <u>תקנה 11 - רשימת השקעות בחברות בת ובחברות קשורות</u>

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, 2020	יתרת הלוואות שניתנו (שהתקבלו) (אלפי ש"ח) נכון ליום 31 בדצמבר, 2020	שיעור ההחזקה	עיסוק החברה
חברת פיתוח מתחמי רכבת ישראל בע"מ	מאוחדת	15/07/2014	ישראל	רגילות	1 ש"ח	1000	1000	178	-	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	(76,459)	-	100%	הובלת מטענים, השקעות ופיתוח תשתיות ייעודיות להובלה

החברה מחזיקה ב-100% מהון המניות, מכוח ההצבעה ומהסמכות למנות דירקטורים בחברות הבת. הקמת חברות הבת נעשתה מכח החלטת ממשלה (חכ/268) אשר תוקנה בהחלטת הממשלה (חכ/327), במסגרתה הוחלט כדלקמן: (א) לעניין חברת פיתוח מתחמי רכבת ישראל בע"מ - החליטה הממשלה כי במהלך 10 שנים ממועד תיקון ההחלטה כאמור לא יפחת שיעור החזקות חברת האם בחברת בת זו מ-100%. (ב) לעניין חברת רכבת ישראל מטענים בע"מ - החליטה הממשלה כי במהלך 10 שנים ממועד תיקון ההחלטה כאמור, שיעור החזקות חברת האם בחברת בת זו לא יפחת מ-49%.

לפרטים נוספים בדבר האפשרויות לסיום פעילות חברת הבת למטענים ראה באור 20(ג)(1)(1.3)(יד) לדוחות הכספיים המאוחדים.

4. <u>תקנה 13 – הכנסות של חברות בת וחברות קשורות והכנסות מהן</u>

חברת רכבת ישראל מטענים בע"מ החלה פעילותה ביום 1 באוקטובר 2016, וחברת פיתוח מתחמי רכבת ישראל בע"מ החלה את פעילותה ביום 1 בינואר 2017.

5. <u>תקנה 21 - תגמולים לבעלי עניין ולנושאי משרה בכירה</u>

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, 2020 (באלפי ש"ח, במונחי עלות לתאגיד) כדלקמן:

שנת 2020 (באלפי ש"ח)													
פרטי מקבל התגמולים			תגמולים בעבור שירותים							תגמולים אחרים			
שם	תפקיד	היקף המשרה	שיעור החזקה בהון התאגיד	שכר (1)	מענק (2)	תשלום מבוסס מניות	דמי ניהול	דמי ייעוץ	אחר	תשלומי פרישה	אחר	ריבית	דמי שכירות	אחר (3)	סה"כ
מיכאל מיקסנר	מנכ"ל	100%	0%	968	-	-	-	-	-	-	-	-	-	34	1,002
אביעד שקדי	מבקר הפנימי	100%	0%	781	-	-	-	-	-	-	-	-	-	48	829
אלכס דן	משנה למנכ"ל	100%	0%	799	-	-	-	-	-	-	-	-	-	22	821
מיכאל כהן	סמנכ"ל תשתיות	75%	0%	794	-	-	-	-	-	-	-	-	-	26	820
איליה וולקוב	סמנכ"ל פיתוח	100%	0%	792	-	-	-	-	-	-	-	-	-	25	817

(1) סה"כ שכר שוטף שנתי במונחי עלות מעביד הכולל את השכר ברוטו, נלוות לשכר וזקיפות לצרכי מס.

(2) מענק שנתי המשולם בגין השנה הקודמת (בעת כהונה שהחלה במהלך השנה הקודמת, משולם חלק יחסי).

(3) אחר- כולל דמי הבראה (משולמים אחת לשנה ורק לאחר ותק של שנת עבודה - לפיכך התשלום הראשון כולל תשלום רטרואקטיבי ממועד תחילת עבודתו), החזר הוצאות, קצובת בגוד והפרשים בגין שנים קודמות.

(4) ביום 14 בינואר 2015, הסמיך דירקטוריון החברה את מנכ"ל החברה לקבוע את העלאת שכרם של נושאי המשרה שמשכורתם הינה נגזרת של שכר המנכ"ל בהתאם לטווחים שנקבעו בדירקטוריון, ובלבד שעלות תוספת השכר השנתית הכוללת שתיגזר מהעלאה זו לא תעלה על 3 מלש"ח בשנה.

5.2 <u>פירוט בדבר התגמולים לנושאי המשרה הבכירה:</u>

(א) תנאי העסקתם של נושאי המשרה המפורטים בטבלאות לעיל (להלן: "**נושאי המשרה**") הוסדרו במסגרת הסכמי העסקה בעלי נוסח אחיד, למעט תנאים מסוימים כקבוע בהסכמים (להלן: "**ההסכמים**"). להלן תמצית תנאי העסקתם של נושאי המשרה:

(1) משכורת הבסיס של נושאי המשרה צמודה למדד המחירים לצרכן, וניתן לעדכנה, בכפוף להחלטת הדירקטוריון, פעם בשנה, בחודש ינואר, אך ורק על פי השינוי במדד, בניכוי תוספות היוקר אם שולמו מאז מועד העדכון האחרון של השכר ובהתאם להנחיות רשות החברות הממשלתיות.

(2) בהתאם לדרישות התפקיד ועל פי החלטת הדירקטוריון ותנאי ההסכמים, זכאים נושאי המשרה להשתתפות החברה בהוצאות השימוש ברכבם הפרטי לצורך מילוי תפקידם או לקבלת רכב מהחברה כאשר החברה תישא בהוצאות התפעול וההחזקה שלו.

(3) נושאי המשרה זכאים להוצאות החזקה ושימוש בטלפון אשר בביתם ו/או בטלפון נייד בהתאם לתנאי ההסכמים.

(4) נושאי המשרה זכאים לחופשת מנוחה שנתית של 22 ימים ול- 14 ימי הבראה בשנה.

(5) נושאי המשרה זכאים להפרשות לקרן פנסיה ו לקרן השתלמות בהתאם לתנאי ההסכמים.

(6) הסכם 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] חודשים ינואר ופברואר 2021 (אלפי ש"ח)
מיכאל מייקסנר	209
אלכס דן	191
איליה וולקוב	192
מיכאל כהן	194
אביעד שקדי	180

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

5.3 <u>תגמולים שניתנו בשנת הדיווח לכל בעל עניין בתאגיד, אשר אינו נמנה על המפורטים בסעיף 5.1 לעיל</u>

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 2020 הסתכם לסך של כ- 168 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 2020 עומד על 10. בהתאם לסיווג זה, גמול הדירקטורים הזכאים לקבלת גמול בהתאם לתקנות הגמול הממשלתיות עמד על 1,480 ש"ח בתקופה שמיום 1 בפברואר, 2019 ועד 1 בפברואר, 2020. מיום 1 בפברואר, 2020 עמד הסכום על 1,490 ש"ח, וזאת בהתאם לעדכון סכומי הגמול המתבצע מידי שנה. לאור היותה של החברה חברת איגרות חוב, גמול הדירקטורים החיצוניים ששולם נעשה אף הוא על פי תקנות הגמול הממשלתיות.

<u>אישור תנאי כהונת וועסקתו של יו"ר הדירקטוריון היוצא - דן הראל</u>

ביום 5 בספטמבר, 2018, לאחר אישור ועדת הביקורת בשבתה כוועדת תגמול מיום 25 ביולי, 2018 ואישור הדירקטוריון מיום 25 ביולי, 2018, אישרה האסיפה הכללית את תנאי כהונתו והעסקתו של יו"ר הדירקטוריון לשעבר, מר דן הראל, החל ממועד מינויו כיו"ר דירקטוריון החברה ביום 20 ביוני, 2018, למשך שנה (עד ליום 19 ביוני, 2019), במשרה מלאה (100%) בשכר מנכ"ל חברה ממשלתית בסיווג 10, תנאים סוציאליים ותשלומים אחרים המפורטים בהסכם העסקה בנוסח המאושר על ידי רשות החברות הממשלתיות בלבד: הוצאות טלפון, הוצאות אש"ל, קצובת ביגוד, קרן השתלמות, הוצאות רכב, חופשה שנתית והבראה, דמי מחלה וביטוח כנגד אובדן כושר עבודה, תגמולים ופיצויי פיטורין.
יצוין כי ממועד מינויו של מר הראל כדירקטור ביום 16 באפריל, 2018 ועד ליום 20 ביוני, 2018 (מועד אישור האסיפה הכללית את תנאי כהונתו כיו"ר הדירקטוריון), היה זכאי מר הראל לגמול בהתאם לתקנות הגמול הממשלתיות.
ביום 7 באוגוסט, 2019, לאחר אישור ועדת הביקורת בשבתה כוועדת תגמול מיום 5 בדצמבר, 2018, ואישור הדירקטוריון מיום 5 בדצמבר, 2018, אישרה האסיפה הכללית את תנאי כהונתו והעסקתו של יו"ר הדירקטוריון, מר הראל, החל מיום 20 ביוני, 2019 למשך שנה (עד ליום 19 ביוני, 2020), בחצי משרה (50%). יצויין כי תנאי הכהונה וההעסקה נערכו בהתאמה להיקף המשרה כאמור.

ביום 4 בפברואר, 2020 חדל יו"ר הדירקטוריון, דן הראל, לכהן כיו"ר דירקטוריון.

<u>אישור תנאי כהונת וועסקתו של יו"ר הדירקטוריון היוצא - משה שמעוני</u>

ביום 17 בדצמבר, 2020, התמנה עו"ד משה שמעוני כדירקטור בחברה. ביום 19 בדצמבר, 2020, אישר דירקטוריון החברה את מינויו של מר שמעוני כיו"ר דירקטוריון החברה. ביום 22 בדצמבר, 2020, התקבל בחברה כתב מינוי חתום על ידי השרים של הדירקטור, מר משה שמעוני, כיו"ר דירקטוריון החברה. ביום 13 בינואר, 2021, בישיבה 1/21 אישר הדירקטוריון את העסקתו של יו"ר הדירקטוריון בהיקף משרה של 75%. באותו היום אישר הדירקטוריון בישיבתו 2/21, לאחר קבלת אישור ועדת ביקורת בשבתה כוועדת תגמול 2-21 מיום 13 בינואר, 2021, את תנאי כהונתו והעסקתו של יו"ר הדירקטוריון בהיקף משרה של 75%, לתקופה של שנה, בתנאים כמפורט להלן: (1) היקף משרה של 75% - 75% שכר מנכ"ל חברה ממשלתית בסיווג 10; (2) התנאים הסוציאליים כמקובל לעובדים בכירים בחברה, באופן יחסי לפי היקף משרה של 75%; (3) החזר הוצאות כמקובל בחברה, ולרבות בגין נסיעה לחו"ל בשליחות החברה; (4) החזר הוצאות רכב בגובה באופן יחסי לפי היקף משרה של 75% מזקיפת ההטבה של בעל הרכב בעל השווי הגבוה ביותר בחברה. נכון למועד דוח זה, טרם התכנסה האסיפה הכללית לדיון בתנאי כהונתו והעסקתו האמורים של מר שמעוני.

6 תקנה 21א' - בעל השליטה בתאגיד

6.1 המדינה מחזיקה ב-100% ממניות החברה והינה בעלת השליטה בה.

7 תקנה 22 - עסקאות עם בעל שליטה

7.1 לפרטים, למיטב ידיעת החברה, בדבר כל עסקה עם בעלת השליטה או שלבעלת השליטה יש עניין אישי באישורה, אשר החברה התקשרה בה במהלך השנתיים שקדמו לדוח זה או שהיא עדיין בתוקף במועד דוח זה, ראו ביאור 26 לדוחות הכספיים המאוחדים ליום 31 בדצמבר, 2020 וכן הפירוט המובא להלן.

7.2 לפרטים אודות הסכם ההפעלה והפיתוח מיום 17 ביוני, 2014 שנחתם בין החברה לבין מדינת ישראל (בעלת השליטה בחברה), ראו ביאור 20ג(1)(1.3) בדוחות הכספיים המאוחדים.

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 המאוחדים.

7.4 לפרטים אודות התקשרויות בין החברה לבין גורמי הביטחון, משטרת ישראל, שרות בתי הסוהר וחברת נמלי ישראל, ראו ביאור 26ה' בדוחות הכספיים המאוחדים.

7.5 בנוסף לאמור לעיל, לחברה עסקאות במהלך העסקים הרגיל וכחלק מפעילותה השוטפת עם המדינה וגופים בשליטתה בתחומים שונים, כגון: חשמל, מים, כיבוי אש, איכות הסביבה וכו'. בנוסף, החברה מעבירה תשלומים למדינה ורשויותיה כריבון, דהיינו תשלומים על פי דין כגון מיסים, ארנונה ואגרות שונות.

7.6 לפרטים אודות ביטוח דירקטורים (אשר כולל את הדירקטורים מטעם המדינה) וכתבי שיפוי שניתנו לדירקטורים מטעם המדינה ראו סעיף 16.1 להלן.

8 תקנה 24 - החזקות בעלי עניין בחברה

למיטב ידיעת החברה, כמות ושיעור החזקות בניירות הערך של החברה, לרבות של חברות בנות ו/או קשורות, בידי בעלי עניין ונושאי משרה בכירה בחברה במועד דוח זה הינה כדלהלן:

	מס' מניות	סוג המניה	שיעור בהון ובהצבעה	שיעור בהון ובהצבעה בדילול מלא
מדינת ישראל	30,000,000	רגילות	100%	100%

9 תקנה 24א' - הון רשום הון מונפק וניירות ערך המירים

לפרטים בדבר ההון הרשום וההון המונפק, ראה ביאור 22 לדוחות הכספיים המאוחדים.

10 תקנה 24ב' - מרשם בעלי מניות תקנה 24ב' - מרשם בעלי מניות

להלן מרשם בעלי המניות של התאגיד:

שם מחזיק המניות	מען מספר זהות / מספר	מספר זיהוי	מספר המניות
מדינת ישראל	ירושלים, ישראל	**075000000**	**30,000,000,000** מניות רגילות 100 ש"ח ערך נקוב כל אחת

11 תקנה 26 - דירקטורים של התאגיד

להלן פרטים אודות חברי הדירקטוריון ליום 31 בדצמבר, 2020 ולמועד פרסום הדוח, למיטב ידיעת החברה והדירקטורים שלה:

שם הדירקטור	משה שמעוני	יעל מרגיט בנימין-אגמון	רות דהן פורטנוי
מספר זיהוי	024073846	300973195	024807927
תאריך לידה	9.12.68	15.8.87	1.2.70
מען להמצאת כתבי בי-דין	זרחי 90, ירושלים	ברכיהו 5א, ירושלים	ז'בוטינסקי 41, גבעתיים
נתינות	ישראלית	ישראלית	ישראלית
חברות בועדות הדירקטוריון	ועדת פרויקטים, ועדת בטיחות, ועדת ארגון ואסטרטגיה	ועדת פרויקטים	הוועדה לבחינת דוחות כספיים, ועדת ביקורת, ועדת תגמול, ועדת פרויקטים
האם מכהן כדירקטור חיצוני	לא	לא	כן
האם הינו דירקטור בלתי תלוי	לא	לא	כן
עובד של החברה, חברה בת שלה, חברה קשורה של החברה או של בעל ענין בה והתפקיד אותו ממלא	לא	כן, עובדת באגף התקציבים, משרד האוצר, ממשלת ישראל	לא
תאריך תחילת כהונה כדירקטור	17.12.20. ביום 22.12.20 התקבל כתב מינויו כיו"ר הדירקטוריון.	27.11.18	18.3.20
השכלה	תואר ראשון במשפטים, מכללת שערי משפט	תואר ראשון בכלכלה ומדע המדינה, האוניברסיטה העברית	תואר ראשון בכלכלה, האוניברסיטה העברית ירושלים; תואר שני במימון וחשבונאות, האוניברסיטה העברית ירושלים
תעסוקה בחמש השנים האחרונות	2018-2020 - יו"ר דירקטוריון החברה לשירותי איכות הסביבה בע"מ; 2016 – היום – יו"ר הקריה האקדמית אונו בירושלים; 2016-2020 – חבר הנהלת בית התפוצות; 2015-2020 – חבר הנהלת הקונגרס היהודי העולמי	2020 – היום – רכזת ביטחון, אגף התקציבים, משרד האוצר, ממשלת ישראל; 2015- 2020 – רפרנטית ורכזת רווחה וביטוח לאומי, אגף התקציבים, משרד האוצר, ממשלת ישראל; 2016- 2020 – חברה במועצת הביטוח הלאומי; 2016- 2020 – חברה בוועד מנהל עמותת אשלים	2013- היום – מייסדת ומנהלת TMF – Tailor Made Finance
פירוט תאגידים נוספים בהם משמש כדירקטור	אאורה השקעות בע"מ, יו"ר דירקטוריון החברה לשירותי איכות הסביבה בע"מ (ראו ה"ש 3 לעיל),	אין	קבוצת דלק בע"מ, אסותא מרכזים רפואיים בע"מ, אסותא אשדוד בע"מ, מישורים השקעות נדל"ן בע"מ
קירבה משפחתית לבעל עניין אחר בחברה (אם יש)	לא	אין	לא
בעל מומחיות חשבונאית ופיננסית	לא	כן	כן
בעל כשירות מקצועית	כן	כן	כן

שם הדירקטור	אליהו כהן	אברהם לוי	זיו רייך	יהודה אודי לוי	דר' שלומית גלר
מספר זיהוי	057053480	057083412	25078544	032346934	054131271
תאריך לידה	17.8.61	15.6.61	4.12.72	4.11.75	19.7.1957
מען להמצאת כתבי בי-דין	אריה דולצ'ין 51/10, גבעת משואה, ירושלים	אמיר דרורי 34, חולון	עלומים 44, תל אביב	משה לרר 20, נס ציונה	לינדנשטראוס 4, חיפה
נתינות	ישראלית	ישראלית ואיטלקית	ישראלית	ישראלית וצרפתית	ישראלית
חברות בועדות הדירקטוריון	ועדת פרויקטים	ועדת פרויקטים, ועדת בטיחות	הוועדה לבחינת דוחות כספיים, ועדת בטיחות, ועדת פרויקטים, ועדת ארגון ואסטרטגיה	ועדת פרויקטים, ועדת בטיחות	ועדת פרויקטים, ועדת בטיחות, ועדת ארגון ואסטרטגיה
האם מכהן כדירקטור חיצוני	לא	לא	לא	לא	לא
האם הינו דירקטור בלתי תלוי	לא	לא	לא	לא	לא
עובד של החברה, חברה בת שלה, חברה קשורה של החברה או של בעל עניין בה והתפקיד אותו ממלא	כן, מנהל תחום היערכות לחירום במשרד האנרגיה והמים, ממשלת ישראל.	כן, מנהל אגף א' פיקוח ובקרה, אגף הרישוי, משרד התחבורה, ממשלת ישראל	לא	כן, ראש צוות נהגים (רכבות), רכבת ישראל	לא
תאריך תחילת כהונה כדירקטור	16.4.18	5.1.21	1.11.20	7.2.21	7.3.21
השכלה	תואר ראשון BSC בהנדסה אזרחית, הטכניון תואר שני במנהל ציבורי, אוניברסיטת בר אילן	תואר ראשון במדעי היהדות - היסטוריה כללית (לימודי המזרח התיכון) וגיאוגרפיה, אוניברסיטת בר אילן. תואר שני בדמוקרטיה בין תחומיים - ממשל ומדיניות ציבורית, האוניברסיטה הפתוחה	תואר ראשון במנהל עסקים (התמחות בחשבונאות ומימון), המכללה למנהל; תואר שני במדעי המדינה בתכנית ביקורת פנים, אוניברסיטת בר אילן; פרופ' בחשבונאות וביטוח, המכללה האקדמית נתניה;	טכנאי הנדסת מכונות	תואר ראשון במדעי הרוח - היסטוריה של המזרח התיכון, אוניברסיטת בר אילן. דוקטור בפילוסופיה, אוניברסיטת בר אילן. תואר שני במדעי המדינה (מנהל ציבורי ושלטון מקומי), אוניברסיטת בר אילן. תואר שני במדעי החברה (ביקורת פנימית וציבורית), אוניברסיטת בר אילן

תעסוקה בחמש השנים האחרונות	2011 – היום - מנהל תחום היערכות לחירום במשרד האנרגיה והמים, ממשלת ישראל	מנהל אגף א' פיקוח ובקרה, אגף הרישוי, משרד התחבורה, ממשלת ישראל	2007- היום – דיקן בית הספר לביטוח, המכללה האקדמית נתניה; 2007- היום – יו"ר הוועדה המייעצת לנשיא, המכללה האקדמית נתניה; 2019- - היום – חבר הוועדה המייעצת לנשיא לשכת סוכני הביטוח; 2018- היום – יו"ר הוועדה לקשרי אקדמיה תעשייה, המועצה הלאומית למחקר ופיתוח; 2017-2020 – חבר בית הדין להגבלים עסקיים; 2012-2019 – חבר ועדת ערר בנושא ארנונה, עיריית תל אביב	2017- היום – ראש צוות נהגים (רכבות), רכבת ישראל. 2002-2017 – נהג רכבות ומדריך נהגי רכבות, רכבת ישראל.	2020 – היום – חברה בוועדה לפטורים ולמיזוגים, רשות התחרות. 2019 – היום – חברת הנהלה באיגוד הספרדי העולמי. 2019 – היום – נשיאת כבוד של אגודת האקדמאים במדעי החברה והרוח בישראל. 2019 – היום- מרצה בלימודי M.B.A בבית הספר למנהל עסקים, אוניברסיטת בר אילן. 2017 –היום – מרצה בחוג לחשבונאות, המרכז האקדמי שערי מדע ומשפט. 2007-2017 – מרצה במחלקה למדעי החדינה, מסלול ביקורת פנימית וציבורית, אוניברסיטת בר אילן. 2012 – היום – מרצה במכון הבינלאומי למנהיגות, בית ברל.
פירוט תאגידים נוספים בהם משמש כדירקטור	אין	אין	מינהל לקרנות הפנסיה הוותיקות, מינהל קרן ההשתלמות לפקידים, המרכז הישראלי לקידום מדעי המתמטיקה, בית התפוצות, שלמה חברה לביטוח	אין	החברה לשירותי איכות הסביבה בע"מ, בית צבי – בית הספר הגבוה לאומנות הבמה.
קירבה משפחתית לבעל עניין אחר בחברה (אם יש)	אין	אין	אין	אין	לא
בעל מומחיות חשבונאית ופיננסית	לא	לא	כן	לא	לא
בעל כשירות מקצועית	לא	לא	כן	לא	כן

שם הדירקטור	אסתר טלי לוי	ראובן הושיע
מספר זיהוי	043443712	024996530
תאריך לידה	24.1.82	24.8.70
מען להמצאת כתבי בי-דין	חוט השני 8/1, מעלה אדומים	האלון 6, חיפה
נתינות	ישראלית	ישראלית
חברות בועדות הדירקטוריון	ועדת פרויקטים, ועדת בטיחות, ועדת ארגון ואסטרטגיה	ועדת פרויקטים, ועדת בטיחות
האם מכהן כדירקטור חיצוני	לא	לא
האם הינו דירקטור בלתי תלוי	לא	לא
עובד של החברה, חברה בת שלה, חברה קשורה של החברה או של בעל ענין בה והתפקיד אותו ממלא	כן, מנהלת תחום פיתוח בחשבות, משרד התחבורה, ממשלת ישראל	כן, ממונה תקשורת ארצי, אגף איתות ותקשורת, רכבת ישראל בע"מ
תאריך תחילת כהונה כדירקטור	17.3.21	17.3.21
השכלה	תואר ראשון במנהל עסקים, הקריה האקדמית אונו. תואר שני במנהל עסקים, הקריה האקדמית אונו.	טכנאי אלקטרוניקה
תעסוקה בחמש השנים האחרונות	2016 – היום – מנהלת תחום פיתוח בחשבות, משרד התחבורה, ממשלת ישראל	2013 – היום - ממונה תקשורת ארצי, אגף איתות ותקשורת, רכבת ישראל בע"מ
פירוט תאגידים נוספים בהם משמש כדירקטור	אין	אין
קירבה משפחתית לבעל עניין אחר בחברה (אם יש)	לא	לא
בעל מומחיות חשבונאית ופיננסית	לא	לא
בעל כשירות מקצועית	כן	לא

להלן פרטים אודות חברי הדירקטוריון אשר חדלו לכהן במהלך שנת 2020 ולאחריה, למיטב ידיעת החברה והדירקטורים שלה:

שם הדירקטור	דן הראל	קוצאי גנאים	חגית בכר	אילן אזולאי
מספר זיהוי	053312690	023233794	055590954	023984859
תאריך לידה	17.2.1955	14.7.1968	9.1.1959	21.1.1969
מען להמצאת כתבי בי-דין	ארז 13 מודיעין מכבים רעות	ת.ד. 166 חדרה 3810101	רחוב בת חן 4, תל אביב	קלמן ביאלר 4, דירה 7, רחובות
תאריך תחילת כהונה כדירקטור	16.4.2018 (החל מיום 20.6.18 כיו"ר הדירקטוריון)	19.3.2017	24.11.14	14.12.2017
תאריך סיום כהונה כדירקטור	4.2.2020	18.3.2020	22.11.2020	13.12.2020

שם הדירקטור	ראובן הושיע[2]	יעל שידלובסקי
מספר זיהוי	024996530	05003271
תאריך לידה	24.8.1970	2.11.1957
מען להמצאת כתבי בי-דין	אילנות 15, חיפה	אלכסנדר ארגוב 13, תל אביב
תאריך תחילת כהונה כדירקטור	14.12.2017	5.2.2018
תאריך סיום כהונה כדירקטור	13.12.2020	4.2.2021

[2] יצויין, כי הדירקטור ראובן הושיע התמנה מחדש כדירקטור בחברה ביום 17 במרס 2021.

12. **<u>תקנה 26א' - נושאי משרה בכירה</u>**

להלן פרטים אודות נושאי המשרה הבכירה בחברה, אשר אינם מכהנים כדירקטורים, ליום 31.12.2020 ולמועד פרסום הדוח, לפי מיטב ידיעת החברה:

שם נושא המשרה	מיכאל מייקסנר	אלכס דן	איליה וולקוב
מספר זיהוי	054940267	016549149	306296864
תאריך לידה	31.3.1958	16.11.1965	16.11.1965
תפקיד שממלא בחברה, בחברת בת, בחברה קשורה של החברה או של בעל עניין בה:	מנכ"ל יו"ר דירקטוריון נבחר בחברת פיתוח מתחמי רכבת ישראל בע"מ יו"ר דירקטוריון נבחר ברכבת ישראל מטענים בע"מ	משנה למנכ"ל	סמנכ"ל פיתוח
תאריך תחילת כהונה:	25.6.2019	13.11.2019	1.7.2018
השכלה:	תואר ראשון בהנדסת מכונות, אוניברסיטת בן גוריון תואר שני במנהל עסקים, אוניברסיטת תל אביב	תואר ראשון בהנדסת תעשייה, אוניברסיטת תל אביב תואר שני במדעי המדינה, אוניברסיטת חיפה דוקטורט בפילוסופיה, טכניון	תואר שני בהנדסת רכבות, מכון להנדסת רכבות ברה"מ
תעסוקה בחמש שנים האחרונות:	2018-2019- - מנכ"ל ויו"ר חברות הבת אימקו תעשיות 2016 – מנכ"ל חוד אסף תעשיות 2003-2016 – מנכ"ל מרכבים טכנולוגיות תחבורה	2015-2019 – מנהל אגף תיאום אסטרטגיה, רכבת ישראל 2011-2015 - מנכ"ל א.ד. נתיב חדש יזמות בע"מ	2010-2018 - מנהל חטיבת תשתיות, קבוצת ממן
האם בעל עניין בחברה או "בן משפחה" של נושא משרה בכירה אחר או של בעל עניין בחברה:	לא	לא	לא
האם הינו מורשה חתימה עצמאי בתאגיד:	לא	לא	לא

שם נושא המשרה	אביעד שקדי	אבשלום אלמליח	אברהם זלמן	הלית מגידו
מספר זיהוי	059644393	022722649	022205835	027215136
תאריך לידה	24.7.1966	19.04.1967	15.12.1965	9.3.1974
תפקיד שממלא בחברה, בחברת בת, בחברה קשורה של החברה או של בעל עניין בה:	מבקר הפנימי, מנהל מערך הביקורת הפנימית הנותנת שירותי ביקורת פנימית בחברות הבנות של רכבת ישראל	סמנכ"ל תכנון והפעלה	ראש מנהלת החשמול	מזכירת החברה ומספקת שרותי מזכירות חברה לחברות הבנות של רכבת ישראל
תאריך תחילת כהונה:	1.1.2019	15.1.2020	15.1.2020	25.3.2015
השכלה:	תואר ראשון בכלכלה וחשבונאות, האוניברסיטה העברית, רואה חשבון מוסמך (C.P.A), תואר ראשון במשפטים, אוניברסיטת בר אילן	תואר ראשון כללי באוניברסיטת חיפה, תואר שני במנהל עסקים באוניברסיטת בר אילן	תואר ראשון בהנדסת חומרים אוניברסיטת בן גוריון	תואר ראשון במשפטים, המכללה למינהל תואר שני במשפטים, האוניברסיטה העברית בירושלים
תעסוקה בחמש שנים האחרונות:	2013 -2018 - המבקר הפנימי הראשי, מקורות חברת המים הלאומית	2019- מ"מ מנהל אגף הפעלה 2017- מנהל אגף הדרכה ותורת הפעלה 2015- מנהל אגף תורת הפעלה	2019-2020 – ראש מנהלת החשמול (בפועל) 2014 -2019 מנהל אגף פיתוח הנדסת נייד	
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	מיכאל כהן	הילה שמיר	ורד פרוינד	דוד פילוסוף
מספר זיהוי	022674261	029523628	022646715	055882096
תאריך לידה	9.3.1967	31.5.1972	19.10.1966	20.05.1959
תפקיד שממלא בחברה, בחברת בת, בחברה קשורה של החברה או של בעל עניין בה:	סמנכ"ל תשתיות	יועצת משפטית ומספקת שרותי משפטי לחברות הבנות של רכבת ישראל	מ סמנכ"ל משאבי אנוש	סמנכ"ל תפעול נוסעים
תאריך תחילת כהונה:	1.9.2016	25.6.2017	1.7.2020	1.1.2020
השכלה:	תואר ראשון במשפטים וכלכלה, אוניברסיטת תל אביב	תואר ראשון במשפטים, אוניברסיטת בר אילן, תואר שני במנהל עסקים, אוניברסיטת בר אילן	תואר ראשון בחינוך מאוניברסיטת חיפה. תואר שני במנהל עסקים באוניברסיטת בן גוריון	תואר ראשון מדעים בהנדסה חקלאית,טכניון. תואר שני מנהל עסקים, אונ' מנצ'סטר
תעסוקה בחמש שנים האחרונות:	2019-2020 – דירקטור בחברת הבת מטענים 2013-2016 – מנהל מחוזות צפון, ת"א והשרון בחברת בזק	2011-2017 – היועצת המשפטית של הרשות השנייה לטלוויזיה ורדיו	2015-2019 - ס. מנהל אגף משא"ן 2019-2020 – מ"מ סמנכל משאבי אנוש ומנהלת אגף משאבי אנוש בפועל.	2017-2019 מנהל פרויקט באלביט 2004-2016 – סמנכ"ל תפעול במרכבים
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	יואש בן יצחק	נועם פלג	גרינברג גנאדי	ישראל מרקו	בן זקן דוד	סטרומזה רן
מספר זיהוי	031446362	055298913	311676464	059271965	057665929	040476707
תאריך לידה	10.11.1978	01.08.1958	07.12.1972	20.4.1965	02.05.1962	28.08.1980
תפקיד שממלא בחברה, בחברת בת, בחברה קשורה של החברה או של בעל עניין בה:	מנהל אגף דוברות	סמנכ"ל נייד	מנהל אגף סייבר	מ"מ סמנכ"ל בטיחות, ביטחון ואיכות הסביבה (נכון למועד הגשת דוח זה זכה במינוי קבע לתפקיד מתאריך ה-3.2.2020)	מ"מ סמנכ"ל מטענים (מנהל אגף פיקוח תפעולי מיום ה-11.7.2010)	מ"מ סמנכ"ל כלכלה וכספים (מנהל אגף כספים מיום ה-3.9.2019)
תאריך תחילת כהונה:	24.11.2019	16.2.2020	01.06.2020	01.08.2020	01.09.2020	20.11.2020
השכלה:	תואר ראשון בתקשורת באוניברסיטה העברית. תואר שני במשפטים באוניברסיטת בר אילן	תואר ראשון בתעשייה וניהול, טכניון	תואר ראשון במתמטיקה ומחשבים, אונ' אריאל תואר שני במנהל עסקים, אונ' חיפה	תואר ראשון בניהול וחינוך, האונ' הפתוחה תואר שני במנהל עסקים, האונ' הפתוחה	תואר ראשון ושני במנהל עסקים, אונ' מנצ'סטר	תואר ראשון בכלכלה, מכללת רופין
תעסוקה בחמש שנים האחרונות:	2015-2019 סמנכ"ל שיווק ותקשורת, התאחדות התעשיינים	2018-2020- מנכ"ל מ.ת.ר 2012-2018 – מנהל אגף תכנון אחזקה ותפעול	2015-2020 – מנהל תחום אבטחת מידע וסייבר באקסלנס בית השקעות	2019 – מ"מ סמנכ"ל מטענים 2016-2020 – מנהל אגף תפעול מטענים 2013-2016 – מנהל פרויקטים בטיחות בחטיבת נוסעים		2014-2019– סמנכ"ל כספים בסידאדיס ישראל בע"מ
האם בעל עניין בחברה או "בן משפחה" של נושא משרה בכירה אחר או של בעל עניין בחברה:	לא	לא	לא	לא	לא	לא
האם הינו מורשה חתימה עצמאי בתאגיד:	לא	לא	לא	לא	לא	לא

להלן פרטים אודות נושאי המשרה הבכירה בחברה אשר חדלו לכהן במהלך שנת 2020, לפי מיטב ידיעת החברה:

שם נושא המשרה	רע בן גד	ליאור אלי	אורי שריר	מרדכי ווטרו	רע בן גד
מספר זיהוי	040399081	029567443	032396954	057465932	040399081
תאריך לידה	9.6.1980	19.11.1972	3.10.1975	18.2.1962	9.6.1980
תפקיד שמילא בחברה	מ"מ סמנכ"ל נייד	סמנכ"ל ביטחון, בטיחות ואיכות הסביבה	סמנכ"ל מטענים	סמנכ"ל כלכלה, כספים והתקשרויות.	מ"מ סמנכ"ל נייד
תאריך תחילת כהונה	1.10.2019	18.6.2017	14.1.2015	1.7.2019	1.10.2019
תאריך סיום כהונה	16.2.2020	31.7.2020	31.8.2020	19.11.2020	16.2.2020

13 <u>תקנה 27 – רואה חשבון של התאגיד</u>

DELOITTE - בריטמן אלמגור זהר ושות', מרכז עזריאלי 1, תל אביב 5701101.

14 <u>תקנה 28 - שינוי בתזכיר או בתקנות</u>

לא רלוונטי.

15 <u>תקנה 29 - המלצות והחלטות דירקטורים</u>

<u>תקנה 29(א)</u>

לא רלוונטי.

<u>תקנה 29(ב)</u>

לא רלוונטי.

<u>תקנה 29(ג) - החלטות אסיפה כללית מיוחדת</u>

במהלך שנת 2020 לא התכנסה אסיפת בעלי המניות של החברה.

16 <u>תקנה 29א' - החלטות החברה</u>

16.1 <u>פטור, ביטוח או התחייבות לשיפוי נושא משרה שבתוקף בתאריך הדוח</u>

16.1.1 ביום 28 בדצמבר, 2016 אישר דירקטוריון החברה (בהמשך לאישורה של ועדת התגמול מאותו היום), התקשרות בפוליסת ביטוח אחריות דירקטורים ונושאי משרה בחברה, בהיקף כיסוי שלא יפחת מ-274,000 אלפי ש"ח. ביום 23 בפברואר 2017 אישרה האסיפה הכללית של החברה את התקשרות החברה ברכישת פוליסת ביטוח לדירקטורים ונושאי משרה בחברה, התואמת את החלטת הדירקטוריון כאמור לעיל. בהתאם, החברה רכשה עבור הדירקטורים שלה ונושאי המשרה שלה ביטוח אחריות דירקטורים ונושאי משרה, החל על פעילות נושאי המשרה בחברה בכל העולם, לרבות ארה"ב וקנדה, החל מיום 1 בינואר 2017 ועד ליום 31 בדצמבר 2017. סך הפרמיה ששולמה על ידי החברה בגין ההתקשרות בפוליסה הנוכחית הינו 590 אלפי ש"ח. בהמשך לוועדת ביקורת 4-20, הדירקטוריון מאשר התקשרות בפוליסת ביטוח אחריות דירקטורים ונושאי משרה, החל מיום 1.1.2020 ועד ליום 31.12.2020, כדלקמן:

(1) גבול אחריות – 274,000,000 ש"ח למקרה ולתקופה;

(2) המבטח – הפניקס חברה לביטוח בע"מ;

(3) פרמיה לשנה – 450,000 ש"ח. הפרמיה מחולקת באופן יחסי בין חברות הקבוצה: 370,000 ש"ח לשנה לחברה, 26,000 ש"ח לחברת הבת לפיתוח ו-54,000 ש"ח לחברת הבת למטענים;

(4) השתתפות עצמית – 74,000 ש"ח לחברה בלבד, לתביעות בארה"ב וקנדה – 370,000 ש"ח לחברה בלבד;

(5) תחולה טריטוריאלית – כל העולם;

(6) הביטוח יחול למקרים של תביעות בהן מותר לחברה או בהן היא נדרשת, לערוך ביטוח אחריות נושאי משרה ודירקטורים בכפוף לכל דין.

ביום 22 במרס, 2018 אישר דירקטוריון החברה (בהמשך לאישורה של ועדת התגמול מיום 7 בפברואר, 2018) התקשרות בפוליסת ביטוח אחריות דירקטורים ונושאי משרה בחברה, עד ליום 30 ביוני, 2018, בהיקף כיסוי שלא יפחת מ-274,000 אלפי ש"ח. סך הפרמיה ששולמה על ידי החברה בגין ההתקשרות בפוליסה הינו 590 אלפי ש"ח. הפרמיה חולקה באופן יחסי בין חברות הקבוצה כך שהחברה תישא ב-383 אלש"ח לשנה (191.5 אלש"ח לחציון) מתוך הפרמיה, חברת הבת לפיתוח תישא ב-36 אלש"ח לשנה (18 אלש"ח לחציון) מתוך הפרמיה וחברת הבת למטענים תישא ב-70 אלש"ח לשנה (35 אלש"ח לחציון) מתוך הפרמיה. ביום 25 באפריל, 2018, אישרה האסיפה הכללית של החברה את ההתקשרות האמורה.

16.1.2 ביום 3 באוקטובר, 2018, אישר דירקטוריון החברה (בהמשך לאישור ועדת הביקורת, בשבתה כוועדת תגמול, מיום 25 ביולי, 2018) את התקשרות החברה בפוליסת ביטוח אחריות דירקטורים ונושאי משרה בחברה החל מיום 1 ביולי, 2018 ועד ליום 31 בדצמבר, 2018, באותם התנאים האמורים לעיל, למעט הפחתה בסך הפרמיה המשולמת על ידי החברה לסך של 450 אלפי ש"ח. ביום 9 בדצמבר, 2018, אישרה האסיפה הכללית של החברה את ההתקשרות האמורה.

16.1.3 ביום 15 במאי, 2019, אישר דירקטוריון החברה (בהמשך לאישור ועדת הביקורת, בשבתה כוועדת תגמול, מיום 15 במאי, 2019) את התקשרות החברה בפוליסת ביטוח אחריות דירקטורים ונושאי משרה בחברה החל מיום 1 בינואר, 2019 ועד ליום 31 בדצמבר, 2019, באותם התנאים כפי שאושרה למחצית השנייה לשנת 2018. ביום 7 באוגוסט, 2019, אישרה האסיפה הכללית של החברה את ההתקשרות האמורה.

16.1.4 לפרטים בדבר הרחבת כתב השיפוי הקיים והענקת כתב התחייבות חדש לשיפוי דירקטורים ונושאי משרה בחברה המכהנים בחברה וכפי שיכהנו בה מעת לעת ראו סעיף 23.5 לפרק א' לדוח התקופתי של החברה לשנת 2020 (כפי שפורסם בדיווח מיידי מיום 23 בפברואר 2017 מס' אסמכתא 2017-01-016633 (מידע זה מהווה הכללה על דרך ההפניה).

ביום 18 בנובמבר, 2020, אישר הדירקטוריון, לאחר קבלת אישור ועדת הביקורת בישבתה כוועדת תגמול מיום 28 באוקטובר, 2020, תיקון לכתב ההתחייבות לשיפוי לדירקטורים ולנושאי משרה, שעיקרו בהארכת תוקף כתב התחייבות לשיפוי, מיום 27 בפברואר 2020 ולמשך 3 שנים נוספות. נכון למועד דוח זה, טרם התכנסה האסיפה הכללית לדיון בתיקון האמור.

16.2 **<u>כפיפות מסמכי היסוד לחוק החברות הממשלתיות</u>**

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:**	
משה שמעוני	יו"ר הדירקטוריון	_____
מיכאל מייקסנר	מנכ"ל	_____
רן סטרומזה	מ"מ סמנכ"ל כספים וכלכלה	_____

22 במרס, 2021

רכבת ישראל בע"מ

דוח של הדירקטוריון וההנהלה
בדבר הבקרה הפנימית על דיווח כספי לפי תקנות החברות הממשלתיות
(דוחות נוספים בדבר אפקטיביות הבקרה הפנימית על דיווח כספי), התשס"ח - 2007

ההנהלה, בפיקוח ובאישור הדירקטוריון של רכבת ישראל בע"מ (להלן: "החברה"), אחראים לקביעתה והתקיימותה של בקרה פנימית נאותה על דיווח כספי בחברה.

בקרה פנימית על דיווח כספי היא תהליך המיועד לספק מידה סבירה של ביטחון לגבי מהימנות הדיווח הכספי והכנת הדוחות הכספיים למטרות חיצוניות, בהתאם לכללי חשבונאות מקובלים והוראות חוק החברות הממשלתיות.

במסגרת אישור הדוחות הכספיים של החברה לשנת 2020 הדירקטוריון ביצע בדיקה והערכה של הבקרה הפנימית בחברה על דיווח כספי והאפקטיביות שלה בהתבסס על קריטריונים שנקבעו במודל בקרה המכונה מודל "קוסו 2013". בהתבסס על הערכה זו, הדירקטוריון הגיע למסקנה, כי הבקרה הפנימית בחברה על הדיווח הכספי של החברה לשנה המסתיימת ביום 31 בדצמבר, 2020 הינה אפקטיבית.

בהתאם, להערכת הדירקטוריון והנהלת החברה, החברה קיימה, מכל הבחינות המהותיות, בקרה פנימית אפקטיבית על דיווח כספי ליום 31 בדצמבר 2020, בהתבסס על קריטריונים שנקבעו במסגרת המשולבת של בקרה פנימית שפורסמה על ידי COSO משנת 2013.

תאריך: 22 במרס, 2021

משה שמעוני יו"ר הדירקטוריון	מיכאל מייקסנר מנהל כללי	רן סטרומזה מ"מ סמנכ"ל כספים וכלכלה

Deloitte.

תאריך: 22 במרץ 2021

לכבוד
הדירקטוריון של **חברת רכבת ישראל בע"מ ("החברה")**
באמצעות: מר משה שמעוני – יו"ר הדירקטוריון
מר מיכאל מייקסנר – מנכ"ל
מר רן סטרומזה – מ"מ סמנכ"ל כספים וכלכלה
יוספטל 1, לוד

א.נ.,

הנדון: מכתב הסכמה בקשר לתשקיף מדף של חברת רכבת ישראל בע"מ אשר התפרסם בחודש פברואר 2021

הננו להודיעכם כי אנו מסכימים להכללה (לרבות בדרך של הפנייה) של הדוחות שלנו המפורטים להלן בקשר לתשקיף המדף שבנדון:

(1) דוח רואי החשבון המבקרים מיום 22 במרץ 2021 על הדוחות הכספיים המאוחדים של החברה לימים 31 בדצמבר 2020ו- 2019 ולכל אחת משלוש השנים בתקופה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2020.

(2) דוח רואי החשבון המבקרים מיום 22 במרץ 2021 בדבר אפקטיביות הבקרה הפנימית על דיווח כספי של רכבת ישראל בע"מ וחברות בנות (להלן "החברה") ליום 31 בדצמבר 2020, בהתבסס על קריטריונים שנקבעו במסגרת המשולבת של בקרה פנימית שפורסמה על ידי ה-Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (להלן "COSO").

(3) דוח רואי החשבון המבקרים מיום 22 במרץ 2021 על המידע הכספי הנפרד של החברה בהתאם לתקנה 9ג' לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומיידיים), התש"ל- 1970 לימים 31 בדצמבר 2020 ו- 2019 ולכל אחת משלוש השנים בתקופה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2020.

בכבוד רב,

בריטמן אלמגור זהר ושות'
רואי חשבון
A Firm in the Deloitte Global Network

תל אביב - משרד ראשי
מרכז עזריאלי 1 תל אביב, 6701101, ת.ד. 16593 תל אביב 6116402 | טלפון: 03-6085555 | info@deloitte.co.il

משרד ירושלים
קרית המדע 3
מגדל הר חוצבים
ירושלים, 914510
ת.ח. 45396
טלפון: 02-5018888
פקס: 02-5374173
info-jer@deloitte.co.il

משרד חיפה
מעלה השחרור 5
ת.ד. 5648
חיפה, 3105502
טלפון: 04-8607333
פקס: 04-8672528
info-haifa@deloitte.co.il

משרד אילת
המרכז העירוני
ת.ד. 583
אילת, 8810402
טלפון: 08-6375676
פקס: 08-6371628
info-eilat@deloitte.co.il

משרד נצרת
מרגי אבן עאמר 9
נצרת, 16100
טלפון: 073-3994455
פקס: 073-3994455
info-nazareth@deloitte.co.il