

רכבת ישראל בע"מ

דוח תקופתי

לשנת 2023

תוכן עניינים

פרק א'	- תיאור עסקי התאגיד
פרק ב'	- דוח הדירקטוריון על מצב ענייני התאגיד
פרק ג'	- דוחות כספיים מאוחדים ליום 31 בדצמבר, 2023 ומידע כספי נפרד ליום 31 בדצמבר, 2023
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.....	11
4.	סביבה כללית והשפעת גורמים חיצוניים על פעילות החברה.....	12
5.	תחום הסעת נוסעים.....	15
6.	תחום הובלת מטענים.....	21
7.	תחום הסחר.....	26
8.	תחום הפיתוח.....	29
9.	מרכז שליטה ופיקוד ארצי.....	47
10.	כושר ייצור.....	48
11.	רכוש קבוע, נייד ומיתקנים.....	49
12.	ביטוח.....	51
13.	בטיחות.....	52
14.	ביקורת פנימית בחברה.....	54
15.	הון אנושי.....	55
16.	חומרי גלם וספקים.....	67
17.	הון חוזר.....	73
18.	השקעות.....	74
19.	מימון.....	74
20.	מיסוי.....	75
21.	סיכונים סביבתיים ודרכי ניהולם.....	75
22.	מגבלות ופיקוח על פעילות התאגיד.....	84
23.	הסכמים מהותיים.....	92
24.	הליכים משפטיים.....	94
25.	יעדים ואסטרטגיה עסקית.....	94
26.	דיון בגורמי סיכון.....	97

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, 2023 הסוקר את תיאור התאגיד והתפתחות עסקיו, כפי שחלו בשנת 2023 ("תקופת הדוח"). הדוח נערך בהתאם לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומיידיים), התש"ל-1970.
 את פרק א' זה של הדוח התקופתי יש לקרוא יחד עם הפרקים האחרים שלו, לרבות הבאורים לדוחות הכספיים.

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

אירו של האיחוד המוניטרי האירופאי ;	"אירו" -
הבורסה לניירות ערך בתל-אביב בע"מ ;	"בורסה" -
דולר ארה"ב ;	"דולר" -
הדוחות הכספיים המאוחדים של החברה ליום 31 בדצמבר, 2023 ;	"הדוחות הכספיים" -
רכבת ישראל בע"מ ;	"החברה" או "הרכבת" -
ממשלת ישראל ;	"הממשלה" -
המנהל שהוסמך על ידי שר התחבורה לעניין מסילת ברזל ארצית לפי סעיף 2א לפקודת מסילות הברזל ;	"המנהל" -
החברה וחברות הבת שלה (כהגדרתן לעיל) ;	"הקבוצה" -
חברת פיתוח מתחמי רכבת ישראל בע"מ וחברת רכבת מטענים בע"מ ;	"חברות בנות" -
חוק החברות, התשנ"ט-1999 ;	"חוק החברות" -
חוק החברות הממשלתיות, התשל"ה-1975 ;	"חוק החברות הממשלתיות" -
חוק ניירות ערך, התשכ"ח-1968 ;	"חוק ניירות ערך" -
חברת נמלי ישראל פיתוח ונכסים בע"מ ;	"חנ"י" -
31 בדצמבר, 2023 ;	"מועד הדוח" -
21 במרץ, 2024 ;	"מועד פרסום הדוח" -
מניות רגילות של החברה בנות 100 ש"ח ערך נקוב כל אחת ;	"מניות החברה" -
משרד התחבורה והבטיחות בדרכים ;	"משרד התחבורה" -
יוספטל 1, ת.ד. 757, לוד, מיקוד 7136801 ;	"משרדה הרשום של החברה" -
פקודת מס הכנסה [נוסח חדש], התשכ"א-1961 ;	"פקודת מס הכנסה" -
פקודת מסילות הברזל [נוסח חדש], התשל"ב-1972 ;	"פקודת מסילות הברזל" -
רשות הנמלים והרכבות ;	"רנ"ר" -
שקל חדש ;	"ש"ח" -
שרת התחבורה והבטיחות בדרכים ;	"שר התחבורה" -

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

2.1. פעילות התאגיד ותיאור התפתחות עסקיו

עיקר עיסוקה של החברה הינו הסעת נוסעים, הובלת מטענים, השכרה של מתחמי מסחר, וכן פיתוח, ניהול ותחזוקה של תשתית מסילות הרכבת בישראל ושל מערכות וציוד נייד נלווים. פעילותה השוטפת של החברה וכן פעילות הפיתוח שלה מסובסדות על ידי המדינה. הסכם הפיתוח וההפעלה החדש נחתם ביום 31 במאי, 2023 וביום 5 ביוני, 2023 התקבלה בחברה חתימת נציגי הממשלה על הסכם המסגרת לפיתוח וההפעלה של החברה (להלן - "הסכם הפיתוח וההפעלה החדש"). המחליף את ההסכם הקודם מיום 17 ביוני, 2014, שתוקפו הוארך מעת לעת עד ליום 21 במאי, 2023. תחולתו של ההסכם החדש מיום 1 בינואר, 2022 ועד ליום 31 בדצמבר, 2026. יודגש כי תחולתו של הסכם הפיתוח וההפעלה החדש היא רטרואקטיבית מיום 1 בינואר, 2022, כך שנשמרה רציפות הסכמית בין החברה לבין הממשלה. לפרטים בדבר עיקרי ההסכם ראה באור 21(ג)(1)(3) לדוחות הכספיים המאוחדים.

הסכם הפיתוח וההפעלה החדש, כמו הסכם ההפעלה הקודם, מסדיר את היחסים בין ממשלת ישראל לבין החברה, בכל הנוגע להתחייבויות החברה ביחס לרמת השירות לנוסע בתחום התחבורה הציבורית בכלל, התחבורה הרכבתית בפרט וביחס לביצוע תכניות פיתוח נקבעו הוראות בדבר מתן סובסידיה לחברה על ידי הממשלה כנגד עמידתה בהתחייבויותיה. בנוסף קובע הסכם הפיתוח וההפעלה החדש כי ישולם תשלום נוסף בגין פעילויות נוספות בהתאם להוראות נציגי הממשלה מעבר לפעילויות שקבועות בהסכם ההפעלה החדש. הסכם הפיתוח וההפעלה החדש צפוי לשפר את מצבה הכספי של החברה ולהגדיל את תזרימי המזומנים מפעילות שוטפת וזאת לאור התאמת מנגנוני הסובסידיה השוטפת למבנה העלויות של החברה.

הרכבת החלה את פעילותה כיחידת סמך במשרד התחבורה. עפ"י תיקון מס' 5 לחוק רשות הנמלים, התשכ"א-1961 (להלן - "חוק רשות הנמלים") צורפה הרכבת בשנת 1988 לרשות הנמלים ושמה שונה ל- "רשות הנמלים והרכבות". בחודש דצמבר 1996 אישרה הממשלה¹ שינוי במבנה פעילות רכבת ישראל, אשר במסגרתו הוחלט לפעול להעברת פעילות הרכבת מרנ"ר² לחברה ממשלתית שתוקם בכפוף להוראות חוק החברות הממשלתיות, וכל זאת בכפוף לקביעת סמכויות רישוי ופיקוח בידי משרדי הממשלה וקביעת מנגנוני פיקוח על תעריפי נסיעה ברכבות.

בחודש ינואר, 1998 התקבלה החלטת ממשלה³ אשר מטילה על השר לתשתיות לאומיות לפעול להקמת החברה כאמור בהחלטת הממשלה. בחודש ינואר, 1998, החברה התאגדה ונרשמה בישראל כחברה בבעלות מלאה של מדינת ישראל, על אף שטרם החלה לפעול.

בחודש יולי 2003, עם כניסתו לתוקף של חוק רשות הנמלים והרכבות (תיקון מספר 11), התשס"ג-2002 וחתימת הסכם קיבוצי מיוחד (ראה סעיף 15.11.2 להלן), הופרדה פעילותה של הרכבת מרנ"ר והחברה החלה לפעול החל מחודש יולי 2003.

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

ביום 21 ביוני, 2021 השלימה החברה הנפקת 100 מיליון ש"ח ערך נקוב אגרות חוב (סדרה ג'), צמודה למדד מחירים לצרכן, וזאת מכוח דוח הצעת מדף מיום 20 ביוני, 2021. שיעור הריבית בגין תקופת הריבית הראשונה של אגרות החוב (סדרה ג') יעמוד על 0.7153%.

לפרטים בדבר אגרות החוב (סדרה ג') ראה דיווח מיידי מיום 21 ביוני, 2021, מס' אסמכתא 2021-01-041968 וכן דיווחים מיידיים מיום 22 ביוני, 2021, מס' אסמכתא 2021-01-042115, 2021-01-042217 ו-2021-01-042223 (מידע זה מהווה הכללה על דרך ההפניה).

ביום 17 במרץ, 2023 הסתיימה כהונתה של הדירקטורית החיצונית, גב' רות דהן-פורטנוי. ביום 6 ביוני, 2023 מונתה גב' רות דהן פורטנוי לכהונה נוספת כדירקטורית חיצונית בחברה. לפיכך, החל מיום 17 במרץ, 2023 ועד ליום 5 ביוני, 2023 כיהנה בחברה דירקטורית חיצונית אחת, גב' חנה הולנדר והוועדה לבחינת הדוחות הכספיים פעלה בהרכב חסר, לאור החוסר בדח"צ הנדרש למניין חוקי (קוורום). החל מיום 6 ביוני, 2023 ונכון למועד פרסום הדוח, החברה עומדת במספר המזערי

1 ראה 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 בפברואר, 2005) חדלה רשות הנמלים להתקיים ובמקומה קמו ארבע חברות: חברת נמל חיפה, חברת נמל אשדוד, חברת נמל אילת וחברת הנכסים של הנמלים.

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

הנדרש של דירקטורים בלתי תלויים בהתאם להוראות חוק החברות ותקנות החברות (הוראות ותנאים לעניין הליך אישור הדוחות הכספיים), התשי"ע-2010.

ביום 17 במרץ, 2023 הסתיימה הונתה של הדירקטורית החיצונית, גבי רות דהן-פורטנוי. ביום 6 ביוני, 2023 מונתה גבי רות דהן פורטנוי לכהונה נוספת כדירקטורית חיצונית בחברה. לפיכך, החל מיום 17 במרץ, 2023 ועד ליום 5 ביוני, 2023 כיהנה בחברה דירקטורית חיצונית אחת, גבי חנה הולנדר וועדת הביקורת, לרבות בשבתה כוועדת תגמול, פעלה בהרכב חסר, לאור החוסר בדח"צ הנדרש למניין חוקי (קוורום). החל מיום 6 ביוני, 2023 ונכון למועד פרסום הדוח, החברה עומדת במספר המזערי הנדרש של דירקטורים בלתי תלויים בהתאם להוראות חוק החברות.

2.1.1. מטרות החברה ויעדיה כפי שנקבעו בהחלטת הממשלה מחודש ינואר 1998⁴ ובתזכיר החברה הינם כדלקמן:

- (א) בהתאם לרישיונות שיינתנו לחברה לפי כל דין:
 - להפעיל רכבות להסעת נוסעים ולהובלת מטענים.
 - להקים, לפתח, לנהל, להחזיק ולהפעיל את רשת מסילות הברזל בישראל, וכן תחנות הקשורות אליה.
- (ב) להכין תכניות אב לתעבורה מסילתית עבור הממשלה ולפי בקשתה.
- (ג) לפעול לעידוד השימוש בתעבורה מסילתית והפיכת הרכבת לכלי תחבורה זמין ויעיל.
- (ד) לפעול לפיתוח עסקי - מסחרי של המקרקעין ומתחמי תחנות הרכבת בישראל, באמצעות חברת הבת "חברת פיתוח מתחמי רכבת ישראל בע"מ" ולהתקשר לצורך כך, ככל הנדרש מתוקף הזכויות המוקנות לחברה במקרקעין, 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).

2.1.2. מטרות החברה ויעדיה כפי שנקבעו בהסכם הפיתוח וההפעלה לשנים 2022 - 2026 שנחתם לאחרונה הינם כדלקמן:

- (א) ניהול ומיצוי מיטביים של התשתיות והציוד שבידי החברה במטרה להעניק לציבור היצע נסיעות ואיכות שירות אופטימליים.
- (ב) שיפור מתמיד ברמת השירות לנוסעים ברכבת בדגש על שילוביות מירבית בכלל אמצעי התחבורה.
- (ג) תכנון, הקמה ואחזקה של תשתיות תחבורה באופן שיבטיח איכות ובטיחות הנדרשים.
- (ד) אימוץ והטמעת מערכות והתאמות טכנולוגיות חדשות.
- (ה) הובלת מטענים ברכבת באופן מיטבי.

2.1.3. 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 במסדרונות 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 התכנית האסטרטגית לשנת 2040.

יעדי איכות החיים ואיכות הסביבה

- (ט) קיצור זמן ההמתנה הממוצע לרכבת בשעת השיא (נמדד בדקות).
- (י) גידול באחוז האוכלוסייה הנמצאת בטווח של 7 ק"מ מתחנת הרכבת.
- (יא) קיטון באחוז השימוש ברכב פרטי.
- (יב) גידול ברמת הקישוריות למערכות התחבורה הציבורית המטרופוליניות (נמדד באחוז).

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

בחודש אוקטובר 2014⁵ אישרה הממשלה תכנית רב-שנתית לביצוע הנפקות מיעוט של חברות ממשלתיות וקידום יצירת תשתית חוקית הולמת לביצוע הנפקות מיעוט בחברות ממשלתיות לצורך יישום התוכנית כאמור. במסגרת ההחלטה כאמור, אושרה הקמת צוות בין-משרדי בהשתתפות נציגי הממשלה הנוגעים בדבר אשר יבחן את מבנה ענף התחבורה והיתכנות ביצוע ההנפקה של הרכבת. המלצות הצוות יוגשו לממשלה והצעת החלטה, ככל שתידרש, תוגש לוועדת השרים לענייני הפרטה. נכון למועד פרסום הדוח, אין בידי החברה מידע בקשר לאופן בו תיערך, ככל שתיערך, הנפקת מניות החברה.

בהתאם להחלטת ממשלה מחודש אוקטובר 2014⁶, בה אושר גיוס אג"ח בסך 1 מיליארד ש"ח בשנת 2015 ו-1 מיליארד ש"ח בשנת 2016, הנפיקה החברה אגרות חוב (סדרה א') ואגרות חוב (סדרה ב'), בהיקף כולל של כ-1 מיליארד ש"ח בחודש מרץ 2015 והפכה להיות תאגיד מדווח. ביום 30 ביוני, 2021 בוצע פירעון סופי של קרן אגרות החוב (סדרה א') וקרן אגרות החוב (סדרה ב').

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

ביום 18 בפברואר, 2021 פרסמה החברה תשקיף מדף הנושא תאריך 19 בפברואר, 2021, אשר מכוחו, החברה תוכל להנפיק אגרות חוב, כתבי אופציה הניתנים למימוש לאגרות חוב וכן ניירות ערך מסחריים.

ביום 30 במאי, 2021 פרסמה החברה כי היא בחנה אפשרות לבצע הנפקה ורישום למסחר בבורסה לניירות ערך בתל אביב בע"מ של אגרות חוב (סדרה ג') של החברה.

לקראת הנפקת אגרות החוב (סדרה ג') של החברה, אישר דירקטוריון החברה את ההתקשרויות החברה שלהלן:

ביום 9 ביוני, 2021 אישר דירקטוריון החברה את התקשרות החברה בהסכם סובסידיה בין החברה לבין ממשלת ישראל (בשם מדינת ישראל) (להלן - "הסכם סובסידיה ספציפית"). עיקרו של הסכם הסובסידיה הינו התחייבות המדינה להעמדת סכום של 100 מיליון ש"ח לרשות רכבת ישראל לשימוש עבור שיפור מצב ההון החוזר ופעילותה השוטפת של החברה מכוח הסכם הפיתוח וההפעלה הקודם. מועדי התשלומים יהיו בין השנים 2022-2030, בהתאם למועדים המפורטים בהסכם הסובסידיה. ביום 9 ביוני, 2021 נחתם הסכם הסובסידיה על ידי הצדדים.

כמו כן, החברה פרסמה כי ביום 9 ביוני, 2021 אישר דירקטוריון החברה את התקשרות החברה בהסכם אג"ח עם ממשלת ישראל (באמצעות נציגי הממשלה הרלבנטיים) (להלן - "הסכם האג"ח"). עיקרו של הסכם האג"ח הינו מתן אישור להציע לציבור סך של עד 125 מיליון ש"ח ערך נקוב, באמצעות הנפקה לציבור של סדרה חדשה של אגרות חוב, במטרה לגייס 100 מיליון ש"ח ערך נקוב. במסגרת הסכם האג"ח, נקבע, בין היתר, כי ייעוד תמורת ההנפקה יהיה לצורך שיפור מצב ההון החוזר של החברה לשם חיזוק פעילותה השוטפת. ביום 9 ביוני, 2021 נחתם הסכם האג"ח על ידי הצדדים.

ביום 11 ביוני, 2021 התקבלה החלטת ממשלה מס' 1023 בקשר להנפקת אגרות חוב של החברה לציבור (להלן - "החלטה"). בהתאם להחלטה, ניתן אישור לפי סעיף 11(א)(9) לחוק החברות הממשלתיות, התשל"ה-1975, כי במסמכי ההנפקה של אגרות החוב המוצעות על ידי החברה לציבור במטרה להנפיק סך של 100 מיליון ש"ח ע.נ. אשר יעמוד לפירעון סופי בשנת 2031, תיכלל, בין היתר, תניה המאפשרת את העמדת אגרות החוב לפירעון מיד, אם המדינה תחדל להיות בעלת שליטה בחברה. לעניין זה, "שליטה" - כמשמעה בחוק ניירות ערך, התשכ"ח - 1968).

ביום 21 ביוני, 2021 השלימה החברה הנפקת 100 מיליון ש"ח ערך נקוב אגרות חוב (סדרה ג'), צמודה למדד מחירים לצרכן, וזאת מכוח דוח הצעת מדף מיום 20 ביוני, 2021. שיעור הריבית בגין תקופת הריבית הראשונה של אגרות החוב (סדרה ג') עמד על 0.715%. לפרטים בדבר אגרות החוב (סדרה ג') ראה דיווח מיידי מיום 21 ביוני, 2021, מס' אסמכתא 042115-01-2021 ו-042223-01-2021 (מידע זה מהווה הכללה על דרך ההפניה).

ביום 15 בפברואר, 2024 פרסמה החברה תשקיף מדף הנושא תאריך 16 בפברואר, 2024, אשר מכוחו, החברה תוכל להנפיק אגרות חוב, כתבי אופציה הניתנים למימוש לאגרות חוב וכן ניירות ערך מסחריים.

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

2.2. החלטות בדבר הקמת חברות בנות ואפשרות הפרטתן

במסגרת החלטת ממשלה מחודש אפריל 2012⁷ (להלן - "החלטת הממשלה בדבר הקמת חברות הבת"), אשר תוקנה בחודש דצמבר 2012⁸, (להלן - "תיקון החלטת הממשלה") ובהמשך להחלטת דירקטוריון החברה מיום 21 במרץ, 2012 אישרה הממשלה, בהתאם להוראות סעיף 11(א)(9) לחוק החברות הממשלתיות, הקמת שתי חברות בנות, אשר תהיינה במועד הקמתן בבעלות מלאה של החברה:

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

ביום 29 באפריל, 2004 נחתם הסכם המקרקעין בין מדינת ישראל לבין החברה.

בשנת 2012 הוחלט בהחלטת ממשלה על הקמת חברת הבת (חברת הפיתוח) שתשמש כזרוע לייזום ופיתוח מסחר ומשרדים במתחמי החברה. 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 (ראה בבאור 21(ג)(2.2)(ג) לדוחות הכספיים) לפעילות מסחרית לזימים, וזאת במטרה לפתח פעילויות מסחר משלימות ונלוות לפעילות הרכבת, וכן על מנת לפתח שימושי קרקע אינטנסיביים לתעסוקה ומסחר על בסיס תחנות הרכבת. להערכת החברה, פיתוח כאמור עשוי להוביל להגברה משמעותית של השימוש ברשת הרכבות כאמצעי תחבורתי המקשר ישירות למרכזי התעסוקה והמסחר במתחמי הרכבת, ולספק פתרון תחבורתי תשתיתי של הסעת המונים למתחמים שיוקמו בסמוך לתחנות הרכבת.

בנוסף, בתיקון החלטת הממשלה מיום 26 בדצמבר, 2012 נקבע כי במהלך 10 שנים ממועד תיקון החלטת הממשלה כאמור לא יפחת שיעור החזקות החברה בחברת הפיתוח מ- 100%.

ביום 18 בפברואר, 2014 נחתם ע"י החברה, רשות מקרקעי ישראל וגורמי המדינה תיקון להסכם המקרקעין. במסגרת תיקון זה נקבע, בין היתר, כי החברה תהא רשאית לממש את תיקון הסכם המקרקעין באמצעות חברת הפיתוח, לרבות פיתוח שטחי מסחר ושירותים נלווים, ראה בבאור 21(ג)(2.2)(ג) לדוחות הכספיים. כמו כן, 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.

הסמכת חברת הפיתוח, ומימוש ההסכם באמצעותה מול רמ"י יהיו בהתאם להסכם מסגרת אשר נחתם בין החברה לבין חברת הפיתוח באישור המדינה, כאמור בהסכם הפיתוח וההפעלה הקודם וגם החדש. הסכם המסגרת אשר אמור היה להסתיים ביום 31 בדצמבר, 2021 הוארך בשנה עד ליום 31 בדצמבר, 2022. בדצמבר, 2022 הוארך ההסכם בשנה נוספת עד ליום 31 בדצמבר, 2023 ובינואר 2024 הוארך ההסכם בשנה נוספת עד ליום 31 בדצמבר, 2024, בהתאם להחלטת דירקטוריון החברה.

חברת הפיתוח התאגדה ברשם החברות ביום 15 ביולי, 2014 סמוך למועד השלמת מינוי הדירקטורים בחברה.

חברת הפיתוח החלה לפעול ביום 1 בינואר, 2017.

לפרטים בדבר ההסכם בין החברה לבין חברת פיתוח מתחמי רכבת ישראל בע"מ, ראה באור 21(ג)(1.3)(ג) לדוחות הכספיים.

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, יקום שיתוף פעולה כאמור אשר כלל ייקבעו במסגרת צוות היגוי משותף של החברה והרשות אשר יקבע, בין היתר, את אופי העבודה, כללי ההתחשבות 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.

ביום 8 ביולי, 2021, אישר דירקטוריון החברה את עקרונות שיתוף הפעולה של החברה עם רמ"י, לטובת שיווק משותף של מתחמי המקרקעין של החברה, אשר יחולו כ"פילוט" על מתחם תחנת מודיעין מרכז.

ביום 27 בנובמבר, 2023 פרסמה החברה כי באותו המועד אישר דירקטוריון החברה תוספת להסכם המקרקעין בין רשות מקרקעי ישראל לבין החברה מיום 29 באפריל, 2004, אשר תוקן ביום 17 בפברואר, 2014 שמהותה פרסום מכרז לפיתוח שטחי המקרקעין באזור תחנת מודיעין לטובת דיור להשכרה, מסחר, תעסוקה ושאר השימושים המותרים (להלן - 'המכרז').

7 ראה החלטה מס' 268/חכ 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".

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

ביום 13 בפברואר, 2024 עדכנה החברה כי נתקבלו חתימות כלל הגורמים הרלוונטיים על התוספת להסכם המקרקעין.

להלן פירוט עיקרי התוספת להסכם המקרקעין:

- א. **פרסום מכרז מודיעין** – רשות מקרקעי ישראל תשווק את קרקע מכרז מודיעין (מגרש 101 בתוכנית 420-0138651) במכרז פומבי בשיטת המחיר הגבוה ביותר לקרקע.
- ב. **תקופת חכירה לזים** – היזם הזוכה במכרז מודיעין יחתום מול רשות מקרקעי ישראל על חוזה חכירה הכולל זכויות עתידיות לתקופה של 98 שנים עם אופציה ל-98 שנים נוספות.
- ג. **מסגרת עבודה משותפת** – רשות מקרקעי ישראל והחברה הסכימו על מסגרת עבודה לעריכת מכרזים ולשיווק משותף של מתחמי נדל"ן של החברה. מכרז מודיעין יקודם בהתאם למסגרת עבודה זו.
- ד. **תמורות הרכבת** – להלן פירוט תמורות החברה ממכרז מודיעין:
 1. מכרז מודיעין יכלול את התחייבות היזם הזוכה במכרז מודיעין לביצוע עבודות בנייה של 2,000 מ"ר עיקרי ביעוד מסחר ברמת מעטפת ולבניית 6 חניות תפעוליות עבור החברה, וכן לבניית עד 300 חניות נוספות (בניית החניות הנוספות כפופה לאישור החברה ואינה כלולה בעלות המכרז, אלא מבוצע תמחור נפרד), והכל בהתאם להסכמים שייכרתו בין החברה לבין היזם הזוכה במכרז, אשר יצורפו לחוברת מכרז מודיעין.
 2. כלל השטחים שבין החברה יהיו באחריותה של החברה מיום קבלת אישור אכלוס או טופס 4 לשטחים הבנויים. השטחים הבנויים יירשמו על שם החברה. ככל שתיווצר בעיה רישומית ברישום הזכויות על שם החברה לאחר סיום הבנייה, אזי ייחתם חוזה חכירה בין רשות מקרקעי ישראל לבין החברה בנוגע לזכויות החברה ללא תמורה לתקופה של 98 שנים הכוללת אופציה להארכה ל-98 שנים נוספות.
 3. החברה תהא זכאית לשיעור של 12% מתקבולי המכרז לאחר ניכוי תשלומי חלף היטל השבחה מהתקבולים.
 4. תשלום תמלוגים בגובה 8% לרשות מקרקעי ישראל בגין שטחי המסחר הקיימים במגרש נשוא מכרז מודיעין ושטחי המסחר של החברה כאמור בסעיף 4.3 להסכם 2014 – יבוטל.

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 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 לפרסת 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 בוצעה העברת נכסים, ציוד, עובדים, ורכבות מהחברה לחברת המטענים. עוד יובהר כי התפעול של רכבות המטענים ימשיך להיות מנוהל על ידי החברה.

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

חברת מטענים החלה לפעול ביום 1 באוקטובר, 2016.

ביום 9 במרץ, 2020 הודיע מנכ"ל חברת הבת למטענים, כתריאל מוריה, על סיום כהונתו. ביום 23 בינואר, 2024 הודיע מנכ"ל חברת הבת למטענים כי יסיים את כהונתו ביום 22 באפריל, 2024.

בין החברה לחברת הבת למטענים נערך הסכם המסדיר את היחסים בין הצדדים. לפרטים בדבר ההסכם בין החברה לבין חברת המטענים, ראה באור 21(ג)(1)(1.3) (יג) לדוחות הכספיים.

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

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

ביום 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.

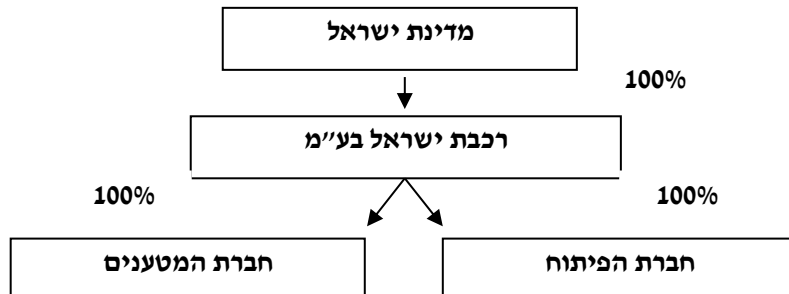
ביום 14 בפברואר, 2019 החליט דירקטוריון החברה להמליץ לרשות החברות הממשלתיות לפעול מול ממשלת ישראל לסיום פעילות חברת הבת מטענים ולפירוקה כך שכלל פעילות המטענים תרוכז ותנוהל בידי החברה. בהמשך להחלטה האמורה, העריך דירקטוריון החברה, בהחלטתו מיום 27 בפברואר, 2019 כי ההסתברות להפרטת חברת הבת מטענים הינו נמוכה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

ביום 29 בנובמבר, 2018 אישר דירקטוריון החברה כי החברה לא תדרוש את פירעון החוב של החברת הבת מטענים כלפיה, לתקופה של 12 חודשים החל מיום 30 בנובמבר, 2018 וזאת כל עוד דרישת פירעון החוב כאמור עלולה להביא את חברת הבת מטענים לכדי חדלות פירעון. מאז אותו מועד, מידי רבעון, שב דירקטוריון החברה ומאשר את הארכת ההתחייבות האמורה בשלושה חודשים נוספים. ביום 28 בפברואר, 2024 שב ואישר הדירקטוריון את החלטתו האמורה והאריך את התחייבות החברה לאי פירעון החוב של חברת הבת מטענים לתקופה של 12 חודשים נוספים ממועד אישור הדוח התקופתי לשנת 2023 של חברת הבת מטענים, וזאת כל עוד דרישת פירעון החוב כאמור עלולה להביא את חברת הבת מטענים לכדי חדלות פירעון.

כמו כן, במסגרת הדוח התקופתי לשנת 2023 של חברת הבת מטענים, אשר אושר ביום 21 במרץ, 2024, נכלל באור לפי קיימים ספקות משמעותיים בדבר המשך קיומה של חברת הבת מטענים כ"עסק חי" וכן נכללה הפניית תשומת הלב לאמור בחוות הדעת של רואה החשבון המבקר של חברת הבת מטענים. בנוסף, נכללה הפניית תשומת לב נוספת בגין האמור בביאור 17 בדוחות הכספיים של חברת הבת בדבר אי קיומו של מניין חוקי בדירקטוריון החברה בשל היעדר דירקטורים בחברה למועד החתימה על הדוחות הכספיים.

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, 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"י	מספר מניות בהון הרשום	הון מניות מונפק ונפרע	עלות השקעה (אלפי ש"ח) נכון ליום 31 בדצמבר, 2023	יתרת הלוואות שניתנו (שהתקבלו) (אלפי ש"ח) נכון ליום 31 בדצמבר, 2023	שיעור ההחזקה	עיסוק החברה
פיתוח מתחמי רכבת ישראל בע"מ	מאוחדת	15/07/2014	ישראל	רגילות	ש"ח 1	1,000	1,000	301	-	100%	פיתוח עסקי- מסחרי של המקרקעין ומתחמי תחנות הרכבת
רכבת ישראל מטענים בע"מ	מאוחדת	15/07/2014	ישראל	רגילות	ש"ח 1	1,000	1,000	(187,982)	-	100%	הובלת מטענים, השקעות ופיתוח תשתיות ייעודיות להובלה

2.3. תחומי פעילות

לחברה ארבעה תחומי פעילות המדווחים גם כמגזרי פעילות בדוחותיה הכספיים :

2.3.1. הסעת נוסעים

החברה מנהלת, מתחזקת ומפעילה את רשת מסילות הברזל בישראל ומספקת שירותי תחבורה ציבורית ברכבת באמצעות רשת מסילות ברזל ארצית. פעילות זו הינה הפעילות העיקרית של החברה. החברה הינה המפעילה היחידה בישראל של רכבות נוסעים בינעירוניות. נכון למועד פרסום הדוח, החברה מפעילה קווי רכבת יומיים, בין נהריה וכרמיאל שבצפון ועד באר שבע, דימונה שבדרום וירושלים במזרח. בשנת 2023 הופעלו בממוצע באופן יומי כ- 625 רכבות וכמות הנסיעות הסתכמה לכ- 62.5 מיליון נסיעות.

לפרטים נוספים אודות תחום הסעת נוסעים, ראה סעיף 5 להלן.

2.3.2. הובלת מטענים

חברת הבת מספקת שירותי הובלת מטענים לגורמים שונים הפועלים במדינת ישראל באמצעות רשת מסילות הברזל הארצית. בשנת 2023 הופעלו בממוצע באופן יומי כ- 42 רכבות משא, כאשר החברה שינעה כ- 6 מיליון טון מטען.

עיקר הפעילות בתחום המטענים מתרכז בהובלה של מחצבים מאזור הדרום, אזור צפון, 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: צפון, נאות חובב (רמת חובב), נמל אשדוד, בני ברק, חדרה, מישור רותם, נמל חיפה ובית שאן.

סוגי המטענים העיקריים המובלים על ידי החברה הינם מחצבים, מכולות, גרעינים, חול, אשפה ופלדה ואגרגטים.

לפרטים נוספים אודות תחום הובלת המטענים, ראה סעיף 6 להלן.

2.3.3. סחר

תחנות הרכבת של החברה כוללות דוכני קפה ומזון, חנויות וכן מכונות אוטומטיות ושטחי פרסום. בהתאם לתיקון הסכם המקרקעין מיום 18 בפברואר, 2014 החברה הינה בעלת זכויות חכירה במקרקעין המהווים מעטפת שירותים לנוסע, וזאת בהתאם לגודל תחנת הנוסעים. מקרקעין אלו ישווקו כנכסים להשכרה ללקוחות רלוונטיים בתחום הסחר והחברה תעביר תשלום לרשות מקרקעי ישראל.

לפרטים נוספים אודות תחום הסחר, ראה סעיף 7 להלן.

2.3.4. פיתוח

החברה מתכננת, ומבצעת פרויקטים בתחום פעילותה בהתאם לתכניות הפיתוח המאושרות שלה, ובכלל זאת הקמת תשתיות מסילה, מערכות, הקמת קווי נוסעים חדשים, שדרוג ואו הכפלת קווי שירות קיימים, קידום תכנית החשמול, הטמעת טכנולוגיות איתות מתקדמות, הקמת והרחבת מסופי מטענים והקמת מתחמי תחזוקה ותחנות נוסעים חדשות הן במסגרת קווי נוסעים קיימים והן במסגרת קווי נוסעים חדשים. יצוין, כי בהתאם להחלטת ממשלה מחודש פברואר, 2010, הממשלה הטילה גם על חברות תשתית אחרות פרויקטים לתכנון ואו הקמת מסילות רכבת חדשות בהתאם לתכניות הפיתוח האסטרטגיות של משרד התחבורה להמשך פיתוח רשת המסילות, מעבר למסגרות ולפרויקטים שאושרו בתכנית החומש של הרכבת או שנכללו בהחלטת הממשלה. לפיכך, חלק מפעילות הפיתוח של החברה מבוצעת גם על ידי גופי תשתיות נוספים, כגון: החברה הלאומית לתשתיות תחבורה בע"מ וחברת חוצה ישראל בע"מ. לפרטים בדבר גופי התשתית הנוספים, ראה סעיף 8.2 להלן.

2.4. השקעות בהון התאגיד ועסקאות במניות

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

2.5. חלוקת דיבידנדים

החברה לא חילקה דיבידנד ממועד היווסדה.

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 להלן:

דיבידנד מרווחים שוטפים אשר ישולם בחברות שירותים ציבוריים, אשר החברה נמנית עליהן, יחושב לפי 60% מהרווח הנקי השוטף התקופתי, לפני תשלום בונס 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.

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**מידע כספי לגבי תחומי הפעילות של התאגיד**

3.

להלן יובאו נתונים כספיים לגבי תחומי הפעילות של החברה בשנים 2023, 2022 ו- 2021 (באלפי ש"ח):

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר, 2023:

3.1.

						תחום פעילות הסעת נוסעים	תחום פעילות הובלת מטענים	תחום פעילות סחר	פיתוח	
1.						הכנסות				
						א.	הכנסות מחיצוניים			
						ב.	הכנסות מדמי הפעלה שוטפים			
						ג.	סך הכל			
2.						עלויות				
						א.	סך הכל			
						ב.	עלויות קבועות			
						ג.	עלויות משתנות			
3.						רווח (הפסד) מפעולות רגילות				
						רווח (הפסד) מפעולות רגילות המיוחס לבעלים של החברה				
4.						סך הנכסים				

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר, 2022:

3.2.

							תחום פעילות הובלת מטענים	תחום פעילות סחר	פיתוח				
1.							הכנסות						
							א.	הכנסות מחיצוניים		295,679	160,357	49,282	-
							ב.	הכנסות מדמי הפעלה שוטפים		2,202,362	113,832	8,773	-
							ג.	סך הכל		2,498,041	274,189	58,055	-
2.							עלויות						
							א.	סך הכל		2,448,828	356,553	12,992	-
							ב.	עלויות קבועות		1,291,936	199,106	10,699	-
							ג.	עלויות משתנות		1,156,892	157,447	2,293	-
3.							רווח (הפסד) מפעולות רגילות			49,213	(82,364)	45,063	-
							רווח (הפסד) מפעולות רגילות המיוחס לבעלים של החברה			49,213	(82,364)	45,063	-
4.							סך הנכסים			18,490	31,940	15,961	9,920,224

פיתוח	תחום פעילות סחר	תחום פעילות הובלת מטענים	תחום פעילות הסעת נוסעים	הכנסות	1.
-	27,673	161,908	303,286	הכנסות מחיצוניים	א.
-	8,730	121,455	1,916,443	הכנסות מדמי הפעלה שוטפים	ב.
-	36,403	283,363	2,219,729	סך הכל	ג.
-	11,940	363,584	2,160,957	סך הכל	א.
-	10,228	201,007	1,184,661	עלויות קבועות	ב.
-	1,712	162,577	976,296	עלויות משתנות	ג.
-	24,463	(80,221)	58,772	רווח (הפסד) מפעולות רגילות	3.
-	24,463	(80,221)	58,772	רווח (הפסד) מפעולות רגילות המיוחס לבעלים של החברה	
7,993,939	26,810	37,314	36,435	סך הנכסים	4.

לפרטים נוספים ראה באור 26 מגזרי פעילות בדוחות הכספיים.

יצוין, כי כמפורט בבאור 26 לדוחות הכספיים, לחברה פעילות נוספת של מתן שירותים לגורמי חוץ (החברה מבצעת תשתית ותחזוקה לטובת צדדים שלישיים וגובה תשלום בגין עבודות אלו) אשר אינה מדווחת כמגזר פעילות מכיוון שאינה עומדת בקריטריונים הכמותיים.

יצוין, כי מרבית ההכנסות של החברה נובעות מדמי הפעלה שוטפים, לפיכך חישוב העלויות הקבועות והמשתנות מבוסס על העקרונות של הסכם הפיתוח וההפעלה¹⁰. הוצאות התפעול של החברה חולקו לשתיים: (1) עלויות קבועות: עלויות שאינן תלויות בהיקף הפעילות של החברה; ו-(2) עלויות משתנות: עלויות שסכומן משתנה כפונקציה של גידול בהיקף הפעילות. הנחת החברה הינה, כי העלויות הקבועות גדלות על פני זמן עקב פתיחת תחנות חדשות ותוספת מסילות חדשות.

4. סביבה כללית והשפעת גורמים חיצוניים על פעילות החברה

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

הערכות אלו הינן מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך, והן מבוססות 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, סכסוכי עבודה, שינויים רגולטוריים ו/או התממשות איזה מגורמי הסיכון כאמור בסעיף 26 להלן.

4.1. רגולציה

פעילותה של החברה כפופה לרגולציה ענפה הכוללת בין היתר, חוקים, תקנות, צווים והוראות מנהל מסילת הברזל הארצית (כהגדרתו בפקודת מסילות הברזל) בתחומים שונים, ומושפעת משינויים ברגולציה זו. הרגולציה מטפלת בהיבטים מהותיים של פעילות החברה, הכוללים, בין היתר, את השירותים לציבור, היקפם ורמתם, תעריפי הנסיעה והובלת המטענים ברכבת, פרויקטים בפיתוח, מינוי נושאי משרה בחברה, בטיחות והגנת הסביבה. שינויים בהוראות הרגולציה החלות על החברה

10 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 נוספים ראה באור 21(ג)(1)(3)(ט) לדוחות הכספיים. לעניין אופן הקצאת הנכסים לתחומי הפעילות ראה באור 26 לדוחות הכספיים.

יכולים להשפיע באופן מהותי לחיוב או לשלילה על פעילות החברה ותוצאותיה העסקיות. לפרטים נוספים בדבר מגבלות ופיקוח על הפעילות, ראה סעיף 22 להלן.

4.2. דמי הפעלה ממשלתית ומימון תכנית הפיתוח

בהתאם להסכם הפיתוח וההפעלה הקודם וגם החדש, ראה סעיף 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, בתוספת תמריצים על גידול בכמות הנוסעים וקנסות בהתאם לרמת השירות לנוסעים, הבאים לביטוי, בין היתר, בהתאם לעמידה בלוחות זמנים, תחזוקה, ניקיון, מידע לציבור וטיפול בפניות הציבור. בנוסף זכאית החברה לסובסידיה למגזר המטענים וסובסידיה למימון תכנית הפיתוח. שינויים בתנאי הסכם הפיתוח וההפעלה ו/או פרשנויות שונות עלולים להשפיע מהותית לחיוב או לשלילה על פעילות החברה ותוצאותיה העסקיות. לפרטים נוספים אודות הסכם הפיתוח וההפעלה החדש ראה באור 21(ג)(1.3) לדוחות הכספיים.

4.3. תנודות במחיר הדלק

במהלך השנים האחרונות החברה פועלת בהתאם לתכנית החשמול להחלפת שיטת ההנעה הקיימת היום של רכבות הנוסעים (דיזל) בהנעה חשמלית. לפרטים בדבר השפעת התנודות במחיר הדלק על פעילות החברה ראה סעיף 26.3.2 להלן.

4.4. זכויות שימוש במקרקעין

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

ביום 18 בפברואר, 2014 חתמו החברה, רמ"י ומשרד התחבורה על תיקון הסכם המקרקעין (להלן- "תיקון הסכם המקרקעין") שנכנס לתוקפו בסוף שנת 2014, ואשר הסדיר שורה של נושאים, בהם תכנון משותף לצורך פיתוח שטחי מסחר ושירותים נלווים במתחמי התחנה ובשטחים הצמודים אליה, רישום זכויות המקרקעין על שם מדינת ישראל כבעלים בתוך חמש שנים מיום אישור תכנית העבודה כמשמעותה בתיקון הסכם המקרקעין, תשלום דמי חכירה עם חתימת חוזה חכירה, גריעת שטחים שאינם משמשים לשירות הרכבתי והשבתם ועוד. לפרטים בדבר הסכם המקרקעין והתיקון להסכם המקרקעין ראה סעיפים 23.3 ו- 23.4 להלן, וכן באורים 21(ג)(2.1) ו- 21(ג)(2.2) לדוחות הכספיים.

4.5. המצב הפוליטי-מדיני והמצב הביטחוני במדינת ישראל ובמזרח התיכון

המצב הפוליטי-מדיני והמצב הביטחוני בישראל משפיעים באופן ישיר על פעילות החברה. התערורות של פעולות איבה באזור המזרח התיכון נגד ישראל או הרעה ביחסי המסחר הבינלאומי של ישראל כתוצאה מהמצב האזורי, עלולים להשפיע על היקף תנועת הנוסעים והיקף הובלת המטענים וכתוצאה מכך להשפיע על מצבה הכספי של החברה ופעילותה. התדרדרות במצב הביטחוני עלולה אף לכלול פגיעה פיזית בתשתיות החברה, 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 החדש המתואר בסעיף 23.1 להלן קובע כי במקרה בו הייתה במהלך שנה הגדלה או הפחתה בהוצאות הביטחון של החברה לעומת מסמך "תפיסת הביטחון" שאושר בחודש נובמבר, 2019 כתוצאה מהנחיה מקצועית (כהגדרתה בהסכם), באותה השנה יתווסף או יפחת לפי העניין להוצאה המוכרת בגין שינוי בהוצאות הביטחון, 80% מתוך סכום ההגדלה או ההפחתה.

4.6. הסביבה התחרותית בה פועלת החברה

בתחום הסעת נוסעים, המתחרה העיקרי והמרכזי לפעילותה הוא הרכב הפרטי. בנוסף חשופה החברה גם לתחרות מול שירותי תחבורה ציבורית חלופיים, כגון: אוטובוסים ומוניות שירות. 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 ראה 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. לפרטים בדבר ההון האנושי של החברה, ראה סעיף 15 להלן.

ביום 1 בפברואר, 2023 אישר דירקטוריון החברה את עקרונות ההסכמים הקיבוציים שגובשו בין החברה לבין 'נציגות העובדים'. ביום 2 בפברואר, 2023 נחתמו ההסכמים הקיבוציים, התקבלו האישורים הנדרשים. לפרטים נוספים בדבר ההסכמים, ראה סעיף 15.11.25 להלן.

ביום 7 באוקטובר, 2023 החל ארגון הטרור חמאס במתקפת פתע על מדינת ישראל. בעקבות המתקפה כאמור הכריזה ממשלת ישראל על מלחמת "חרבות ברזל" (להלן: "הלחמה"/"מלחמה"), אשר נכון למועד פרסום הדוח עודנה נמשכת.

בראשית תקופת הלחמה, ההשפעה על החברה הייתה, בין היתר, כדלהלן: קיטון במצבת כח האדם של החברה וכן קיטון בכמות העובדים בקרב ספקי ויועצי החברה (בעקבות היקפי הגיוס של אזרחים למילואים ועקב הפינוי של יישובי קו העימות בצפון ובדרום), סגירת קווים ותחנות רכבת בהנחיית גורמי הביטחון באזורי העימות שהובילו להקטנת השירות הן תחת מגזר הנוסעים והן תחת מגזר המטענים; בנוסף, בראשית תקופת הלחמה חלה ירידה טבעית בביקושים לשירותי החברה, פער אשר הלך והצטמצם עם התמשכות הלחמה והרחבת השירותים אשר ניתנו על ידי החברה; כמו כן, קיטון במצבת כח האדם של ספקי ויועצי החברה כמפורט לעיל (לרבות עקב מגבלות על כניסת פועלים זרים לישראל), הוביל לעיכוב בעמידה בלוחות הזמנים בחלק מפרויקטי הפיתוח של החברה (משך העיכוב הינו שונה ביחס לפרויקטים השונים) באופן שעשוי היה להביא להשפעה תזרימית על החברה. יצוין, כי הקיטון במצבת כח האדם של החברה בשלביה הראשונים של המלחמה הביא לצמצום הפעילות בתחנות הרכבת ובקווים המופעלים ואולם הפעילות השוטפת של החברה חזרה בהדרגה לשגרה חרף מחסור בכוח אדם, ונכון למועד פרסום הדוח, נפתחו כלל תחנות הרכבת ברחבי הארץ. בנוסף על כך, בראשית תקופת הלחמה, בשל מתן הקלות לשוכרי שטחים במתחמים המסחריים, אי פתיחת שטחי מסחר בתחנות הרכבת שהיו סגורות בתקופת הלחמה וחזרו לפעילות בהדרגה, וכן בשל צמצום בכמות נוסעי הרכבת, נוצר קיטון בהכנסות החברה ממסחר.

נכון למועד פרסום הדוח, בשל פעילות ממוקדת מצד החברה לניהול שגרת המלחמה, בין היתר, באמצעות מיקוד יומיומי לשיפור רמת השירות והתפעול, עלתה כמות הנוסעים ברכבות בהדרגה, תוך הקפדה על רמת דיוק גבוהה של הרכבות, וזאת על אף המחסור בכוח אדם.

בנוסף, להתמשכות המלחמה עשויה להיות השפעה על החברה והיא עלולה, בין היתר, להוביל להתמשכות סיכונים ביטחוניים ביחס לחיי אדם וכן ביחס לרכוש ו/או תשתיות החברה; הקטנה נוספת בתפעול ובשירות שמספקת החברה ללקוחות מגזר הנוסעים וללקוחות מגזר המטענים; סגירת קווים ותחנות רכבת בהנחיית גורמי הביטחון באזורי עימות; התאמת פעילות החברה לאילוצים ביטחוניים; אי עמידה בלוחות אבני דרך מהותיות בפרויקטים; מחסור בכח האדם של החברה ו/או ספקי החברה ויועצי החברה; פגיעה באיתנות הפיננסית של ספקים ו/או יועצים; עיכובים נוספים בלוחות הזמנים בהשלמת פרויקטי הפיתוח של החברה וכן השפעה מסוימת על תקציב הפרויקטים כאמור; פגיעה בתקציב פרויקטים אסטרטגיים בשל עליות מדדים, השבתות עבודה, ריתוק ציוד החברה, עיכוב בהגעת חומרי גלם וציוד, עליית מחירי חומרי גלם, פגיעה באיכות חומרי גלם וכו'; גידול בניסיונות של תקיפות סייבר ובחומרתם; התמשכות אירועי מעילות והונאות; פגיעה בתזרים המזומנים של החברה בשל התעצמות הלחמה וזליגתה לעורף וכן להתמשכות סיכונים הנובעים מהתמשכות אירוע חירום המפורטים בסעיף 26 להלן. עוד יצוין, כי המלחמה והצורך בשיקום העורף והביטחון, עשויים להביא לשינוי בסדר העדיפויות הלאומי ביחס להשקעות בחברות התשתית התחבורתיות, דבר אשר עשוי להיות בעל השפעה על פעילות החברה והתפתחותה, על תזרים המזומנים שלה ועל התחרות על המשאב האנושי בדגש מהנדסים אזרחיים, מנהלי פרויקטים ועוד.

יובהר, כי נכון למועד פרסום הדוח, קיימת אי וודאות ביחס להמשך ואופי הלחמה ומספר החזיתות מולם קיים איום מלחמתי. יחד עם זאת, ההערכות נכון למועד זה, הינן שהלחמה תמשך בחודשים הקרובים, לפיכך, נכון למועד זה, אין ביכולתה של החברה להעריך את ההשפעות העתידיות, ככל שתהיינה, של המלחמה ומצב המשק כאמור על פעילותה של החברה ושל חברות הבנות שלה, בין היתר, לאור אי הוודאות ביחס להיקף המלחמה, התמשכותה, השפעתה והיקפה.

הערכות החברה בדבר המשך פעילות החברה בתקופת המלחמה, משך תקופת המלחמה והשפעות המלחמה על פעילות החברה ועל תוצאותיה הכספיות, מבוססות על תוכניות העבודה והפיתוח של החברה, תקציב החברה, תחזיות והערכות של החברה ומידע המצוי בידיה נכון למועד פרסום הדוחות הכספיים. הערכות אלו עשויות שלא להתממש בפועל, כולן או חלקן, או להתממש באופן שונה מהותית מכפי שנצפה. הגורמים העיקריים שעשויים להשפיע על כך, הינם המשכיות המלחמה, סיכונים ביטחוניים, שינויים בתוכניות העבודה והפיתוח של החברה, שינויים ברגולציה בעקבות המלחמה, פגיעה במתקני החברה ו/או במתקני חברות הבנות שלה ובמערכות מהותיות שלהן, עיכובים בפרויקטי פיתוח, היעדר מקורות מימון עתידיים, חלוקת תקציב שונה, עליות מדדים והשפעות של הורדת דירוג האשראי של מדינת ישראל, מחסור בכח אדם ותחרות על כח אדם, עם הצורך בשיקום תשתיות שאינן רכבות וכן התמשכות אחד או יותר מגורמי הסיכון של החברה המפורטים בסעיף 26 להלן.

פרק ג' - תיאור עסקי החברה לפי תחומי פעילות

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

5. תחום הסעת נוסעים

5.1. מידע כללי על תחום הפעילות

5.1.1 מבנה תחום הפעילות ושינויים החלים בו

הפעילות העיקרית של החברה הינה הסעת נוסעים ברכבת וזאת באמצעות רכבות הנוסעות בקווי שירות סדירים ועוצרות ב- 67 תחנות נוסעים. בסוף שנת 2023 הופעלו בממוצע ביום כ- 625 רכבות.

במהלך השנים 2023, 2022 ו-2021 עמד ממוצע מספר הנסיעות היומי על 242, 219 ו-141 אלף נסיעות בהתאמה, וכן אחוז הדיוק השנתי עבור אותן השנים עמד על 94.2%, 95.69% ו-96.34% 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 עם פחות עצירות 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, ראה סעיף 9 להלן.

לפרטים בדבר תכנית החשמול, אשר עשויה להשפיע על תחום הפעילות ראה סעיף 8.8.1 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 ביום 1 בפברואר של כל שנה לפי שיעור שינוי של 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.

תחנות רכבת

תחנת מזכרת בתיה נפתחה ביום 1 ביוני, 2019.

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

רפורמת התעריפים בתחבורה הציבורית

ביום 1 בדצמבר, 2015 הושו סוגי הכרטיסים והזכאים להנחות בין הרכבת והאוטובוסים וביום 1 בינואר, 2016 הושלם שינוי מבנה תעריפים כלל ארצי לכלל התחבורה הציבורית (רכבת, אוטובוס, מטרופוליט ורכבת קלה). במסגרת הרפורמה בוצעה הפחתה משמעותית של התעריפים לנסעים וכן, התאפשרה טעינת הרב קו בכרטיס נסיעה חופשית בכל אמצעי התחבורה 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.

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

ביום 1 באוגוסט, 2022 נכנסה לתוקף רפורמת התעריפים "דרך שווה" בתחבורה הציבורית בכלל וברכבת ישראל בפרט. במסגרת רפורמה זו מחיר הנסיעה נקבע לפי מרחק הנסיעה ב 6 קטגוריות של מרחק. בנוסף נקבע כי, רוב ההנחות לזכאים ניתנות באמצעות ערך צבור (למעט חריגים כגון אזרח ותיק) וכן, הורחבו מספר הנחות לסוגי אוכלוסייה הרוכשים סוגי כרטיסים מסוימים (כגון זכאות לנסיעה חינם למי שגילו מעל 75 שנים). כמו כן, בוטלו כל הכרטיסים שאינם משולבים,

למעט כרטיס לנסיעה בודדת אשר הנו תקף לרכבת בלבד. כרטיסים יומיים, חודשיים וסמסטריאליים/ שנתיים לסטודנטים, הנם משולבים עם תחבורה ציבורית.

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 ותמריצים למגזר הנוסעים וסובסידיה למגזר המטענים ומממנת את פעילות הפיתוח של החברה, לפרטים נוספים ראה באור 21(ג)(1)(1.3) לדוחות הכספיים.

יצוין, כי במסגרת הסכם הפיתוח וההפעלה הקודם וגם החדש, נקבעו תהליכים להכנה ודיווח על התכנית התפעולית וכן תמריצים על גידול בכמות הנוסעים וקנסות בהתאם לרמת השירות לנוסעים, הבאים לביטוי, בין היתר, בהתאם לעמידה בלוחות זמנים, תחזוקה, ניקיון, מידע לציבור וטיפול בפניות הציבור.

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 פרויקט 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, במהלך 2020 כמות הנסיעות שבוצעו ברכבת פחתה עד כדי כ- 15 אלף נסיעות ביום בתקופות השפל.

במהלך 2021 עם צמצום השפעת משבר נגיף הקורונה, חזרו הביקושים, באופן חלקי בלבד ובשנת 2022-2023 המשיכה מגמת הגידול בכמות הנוסעים.

ביום 7 באוקטובר, 2023 החל ארגון הטרור חמאס במתקפת פתע על מדינת ישראל. בעקבות המתקפה כאמור הכריזה ממשלת ישראל על מלחמת "חרבות ברזל", אשר נכון למועד פרסום הדוח עודנה נמשכת.

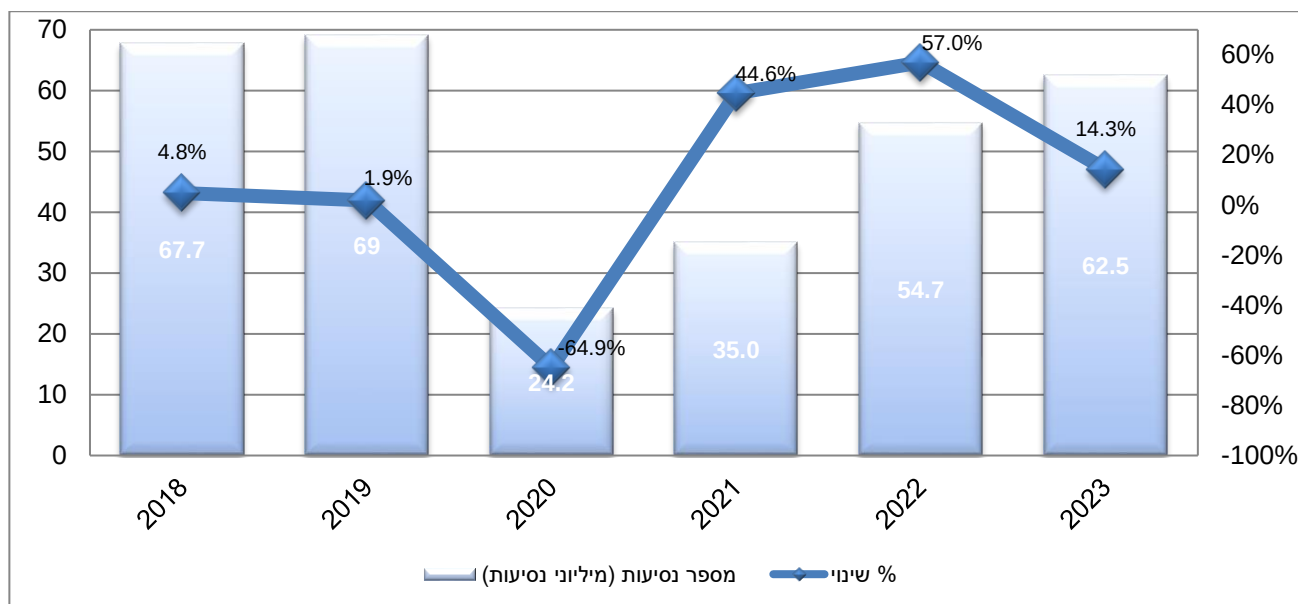
למועד זה למלחמה הייתה השפעה על תחום הנוסעים, כדלהלן: קיטון במצבת כח האדם של החברה וכן קיטון בכמות העובדים בקרב ספקי ויועצי החברה (בעקבות היקפי הגיוס של אזרחים למילואים ועקב הפינוי של יישובי קו העימות בצפון ובדרום), סגירת קווים ותחנות רכבת בהנחיית גורמי הביטחון באזורי העימות שהובילו להקטנת השירות תחת מגזר הנוסעים; יצוין, כי הקיטון במצבת כח האדם של החברה בשלביה הראשונים של המלחמה הביא לצמצום הפעילות בתחנות הרכבת ובקווים המופעלים ואולם הפעילות השוטפת של החברה חזרה בהדרגה לשגרה.

בנוסף, להתמשכות המלחמה עשויה להיות השפעה על החברה והיא עלולה, בין היתר, להוביל להתממשות סיכונים ביטחוניים ביחס לחיי אדם וכן ביחס לרכוש ו/או תשתיות החברה; הקטנה נוספת בתפעול ובשירות שמספקת החברה ללקוחות מגזר הנוסעים וללקוחות מגזר המטענים; סגירת קווים ותחנות רכבת בהנחיית גורמי הביטחון באזורי עימות; התאמת פעילות החברה לאילוצים ביטחוניים.

להלן פירוט אודות מספר הנסיעות ברכבות החברה בשנים 2021-2023:

שנה	מספר נסיעות (מיליוני נסיעות)	% שינוי
2023	62.5	14.2%
2022	54.7	57%
2021	35	45%

להלן גרף המתאר את התפתחות מספר הנסיעות ברכבות החברה בשנים 2018-2023:



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 מביאה על פני הזמן 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, ראה סעיף 8.8.1 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 התפישות והעמדות כלפי רכבת ישראל. הפעילות במדיה הדיגיטלית מאפשרת מתן ערך מוסף בכל האמור לבניית הדיאלוג עם הנוסעים ועידוד שיח התורם להצלחת החברה.

(ג) פרויקט ה-ERTMS - מערכת העצירה האוטומטית המופעלת כיום על רשת המסילות הינה מערכת "INDUSI". ההחלפה תבוצע למערכת ETCS Level 2 (European Train Control System) וכן התקנה של מערכת GSMR¹¹. היתרון המשמעותי שיושג עם החלפת המערכת ל-ERTMS, לצד הגדלת הבטיחות, הינו הגדלת הקיבולת של רשת המסילות, בעיקר בצווארי הבקבוק: לאחר הפעלת המערכת, בפרוזדור איילון יוכלו לפעול עוד 3 רכבות (לכיוון) בשעת שיא על בסיס תשתית המסילה הקיימת של החברה.

החברה מקיימת מערך כרטוס חכם המאפשר טעינת רב-קו בתחנות הרכבת וכן מאפשר לנוסעים מעבר מהיר בעמדות הביקורת ובכך תורם לשיפור תנועת הנוסעים בתחנות.

בנוסף, החברה פועלת להרחבת האמצעים לממכר כרטיסים בתחנות הנוסעים, ובאמצעים עתידיים נוספים.

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

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" (אפליקציה) ברכבות הנוסעים שמפעילה החברה נדחתה מספר פעמים בהוראת משרד התחבורה, החלה לפעול ברבעון הראשון של שנת 2021 ונמצאת במגמת גידול מאז, בין היתר בשל הפעלתה בקרב החיילים.

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 67 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 בדבר מכלול התשתיות הקיימות, ראה סעיף 5.1.6 (ג) להלן;

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

(ג) תשתיות - יכולת החברה לספק שירותים זמינים ומתאימים לצרכי הלקוחות, תוך מתן דגש על פתרון "צווארי בקבוק" בתשתיות הקיימות, תלויה בתקינות וזמינות התשתיות העומדות לרשות החברה כמפורט להלן. הקמה ותחזוקה שוטפת של תשתיות כרוכות בהשקעות מהותיות ובפרקי זמן ממושכים, וכן בתהליכי קבלת החלטות המערבים גורמים חיצוניים לחברה, לרבות הממשלה. לתכנית החשמול השלכות על זמינות התשתיות העומדות לרשות החברה. לפרטים בדבר תכנית החשמול כגורם סיכון, ראה סעיף 26.4.11 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 להלן;

(ה) הון אנושי מיומן - יכולת החברה להכשיר הון אנושי במקצועות רכבתיים שאינם נלמדים במוסדות האקדמיים בארץ הינה מהותית לעמידה ביעדי החברה. כמו כן, החברה נדרשת לבצע ימי הכשרה ולווי מקצועי שוטף לעובדים והסמכות לתפקידים תפעוליים, תוך קיום הפעילות השוטפת של החברה. החברה הקימה שיתופי פעולה עם גופי הכשרה בחברות רכבות ומוסדות אקדמיים בחו"ל ובארץ לצורך פיתוח תכניות רלוונטיות והתאמתן לצורכי החברה;

(ו) יעילות תפעולית - יעילותה התפעולית של החברה תלויה בגורמים רבים ובהם יעילות תהליכי עבודה, כמות ואיכות הצי הנייד, איכות כוח העבודה, פעילות תקינה של העובדים, תפקוד המערכות הטכנולוגיות ברכבות ואופן ניצולן. היעילות מתבטאת, בין היתר, גם בגמישות התפעולית של החברה בהפעלת המערך הרכבתי במקרים של אירועים ציבוריים רבי משתתפים, המצריכים הפעלת רכבות 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 - החברה 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 בדבר הספקים העיקריים של החברה, לרבות הספקים בהם קיימת לחברה תלות, ראה 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 ותזמון מסלולים ייעודיים וסדירים המאפשרים לעבור מהאוטובוס לרכבת (ולחיפך) בקלות. נכון למועד פרסום הדוח, במסגרת התכנית הופעלו כ- 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 בחינוכי הרכבת וכוללים התקנת סככות המתנה, מתן עדיפות לתחבורה הציבורית והצבת שילוט מידע. במחצית השנייה של 2023 נפתח קו הרכבת הקלה בגוש דן (הקו האדום) והשפעתו תבחן בעתיד - כתחרות לרכבת או, כחלק מתחבורה משלימה.

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 ראה סעיף 5.6 להלן.

5.2 השירותים בתחום הפעילות

השירות העיקרי שהחברה מספקת בתחום פעילות זה הינו הסעת נוסעים באמצעות רכבות. נכון למועד פרסום הדוח, החברה מפעילה רכבות ל- 67 תחנות.

5.3 פילוח הכנסות ורווחיות מוצרים ושירותים

להלן נתונים אודות הכנסות מחיצוניים בתחום פעילות הסעת נוסעים בשנים 2021-2023 (באלפי ש"ח):

השירות	2023		2022		2021	
	הכנסות	שיעור מכלל הכנסות החברה	הכנסות	שיעור מכלל הכנסות החברה	הכנסות	שיעור מכלל הכנסות החברה
הסעת נוסעים	282,898	8%	295,679	10%	303,286	12%

לפרטים בדבר התפלגות הכנסות והרווחיות בתחום פעילות הסעת נוסעים ראה באור 26 לדוחות הכספיים.

5.4 לקוחות

במהלך שנת 2023 כמות הנסיעות הסתכמה לסל של כ- 62.5 מיליון נסיעות, גידול של כ- 14.2% לעומת הגידול בסך כ- 56% בהיקף הנסיעות שנרשם בשנת 2022 ביחס לשנת 2021 המהווה המשך התאוששות לאחר משבר הקורונה ואף כחלק מגידול בנסיעות בשל הרפורמה באוגוסט 2022.

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 2022 ו-2021, היה כ-15%, כ-16% וכ-18.2%, בהתאמה, מכלל הנסיעות.

החל מיום 1 בינואר, 2022 הסכם הסעת החיילים מול משרד הביטחון בוטל והסעת החיילים תבצע מכח הסכם בין משרדי הביטחון והתחבורה. פער ההכנסות להסעת חיילים יוכר במסגרת תשלומי הסובסידיה (בהתאם להסכם הפיתוח וההפעלה החדש).

לפרטים בדבר הסכמי החברה עם משרד הביטחון, ראה באורים 21(ג)(1.1) ו- 27(ד)(1) לדוחות הכספיים.

5.5. שיווק והפצה

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

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

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

5.6. תחרות

5.6.1 נתחי שוק ומתחרים משמעותיים

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

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, 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 ראה סעיף 5.5 לעיל).
- (י) קירוב והנגשת תחנות הרכבת באמצעות הפעלת שירותי הסעות ("שאטלים") בין תחנות הנוסעים למוקדי מסחר, תעסוקה ותחבורה.
- (יא) לעתיד, יידרש מתן דגש להגברת השילוב התחבורתי מול קווי שירות של תחבורה ציבורית כחלק ממערך הסעה כלל ארצי ו/או מטרופוליני, לרבות החיבור למערך הרכבות הקלות בערים הגדולות.

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 ו/או 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 בדבר כושר ייצור, רכוש קבוע, חומרי גלם וספקים, מגבלות ופיקוח על פעילות התאגיד וגורמי סיכון, הרלוונטיים גם לתחום הפעילות, ראה סעיפים 10, 11, 16, 22, 26 להלן, בהתאמה.

6. תחום הובלת מטענים

6.1. מידע כללי על תחום הפעילות

6.1.1. מבנה תחום הפעילות ושינויים החלים בו

בנוסף להסעת נוסעים עוסקת הרכבת באספקת שירותי הובלה רכבתיים מטענים 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, פלדה ואגרגטים. לפרטים נוספים בדבר סוגי המטענים השונים ראה סעיף 6.2 להלן. לפרטים בדבר הקרונות והקטרים המשמשים להובלת המטענים ראה סעיף 11.1 להלן. הובלת המטענים מתבצעת באמצעות קרונות מסוגים שונים: קרון שטוח מודולארי להובלת מכולות של 20 ו-40 ו-45 רגל ומכלים של 20 רגל, קרון סוגר להובלת תפוזרת ומחצבים.

נכון למועד פרסום הדוח, החברה מפעילה, נוסף על רכבות הנוסעים, כ-42 רכבות משא (כולל שליחויות), שבאמצעותן היא שינעה בשנת 2023 כ-22.1 אלף טון משא בממוצע בכל יום המהווים כ-6 מיליון טון בשנה.

עיקר הפעילות בתחום המטענים הינה הובלה של מחצבים מאזור הדרום מאזור צפון למל 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 ממקומים באזורים אסטרטגיים בסמוך למוקדי פעילות כגון: צפון, נאות חובב (רמת חובב), נמל אשדוד, בני ברק, חדרה, נמל חיפה, קריית גת (מסוף לא פעיל כיום) ובית שאן. במהלך שנת 2023 הוקם מסוף לכיש באזור אשדוד שיחל לפעול בשנת 2024.

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 (חני"י) מסוף מטענים 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. (ד) נמל המפרץ - מסילה לנמל המפרץ נמצאת בשלבי תכנון. הפרויקט באחריות חברת "יפה נוף". (ה) מסילת קישון - באוגוסט 2017, הסתיימו העבודות לשדרוג מסילת קישון. קיימת ירידה במגזר המכולות הן כתוצאה ממלחמת "חרבות הברזל" והן מהעובדה שרוב האוניות מגיעות לנמל המפרץ שכיום עדיין אין חיבור מסילתי אליו ולכן קיימת פגיעה בהובלת המכולות.

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, והן מבוססות 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, סכסוכי עבודה, שינויים רגולטוריים ו/או התממשות איזה מגורמי הסיכון המפורטים בסעיף 26 להלן.

לפרטים בדבר מסופי המטענים ראה סעיפים 11.2 ו-11.3 להלן.

חברת המטענים - לפרטים בדבר החברה ראה 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 5-1 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. במהלך שנת 2023 נחתם הסכם פיתוח וההפעלה החדש שבו ישנה התחשבות חדשה בגין הסובסידיה למטענים. בתקופת הדוח נרשם הפסד במגזר המטענים בשל ירידה בכמות המובלת ובהכנסות בעיקר עקב סגירת קווים לטובת פעילות הפיתוח ובעקבות מלחמת "חרבות ברזל".

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

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

6.1.5 שינויים טכנולוגיים שיש בהם כדי להשפיע מהותית על תחום הפעילות

כפי שמפורט בסעיף 8.8.1 להלן, החברה נמצאת בעיצומו 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 ורכש קטרים היברידיים (דיזל וחשמל), לצורך ניצול קווים חשמליים בצורה יעילה לטובת שינוע מטענים. 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 קיימים שיבושים בתנועת רכבות המטענים. החברה, ככל הניתן, מרכזת את העבודות בקשר עם פרויקט החשמול לשעות הלילה ולסופי השבוע, וזאת על מנת למזער את ההשפעה על זמינות הרשת.

6.1.6 גורמי ההצלחה הקריטיים בתחום הפעילות והשינויים החלים בהם

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

6.1.7 שינויים במערך הספקים וחומרי הגלם לתחום הפעילות

בתחום פעילות 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 מהקרונוות 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 ראה סעיף 16.3 להלן.

6.1.8 מחסומי הכניסה העיקריים של תחום הפעילות ושינויים החלים בהם

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

6.1.9 תחליפים למוצרי תחום הפעילות ושינויים החלים בהם

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

6.1.10 מבנה התחרות בתחום הפעילות ושינויים החלים בו

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

6.2 השירותים בתחום הפעילות

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

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

- (א) **מחצבים** - הובלת המחצבים מתבצעת בעיקר עבור כ"ל, אשר הינה הלקוח העיקרי של החברה בתחום הובלת המטענים בכלל ובמוצר המחצבים בפרט. הובלת המחצבים מתבצעת על פי רוב מאתרי כ"ל בדרום הארץ לנמל אשדוד.
- (ב) **מכולות** - הרכבת מספקת הובלה רכבתית וכן שירותי פריקה וטעינה (באמצעות מנופים) של מכולות על גבי קרונות שטוחים במסופי החברה ושירותים לוגיסטיים באמצעות חברת הובלה. בתחום המכולות החברה פועלת בעיקר כמוביל משנה עבור ספקי שירות כולל המציעים שירותי שינוע מכולות מהלקוח אל הנמלים ובחזרה. לפירוט בנוגע להתקשרות עם ספקי שירות זה (הקונסולידטורים) ראה סעיף 6.4.1 להלן.
- (ג) **גרעינים** - לרכבת גישה מסילתית ישירה למכוני התערוכת הגדולים בישראל: בין השאר לשני מכוני בבעלות חברת אמבר מכוני לתערוכת אגודה שיתופית חקלאית בע"מ (להלן - "אמבר") הממוקמים בחדרה ובדבירה, וכן למכון התערוכות של חברת מילובר בע"מ הממוקם בעכו. בשנת 2023 לא הובילה החברה לאמבר חדרה, עקב הקו המזרחי. אנו צופים שבחציון השני לשנת 2024 תחזור החברה להוביל מאמבר חדרה.
- (ד) **אשפה וחול** - 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 ראה סעיף 6.4.3 להלן. נציין כי בתחילתה של מלחמת "חרבות ברזל" הובלת חול אשפה נחשבה להובלה לאומית ולכן החברה הובילה גם אשפה מחיפה לצפע וחול מצפע לחיפה.
- (ה) **פלדה** - בשנת 2017, החלה הרכבת להוביל פלדה מהנמלים לקריית גת ובהובלה משלימה למפעלי "איסכור", שרות המשלב הובלת גלילי פלדה ומוטות פלדה.
- (ו) **אגרגטים וקלינקר** - החל משנת 2020 הרכבת החלה להוביל אגרגטים וקלינקר, מקרית גת לחיפה ובחזרה מחיפה לקרית גת. בחודש יולי, 2023 הופסקה הובלת אגרגטים וקלינקר.

פילוח הכנסות ורווחיות מוצרים ושירותים

.6.3

להלן נתונים אודות הכנסות מחיצוניים בתחום הובלת מטענים (באלפי ש"ח) לשנים 2021-2023 :

2021		2022		2023		השירות
שיעור מכלל הכנסות החברה	הכנסות (ש"ח)	שיעור מכלל הכנסות החברה	הכנסות (ש"ח)	שיעור מכלל הכנסות החברה	הכנסות (ש"ח)	
6%	161,908	6%	160,357	4%	149,440	הובלת מטענים

לפרטים בדבר התפלגות הכנסות והרווחיות בתחום פעילות הובלת מטענים, ראה באור 26 לדוחות הכספיים.

לקוחות

.6.4

ככלל, לקוחות החברה בתחום הובלת המטענים הינם חברות פרטיות וציבוריות אשר מהוות לקוחות קבועים של החברה. במסגרת הובלת המטענים נושאים הלקוחות במלוא האחריות בגין נזקים, אובדן, 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 :

מחצבים - בתחום המחצבים הלקוח העיקרי של החברה הינו כ"ל. הובלת המחצבים מתבצעת על פי רוב מאתרי כ"ל בדרום הארץ לנמל אשדוד. כמו כן, מתבצעת הובלת מוצרים מיובאים בין נמל אשדוד לאתרי הייצור של כ"ל. ביום 25 במאי, 2010 נחתם הסכם מסגרת להובלת עד כ-5 מיליון טון בשנה. ההסכם הינו בתוקף עד סוף שנת 2020. ביום 30 ביוני, 2022, חתמו הצדדים על תוספת להסכם שעיקרה בהארכת תקופת ההתקשרות בין הצדדים עד ליום 31 בדצמבר, 2026 עם אופציה להארכה בחמש שנים נוספות בהסכמת שני הצדדים, וכן בהעלאת תעריף ההובלה.

במסגרת ההסכם נקבע כי כ"ל תשלם לחברה תמורה שקלית הקבועה על פי מסלולי ההובלה. הכנסות החברה מכ"ל לשנים, 2023, 2022 ו-2021 עמדו על כ-87.1 כ-82.4 וכ-79.9 מיליון ש"ח בהתאמה, המהווים 2.4% מסך הכנסות החברה בשנים אלו וכ-58% כ-51% וכ-49% בהתאמה מהכנסות מחיצוניים במגזר המטענים.

נכון למועד פרסום הדוח, מתקיימים דיונים בין הצדדים לחתימה על הסכם חדש שיסדיר במסגרתו את כלל הפעילות שבין הצדדים.

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.

גרעינים - בתחום הובלת הגרעינים, חברת אמבר מכון לתערוכת 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.

אשפה וחול - בתחום זה הלקוח העיקרי של החברה הינו חברת עמית הובלת מטענים ברכבת בע"מ. הלקוח מוביל מוצר משולב המורכב מהובלת אשפה במכולות ייעודיות בין מסופי המטענים של החברה בבני ברק לבין מסוף צפע של החברה, הסמוך למתקן ההטמנה באפע, וכן הובלת חול לתעשיית הבניה מהנגב למרכז הארץ בנתיב החזרה.

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.

6.5. שיווק והפצה

פעילות השיווק של החברה בתחום פעילות זה מופנית הן כלפי לקוחותיה הקיימים של החברה כמפורט בסעיף 6.4 לעיל, והן כלפי לקוחות פוטנציאליים חדשים. אמצעי השיווק העיקריים לשימור לקוחות קיימים הינם שיפור רמת השירות ללקוח, מחירים תחרותיים, שיפור הפעילות התפעולית, מתן שירות מהיר ושוטף, פתרון בעיות והדגשת יתרונותיה של הרכבת. כמו כן, החברות הפועלות כקונסולידטורים פועלות לשימור הלקוחות הקיימים שלהן, הגדלת היקף הובלותיהם, וכן לאיתור לקוחות חדשים.

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

6.6. תחרות

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

להערכת החברה, נכון למועד פרסום הדוח, חלקה של החברה בהובלה יבשתית של ייבוא וייצוא דרך הנמלים בלבד הינו כ-10%.

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

מאפייני השימוש	רכבות משא	משאיות
הטענת קרונות רכבת (מסוגים שונים) ושינועם על מסילות הברזל בהתאם לפריסה הארצית.	הטענת המשאית או גרורים ושינועם בכבישי הארץ.	
הטענת המשא מתבצעת במסופי המטען כאשר השינוע נעשה ללא תלות במצב התנועה בכבישים.	הטענת המשא מתבצעת בכל מקום בו ישנה גישה באמצעות כביש או דרך עפר, כאשר זמן השינוע תלוי במצב התנועה בכבישים ובהתאם למגבלות נוספות.	
יתרונות וחסרונות השירות ביחס מתחרים	<u>יתרונות:</u> (א) לוח זמנים סדיר, קבוע וידוע מראש המאפשר לעמוד ביעדי המשלוח באופן מדויק ועקבי; (ב) נפח הובלה גדול מאפשר לשנע כמויות מסען 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 שישנוע במספר מנות.

בהתאם לאמור בסעיף 2.2.2 לעיל בדבר חברת המטענים, המטרה של הקמת חברת הבת הינה לספק ללקוחות סל שירותים רחב, הכולל, הן היתר, הובלה מדלת לדלת, שירותים אשר כיום מספקים הקונסולידטורים (ראה סעיף 6.4.1 לעיל).

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

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

תחנות הרכבת של החברה כוללות מתחמי מסחר המציעים תמהיל חנויות בתחום הקפה והמזון, מכונות אוטומטיות ושטחי פרסום. 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 הפרק. בתחנת הרכבת סבידור מרכז תל-אביב כלל תמהיל החנויות כאמור גם מזון, שאיננו חלק מדוכני הקפה, אך חלקם נסגרו לאור תהליך השדרוג שהתחנה עברה. לאחר שהסתיים השדרוג בתחנה תוכננו מכרזים לאכלוס שטחי המסחר, אך מלחמת "חרבות ברזל" שפרצה שבוע לאחר טקס הפתיחה של התחנה המשודרגת מעכבת, נכון למועד פרסום הדוח, את פרסום רוב המכרזים.

ראה סעיף 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 ראה באור 21(ג)(2)(2) לדוחות 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 ראה באור 21(ג)(2)(2) לדוחות הכספיים.

בהתאם למתווה שגובש עם רשות מקרקעי ישראל לייזום מתחמי נדל"ן בתחנות הרכבת, ביום 27 בנובמבר, 2023 פרסמה החברה כי באותו המועד אישר דירקטוריון החברה תוספת להסכם המקרקעין בין רשות מקרקעי ישראל לבין החברה מיום 29 באפריל, 2004, אשר תוקן ביום 17 בפברואר, 2014, שמהותה פרסום מכרז לפיתוח שטחי המקרקעין באזור תחנת מודיעין לטובת דיור להשכרה, מסחר, תעסוקה ושאר השימושים המותרים (להלן - "המכרז"). ביום 13 בפברואר, 2024 עדכנה החברה כי נתקבלו חתימות כלל הגורמים הרלוונטיים על התוספת להסכם המקרקעין. לפירוט בדבר התוספת להסכם ראה באור 21(ג)(2)(3) לדוחות הכספיים.

נכון למועד פרסום הדוח, למלחמת "חרבות ברזל" הייתה השפעה על החברה, בין היתר, על תחום הסחר. מתן הקלות לשוכרי שטחים במתחמים המסחריים, אי פתיחת שטחי מסחר בתחנות הרכבת שהיו סגורות בתקופת הלחימה אשר חזרו לפעילות בהדרגה, וכן בשל צמצום בכמות נוסעי הרכבת, נוצר קיטון בהכנסות החברה ממסחר.

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 והשינויים 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 ועוד מספר מצומצם מאד של דוכנים המוכרים גם מוצרי NON FOOD. תמהיל זה מצומצם מתמהיל השירותים במרכזים המסחריים ובקניונים, ולרוב אינו מושך לקוחות להגיע למתחמי המסחר בתחנות הרכבת במיוחד לרכישה, אלא כחלק מנתיב הנסיעה. הנחת יסוד זו צפויה להשתנות עם הבשלת מרכזי הסחר שבונה ותבנה בעתיד חברת הפיתוח כפי שמתואר בהרחבה להלן, מתחם תחנת לוד הוא הראשון שנפתח במתכונת זו.

7.2. זכויות החברה במקרקעין

להלן פירוט אודות זכויות החברה במקרקעין בחלוקה לנכסי מקרקעין עיקריים:

סוג המקרקעין	זכויות החברה במקרקעין	תשלומים לרמ"י
מסילות הרכבת שמחוץ לתחנות ומסילות הרכבת שמחוץ למתחמים התפעוליים.	זכות הרשאה ל-20 שנים	2% בתוספת מע"מ מסך הכנסות ממכירת כרטיסי נוסעים, מתחום מטענים ומסובסידיה שוטפת, למעט הכנסות הנובעות להלן: - עבודות תשתית עבור גורמי חוץ; - זכויות סחירות ברצועה 1; - הפחתת הכנסה נדחית בגין מענקים ממשלתיים ומענקי מדינה עבור פרויקטי פיתוח והכנסות מימון.
מקרקעין פעילים, מקרקעין בהקמה לרבות תחנות ומתחמים תפעוליים.	זכות חכירה ל-49 שנים	8% בתוספת מע"מ מכל הכנסה שאינה הכנסה ממכירת כרטיסי נוסעים, למעט הכנסות הנובעות להלן: - ממכירת כרטיסי נוסעים, מתחום מטענים ומסובסידיה שוטפת; - עבודות תשתית עבור גורמי חוץ; - זכויות סחירות ברצועה 1; - הפחתת הכנסה נדחית בגין מענקים ממשלתיים ומענקי מדינה עבור פרויקטי פיתוח והכנסות מימון.
מעטפת שירותים נלווים בשטחי תחנות הרכבת ובמעברים אליה וממנה בתחום רצועה 1. ¹²	זכות חכירה ל-49 שנים; לפירוט בדבר היקף השטחים ראה סעיף 7.4 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 פרויקטי פיתוח והכנסות מימון.
זכויות סחירות ברצועה 1.	זכויות חכירה מהוות בהתאם לכללי רמ"י; לפירוט בדבר היקף השטחים ראה 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, ראה באור 21(ג)(2)(2.2) לדוחות הכספיים.

7.3. מוצרים ולקוחות

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

הכנסות החברה לשנים 2021 ו-2022, 2023, בתחום הסחר עמדו על כ-55, כ-49 וכ-28 מיליון ש"ח המהווים כ-1.5%, כ-1.7% וכ-1.1%, בהתאמה, מהכנסות החברה.

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

מרבית השוכרים של שטחים במרכזי המסחר של הרכבת הינם חנויות בתחום הקפה והמזון. הסכמי השכירות כוללים דמי שכירות המורכבים מדמי שכירות קבועים או מדמי שכירות קבועים בתוספת דמי שכירות הנגזרים כאחוז מפדיון השוכר במושכר, לפי הגבוה מביניהם. נציין כי רוב דוכני הקפה בתחנות הרכבת מופעלים ע"י שטראוס קפה ב.וי. בהתאם לחוזה שנחתם עם זכיית החברה במכרז שפורסם במהלך שנת 2021. ההסכם נכנס לתוקף ביום 2 בינואר, 2022 לתקופה של שש שנים עם אופציה להארכתו בארבע שנים נוספות. בנוסף לחוזה הארצי של שטראוס, פועל בתחנת ת"א סבידור בית קפה נוסף בחוזה שנחתם מול חברת קפנטו ובמרכז המסחרי בתחנת לוד פועל בית קפה של רשת קפה יותו.

המרכז התחבורתי והמסחרי בתחנת לוד החדשה הוא הראשון שנבנה במתכונת של תחנת רכבת עתירת שטחי מסחר. מרכז זה מגלם את התפיסה הנדל"נית 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 - בה פועלות הרכבת וחברת הבת למתחמי נדל"ן על גיוס מקורות מימון שיאפשרו המשך העבודות והשלמת הבינוי שמתבצעת בימים אלה, וכן שדרוגה של תחנת תל אביב סבידור שהסתיים בסוף חודש ספטמבר 2023.

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

בתחנת לוד פועלות כיום חנויות סופר פארם, פוקס, ללין, חנות נוחות וחנויות מוצרי סלולר וכן פועל בית קפה. בתחנה עדיין קיימים שטחים פנויים להשכרה ומאמצים להשכרתם מתנהלים כל העת.

מלחמת חרבות ברזל שפרצה ביום 7 באוקטובר, 2023 מעכבת את פרסום רוב המכרזים שתוכננו להתפרסם להשכרת שטחים מסחריים בתחנת סבידור המשודרגת.

במהלך שנת 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 הייעוץ, המליצה למנף שטחים אלה לצורך ייצור הכנסה משמעותית נוספת ממסחר לרכבת ובהתאם התקבלה החלטה בחברה לקיים פיילוט לגביית תשלום בחניוני תחנות לוד, יבנה מערב ונתניה - החניון המזרחי. הפיילוט תוכנן לצאת לדרך במהלך 2023, בשלב ראשון בתחנת לוד, אך לאור התפיסה שהחניה בתחנות הרכבת צריכה להיות בחינם, הפיילוט ויישום הפרויקט מתעכבים.

הפעילות הנוגעת לעתיד, כמפורט לעיל, הינה מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך, והיא מבוססת על פעילות החברה ועל מידע המצוי בידיה נכון למועד פרסום הדוח. הערכה זו עשויה שלא להתממש, כולה או חלקה, או להתממש באופן שונה מהותית מכפי שנצפה. הגורמים העיקריים שעשויים להשפיע על כך הינם שינויים בתכניות העבודה של החברה, התפתחות ושינויים ברגולציה בתחומי הפעילות, סכסוכי עבודה, העדר תקצוב מתאים מטעם הממשלה וגורמי הסיכון המפורטים בסעיף 26 להלן.

7.4. שטחי מסחר ושירותים

להלן טבלה המפרטת את הערכות החברה, נכון למועד פרסום הדוח, לגבי היקף הפיתוח הפוטנציאלי של שטחי המסחר והשירותים. יובהר, כי האמור בדבר סה"כ השטח כולל כ-30 פרויקטים, אשר נכון למועד פרסום הדוח, 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 שטחים לתכנון (אלפי מ"ר)	מתוכם סה"כ שטחים מאושרים בתב"ע (אלפי מ"ר)
שירותים נלווים לנוסע	כ-102	כ-62
שטחי ייזום - רצועה 1	כ-825	כ-253
שטחי רצועה 2 ¹³	כ-1,690	כ-174
סה"כ	כ-2,617	כ-489

יצוין, כי נכון למועד פרסום הדוח, קיימים 12 מתחמי תחנות אשר לגביהן קיימות תכניות מאושרות (תב"ע בתוקף), כמפורט להלן:

(1) תחנת לוד - פיתוח מרכז תחבורה ועסקים בהיקף בינוי של כ-11,200 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.

(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-51,200 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.

¹³ השטחים המסחריים המצויים במרחק הליכה של עד 300 מטר מיציאת התחנה שבמפלס הרחוב מחוץ לטווח רצועה 1.

- (8) תחנת יבנה מזרח - אושרו בותמ"ל היקף זכויות רחב לפיתוח באזור התחנה החדשה (כ-51,000 מ"ר ברצועה 1), אולם זמינות לביצוע מותנית בהכפלת המסילה והזזתה תוך הסטת תשתיות מדינה כבדות בתוואי.
- (9) תחנת אשקלון (הנוכחית) - פיתוח של כ-3,000 מ"ר של מסחר.
- (10) 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. בנוסף אושרו כ-21,400 מ"ר ברצועה 2.
- (11) תחנת רמלה דרום - הקמת תחנת רכבת חדשה על הקו החדש אשר נמצא בביצוע בתוואי כביש 431, הקמת מסוף אוטובוסים, חניות תת קרקעיות, שירותים נלווים לשנת 2021 לנוסע בהיקף של כ-6,000 מ"ר וכ-25,000 מ"ר של תעסוקה.
- (12) תחנת אופקים - מרכז תחבורה משולב הכולל את תחנת הרכבת, מסוף תח"צ, תעסוקה, מסחר ומעונות סטודנטים בהיקף של כ-20,000 מ"ר עיקרי.

בהתאם למתווה שגובש עם רשות מקרקעי ישראל לייזום מתחמי נדל"ן בתחנות הרכבת, ביום 27 בנובמבר, 2023 פרסמה החברה כי באותו המועד אישר דירקטוריון החברה תוספת להסכם המקרקעין בין רשות מקרקעי ישראל לבין החברה מיום 29 באפריל, 2004, אשר תוקן ביום 17 בפברואר, 2014 שמהותה פרסום מכרז לפיתוח שטחי המקרקעין באזור תחנת מודיעין לטובת דיור להשכרה, מסחר, תעסוקה ושאר השימושים המותרים (להלן – 'המכרז'). ביום 13 בפברואר, 2024 עדכנה החברה כי נתקבלו חתימות כלל הגורמים הרלוונטיים על התוספת להסכם המקרקעין. בכפוף לתוצאותיו והלקחים שיופקו, יגובש סופית מתווה שיתוף פעולה ומודל מכרזי עבור יתר המתחמים ותבנה תכנית עבודה להמשך ייזום משותף. יש לציין, כי שינוי שיטת הייזום יחייב תיקון נוסף להסכם מקרקעין בין הרכבת למדינה.

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, סכסוכי עבודה וכן התממשות אחד או יותר מגורמי הסיכון המפורטים בסעיף 26 להלן.

8. תחום הפיתוח

8.1 מידע כללי על תחום הפעילות

תכנית הפיתוח של רכבת ישראל כוללת פרויקטים גדולים וחשובים בהם: פרויקט החשמול, פרויקט החלפת מערכת השליטה והבקרה על תנועת הרכבות, הקמת קווי רכבת חדשים, הקמת תחנות נוסעים חדשות ושדרוג תחנות קיימות, פיתוח תשתיות למטענים, קידום תכנון של פרויקטים עתידיים ועוד.

נכון למועד פרסום הדוח, לחברה מאושרים פרויקטים בשלבי תכנון והקמה שונים, שניתן לסווגם לפרויקטים מסילתיים, פרויקטים שאינם מסילתיים, פרויקטי סל ופרויקטים טכנולוגיים. הפרויקטים המסילתיים כוללים: הקמת מסילות ברזל חדשות, הכפלתן, שדרוגן וביצוע עבודות תשתית. הפרויקטים שאינם מסילתיים, פרויקטי סל ופרויקטים טכנולוגיים כוללים בין היתר, פיתוח ושדרוג תחנות נוסעים, הקמת מערכות איתות תקשורת, הקמת מתחמי תפעול ותחזוקה ומתחמים לוגיסטיים לפעילות המטענים.

בחודש יולי, 2017 אישרה החברה מול המדינה את התכנית האסטרטגית לפיתוח המסילות לשנת 2040. עלות התכנית הינה בסך של כ-124 מיליארד ש"ח אשר מתוכם סך של כ-19 מיליארד ש"ח מצוייד נייד. בשנת 2019 הכינה הרכבת תכנית מימוש, 10 מיליארד ש"ח לאתרי תחזוקה ודיור, וכ-19 מיליארד ש"ח לצידוד נייד. בשנת 2019 הכינה הרכבת תכנית מימוש, כאשר עיקרי התכנית כללו נגזרת של התכנית האסטרטגית לשנת 2030. התחזית השנתית למספר הנוסעים בשנת 2040 הינה 300 מיליון איש, והיקף פעילות המטענים צפוי להגיע בשנת 2040 לכ-143 אלף טון ביום.

נכון למועד פרסום הדוח, כוללת תכנית הפיתוח של החברה לשנת 2040 את המרכיבים הבאים:

1. חיבור ארבע ערי מטרופולין (ירושלים, תל אביב, חיפה, באר שבע) ברכבות מהירות שיסעו במהירות 250 קמ"ש.
2. בניית תחנות נוסעים חדשות, שמספרן אמור לגדול מ-69 תחנות בשנת 2023 ל-125 תחנות בשנת 2040.
3. הרחבת פעילות רכבות המטען באמצעות פיתוח שלוחות ומסופים.
4. הגדלת כמות מתחמי תחזוקה לרכבות.
5. שיפור קישוריות הרכבת עם מערכות תחבורה ציבורית אחרות כגון: מטרו, רכבת קלה, רכבלים וכן חיבור לנמלי ישראל.
6. חשמול כלל קווי הרכבת, למעט, קו דימונה, קו בית שמש וקו ירושלים-מלחה.
7. בניית מסילת ראשון לציון - מודיעין על תוואי כביש 431.
8. הכפלת מסילת החוף בין הרצליה - שפיים - חיפה.
9. הכפלת מסילת החוף בקטע בין נתניה וגלילות.
10. חיבור מסילה מזרחית לקו החוף.
11. המשך מסילות בתוואי תת"ק בירושלים.
12. בניית מסילת עוקף לוד וחיבורה למסילת שורק - פלשת (נמל אשדוד).
13. הכפלת מסילות שורק - פלשת.
14. הקמת מסילת עוקף לוד.
15. הכפלת מסילת העמק וחיבורה לנמלי חיפה.
16. הרחבת תחנת נתב"ג.

17. בניית מסילה 4 במסילת איילון.
18. הגדלת מסילות בתחנת מודיעין מרכז.
19. הארכת רציפים בתחנות, על מנת לאפשר את הגדלת קיבולת הנסועה.
20. טיפול בהיבטי איכות הסביבה, אקוסטיקה ושיקום נופי כנגזרת מעבודות הפיתוח.
21. בניית מסילות 5 ו-6 במסילת איילון.
22. בניית מסילת מנשה.
23. בניית מסילת גליל מערבי.
24. בניית מסילת כרמיאל - קריית שמונה.
25. בניית מסילת זבולון.
26. בניית מסילת הרכבת לאילת.

הערכות החברה בדבר רכיבי תכנית הפיתוח העתידית של החברה לשנת 2040 הינן מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך, והן מבוססות 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, סכסוכי עבודה, התפתחות ושינויים ברגולציה בתחומי הפעילות וגורמי הסיכון המפורטים בסעיף 26 להלן.

8.2. פרויקטים מסילתיים המקודמים על ידי חברות חיצוניות

בחודש פברואר, 2010, אישרה הממשלה תכנית תחבורה לפיתוח הגליל והנגב, התש"ע - 2010. במסגרת תכנית "נתיבי ישראל" התקבלו בין היתר ההחלטות כדלקמן:

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

הוחלט, כי שדרת התשתית תבוצע בשני שלבים: בשלב הראשון, ביצוע מידי של מספר פרויקטים, ובשלב השני, תכנון של פרויקטי המשך, בכפוף לאישור תקציב על ידי הממשלה. בנוסף, קבעה התכנית כי בין השנים 2010-2020 יוקמו 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 החברה, תכנית הפיתוח של חברת נתיבי ישראל וגופים עירוניים) שיבוצעו בהתאם למדיניות שרת התחבורה. כמו כן, נקבע כי תקציב התכנית, לרבות, מענקי ההקמה לפרויקטים בשיתוף המגזר הפרטי, יהיה כתוספת לתקציב השנתי המאושר שיכלול את כל הפרויקטים המאושרים ואלו שייכללו בתכניות שיאושרו.

(2) במסגרת התכנית, נקבע כי יוקצו לחברה 11.2 מיליארדי ש"ח, לפי החלוקה הבאה: כ-8.2 מיליארד ש"ח לטובת הקמת תשתיות חשמול, ציוד נייד ותחזוקה, וכ-3 מיליארד ש"ח נוספים לטובת רכש ציוד נייד לקו העמק וקו עכו-כרמיאל, וכן לחשמול קו עכו-כרמיאל. יובהר, כי סכומים אלה כלולים בתקציב תכנית הפיתוח המאושרת וכי קרקע שתיועד להקמת מסילות יראו בה כקרקע הנכללת בהסכם המקרקעין בין החברה לרמ"י (המפורט בביאור 21(ג)(2.2) בדוחות הכספיים).

(3) במסגרת הפרויקטים לביצוע, הועברו לאחריות ביצוע של חברת נתיבי ישראל הפרויקטים: מסילת העמק ומסילת עכו-כרמיאל. חיבור המסילות בית שאן וכרמיאל לרשת מסילות הברזל הקיימת בוצעו על ידי החברה.

(4) במסגרת הפרויקטים לתכנון, הועברו 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 וכן מטען נחל צין - אילת).

(5) במסגרת התכנית נקבע כי עם העברת המסמכים והמידע הנוגעים לפרויקטים ונמצאים ברשות החברה לידי חברת נתיבי ישראל, האחריות המלאה להמשך תכנון וביצוע הפרויקטים, כולל האחריות לתקציב, לוחות הזמנים, בחירת קבלנים ואיכות הביצוע, תהיה של חברת נתיבי ישראל, וזאת, עד למועד מסירת הפרויקטים בחזרה לחברה לשם תפעול והסעת נוסעים. חברת נתיבי ישראל תהיה אחראית לרישום הזכויות על שם המדינה, כולל טיפול בהפקעות שהחברה החלה לטפל בהן לפני העברת הפרויקטים, פעילות זו תבוצע גם לאחר מועד מסירת הפרויקטים בחזרה לחברה.

להלן רשימת פרויקטים שנמסרו ותוקצבו לביצוע על ידי משרד התחבורה באמצעות חברות חיצוניות וטרם הושלמו, וידועים לרכבת נכון למועד פרסום הדוח:

בקידום ע"י חברת נתיבי ישראל בע"מ:

- פרויקט מסילה 4 באילון (תת"ל 33) - נכון למועד פרסום הדוח, חברת נתיבי ישראל מקדמת תכנון פיזי של הפרויקט. פרויקט האיגום בפארק אריאל שרון בביצוע מתקדם. לא ידוע צפי מועד ההשלמה של פרויקט זה. נכון למועד פרסום הדוח, התקבלה החלטה במת"ח להעביר את הביצוע של חלק מפרויקט המסילה הרביעית במקטע אילון לטיפול החברה. סוכם כי הערך התקציבי המשוער שיעבור לניהול הרכבת יהיה כ- 1.8 מיליארד ש"ח. ביום 30 בדצמבר, 2022 פרסמה החברה מכרז לתכנון ולביצוע הקמה של המסילה הרביעית במקטע אילון באורך של כ- 4.65 ק"מ לצד 3 המסילות הקיימות במקטע (להלן - 'המכרז'). ביום 1 ביוני, 2023 הודיעה החברה על זכייתה של דניה סיבוס בע"מ (להלן: 'הזוכה') במכרז. תקופת ההתקשרות עם הזוכה הינה 71 חודשים. היקף ההתקשרות עם הזוכה מסתכם בכ- 490 מיליוני ש"ח. בדבר גורמי הסיכון ראה סעיף 26 להלן.
- המסילה המזרחית (תת"ל 22) - במקטע הצפוני של הפרויקט מאזור ראש העין צפון ועד תחנת חדרה מזרח, צומת רמז (A-B). צפי השלמה של עבודות חברת נתיבי ישראל הינו סוף שנת 2025. לפרטים נוספים בדבר גורמי סיכון ראה סעיף 26 להלן.

להלן רשימת פרויקטים שנמסרו, תוקצבו ומקודם בהם תכנון ידי משרד התחבורה באמצעות חברות חיצוניות וטרם הושלמו, אשר ידועים לחברה נכון למועד פרסום הדוח:

בקידום תכנון ע"י חברת נתיבי ישראל בע"מ:

- מסילות 5,6 באילון - עד לחודש ינואר 2019 קודם הפרויקט על ידי הרכבת. ביום 23 בינואר, 2019 העביר משרד התחבורה את הפרויקט לחברת נתיבי ישראל.
- מסילת מנשה (חדרה מזרח - חריש - עמק יזרעאל).
- מסילת כרמיאל - קריית שמונה.
- מסילת הרכבת לאילת (התכנית פוצלה ל- 2 מקטעי תכנון).

בקידום תכנון ע"י חברת חוצה ישראל בע"מ:

- מסילת עוקף ב"ש - במקטע שעד לקריית המודיעין באזור לקית.

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, והן מבוססות 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, היעדר תקצוב מתאים מטעם הממשלה, סכסוכי עבודה, התפתחות ושינויים ברגולציה בתחומי הפעילות וגורמי הסיכון המפורטים בסעיף 26 להלן.

8.3 פרויקטים מסילתיים ב'עדיפות לאומית'

יעודכן כי במסגרת החלטה מספר 202 של הממשלה מיום 1 באוגוסט, 2021 ועדכונה במסגרת החלטות הממשלה השונות (כגון החלטות ממשלה 1231 מיום 6 במרץ, 2022) נכללו הפרויקטים הבאים כ"פרויקטים בעלי עדיפות לאומית" ("תיעדוף 2"):

- א. פרויקט המסילה הרביעית באילון;
- ב. פרויקט הכפלת מסילת החוף;
- ג. פרויקט שיקוע מסילות חיפה;
- ד. פרויקט מסילת הרכבת המהירה לב"ש - הוגדר כפרויקט בעדיפות תכנונית לעניין עדיפות בקידומו במסגרת התכנון ובהליך התכנון הסטטוטורי.

כמו כן, יעודכן כי במסגרת החלטה מס' 175 של הממשלה מיום 24 בפברואר, 2023 הוגדרו כלל מיזמי הרכבת כ"מיזם תשתית חיוני". במסגרת החלטה זו מספר פרויקטים מתוך התכנית האסטרטגית אף הוגדרו כ"מיזם תשתית חיוני מועדף": הרחבת מסילות החוף עד מפרץ חיפה, הרחבת מסילות החוף עד מפרץ חיפה, הארכת הרכבת לקריית שמונה ואילת.

ביום 7 בספטמבר, 2023 יצאה הודעת מזכיר הממשלה בהתאם לסעיף 42(ב) לחוק לקידום תשתיות לאומיות, התשפ"ג, 2023, שנרשמה ב.פ. תשפ"ד, 412, בה הופיעו רשימת מיזמי התשתית החיוניים המועדפים אשר כללה, בין היתר, את הפרויקטים הבאים הכלולים בתכנית הפיתוח של החברה:

- (1) הארכת הרכבת לקריית שמונה ואילת;
- (2) המסילה הרביעית באילון;
- (3) הרחבת מסילות החוף עד מפרץ חיפה.

8.4. **תקציב הפיתוח**

8.4.1. ביום 2 בפברואר, 2016 אושרה תכנית הפיתוח של החברה לשנים 2013-2020 על ידי נציגי הממשלה (להלן - "תכנית הפיתוח 13-20"). ההיקף התקציבי של התכנית הינו 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 קווים	כ' 3,983
שלוחות, מטענים ומסופים	כ' 568
פרויקטים לא קווים	כ' 442
סה"כ	כ' 31,211

בהתאם להוראות הסכם הפיתוח וההפעלה הקודם, עד למועד אישור תכנית הפיתוח החדשה כאמור, פעלה החברה בהתאם לתכנית הפיתוח המאושרת "הזמנית". 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. במכתב זה 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 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 מרץ, 2019 ניתנה הנחייה על ידי גורמי ממשלה לבצע רכישה של מנת קרונות נוספת (מנה 7). כחלק ממימון רכש הקרונות, נדרשה החברה לבצע הקטנות והסטות תקציב בין הפרויקטים. לפרטים נוספים בדבר ההסכם לרכישת הקרונות ראה סעיף 16.2 (ב) להלן.

בהתאם להסכם הפיתוח וההפעלה הקודם וגם החדש, נציגי הממשלה יהיו רשאים להורות על שינויים בתכנית הפיתוח, בלוחות הזמנים של התכנית ובתקציב המפורטים בה, לרבות, הוספה או גריעה של פרויקטים בכל עת והכל בהתאם לתנאי הסכם הפיתוח וההפעלה. יצוין, כי הנתונים המופיעים בקשר עם הסכם 13-20 הינם במחירי 2013, ללא מע"מ, למעט מע"מ מטענים, וכן כי הלו"ז מתייחס לסיום ההנדסי של הפרויקט ולא לסיום ההתחשבות הכספית.

8.4.2. תקציב המשכי לפיתוח הרכבת

ביום 2 באוגוסט, 2021 סוכמה בין משרד התחבורה למשרד האוצר מסגרת תקציבית לתכנית הפיתוח של החברה לשנים 2021-2025 (להלן - "מסגרת תקציב הפיתוח 21-25") בסך של כ- 46 מיליארד ש"ח.

ביום 23 במאי, 2023 אושר הסכם ההפעלה והפיתוח החדש על ידי המדינה (ונחתם לאחר מספר ימים). לפרטים נוספים בדבר פרטי הסכם הפיתוח ההפעלה החדש ראה ביאור 21(ג)(1.3) לדוחות הכספיים המאוחדים.

על פי הסיכום בין משרד התחבורה למשרד האוצר, להלן פירוט הרכיבים הקשורים לפיתוח רשת המסילות באופן ישיר:

תחום הפרויקט	תקציב במיליוני ש"ח על פי הסכם הפיתוח האחרון 2021-2025
הכפלת מסילות החוף בין שפיים לחוף כרמל	15,523
הכפלת מסילת הרצליה - שפיים	449
המשך הקו המהיר בירושלים	4,685
הגדלת קיבולת מודיעין מרכז - שלב א	396
מחלף מסילתי בת"א האוניברסיטה	800
נתב"ג - הכפלת מסילות ושינויים מסילתיים	1,648
קשת תעופה	498
עוקף לוד - פלשת - שורק	5,000
מסילה מזרחית - השלמות תקצוב לתחנות	146
התאמת הקיבולת ברציפים	957
שדרוג והתאמת תחנות לגידול בנסועה	500
הקמה ושדרוג חניונים	296
מתחם לוד ב'	772
מתחם רג"מ	1,000
מתחם אשקלון ב'	650
קידום תכנון מתחמים תפעוליים ודיור	150
מסופי מטענים	695
קידום זמינות מטענים - מסילות, מסופים ושלוחות	65
שלוחות מטענים ותחנות תפעוליות	40
פרויקטי איתות וטכנולוגיה	206
המשך פרויקט החשמול	500
רכש כלי צמ"ה	247
איכות הסביבה, אקוסטיקה ושיקום נופי	115
הפרדות מפלסיות 21-25	207
סל תקציבי - פרויקטים בביצוע חברות תשתית אחרות	300
פרויקטים מתחמי נדל"ן	36
תכנון מוקדם לפרויקטים בתכנית האסטרטגית	386
הארכת מסילות העמק לנמלים - תכנון וקידום זמינות	122
	36,389

יובהר כי הסכום, הפרויקטים והחלוקה לכל פרויקט כמפורט בטבלה דלעיל אושר במסגרת תקציב המדינה לטובת הפיתוח לשנים 21-25.

עוד יצוין כי טרם הושלם סיכום תכולות הפרויקטים הנכללים, תקצוב, אבני דרך, שלביות ביצוע, חלוקת מכרזים לפרויקטים אשר נכללים בסיכום התקציבי כאמור.

על פי הסיכום התקציבי האחרון לשנת התקציב 2024 בין מת"ח למשרד האוצר מהיום 14 בינואר, 2024 הוחלט על קיזוז של 350 מיליוני ש"ח התוכנית הפיתוח לשנים 2021-2025, (100 מיליוני ש"ח בגין קטרים מזהמים, 200 מיליוני ש"ח בגין פרויקטים בביצוע חברות תשתית אחרות ו- 50 מיליוני ש"ח היערכות לתוכנית הפיתוח). הפחתות אינן פוגעות במימוש תוכנית הפיתוח.

המידע לעיל, בהתאם לסיכום התקציבי כאמור לעיל, הינו מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך, והן מבוססות 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 בתכנית העבודה של החברה, היעדר תקצוב מתאים מטעם הממשלה, סכסוכי עבודה, התפתחות ושינויים בגולציה בתחומי הפעילות ובגורמי הסיכון המפורטים בסעיף 26 להלן.

8.4.3. תקצוב הוצאות בלתי צפויות מתוכננות לפרויקטים

לכל 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 וההליכים הסטטוטוריים של הפרויקט טרם הושלמו; (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 נובע מניהול סיכונים וחסמים לכל אחת מאבני הדרך של הפרויקט ומידת התממשותם. הסיכונים מנוהלים לפי מידת הסיכויים למימושם (בחלוקה לסיכוי גבוה, בינוני ונמוך). מאחר שלכל סיכון קיימים תג מחיר ומידת סיכוי להתממשות, היקף הבצ"מ נמדד בהתאם לסך עלות הסיכונים אשר סיכוייהם להתממש גבוה ומשפיעים על תקציב הפרויקט.

8.4.4. מחלוקות עם ספקים בפרויקטים

כאמור, בביאור 21 (א) (12) לדוחות הכספיים, ידוע לחברה על דרישות של ספקים/קבלנים לתוספות תשלום. להלן פירוט דרישות קבלנים מהותיות:

אלקטרה תשתיות - במסגרת פרויקט מסילת 431 (קטע 1) הגיש הקבלן דרישה לתשלום נוסף בסך של כ- 214 מיליוני ש"ח במסגרת החשבון סופי, בגין דרישות נוספות לחריגים ועבודות נוספות. במהלך הרבעון הרביעי לשנת 2022 עודכנה דרישת הקבלן לסך של 290 מיליוני ש"ח. הנושא נבדק על ידי הגורמים המקצועיים וההנדסיים בחברה, ולאחר בדיקתם נערך מו"מ אשר הוביל לפשרה לפיה הרכבת תשלם סך של 161 מיליוני ש"ח לקבלן. הפשרה אושרה על ידי ועדת המכרזים בחברה וגורמי המדינה.

שיכון ובינוי - במסגרת פרויקט מסילת 431 (קטע 5) הגיש הקבלן דרישה לתשלום נוסף בסך של כ- 270 מיליוני ש"ח במסגרת חשבונות שהגיש עבור בניית מנהרת מבוא אילון. במהלך הרבעון השני לשנת 2023, עדכן הקבלן את דרישתו והעמידה על סך של 410 מיליוני ש"ח. הדרישות הנ"ל נבדקו על ידי הגורמים המקצועיים וההנדסיים בחברה. נכון למועד פרסום הדוח, הצדדים מנהלים מו"מ בנוגע לדרישות כאמור.

SEMI - במסגרת פרויקט חשמול תשתית הרכבות התגלעו מחלוקות מול הקבלן בקשר ליישום ההסכם, ובכלל זה בקשר לדרישות כספיות נוספות שהוגשו על ידי הקבלן לאחרונה בסך של כ- 480 מיליוני ש"ח. הדרישות הנ"ל הינן דרישות ראשוניות. נכון למועד פרסום הדוח, החברה בוחנת את דרישות הקבלן ומנהלת דיונים מקצועיים עם הקבלן בנושא.

יובהר כי המידע המפורט לעיל, לרבות המחלוקת וסכום החשבון הסופי עם הספק, מהווה מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך, התשכ"ח-1968, המבוסס, בין היתר, על תכנית העבודה והפיתוח של החברה, תקציב החברה, אישור גורמים חיצוניים, תחזיות והערכות של החברה ומידע המצוי בידיה נכון למועד פרסום הדוח. הערכות אלו עשויות שלא להתממש בפועל, כולן או חלקן, או להתממש באופן שונה מהותית מכפי שנצפה.

פעילות חברות הבקרה של הממשלה מול חברת רכבת ישראל

הממשלה, באמצעות משרד התחבורה ומשרד האוצר, מפעילה גופים מומחים לביצוע בקרה (להלן - "חברות הבקרה") על פרויקטי הפיתוח של חברת רכבת ישראל. הבקרה מבוצעת כמדיניות ממשלה בדומה לפעילות מול חברות ממשלתיות אחרות. חברות הבקרה מבצעות, מטעם הממשלה, מעקב אחר פעילות הפיתוח של החברה, החל משלבי תכנון הפרויקטים ועד לסיומם. כחלק מהתהליך, בודקות חברות הבקרה את מוכנות התכניות למכרז, ומבצעות מעקב ובקרה שוטפים על פרויקטים בשלבי תכנון וביצוע שונים. המעקב בוחן את ביצועי החברה בפרמטרים של עמידה בלוחות זמנים, בתקציב ובאיכות. חברות הבקרה מזהות חסמים וכשלים תהליכיים ומתריעות על כך. בדיקת אומדני העלויות של הפרויקטים על ידי חברות הבקרה מפחיתה את רמת הסיכון ואי הודאות, ומגדילה את היכולת לעמוד באמות המידה להצלחת הפרויקטים. 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 שוטפים עם החברה המדווחים לממשלה.

8.5. פרויקטים מסילתיים

בנוסף לפרויקט המפורט לעיל, לחברה פרויקטים מסילתיים נוספים¹⁴ הנמצאים בשלבי תכנון, פיתוח והקמה או כאלה שהסתיימו במהלך תקופת הדוח. להלן יפורטו הפרויקטים המהותיים שבהם:

שם	תיאור	תקציב (במיליוני ש"ח)	לוח זמנים למוכנות הנדסית להפעלה	סטטוס	הוצאות משוערות לסיום (במיליוני ש"ח)
הקו המהיר לירושלים	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.	6,315	הושלם	הפרויקט בשלבי סיום מתקדמים למעט: 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 והתחשבות עם קבלנים.	כ- 367
קשת מודיעין	הוספת מקטע מסילה 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 -	331	הושלם (כולל חשמול הקו).	הפרויקט הושלם כרגע בסגירת חשבונות.	כ- 92

¹⁴ כמו כן, קיימים פרויקטים נוספים אשר הסתיימו ואו נמצאים בשלבי השלמות סופיים, סגירת חשבונות עם ספקים וכדו': קו אשקלון- ב"ש; קו משה דיין בני דרום; מסילת השרון (רעננה קו החוף) אשר נסקרו בהרחבה במסגרת סעיף 8.5.2 לדוח פרק א' תיאור עסקי התאגיד לשנת 2020 בהם, נכון למועד הדו"ח, יש הוצאות משוערות לסיום (במיליוני ש"ח) בסך מצטבר של כ- 74 מיליון ש"ח.

				הרחבת רציף צד קיים לרציף אי והוספת רציף צד נוסף.	
כ- 1,305	בשלבי ביצוע שונים - בחלוקה ע"פ מקטעים <u>431 מזרח</u> : קטע 1 (ראשונים עד רמלה דרום); קטע 2 (תחנת רמלה דרום); קטע 3 (רמלה דרום עד ענבה); קטע 4.1 (חיבור לפאתי מודיעין) קטע 4.2 (חיבור למסילת A1). <u>431 מערב</u> : קטע 5 (משה דיין - מבוא איילון); קטע 6 (מבוא איילון - מעוין שורק); קטע 7 (תחנת מעוין שורק); קטע 8 (מעוין שורק - ראשונים); קטע 9 - הארכת רציפים בתחנת ראשונים.	רבעון רביעי לשנת 2026 (כולל חשמול הקו). קיים חשש לעיכוב בפרויקט עקב השפעות הלחימה, ועיכוב והשלמה ב- 4 מקטעי ביצוע מתוך 10 בכלל הפרויקט אשר מבוצעים על ידי חברת שיכון ובינוי קבלן סולל בונה.	3,474	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 ש"ב לאיתות ותקשורת בראשונים ומחלף ענבה; גשר באורך 3.5 ק"מ; שדרוג והארכת רציפים בתחנת ראשונים.	מסילת 431 - משה דיין - ראשונים - ענבה
כ- 2,330	בביצוע	רבעון רביעי לשנת 2026 (כולל חשמול הקו).	3,746	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 הקיבולת המסילתית). הפרויקט באחריות החברה 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.	מסילה מזרחית (מחיבור תוואי המסילה לכביש 531 עד לוד).

221-כ	בביצוע	רבעון רביעי לשנת 2025, ללא 3 הק"מ במרחב תמ"ל 1,049. לפרטים נוספים בדבר ניהול סיכונים ראה סעיף 26 להלן.	469	הכפלה ושדרוג 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.	הכפלת מסילות רחובות - פלשת
כ-15,489	תכנון מפורט \ קידום זמינות	טרם נקבע	15,523	אורך התוואי כ- 70 ק"מ. שדרוג רשת המסילות הקיימות למהירות של עד 160 קמ"ש. תוספת שתי מסילות חדשות המתוכננות למהירות של עד 250 קמ"ש. תוספת עוד שתי מסילות למהירות עד 160 בקטע נתניה- שפיים (סה"כ 4 פרבריות ושתיים מהירות). הסדרת הפרדות מפלסיות בין מסילות לדרכים. הקמת תחנות רכבת נוספות ושדרוג התחנות הקיימות.	הכפלת מסילות החוף בין שפיים לחוף הכרמל תת"ל 65א
כ-423	פרסום מכרז	טרם נקבע	449	הוספת מסילות 3 ו- 4 בין שפיים להרצליה במסגרת רצועת רכבת קיימת וביצוע תחנת שפיים באופן מידי במיקומה הסופי, כפי שנקבע במסגרת תת"ל 65.	הכפלת מסילה הרצליה - שפיים

4,685-כ	תכנון מוקדם	טרם נקבע	4,685	הכפלת קיבולת מסילתית בירושלים (מ- 6 ל- 13 רכבות לשעה לכיוון). חיבור בין מרכזי המטרופולינים לירושלים. שיפור משמעותי של רמת השירות לנוסע מ/אל מרכז העיר ירושלים. קישוריות למערכות תחבורה ציבורית משלימות.	המשך הקו המהיר בירושלים
1,648-כ	תכנון מפורט	טרם נקבע	1,648	התאמת תחנת נתב"ג לביקושים הצפויים עד שנת 2040. הגדלת קיבולת מסילתית. יצירת חיבור מהיר בין ארבעת המטרופולינים (חיפה, ת"א, ב"ש, ירושלים) לתחנת נתב"ג וחיבור עתידי למסילה מזרחית דרך קשת נתב"ג-תעופה.	נתב"ג - הכפלת מסילות ושינויים מסילתיים
498-כ	תכנון מפורט	טרם נקבע	498	חיבור עתידי למסילה מזרחית דרך קשת נתב"ג - תעופה	קשת תעופה - חיבור מסילה מזרחית לקו החוף
4,991-כ	תכנון מוקדם סטטוטורי	טרם נקבע	5,000	הקמת / שדרוג מסילה כפולה (ומערך חשמול) בייעוד מטענים משולב רכבות נוסעים פרבריות במהירויות תכן של 120/160 קמ"ש - אשר תחבר את נמל אשדוד לשדרה המזרחית, דרך קטע פלשת-שורק. הפרויקט כולל הקמת מסילה עוקפת לעיר לוד והקמת תחנות נוסעים בני-דרום וגדרה. הקמת הקטע הצפוני של מסילה	עוקף לוד - פלשת שורק שלב א' וב'

				כפולה יעודית לרכבות נוסעים מהירות עד 250 קמ"ש בין באר- שבע לתל-אביב. רכבות אלה תעקופנה את תחנת לוד ותתחברנה ישירות לתחנת נתב"ג. החיבור לירושלים יתבצע דרך מסילת 431 עם תחנה בגזר.	
כ-859	בביצוע	רבעון 4, 2027	957	הגדלת הנסועה באמצעות הפעלת רכבות ארוכות (מערכים כפולים) הארכת רציפים לאורך הנדרש 7+7 (בשני שלבים שלב א - 250 מ"א, שלב ב - 355 מ"א)	התאמת הקיבולת בתחנות והרציפים
כ-1,715	בביצוע	טרם נקבע	סך הפרויקט כ-5,000 מתוכם 1,862 חלק באחריות החברה.	הגדלת הקיבולת בציר איילון מ-17 ל-26 רכבות ש/כ שחרור צוואר הבקבוק של רשת המסילות הארצית	מסילה רביעית באיילון (התקבל בהחלטת ממשלה, לא שייך לתוכנית הפיתוח 2021-2025)

להלן פרויקטים מסילתיים מהותיים נוספים מתוכנית הפיתוח החדשה 2021-2025 שטרם התקבלה עבורם הרשאה תקציבית:

תחום הפרויקט	תקציב במיליוני ש"ח על פי הסכם הפיתוח האחרון 2021-2025
הגדלת קיבולת מודיעין מרכז - שלב א	396
מחלף מסילתי בתיא האוניברסיטה	800

הערכות החברה בדבר השלמת הפרויקטים המסילתיים הנוספים, לרבות, לוחות זמנים, עלויות והוצאות לסיומם כאמור לעיל, הינן מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך, והן מבוססות 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, היעדר תקצוב מתאים מטעם הממשלה, סכסוכי עבודה, התפתחות ושינויים ברגולציה בתחומי הפעילות וגורמי הסיכון המפורטים בסעיף 26 להלן.

ביום 30 בדצמבר, 2021 פרסמה החברה מכרז לביצוע עבודות הנדסיות והקמת תחנת אלעד בפרויקט. אומדן המכרז עמד על סכום של מאות מיליוני ש"ח. תקופת ההתקשרות עם הזוכה במכרז תעמוד על 44 חודשים.

ביום 23 במאי, 2022 פרסמה החברה על זכייתה של טר ארמה בע"מ במכרז. תקופת ההתקשרות עם הקבלן הינה 43 חודשים, כאשר פרויקט המסילה המזרחית בכללותו צפוי להיות מושלם בשנת 2026. היקף ההתקשרות עם הזוכה מסתכם בכ- 477 מיליון ש"ח, וזאת מתוך היקף כלל פרויקט המסילה המזרחית שנאמד בכ- 3.7 מיליארד ש"ח.

ביום 29 בספטמבר, 2022 פרסמה החברה מכרז לביצוע עבודות הנדסיות בקטע D בפרויקט המסילה המזרחית (להלן - 'המכרז'). ביום 5 במרץ, 2023 פרסמה החברה על זכייתה של חברת שיכון ובינוי סולל בונה תשתיות בע"מ (להלן: 'הזוכה') במכרז. תקופת ההתקשרות עם הזוכה הינה 27 חודשים, כאשר פרויקט המסילה המזרחית בכללותו צפוי להיות מושלם בשנת 2026. היקף ההתקשרות עם הזוכה מסתכם בכ-287 מיליון ש"ח, וזאת מתוך היקף כלל פרויקט המסילה המזרחית שנאמד בכ- 3.7 מיליארד ש"ח.

המידע המפורט לעיל, לרבות תקופת ההתקשרות עם הקבלן, מועד השלמת פרויקט המסילה המזרחית והיקפו, מהווים מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך, התשכ"ח-1968, המבוסס על תכניות העבודה והפיתוח של החברה, תקציב החברה, תחזיות והערכות של החברה ומידע 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 שינויים בתכניות העבודה והפיתוח של החברה, שינויים ברגולציה, סכסוכי עבודה, היעדר מקורות מימון עתידיים וכן התממשות אחד או יותר מגורמי הסיכון של החברה, כמפורט בסעיף 26 להלן.

8.6. פרויקטים שאינם מסילתיים

בנוסף לפרויקטים המפורטים לעיל, לחברה פרויקטים נוספים שאינם מסילתיים¹⁵, הנמצאים בשלבים שונים של תכנון, פיתוח והקמה. להלן יפורטו הפרויקטים המהותיים שבהם:

שם	תיאור	תקציב (במיליון י ש"ח)	לוח זמנים למוכנות הנדסית להפעלה	סטטוס	הוצאות משוערות לסיום (במיליוני ש"ח)
מתחם קישון שלב ב'	פרויקט המשך לשדרוג מתחם התחזוקה בקישון א'. הפרויקט כולל: שדרוג סדנה לטיפול אחזקה כבדה, הקמת מוסד 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	2027	בביצוע	כ-872
מתחם לוד שלב ב'	שדרוג ופיתוח מתחם לוד לתפעול, תחזוקה ודיור רכבות לטובת היערכות לשנים הבאות. תוספת של כ- 6 ק"מ דיור מסילות בהתאם לתוכנית התפעולית. יצירת מתחם אחוד הנותן פתרונות לבעיות התפעול במתחם. פתרון וטיפול בבעיות ניקוז מורכבות כולל	772	רבעון 4, 2027	בביצוע	כ-727

¹⁵ כמו כן, קיימים פרויקטים נוספים אשר הסתיימו או נמצאים בשלבי השלמות סופיים, סגירת חשבונות עם ספקים, פיתוח נופי ואינם מהווים עוד פרויקטים מהותיים עבור החברה: מתחם ב"ש, מתח"מ לוד, מתחם אשקלון שלב א' אשר נסקרו בהרחבה בסעיף 8.5.4 לדו"ח פרק א' תיאור עסקי התאגיד לשנת 2020, בהם, נכון למועד הדו"ח, יש הוצאות משוערות לסיום (במיליוני ש"ח) בסך מצטבר של כ- 260 מיליון ש"ח.

				שילובם בניקוז העירוני של העיר לוד.	
מתחם רג"מ	פיתוח תשתיות לקליטת נייד לצורכי תחזוקה ברמות השונות, דיור ותפעול לרכבות נוסעים ומטענים באורך כולל של כ- 29 ק"מ כמענה לתוכנית האסטרטגית ומענה לכלל גורמי הרכבת כגון תשתיות, תקשורת ולוגיסטיקה	1,000 שלב א	טרם נקבע	תכנון מוקדם \ סטטוטורי	כ-999

להלן פרויקטים שאינם מסילתיים מהותיים נוספים מתוכנית הפיתוח החדשה 2021-2025 שטרם התקבלה עבורם הרשאה תקציבית:

תחום הפרויקט	תקציב במיליוני ש"ח על פי הסכם הפיתוח האחרון 2021-2025
מתחם אשקלון ב'	650

היערכות החברה להשלמת פרויקטים נוספים שאינם מסילתיים, לרבות, לוחות זמנים ועלויות, המתוארים לעיל, הינן מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך, והן מבוססות 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, היעדר תקצוב מתאים מטעם הממשלה, סכסוכי עבודה, התפתחות ושינויים ברגולציה בתחומי הפעילות וגורמי הסיכון המפורטים בסעיף 26 להלן.

8.7. פרויקטי סל

בנוסף לפרויקטים המפורטים לעיל, לחברה פרויקטים נוספים, אשר מתוקצבים לביצוע או קידום תכנון במסגרת 'סל תקציבי' ומיועדים לקידום מטרות לפיתוח הרשת.

להלן יפורטו הסלים **המהותיים** בהתאם להסכם ההפעלה והפיתוח 20-13:

שם	תיאור	תקציב (במיליוני ש"ח)	הוצאות משוערות לסיום (במיליוני ש"ח)
קידום זמינות, תכנון מתחמים ותכנון מתחמי נדל"ן	תכנון מוקדם למתחמים קישון שלב ב', לוד שלב ב', אשקלון שלב ב' ורג"מ.	345	כ-46
	קידום של תכניות בסביבת התחנות הקיימות והחדשות, לטובת מימוש הפוטנציאל המסחרי בשטחי החברה.		
שדרוג ושיפוץ תחנות וחניונים	שדרוג תחנות והתאמתן לסטנדרטים הנדרשים ברכבת ישראל. שדרוג והקמת חניונים בתחנות הרכבת.	332	כ-37
ביצוע שלוחות ומסופי מטענים	החברה משקיעה בשדרוג ובהקמה של שלוחות ומסופי מטענים כדי לאפשר גידול בהיקף הובלת המטענים וכניסה לשווקים חדשים, תוך שיפור הפריסה הגיאוגרפית בנקודות הקצה.	568	כ-334
הפרדות מפלסיות	הקמת הפרדות מפלסיות להגדלת הבטיחות ולמניעת תאונות. בשנת 2005 החליטה ממשלת ישראל להקים הפרדות מפלסיות כדי לבטל את מפגשי מסילה	306	כ-70

		וכביש; וזאת, נוכח ריבוי אירועים בטיחותיים במפגשים אלה. ההפרדות המפלסיות מוקמות בהתאם למודל תיעדוף לחישוב חומרת הסיכון במפגש דרך מסילה, תוך ניתוח תרחיש אפשריים העלולים להתרחש במפגש, בדגש על תרחיש השימוט של רכבת נוסעים. הסל התקציבי כולל הקמת 10 הפרדות מפלסיות שנמצאות בקטגוריה הראשונה מבחינה בטיחותית.	
--	--	---	--

להלן יפורטו הסלים המהותיים בהתאם להסכם ההפעלה והפיתוח 21-25:

שם	תיאור	תקציב (במיליוני ש"ח) / אומדן	הוצאות משוערות לסיום (במיליוני ש"ח)
שדרוג והתאמת תחנות לגידול בנסועה ושדרוג חניונים	קידום של תכניות בסביבת התחנות הקיימות והחדשות, לטובת מימוש הפוטנציאל המסחרי בשטחי החברה.	796	כ-782
מסופי מטענים	החברה משקיעה בשדרוג ובהקמה של שלוחות ומסופי מטענים כדי לאפשר גידול בהיקף הובלת המטענים וכניסה לשווקים חדשים, תוך שיפור הפריסה הגיאוגרפית בנקודות הקצה.	695	כ-684
הפרדות מפלסיות - 21-25	הקמת הפרדות מפלסיות להגדלת הבטיחות ולמניעת תאונות. בשנת 2005 החליטה ממשלת ישראל להקים הפרדות מפלסיות כדי לבטל את מפגשי מסילה וכביש; וזאת, נוכח ריבוי אירועים בטיחותיים במפגשים אלה. ההפרדות המפלסיות מוקמות בהתאם למודל תיעדוף לחישוב חומרת הסיכון במפגש דרך מסילה, תוך ניתוח תרחיש אפשריים העלולים להתרחש במפגש, בדגש על תרחיש השימוט של רכבת נוסעים.	207	כ-176
קידום תכנון מתחמים תפעוליים ודיוור פרויקטים מתחמי נדל"ן	קידום תכנון למתחמים תפעוליים וקידום של תכניות בסביבת התחנות הקיימות והחדשות, לטובת מימוש הפוטנציאל המסחרי בשטחי החברה.	186	כ-186

הערכות החברה בדבר השלמת פרויקטי סל, לרבות, תכולות, לוחות זמנים ועלויות, המתוארים לעיל, הינן מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך, והן מבוססות על פעילות החברה ועל מידע המצוי בידיה נכון למועד פרסום הדו"ח. 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, היעדר תקצוב מתאים מטעם הממשלה, סכסוכי עבודה, התפתחות ושינויים ברגולציה בתחומי הפעילות וגורמי הסיכון המפורטים בסעיף 26 להלן.

8.8. פרויקטים טכנולוגיים

בנוסף לפרויקטים המפורטים לעיל, לחברה פרויקטים נוספים, הנמצאים בשלבים שונים של תכנון, פיתוח והקמה וקשורים להתעצמות הטכנולוגית של החברה. להלן יפורטו הפרויקטים המהותיים שבהם:

שם	תיאור	תקציב (במיליוני ש"ח)	לוח זמנים למוכנות הנדסית להפעלה	סטטוס	הוצאות משוערות לסיום (במיליוני ש"ח)
חשמול	ההתקנה של מערכת חשמול בהתאם לתת"ל 18 - תשתית רשת מגע עילי (OCS) מעל קווי הרכבת על מסילות בקווים ראשיים. מערכת שליטה ובקרה מתקדמת (SCADA), הקמת תחנות השנאה (TS) בפריסה ארצית להספקת תצרוכת החשמל לפרויקט וכן, רכש ציוד נייד רכבתי חדש המותאם לנסיעה בהינע חשמלי והסבת ציוד נייד קיים להינע חשמלי.	12,084 מתוכם: תשתיות חשמול 4,206 - ציוד נייד - 7,338	2025 קיים צפי לעיכוב כתוצאה הפחתה משמעותית של כמות עובדים בעקבות הלחימה, הפסקת עבודות הקמה בשנת 2023 לכחצי שנה בעקבות תקלות ברשת וכן עקב מחלוקות מול קבלן החשמול.	בביצוע	3,869
החלפת האיתות	פרויקט התאמת מערכת האיתות והתקשורת לחשמול מחולק לשני 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 מאחר שמערכת האיתות המותקנת בקטע הצפוני אינה מתאימה לתפעול תחת חשמול (בשל השפעות אלקטרומגנטיות). ביצוע הפרויקט יתחלק לשני שלבים: שלב א' - משו"ב נעמן ועד חותרים. שלב ב' - חותרים עד שפיים. בנוסף, הפרויקט כולל התאמה של מערכת האיתות והתקשורת לתפעול בחשמול. תכולת הפרויקט כוללת ביצוע עבודות התאמה של מערכות האיתות במבני שו"ב קיימים, התאמת מערכות תמסורת, החלפת מחסומים וביצוע	1,115	2024	בביצוע	כ-284

				החלפת כבלים במקטעים שונים.	
כ-1,161	בביצוע	מועד סיום שלב א בפרויקט (קו הרצליה נבון) במהלך 2024. כלל הפרויקט צפוי להסתיים עד סוף שנת 2026.	2,117	מורכב משלושה חלקים : ציוד המסילה (ETCS TS), הציוד המותקן ברכבות (ETCS) (OB) ורשת תקשורת עצמאית (GSMR). הפרויקט כולל את התאמת מערכת האיתות והתקשרות לתפעול ב - ERTMS. יתרון משמעותי שיושג עם החלפת המערכת ל - ERTMS, לצד הגדלת הבטיחות, הינו הגדלת הקיבולת של רשת המסילות, בעיקר, בצווארי הבקבוק.	ERTMS

להלן יפורטו הסלים הפרויקטים הטכנולוגיים המהותיים בהתאם להסכם ההפעלה והפיתוח 21-25 :

שם	תיאור	תקציב (במיליוני ש"ח)	לוח זמנים למוכנות הנדסית להפעלה	סטטוס	הוצאות משוערות לסיום (במיליוני ש"ח)
המשך פרויקט החשמול	חשמול קווי המסילות בפרויקטים 431 מסילה מזרחית וקטע אשקלון גורל	500	טרם נקבע	בביצוע	כ-466

8.8.1. להלן פירוט נוסף אודות פרויקט החשמול

החברה רואה בפרויקט החשמול, פרויקט בעל חשיבות לאומית, אשר יביא לתועלות משקיות רבות, ישפר את חווית הנוסע ויביא לצמצום הפגיעה באיכות הסביבה. בשל חשיבות הפרויקט נמסר דיווח נוסף, כמפורט להלן :

עוד יצוין כי החברה שמה לה כמטרה עליונה לצמצם במידת האפשר, את הפגיעה בתפעול השוטף של רשת הרכבות, כתוצאה מביצוע פרויקט החשמול. להערכת החברה, נכון למועד פרסום הדוח, הפעלת קווי החשמול על פי מתווה החברה ובהתאם לתת"ל 18 עודכנה לשנת 2025.

פרויקט החשמול נוהל על ידי חטיבה ייעודית בהתאם להחלטת דירקטוריון בדבר אישור שינוי ארגוני של החברה. חטיבה זו כללה את פעילות התכנון והביצוע של כלל האתרים לאורך קווי השירות לנוסעים אשר יופעלו בהנעה חשמלית.

ביום 18 בדצמבר, 2023 אישר דירקטוריון החברה שינוי ארגוני לביטול חטיבת חשמול ופיצול סמכויות כלהלן :

1. הקמת חשמול - יועבר כמנהלת בחטיבת פיתוח ;
2. רכש וקליטת נייד חשמלי - יועבר לחטיבת נייד ;
3. תחזוקת חשמול - יועבר לחטיבת תשתיות.

א. יעדי התכנית

- להלן יעדיו ומטרותיו המרכזיים של פרויקט 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 לצידוד הרכבת.
 3. שיפור תנאים בתחנות הנוסעים, בין השאר, באמצעות הפחתת מטרדי רעש וזיהום אויר.
 4. הקטנת הצפיפות בקרונות הנוסעים באמצעות הפעלת המערך הרכבתי בתדירות גבוהה יותר.
 5. צמצום מפגעים סביבתיים על ידי הפחתת מטרדי רעש וזיהום אויר.
 6. שיפור תדמית החברה, והגדלת הביקוש לשירותיה, באמצעות ייעול מערך ההיסעים, קיצור לוחות הזמנים לנסיעה, ושימוש באמצעים ידידותיים לסביבה.

ב. השלכות פרויקט החשמול על השירות לנוסע/לקוחות הרכבת:

- להערכת החברה נכון למועד פרסום הדוח, פרויקט החשמול צפוי לתרום לשיפור השירות לנוסע בין היתר, מהטעמים הבאים:
1. קיצור משך זמן הנסיעה.
 2. הגדלת תדירות רכבות כתוצאה מהיכולת להגדיל מהירות וכן, הגדלת תדירות וקיבולת מסילה הודות ליכולות האצה והאטה מוגברות.
 3. הגדלת כמות נוסעים על ידי תוספת קרונות לרכבות קיימות.
 4. שיפור הדיוק ועמידה בלוחות הזמנים.
 5. הגדלת הגמישות התפעולית (הפחתת תקלות וצרכי אחזקה).
 6. הגברת הנוחות בנסיעה ובהמתנה בתחנות.

ג. השלכות פרויקט החשמול על הסביבה:

- להערכת החברה, נכון למועד פרסום הדוח, פרויקט החשמול יסב תועלת סביבתית למשק הישראלי בין היתר, מהטעמים הבאים:
1. כתוצאה מהמעבר לחשמול, צפויה הפחתה של 100% בפליטת מזהמי אוויר האופייניים לשריפת סולר לתחבורה הגורמים לזיהום אוויר, מזהמים כגון: תחמוצות חנקן (NO_x), חלקיקים מרחפים בעלי מקטע קטן מ- $\text{PM}_{2.5}$ ודו תחמוצת החנקן (NO_2).
 2. הפחתה ניכרת עד מלאה של זיהום אוויר בכלל תחנות הרכבת, ובפרט בתחנות הרכבת המקורות דוגמת: 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.

ד. תהליכים נדרשים ליישום במסגרת ביצוע תכנית החשמול:

- להלן תהליכים עיקריים, הנדרשים ליישום תכנית החשמול:
1. הקמת תשתיות החשמול לאורך תוואי המסילות מעל רכבות ומתקני רכבת.
 2. רכש נייד חשמלי והסבת קרונות דיזל חשמלי לנסיעה ברשת מחושמלת.
 3. ביצוע התאמות נדרשות במערכות האיתות והתקשורת (תנאי מקדים).
 4. חשמול הדרגתי של מתחמי רכבת קיימים.
 5. בניית מתקני תחזוקה ותפעול נוספים הנדרשים לטיפול ברכבות החשמליות.
 6. התארגנות החברה לקליטת הפרויקט, כולל, אימוץ נהלי עבודה מתאימים, הדרכות, הסמכות, קליטת עובדים בעלי מיומנויות מתאימות וכו'.
 7. גובשו הסכמות עם עיריית חיפה לגבי השיקום הנופי, מסמכי החשמול הוגשו לות"ל ואושרו.

ה. אבני הדרך של תכנית החשמול

תכנית החשמול כוללת ארבעה מרכיבים מרכזיים: הקמת תשתיות החשמול, רכש קרונות וקטרים, הסבת קרונות קיימים ומוכנות ארגונית כמפורט לעיל.

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 תנאים בסיסיים לעמידה בלוחות הזמנים של יישום התכנית. בנוסף, עמידה בתקופת הכשרת נהגים, והרצת ציוד חשמלי העובר להפעלתו של כל קו נוסעים חשמלי במסגרת התכנית, הינם קריטיים לעמידה בלוחות הזמנים שנקבעו להשלמת התכנית.

יישום תכנית החשמול מחייב סגירת קווי רכבות נוסעים ומטענים לתקופות שונות, בחלונות זמן קבועים, לצורך ביצוע עבודות ההקמה. סגירות הקווים עשויות לפגוע במערך ההיסעים הקיים ובמערך הובלת המטענים של החברה בתקופת יישום התכנית.

הקמת הפרויקט מחייבת, על פי הוראות התכנית, הכנת מסמכי תכנון וביצוע מפורטים שיוגשו לאישור הו"ל. בין היתר כוללים מסמכים אלו מידע אודות: מיקום העמודים באזורים נצפים, סוגי העמוד באזורים אורבניים, סקרי ציפורים וכו'. הכנת מסמכים אלה החלה לאחר אישור ומתן תוקף לתכנית, והיא תימשך במסגרת התכנון המפורט לביצוע על ידי הקבלן. כל התכניות לפרויקטים בהקמה, מתוכננות בהתאם לתקינה המחייבת בישראל, תקנות התכנון והבניה, לרבות, דרישות תקן ישראלי 5435 (מערכות תחבורה ציבורית מסילתית בנתיב קבוע: דרישות בטיחות אש) וכן בהתאם לתקנים אירופאיים רלוונטיים.

לשם הקמת תחנות השנאה רכבתיות (להלן: "תה"רים"), הוכנו ואושרו היתרי בניה בות"ל. לתה"רים שמיקומם מחוץ למקרקעי רכבת, הוכנה תכנית הכרזה ובוצעו הפקעות קרקע.

1. עקרונות לעבודות התקנת מערכת החשמול:

1. עבודות החשמול יבוצעו במקביל לתנועת הרכבות הסדירה במסילה המקבילה (להלן - "המסילה הפעילה"), מתוך שאיפה לצמצם ככל האפשר את הפגיעה בתנועת הרכבות הסדירה. מהירות הנסיעה במסילה הפעילה תוגבל. בכוונת החברה לבצע את העבודות במהלך השבוע בלילות בלבד, תוך סגירת המסילות לתנועת רכבות למעט, מסילה אחת בה תתאפשר תנועת רכבות. בסופי שבוע (מיום חמישי בערב ועד יום ראשון לפנות בוקר) העבודות תבוצענה על כלל המסילות.

2. ייתכן וסגירת קווי הרכבת לשם ביצוע עבודות הקמה בשעות השפל, תצריך ביטול רכבות.

3. סגירת מסילות לתנועת רכבות סדירה ורציפה עקב התקנת מערכת החשמול תבוצע, 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, יתבטאו 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.

2. ביצוע קווי חשמול

השלמת ביצוע הנדסית של פרויקט החשמול, והפעלת רכבות נוסעים חשמליות תבוצע בהתאם לתת"ל 18 בצורה מדורגת בכל הרשת הרכבתית, למעט מספר מקטעים אשר אינם כלולים בתת"ל 18. מקטעים אלה יטופלו 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, העבודות כוללות: פריסת תשתית רשת מגע עילי (OCS) מעל קווי הרכבת על מסילות בקווים ראשיים באורך של כ-420 ק"מ. הקמת מערכת שליטה ובקרה מתקדמת (SCADA), וכן, 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. בימים אלו מקודם תת"ל 18 ג' (חשמול 60 ק"מ מסילה בין אשקלון לגורל) אשר נלקח בחשבון בתכנית החשמול של 2024.

בהתאם, להלן מועדי הפעלה מסחרית של קווים חשמליים:

מועד הפעלה מסחרית	קו שירות חשמלי
25/09/2018	ירושלים האומה-נתב"ג
21/12/2019	ירושלים האומה-ת"א ההגנה
30/06/2020	ירושלים-ת"א מרכז
21/09/2020	ירושלים-ת"א מרכז-הרצלייה
25/12/2021	הרצלייה-רעננה-ת"א-ראשל"צ-אשקלון
30/03/2022	ירושלים - מודיעין
17/09/2022	נתניה - רחובות
07/01/2023	בנימינה - רחובות

כמו כן, ביום 1 באפריל, 2020 חתמה הרכבת על חוזה עם קבלן החשמול שעניינו האצת ביצוע הפרויקט. במסגרת חוזה זה, כלולים, 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. במהלך שנת 2022 נחתמה תוספת שביעית להסכם עם קבלן החשמול לביצוע האצה לפרויקט החשמול שתאפשר הפעלה של כל קווי השירות החשמליים עד לסוף שנת 2024. כתוצאה מהפחתה משמעותית של כמות עובדים בעקבות מלחמת "חברות ברזל", ותקלות ברשת שגרמו להפסקת עבודת הקמה של כחצי שנה בשנת 2023, תדחתה הפעלת כל קווי השירות החשמליים לשנת 2025.

ח. תקצוב תכנית החשמול

תקציב התכנית הינו כ- 12.1 מיליארד ש"ח (לפי תוכנית הפיתוח 2013-2020). בתוכנית הפיתוח החדשה 2021-2025 נוסף תקציב של 0.5 מיליארד עבור חשמול קווי המסילות בפרויקטים 431 מסילה מזרחית וקטע אשקלון גורל.

לפרטים בדבר התאמת המנגנונים בהסכם הפיתוח וההפעלה לתקופה בה מופעלים קווי רכבת חשמליים ראה באור 21(ג)(1.3) לדוחות הכספיים.

יובהר, כי הערכות החברה להשלמת הפרויקט, מרכיבי ויעדי תכנית החשמול, לרבות, אבני הדרך של תוכנית החשמול, אופן יישומה, עלויות, צפי הוצאות בשנה הקרובה, קבלת היתרים הנדרשים, מועדי הביצוע של תכנית החשמול והשלמתה, תהליכים נדרשים ליישום במסגרת ביצוע תכנית החשמול, שלביות הקמת רשת החשמול, תקציב תכנית החשמול השלכות פרויקט החשמול על השירות לנוסע / לקוחות הרכבת, השלכות פרויקט החשמול על הסביבה, עקרונות לעבודות התקנת מערכת החשמול, והערכות החברה בדבר שיקוע וביצוע 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 הדו"ח. 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, היעדר יכולת לממש ולהטמיע בחברה טכנולוגיות, שינויים ברגולציה ואי השגת אישורים רגולטורים נדרשים, היעדר מקורות מימון, סכסוכי עבודה וכן, התממשות אחד או יותר מגורמי הסיכון המפורטים בסעיף 26 להלן, ובכלל זאת, גורם הסיכון המתייחס לתכנית החשמול, כמפורט בסעיף 26.4.11 להלן.

פרק ד' - מידע נוסף ברמת התאגיד

9. מרכז שליטה ופיקוד ארצי

החברה מפעילה מרכז שליטה ופיקוד ארצי המצוי תחת חטיבת תכנון והפעלה (להלן - "משוא"ה"), אשר 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 (אתרים 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.

מרכז הפיקוד (משוא"ה) ממוקם בלוד בבית הנהלת הרכבת ומופעל במקביל בחיפה חוף הכרמל.

בשנים האחרונות, עם העלייה המאסיבית בכמות עבודות הפיתוח על המסילה, לרבות עבודות החשמול של קווים חדשים והתפתחות מואצת של תשתיות תומכות, בוצע שינוי במבנה הארגוני של אגף הפעלה (שמנהל את משוא"ה) והוקמה חטיבת תכנון והפעלה. במסגרת השינוי תוגבר המערך הניהולי של משוא"ה, כדי לתת מענה למורכבות וכמות העבודה של מרכז השליטה - שמופעל כיום גם מלוד.

חטיבת תכנון והפעלה פועלת לקליטת טכנולוגיות חדשות ומתקדמות כמו למשל הפעלה של תנועת הרכבות בתקן אירופאי חדיש יותר (ETCS L2) והפעלתו של סימולטור חדשני להכשרה של אתמים בכדי להתאים את מרכז השליטה הארצי להפעלה של רכבות חשמליות, מהירות ומתקדמות ברשת רכבות ענפה ומתקדמת יותר.

10. כושר ייצור

10.1 הסעת נוסעים

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

2021	2022	2023	
כ- 1.96 מיליארד	כ- 3 מיליארד	כ- 3.4 מיליארד	נוסע * ק"מ
כ- 9.4 מיליארד	כ- 11.4 מיליארד	כ- 12 מיליארד	מושב * ק"מ (בפועל)
21%	26%	28%	תפוקה

10.2 הובלת מטענים

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)
2023	5.9	9.5
		63%
2022	6.6	10.3
		64%
2021	7.5	11.9
		63%

11. רכוש קבוע, נייד ומיתקנים

11.1. רכוש קבוע בבעלות החברה

להלן טבלה המפרטת את הרכוש הקבוע בבעלות החברה ליום 31 בדצמבר, 2023 (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)	49.03	767,622	-	558,506	1,326,128
תשתיות (2)	26.32	14,486,105	-	8,328,816	22,814,921
תחנות ומתחמים (3)	27.62	4,907,180	-	1,368,027	6,275,207
נייד (4)	22.03	5,523,473	-	1,067,031	6,590,504
כלי רכב	6.30	1,788	-	(549)	1,239
ציוד + מחשוב	13.61	329,714	-	120,298	450,012
סה"כ		26,015,882	-	11,442,129	37,458,011
נכסים בלתי מוחשיים (6)	2.21	46,285	-	317,093	363,378
נכסים המוחכרים בחכירה תפעולית	-	78,448	-	-	78,448

(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 2 תחנות נוסעים לא פעילות הקיימת בחברה.

(4) ציוד נייד-מכיל את הציוד הנייד של החברה המשמש להסעת נוסעים (129 קטרים, 773 קרונות וקרונות) ולהובלת מטענים (42 קטרים ו- 866 קרונות).

(5) החברה הכירה בהפרשה לירידת ערך נכסים שמומנו כנגד הנפקת הון מניות עקב גרעון מתמשך בהון. בשנת 2020 ביטלה החברה חלק מההפרשה ברבעון הראשון סך של כ- 49 מיליוני ש"ח וברבעון הרביעי 29 מיליוני ש"ח נוספים. ביום 31 בדצמבר, 2021 ביטלה החברה חלק מההפרשה בסך של כ- 14 מיליוני ש"ח. ביום 30 ביוני, 2022 רשמה החברה הפסד מירידת ערך נכסים בסך של כ- 29 מיליוני ש"ח וביום 30 בספטמבר, 2022 רשמה החברה הפסד מירידת ערך נכסים בסך של כ- 72 מיליוני ש"ח. בתקופת הדוח ביום 30 ביוני, 2023 ביטלה החברה את ההפרשה לירידת ערך במלואה בסך של כ- 806 מיליוני ש"ח (במהלך הרבעון השני לשנת 2023 בוצעה עבודת השבת ערך נכסים שתוצאתה השבה בסך 763 מיליוני ש"ח). לפרטים נוספים ראה באור 13 (א) לדוחות הכספיים.

(6) נכסים בלתי מוחשיים- מתוכם עלויות פינוי תדרים 220 מיליון ש"ח במצטבר (ראה באור 27(ד)(2) לדוחות הכספיים).

11.2. מסופים בבעלות פרטית

- (1) נמל אשדוד - בעורך נמל אשדוד קיימים 4 מסופים פרטיים בעלי קישור מסילתי אליהם ומהם מובילה הרכבת: מסוף אוברסיז, מסוף קונטרס, מסוף מרין קונטיינרס ומסוף פרידנזון.
- (2) מסוף צפע - מסוף צפע הינו בבעלות כ"ל. החברה מובילה ממסוף צפע מוצרים של כ"ל ואחרים ממפעלים במישור רותם, מוצרי ייבוא ו/או ייצוא. יצוין, כי המקרקעין עליהם בנוי המסוף הינם בבעלות חלקית של החברה.
- (3) מסוף דשנים חיפה - מסוף דשנים הנו בבעלות של כ"ל. חברת מילניום שירותי רכבת בע"מ משכירה אותו מכ"ל. החברה הובילה למסוף זה מכולות ייבוא וייצוא, ובמסוף קיימים פתרונות אחסנה נקודתיים. יצוין, כי המקרקעין עליהם בנוי המסוף הינם בבעלות חלקית של החברה. בשל בעיות תשתית בשלוחה למסוף דשנים הופסקה פעילות הרכבת במסוף הנ"ל.
- (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. במהלך שנת 2023 לא בוצעו הובלות אשפה וחול מהמסוף הנ"ל.
- (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. לאחר פרוץ מלחמת "חרבות ברזל" ב-7 באוקטובר, 2023 בוצעה הובלת חול ואשפה ממסוף דפולוג ורק לתקופת המלחמה.

11.3. פיתוח מסופים חדשים

החברה מקדמת פיתוח שלוחות חדשות למפעלים, מסופים פרטיים ונמלי ים:

1. שלוחה למסוף דפולוג בחיפה - החברה השלימה הקמת שלוחה למסוף דפולוג בהתאם להסכם שנחתם בין חברת מעגן עבודות ימיות וצלילה ביום 13 בנובמבר, 2017. השלוחה נפתחה לתנועה בינואר 2020.
2. 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.
3. שלוחה לנמל מספנות ישראל - הקמת שלוחה לנמל מספנות ישראל נמצאת בביצוע בהתאם להסכם שנחתם בין מספנות ישראל לחברה ביום 19 בספטמבר, 2019. צפי לסיום המסילות הינו במהלך שנת 2025.
4. שלוחה למפעל חיפה נגב טכנולוגיות במישור רותם - החברה מבצעת הקמת שלוחה למפעל חיפה נגב טכנולוגיות בהתאם להסכם שנחתם בין חיפה נגב טכנולוגיות לחברה ביום 6 ביוני, 2021. צפי לסיום המסילות הינו במהלך שנת 2024.
5. בשנת 2021 החלו לפעול נמל המפרץ חיפה ונמל דרום באשדוד. נכון למועד פרסום הדוח, צפי לסיום פיתוח המסילות בנמל הדרום הינו במהלך שנת 2024, וצפי לסיום פיתוח המסילות בנמל המפרץ הינו במהלך שנת 2025. עד לסיום פיתוח המסילות, מכולות מהנמלים החדשים יועברו ברכבת דרך המסופים העורפיים בחיפה ואשדוד.

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 בהתאם לתכנית האסטרטגית לפיתוח רכבת ישראל ולתכנית ארצית לפיתוח מסופי מטענים אשר אושרה עקרונית ע"י הולנת"ע בחודש מאי, 2020 והחברה נערכת לקידומה בתיאום עם משרד התחבורה באתרים הבאים:

- (א) מסוף נגב מערבי (נתיבות) - התכנון המוקדם והסטטוטורי הושלם. התכנית נמצאת בשלב תכנון מפורט.
- (ב) מחצבת תמר - הפרויקט כולל מסילה באורך של כ- 7 ק"מ מתחנת צפע. התכנון המוקדם והסטטוטורי הושלם. התכנית נמצאת בשלב תכנון מפורט.
- (ג) מסוף קדמה (תמ"א 76 ג) - הפרויקט מצוי בתכנון מוקדם והליך סטטוטורי.
- (ד) מסוף טירת יהודה (תת"ל 126) - הפרויקט מצוי בתכנון ראשוני והליך סטטוטורי.
- (ה) מסוף בית שמש (תת"ל 125) - הפרויקט מצוי בתכנון מוקדם והליך סטטוטורי.
- (ו) מסוף צפון מטרופולין ת"א (תמ"א 76 א) - הפרויקט מצוי בתכנון ראשוני והליך סטטוטורי.
- (ז) מסוף עמק יזרעאל (תמ"א 76 ב) - הפרויקט מצוי בתכנון ראשוני והליך סטטוטורי.

(ח) מסוף כרמיאל (תמ"א 76 ד) - הפרויקט מצוי בתכנון ראשוני והליך סטטוטורי.

(ט) מסוף קריית שמונה (תמ"א 76 ה) - הפרויקט מצוי בתכנון ראשוני.

(י) מסוף דרום מחוז חיפה (תמ"א 76 ו) - הפרויקט מצוי בתכנון ראשוני והליך סטטוטורי.

הערכות החברה בדבר הוספת מסופי מטען חדשים ברחבי הארץ הינן מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך, והן מבוססות 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 בתכנון העבודה של החברה, התפתחות ושינויים ברגולציה בתחומי הפעילות, העדר תקצוב מתאים מטעם הממשלה, סכסוכי עבודה וגורמי הסיכון המפורטים בסעיף 26 להלן.

11.4. מקרקעין

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 בבאור 21(ג)(2)(2) בדוחות הכספיים.

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 אשר מונתה ע"י מנכ"ל החברה ובראשה עומד סמנכ"ל הפיתוח המשמש נציג מנכ"ל החברה וחבריה הם סמנכ"ל כלכלה וכספים או נציגו והיועץ המשפטי לחברה או נציגו. 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.

12. ביטוח

נכון למועד הדוח, 31 בדצמבר, 2023, לחברה פוליסות ביטוח עבור שנת הדוח, כמפורט להלן:

- 12.1. 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 נייח שאינו בתנועה. שווי המקסימאלי של הרכוש המבוטח במסגרת פוליסה זו הינו כ- 20,676,000 אלפי ש"ח, וההשתתפות העצמית המקסימלית בפוליסה זו הינה 3,500 אלפי ש"ח למקרה. תשלום הפרמיה השנתי עבור הפוליסה הינו כ- 17,575 אלפי ש"ח.
- 12.2. פוליסת ביטוח הובלה מי/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 5,500 אלפי דולר. תשלום הפרמיה השנתי עבור הפוליסה הינו 0.55 פרומיל מערך המשלוחים. תשלום הפרמיה השנתי עבור הפוליסה הינו כ- 16.5 אלפי דולר.
- 12.3. פוליסת ביטוח צד ג' כללי וציוד נייח 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- 2,929 אלפי ש"ח.
- 12.4. פוליסת ביטוח חבות מעבידים המכסה את החברה כנגד תביעות עובדי החברה בגבול אחריות של עד 50,000 אלפי ש"ח למקרה ולתקופת הביטוח. הפוליסה מכסה את אחריותה החוקית של הרכבת כלפי עובדיה. תשלום הפרמיה השנתי עבור הפוליסה הינו כ- 2,310 אלפי ש"ח.
- 12.5. 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.
- 12.6. ביטוח חובה נייח רכבתי המחויב מחוק פיצויים לנפגעי תאונות דרכים, התשל"ה-1975. תשלום הפרמיה השנתי עבור הפוליסה הינו 23,405 אלפי ש"ח.
- 12.7. ביטוח דירקטורים ונושאי משרה של החברה. תשלום הפרמיה השנתי עבור הפוליסה הינו 964 אלפי ש"ח וסכום הכיסוי המקסימאלי במסגרת פוליסה זו הינו 274 מיליון ש"ח לתקופת הביטוח.
- 12.8. ביטוח חובה ומקיף לרכבים בבעלות החברה. תשלום הפרמיה השנתי הינו כ- 100 אלפי ש"ח. הפוליסות מתחדשות בתחילת כל שנה.
- 12.9. ביטוח חובה לצמ"ה אשר נע על הכביש. תשלום הפרמיה הינו כ- 185 לפי ש"ח. הפוליסות מתחדשות בתחילת כל שנה. במהלך שנת 2023 התווספו 2 פוליסות לתקופה מיום 2 ביולי, 2023 ועד ליום 1 ביולי, 2024:
- 12.10. פוליסת סייבר - גבולות אחריות למקרה ולתקופה: 5,000 אלפי דולר, לעניין אובדן רווחים 2,500 אלפי דולר ולעניין כופר 1,000 אלפי דולר. תשלום הפרמיה השנתית עבור הפוליסה 230 אלפי דולר.

12.11. פוליסת קריים - גבולות האחריות: 5,000 אלפי דולר למקרה ובמצטבר לתקופת הביטוח 2,500 אלפי דולר. תשלום הפרמיה השנתית עבור הפוליסה 75 אלפי דולר.

13. בטיחות

פעילותה של חברת רכבת ישראל מחייבת תשומות ניהוליות להיבטי הבטיחות, הביטחון, האיכות והסביבה. החטיבה מהווה את 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 בהיקפי הפעילות (פיתוח, מעבר מדיזל לחשמול בתוואי המסילה, במוסכים ובציוד הנייד), 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, תחקור ומעודדת לדיווח אירועי "כמעט וקרה" ו"כמעט ונפגע" ומקיימת קבוצות חשיבה/שולחנות עגולים עם מגוון בעלי תפקידים ניהוליים ותפעוליים, באופן סדור לצורך בחינת תהליכים מאירועים חוזרים ומציאת פתרונות תפעוליים, טכנולוגיים, מתודולוגיים שיביאו למניעה והפחתה במספר אירועים.

מערכת לניהול בטיחות - במהלך שנת 2023 החל תהליך הטמעת מערכת לניהול בטיחות בחטיבות התפעוליות. המערכת עלתה לאוויר לשימוש ב- 3 מודולים (אירועים נחקרים, תאונות עבודה, ניהול סיכונים) ב- 5 חטיבות תפעוליות.

בשנת 2019 החלה פעילות הקו המהיר לירושלים שהינו הקו החשמלי הראשון. בשנת 2021 הקו הושלם עד לתחנת הרצליה ובנוסף נפתח קו חשמלי חדש מהרצליה לאשקלון דרך קשת השרון. במהלך שנת 2023 התקדם פרויקט החשמול והקו עד לבנימינה חושמל. העבודות מבוצעות בכל הקווים ובכל הפרויקטים החדשים על פי הדירקטיבות האירופאיות ובשיתוף מלא עם משרד התחבורה ובאמצעות בקרה מלאה של גורם "בלתי תלוי" המאשר את כלל התהליכים לפתיחת הקו.

חטיבת הבטיחות פעלה לקבלת תקן SMS לחברה בשנת 2020 ומאז מקיימת תהליכים סדורים לשימור התקן והטמעת תהליכים באמצעות נהלים סדורים לניהול תקן SMS כדוגמת ניהול שינויים מהותי המנוהל באמצעות וועדה מקצועית סדורה לבחינת שינויים והגדרה באם השינוי הינו רגיל או שינוי מהותי.

רכבת ישראל בעלת תקני ISO45001 ו-ISO14001 SMS ו-ISO9001 ומחדשת את התקנים באמצעות בקורות ומבדקים.

במהלך השנה החולפת בוצע המשך יישום בניית גדרות בטיחות לצמצום מסיגי גבול לאורך תוואי המסילה. המשך תהליך הקמה והחלפה של גדרות בטיחות לאורך תוואי המסילה בקווים חשמליים שנפתחו, בהתאם לניהול סיכונים שבוצע ובהתאם למודל הגידור המיושם בחברה. כמו כן, בוצע פיילוט והותקנה מערכת טכנולוגית להרחקת בעלי חיים מתוואי המסילה במטרה לבחון הצבת המערכת במקומות בהם לא ניתן לגדר. בנוסף, החברה פועלת למציאת פתרונות טכנולוגיים נוספים למניעת מסיגי גבול לאורך המסילה במקומות בהם לא ניתן להתקין גדרות.

ניהול חירום ברכבת ישראל - עם התפשטות נגיף "הקורונה" בחודש מרץ, 2020 החברה התאימה את כלל מתחמי הרכבות והתחנות להנחיות התו הסגול ועדכנה בהתאם להנחיות משרד הבריאות ומשרד התחבורה באופן שוטף ופועלת למציאת פתרונות בכל עת בהתאם לשינויים על מנת לשמר רציפות תפעולית ומתן שירות מלא לכלל הנוסעים יחד עם שמירה על בריאותם ובריאות העובדים.

בתחום החירום רכבת ישראל מקיימת בכל שנה תרגיל מוכנות לחירום בהשתתפות כלל החטיבות.

בשביעי באוקטובר פרצה מלחמת "חרבות ברזל", שחייבה את החברה להיערך למצב החירום. במסגרת זו מתקיימות ישיבות הערכת מצב קבועות בראשות המנכ"ל, עודכנו נהלים, פורסמו הנחיות התגוננות לכלל העובדים, סופק ציוד מגן לעובדים בשטח והוצבו מגוונים בהתאם לדרישות מהשטח.

רכבת ישראל 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.

בנוסף, בשנת 2021 נכתב נוהל מדיניות בטיחות בחברה המדגיש את מחויבות ההנהלה והעובדים לאחריות על הבטיחות.

במסגרת מדדי התמרוץ לעובדים הוכנסו ליעדים ולמדדים יעדי בטיחות אשר משפיעים על התמרוץ של העובדים והמנהלים.

גם בשנת 2023, נקבעו יעדים ומדדים בתחום בטיחות תפעולית ובטיחות בעבודה אשר משפיעים על התימרוץ של העובדים והמנהלים בחטיבות התפעוליות.

13.1. הסכם הבטיחות של החברה

התכנית היוותה את הבסיס לחתימת הסכם העקרונות בנושא השלכות מימוש תכנית הבטיחות לגבי עובדי החברה אשר נחתם ביום 4 באוגוסט, 2011 בין החברה לנציגות עובדי החברה והסתדרות העובדים הכללית החדשה ("הסכם הבטיחות"). בנוסף לתכנית הבטיחות הקיימת, הוכנה תכנית מעודכנת מאושרת ע"י הדירקטוריון ומבוצע מעקב שוטף ודיווח למשרד התחבורה.

יצוין כי בשנת 2022 החברה עמדה על מעקב של 7 החלטות שנמצאות בהליך שונה של ביצוע מתוך 150 החלטות שנכתבו בתכנית המקורית ובתכנית המשולבת. הועברה פניה למשרד התחבורה, מדור רכבות להעביר את החלטות אלו לעדכון במסגרת פעילות שוטפת של החברה.

בשנת 2023, החברה עומדת על מעקב של 7 החלטות שנמצאות בהליך שונה של ביצוע מתוך 150 החלטות שנכתבו בתוכנית המקורית ובתוכנית המשולבת. הועברה פנייה למשרד התחבורה, להעביר 6 החלטות לעדכון במסגרת פעילות שוטפת של החברה.

תכנית לניהול בטיחות

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

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

במהלך חודש נובמבר, 2022 נבחרה חברה זוכה להקמה, פיתוח, אספקה ניהול ותחזוקה של מערכת ניהול בטיחות ואיכות סביבה ברכבת ישראל. בשנת 2023 החלה עבודה על ממשקי המערכת במערכות החברה וביצוע תהליך הטמעה חוצה ארגון לשימוש במערכת על בסיס שלביות תהליכיות.

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 פרסום הדוח. הערכות אלו עשויות שלא להתממש בפועל, כולן או חלקן, או להתממש באופן שונה מהותית מכפי שנצפה.

13.2. מפגשי מסילות

הטיפול בנושא מפגשי דרך-מסילה מבוצע באמצעות "מטריצת על" ומודל תעדוף למסוכנות מפגשים, רמת הסיכון של כל מפגש והבקורות הקיימות בכל מפגש וזאת על מנת למזער ולהפחית את הסבירות לאירוע. הבקורות מבוססות על עבודות תשתיות כגון שדרוג מפגשים ואחזקתם לרבות הסדרי תנועה, תאורה, אמצעים טכנולוגיים (אמצעים טכנולוגיים כוללים: מערכת ניטור רכבים, מערכת v.m.d, שילוט מקדים, רמזורים מקדימים).

בשנת 2023 נפרסו סיבים אופטיים ב-4 מפגשים, הותקנו 4 מערכות צ'קלקה חדשות המתריעות על קלקול מחסום לנהג הרכבת, הותקנו 9 מערכות כריזה במפגשים.

בשנת 2024 מתוכנן שדרוג של 10 מערכות ניטור במפגשים.

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

החברה פועלת בהתאם לתכנית החומש לצמצום כמות המפגשים הן באמצעות הפרדות מפלסיות וכן סגירת מפגשים לאחר שימוע עם בעלי העניין וקבלת הסכמתם.

במהלך שנת 2023 נסגרו 5 מפגשים:

1. מפגש 20, חדרה, נסגר ברבעון שני, 2023, במסגרת פרויקט הפרדה מפלסית של חטיבת הפיתוח בחברה.
2. מפגש 117, מפגש חקלאי, נסגר ברבעון שני, 2023 במסגרת פרויקט הפרדה מפלסית שבוצע כחלק מפרויקט מסילה מזרחית על ידי החברה.
3. מפגש 119, מפגש חקלאי, נסגר ברבעון שני, 2023 במסגרת פרויקט הסדרת דרך חלופית שבוצע כחלק מפרויקט מסילה מזרחית על ידי החברה.
4. מפגש 82ב', שלוחת בתי זיקוק חיפה, נסגר ברבעון רביעי, 2023 על ידי חטיבת בטיחות של החברה לאור אי פעילות הקו.
5. מפגש 83, דשנים, נסגר ברבעון רביעי, 2023 על ידי חטיבת בטיחות של החברה לאור אי פעילות הקו.

במהלך שנת 2024 מתוכננים להיסגר שני מפגשים נוספים, מפגש 10 במסגרת פרויקט הקמת הפרדה מפלסית של חטיבת הפיתוח ומפגש 186 במסגרת פרויקט הפרדה מפלסית המבוצע כחלק מפרויקט מסילה מזרחית של חטיבת הפיתוח.

במהלך שנת 2024 החברה פועלת לקידום הפרדות מפלסיות על ידי הרכבת ועל ידי חברות תשתית נוספות וזאת כחלק מתכנית האסטרטגית לסגירת מפגשי כביש ומסילה.

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 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 אופן ומידת היישום של החלטות הממשלה (או יישום חלקי שלהן או שינוי במתווה), שינויים בתנאי השוק, סכסוכי עבודה, שינויים רגולטוריים ו/או התממשות איזה מגורמי הסיכון כאמור בסעיף 26 להלן.

13.3. אירועים בטיחותיים

על פי נהלי החברה, מועבר דיווח מהשטח בגין כל אירוע בטיחות. אירועים הקשורים בתנועת רכבות שהינם בעלי השלכות מערכתיות מתוחקרים על ידי יחידת חקירת התאונות בחטיבת הבטיחות לשם הפקת לקחים וביצוע הליך בקרה. אירועי בטיחות חמורים נחקרים, נוסף על האמור, בידי ועדה המתמנה על ידי סמנכ"ל בטיחות, או לעיתים על ידי המנכ"ל. החברה פועלת ללימוד ובחינה של ממצאי הוועדות כאמור ומבצעת מעקב שוטף אחר תיקון הליקויים באמצעות יחידת חקירת

התאונות של החברה. בנוסף, פועל בחברה פורום בטיחות, בהשתתפות מנהלים, אשר עוקב אחר יישום נהלי הבטיחות של החברה והטמעתם, ויישום לקחים והחלטות בהמשך לחקירת תאונות. בשנת 2023 חלה ירידה בכמות האירועים התפעוליים הנחקרים מ-39 אירועים בשנת 2022 ל-33 אירועים בשנת 2023.

במהלך שנת 2023 בוצעו פעילויות רבות לשיפור הבטיחות התפעולית ובבטיחות בעבודה בכלל מתחמי החברה:

- התקיים שבוע הבטיחות בכלל מתחמי החברה על מנת להעלות את מודעות הבטיחות בקרב עובדי החברה. זו שנה שניה ברציפות שמתקיים שבוע זה, שהפעם הדגיש את נושא בריאות תעסוקתית וכלל פעילויות רבות וחוייתיות במתחמי התפעול השונים.
- תהליך הטמעת מערכת לניהול הבטיחות בחטיבות התפעוליות.
- נעשתה פעילות ענפה במתחמים בנושא מיתוג, הכלל את העובדים עצמם כמושא הקמפיין שהדגיש את נושאי בטיחות בעבודה ובטיחות תפעולית.
- נערך קמפיין בנושא נוהל דיבור ברדיו ("נדב"ר") בכל המוקדים בחברה.
- נערכה פעילות ענפה בהעלאת המודעות בקרב העובדים בנושא המעבר לחשמול.
- נערך קמפיין בטיחות לנוסעים בתחנות.
- בוצעו פעילויות בנושא בטיחות בעבודה.
- בוצעו שולחנות עגולים בנושאי בטיחות לעובדים במתחמים השונים.
- הותקנו מסכים במתחמים התפעוליים ע"מ להעביר לעובדים תכנים ומסרים בנושאי בטיחות.
- הותקנו 30 ק"מ של שבילי הליכה מוארים במתחמי הדיוק ובמסופים לטובת בטיחות העובדים.
- נופק ציוד מתקדם וטכנולוגי לעובדי השטח (טאבלטים, פנסים) העוזר לייעל את עבודתם ולמנוע אירועי בטיחות.
- בוצעו ימי ריענון בנושא בטיחות בעבודה ובטיחות תפעולית לכל עובדי החברה לרבות ביצוע לומדות.
- הוכנה תכנית לצמצום ימי היעדרות ותאונות עבודה שתיושם ב-2024.

להלן רשימת אירועים בטיחותיים מהותיים שאירעו בשנת 2023:

1. ביום 16 בפברואר, 2023 נפגעה אישה מרכבת בתחנת תל אביב סבידור, לאחר שנפלה מהרציף, אל המסילה עקב התקף אפילפסיה. האישה נהרגה.
2. ביום 27 באפריל, 2023 בתחנת משה דיין טיפס נער כבן 15 על קטר אשר חנה עם מערך קרונות בתחנה. הנער התחשמל ממערכת הולכה עילית ופונה לטיפול בבית החולים במצב בינוני.
3. ביום 6 באוגוסט, 2023 במפגש מסילה כביש 129 בלוד, פגעה רכבת נוסעים ברכב פרטי מסוג הונדה, אשר חצה את המפגש בעודו סגור. שתי נוסעות ברכב נפצעו קל.
4. ביום 20 בספטמבר, 2023 בתחנת נתניה, נפלה חיילת ברציף לעבר קרונות הרכבת שבדיוק נכנסה לתחנה. כתוצאה מכך נפלה החיילת ברווח שבין הרציף לקרון ונמחצה למוות.
5. ביום 26 באוקטובר 2023 התנגש קטר בקרונות משא חונים בדבירה, עקב הסעת הקטר בדחיפה בניגוד להוראות. כתוצאה מההתנגשות נשמטו 2 קרונות. אין נפגעים.

14. ביקורת פנימית בחברה

המבנה הארגוני של יחידות הביקורת כלל בשנת 2023, 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 התקשוריות 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.

החובות והסמכויות של המבקר הפנימי מעוגנות בנוהל "הביקורת הפנימית" (מספר 03-15-10) שעודכן בדצמבר, 2019. עדכון נוסף של נוהל הביקורת הפנימית אושר בוועדת הביקורת בדצמבר, 2022.

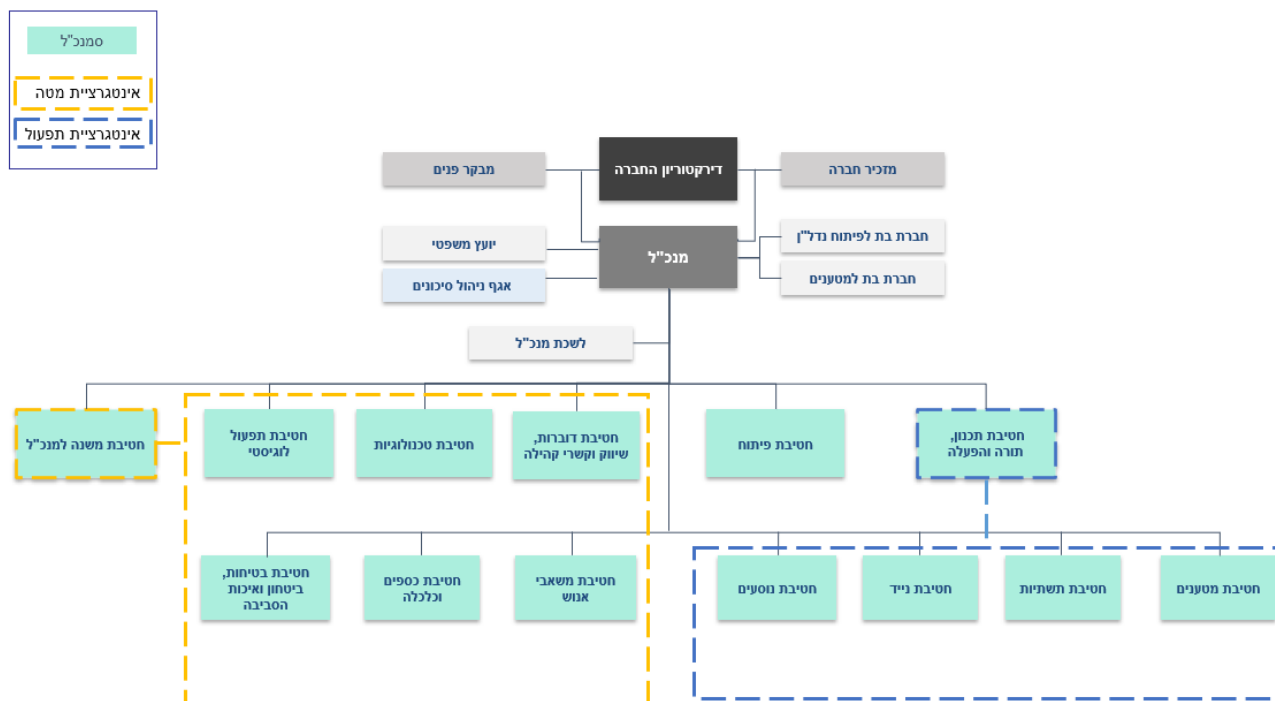
המבקר הפנימי מגיש דוח חצי שנתי המסכם את דוחות הביקורת הפנימית מחודשים ינואר עד יוני של אותה שנה. המבקר הפנימי מכין בנוסף דוח שנתי המסכם את דוחות הביקורת הפנימית של אותה שנה.

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

15. הון אנושי

15.1. המבנה הארגוני של החברה

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



15.2. מצבת העובדים

נכון ליום 31 בדצמבר, 2023 מעסיקה החברה 4,662 עובדים, המועסקים בחטיבות השונות של החברה. המצבה כוללת עובדים ללא שכר (33 עובדים בחל"ת חל"ד) ולא כוללת עובדים בחברות הבת (9 עובדים). בשנה האחרונה חל גידול בחברה של 1% במצבת כ"א לעומת שנת 2022 וזאת לאור הגידול בהקפי 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, 2022	מספר עובדים ליום 31 בדצמבר, 2023
חטיבות המטה	512	582
חטיבת מטענים	498	487
חטיבת נייד	939	1,017
חטיבת נוסעים	1,174	1,252
חטיבת תשתיות	742	787
חטיבת הפיתוח	358	353
חטיבת תכנון והפעלה	143	157
חטיבת חשמול	-	27

מספר עובדים ליום 31 בדצמבר, 2023	מספר עובדים ליום 31 בדצמבר, 2022	חטיבה
4,662	4,366	סך הכל

15.3. שינוי ארגוני

במהלך שנת 2021 בוצע שינוי במסגרתו תחום ניהול הסיכונים הוכפף למנכ"ל החברה.

במהלך שנת 2022 אושרה התאמה ארגונית של החברה למימוש תוכנית הפיתוח החדשה לרבות:

- הקמת מנהלות בחטיבת הפיתוח.
 - הקמת אגפים בכירים בחטיבת הפיתוח וביחידות התומכות.
 - הקמת אגף רכש והתקשרויות בכיר בכפיפות ישירה למנכ"ל הרכבת.
- כמו כן, במהלך שנת 2022 אושרה הקמת חטיבת דוברות, שיווק וקשרי קהילה וכן הקמת חטיבת החשמו. במהלך שנת 2023 אישור דירקטוריון את העדכונים במבנה הארגוני של החברה:

- (1) ביטול חטיבת חשמו ופיצול סמכויות החטיבה כלהלן:
 - הקמת חשמו - יועבר כמנהלת בחטיבת פיתוח.
 - רכש וקליטת נייד חשמלי - יועבר לחטיבת נייד.
 - תחזוקת חשמו - יועבר לחטיבת תשתיות.
- (2) הוספת חטיבת תפעול לוגיסטי הכוללת את האגפים:
 - רכש והתקשרויות.
 - לוגיסטיקה.
- (3) הכפפת אגף מערכות מידע ואגף סייבר תחת חטיבת טכנולוגיות.
- (4) העברת יחידת פיתוח ארגוני מחטיבת משאבי אנוש לחטיבת משנה למנכ"ל.
- (5) העברת יחידת כב"ה מאגף לוגיסטיקה לחטיבת בטיחות, ביטחון ואיכות הסביבה.
- (6) העברת תחום השירות מחטיבת נוסעים לחטיבת דוברות, שיווק וקשרי קהילה.

15.4. תלות בעובדים

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

לפרטים בדבר סכסוכי עבודה ושבתות ראה סעיף 15.11 להלן.

15.5. היתר להעסקה בשבת ועבודה בשעות נוספות

החברה אינה מספקת שירותיה בשבת ובמועדי ישראל. עם זאת, לצורך הפעלת שירות הרכבות עד סמוך לכניסת השבת והחג וכן 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 והחברה 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. מפעל חיוני

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

ביום 22 במרץ, 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. לפרטים נוספים בדבר חוקים לשעת חירום, ראה סעיף 22.2.15 להלן.

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

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 באור 21(א)(34) לדוחות הכספיים.

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 החברה. יצוין, כי בכל רבעון, מדווחת ועדת החריגים לדירקטוריון החברה על החלטות שהתקבלו על ידה באותו רבעון.

בחברה מועסקים נכון ליום 31 בדצמבר, 2023 כ- 678 עובדים (כ-14.65% מכלל עובדי החברה) שהם קרובי משפחה. 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 מיום 7 בנובמבר, 2001. שכר המנכ"ל נקבע אף הוא על ידי רשות החברות על פי דירוג החברה ומתעדכן בהתאם לשינויי המדד אחת לשנה.

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

ביום 13 במרץ, 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.

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

ביום 19 במרץ, 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 במרץ, 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. עובדים15.8.1. להלן טבלה המפרטת את העובדים בחברה בחלוקה לפי קבוצות עובדים לימים 31 בדצמבר, 2022 ו- 31 בדצמבר, 2023 וכן את עלות המעביד הממוצעת לשנים 2022 ו- 2023 (בש"ח):

2023			2022			קבוצת עובדים
שינוי בעלות מעביד ממוצעת ביחס לשנת 2022	עלות מעביד ממוצעת לשנת 2023	מס' עובדים ליום 31 בדצמבר, 2023	שינוי בעלות מעביד ממוצעת ביחס לשנת 2021	עלות מעביד ממוצעת לשנת 2022	מס' עובדים ליום 31 בדצמבר, 2022	
10%	378,694	649	-1%	344,289	625	חוזה אישי
15%	485,623	897	2%	421,949	934	הסכם קיבוצי דור א' (עובדים עוברים)
18%	316,008	3,022	2%	267,020	2,772	הסכם קיבוצי דור ב' (עובדים שאינם עובדים עוברים)
15%	359,583	4,568	0.7%	312,165	4,331	כלל החברה

* הנתונים בטבלה מתייחסים לעובדים אשר קיבלו שכר בפועל במהלך השנים 2022-2023.

15.8.2. **עובדים בחוזה אישי**

נכון ליום 31 בדצמבר, 2023 מועסקים בחברה 652 עובדים בחוזים אישיים במגוון תפקידים. עובדים בחוזים אישיים נחלקים לעובדים אשר ממומנים בתקציב שוטף (128 עובדים) ולעובדים אשר ממומנים מתקציב פיתוח (524 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, 2023 מועסקים בחברה 4,010 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 708 עובדים ארעיים ו- 3,302 עובדים קבועים.

העובדים הקבועים נחלקים לעובדים שהחלו לעבוד ברכבת לפני 1 ביולי, 2003 ועברו מרנ"ר לחברה: כ- 947 עובדים (להלן - "העובדים העוברים") לבין שהחלו לעבוד לאחר 1 ביולי, 2003: כ- 2,355 עובדים (להלן - "עובדים שאינם עובדים עוברים").

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

החברה נעזרת בשירותי קבלני שירותים במגוון תחומים כגון ביטחון, שירותי ניקיון ומטבח, דיילי רציף, תצפיתנים, סיירים ועובדי מוקד במפגשי דרך-מסילה. יצוין, כי ככל שיוסדרו מפגשי דרך-מסילה באמצעות הפרדה מפלסית ואמצעים טכנולוגיים, תצומצם מצבת התצפיתנים.

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

בהסכמים בין החברה לבין החברות הקבלניות המציבות את עובדיהן למתן שירותים לחברה (כמפורט לעיל) נכללת התחייבות של קבלני השירותים לעמוד בחוקי העבודה בכל הקשור להעסקת עובדיהם וכן התחייבות לשפות את החברה במקרה 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 קצרות ובכל מקרה לא יותר מתקופה העולה על 9 חודשים. החברה פועלת בהתאם לחוק בכל הקשור להעסקת עובדי כ"א זמניים.

15.9. **נציגות העובדים**

ארגון העובדים היציג של עובדי החברה הוא הסתדרות העובדים הכללית החדשה ונכון למועד פרסום הדוח מכהן ועד נבחר. בחברה פועל ועד עובדים המחולק למחוזות (צפון ודרום) ועל פי הסקטורים המקצועיים בחברה. ההסכמים הקיבוציים שנחתמים בין נציגות העובדים לבין הנהלת החברה, חלים על כל העובדים המאורגנים או על סקטורים מסוימים והם אינם טריטוריאליים.

15.10. **הסכמים והסדרים קיבוציים**

מרביתם של תנאי העסקת העובדים המאורגנים מעוגנים בהסכמים והסדרים קיבוציים שנחתמו בין העובדים וארגון העובדים היציג שלהם לבין 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 פיתורים מחמת משמעת; רמות השכר בחברה, תוספות השכר והתנאים הסוציאליים הנלווים להן; סדרי העבודה, חובות העובדים, בטיחות בעבודה והקמת ועדות בטיחות; סמכויות ההנהלה לקבוע השתלמויות, הדרכות ומבחנים; פעילות מועצות היצור הקובעות את שיטות שכר העידוד (פרמיות) המונהגות ברכבת ומנגנונים ליישוב חילוקי דעות.

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

בין מועד חתימת הצדדים על הסכם 94 למעבר 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 התחשבות שוטפת בין החברה לרנ"ר, תשלם רנ"ר לחברה סכום בגין דמי מחלה, שיכלול את הסכום שישולם לעובד בעת הפרישה וכן תשלום עבור ימי מחלה שינוצלו בפועל. חילוקי דעות בנושאים הנ"ל יוכרעו על ידי היועץ המשפטי לממשלה.

כל חבות בגין תביעות תלויות ועומדות כנגד 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 במרץ, 2008, נחתם לשם יישום תכנית התייעלות ברכבת ולפרישת עובדים וזאת בהתאם לאמור בהסכמי 2003. לפריטים בדבר הסכם הפרישה, ראה באור 21(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 עברו 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

לפריטים בדבר הסכם קיבוצי 2012 ראה באור 21(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 במרץ, 2016

ביום 23 במרץ, 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 בומברדייה. 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 הסתדרות התחייבה לבטל 7 סכסוכי עבודה שהוכרוזו 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 בטל לייצוב המצב הפיסקאלי 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 החוזרי 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 תפקידים של מנהלי אשכול תחנות באגף תחנות, ראשי צוות פקחים באגף פקחים וראשי צוות נהגים באגף תפעול וכן נקבע כי עובדים ינוידו בהסכמה מתפקידים 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 בדרג 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.

הסכמים קיבוציים בנושא משבר הקורונה

- 15.10.17. **הסכם קיבוצי מיום 22 במרץ, 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 במרץ, 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 באוקטובר, 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 בתוקף עד ליום 15 בנובמבר, 2020**
ההסכם מאריך את תוקפם של כללי הניהול הגמישים ואת כללי מנגנון עובד בהסדר.
- 15.10.22. **הסכם קיבוצי מיום 12 בנובמבר, 2020 ועד ל 15 במרץ, 2021**
ההסכם מאריך את תוקפם של כללי הניהול הגמישים ואת כללי מנגנון עובד בהסדר.
- 15.10.23. **הסכם קיבוצי מיום 14 במרץ, 2021 ועד ליום 30 ביוני, 2021**
ההסכם מאריך את תוקפם של כללי הניהול הגמישים ואת כללי מנגנון עובד בהסדר.
- 15.10.24. **הסכם קיבוצי מיום 21 בדצמבר, 2021**
בהסכם הוגדר תשלום שכר לעובדים באזור הקובע במהלך מבצע "שומר חומות".
- 15.10.25. **שני הסכמים קיבוציים מיום 2 בפברואר, 2023**
ביום 1 בפברואר, 2023 אישר דירקטוריון החברה את עקרונות ההסכמים הקיבוציים המתגבשים בין החברה לבין הסתדרות העובדים הכללית החדשה - האגף לאיגוד מקצועי, איגוד עובדי התחבורה וועד עובדי החברה (להלן ביחד - 'נציגות העובדים').
- במסגרת זו, אישר הדירקטוריון חתימת הסכם קיבוצי המסדיר, בין היתר, את הנושאים הבאים:
- א. חשמול ומנהור.
 - ב. הסכמים טכנולוגיסטיים.
 - ג. מעבר מוקדים.
 - ד. גמישות ניהולית.
 - ה. חדשנות טכנולוגית.
 - ו. ביטול הליכים (ראה דיווחים מידיים מיום 25 בפברואר, 2018, 5 ביולי, 2018, 17 באוקטובר, 2018, 24 בינואר, 2019, 7 במרץ, 2019 ומיום 7 באוקטובר, 2021, מספר אסמכתא 2018-01-015228, 2018-01-060036, 2018-01-097322, 2018-01-097322, 2019-01-009615, 2019-01-020095 ו- 2021-01-153669, בהתאמה. מידע זה מהווה הכללה על דרך הפניה).
- תקופת ההתקשרות בהסכם הקיבוצי הנ"ל הינה 4 שנים ו-7 חודשים.
- כמו כן, אישר הדירקטוריון חתימה על הסכם קיבוצי נוסף בו תוסדר סוגיית ההיסעים (ההסכם הקיבוצי הנ"ל והסכם המסדיר את סוגיית ההיסעים, יוגדרו להלן ביחד - "ההסכמים הקיבוציים").
- ביום 2 בפברואר, 2023 נחתמו ההסכמים הקיבוציים, התקבלו האישורים הנדרשים והחברה יישמה וממשיכה לפעול ליישומם. ההסכמים הקיבוציים פורסמו ברשומות בימים 26 ביוני, 2023 (הסכם קיבוצי מיוחד מספר 150/2023) וביום 15 באוגוסט, 2023 (הסכם קיבוצי מיוחד מספר 200/2023).

15.10.26. **הסכם קיבוצי כללי בנושא "מלחמת חרבות ברזל" מיום 27 בדצמבר, 2023**

ביום 21 בפברואר, 2024 החברה חתמה על הצטרפותה להסכם הקיבוצי הכללי, שנחתם בין ההסתדרות הכללית לבין המדינה ומעסיקים נוספים מהמגזר הציבורי, בעניין העובדים שנעדרו מעבודתם עקב המצב הביטחוני על רקע מלחמת "חרבות ברזל", כמפורט בהסכם.

הצטרפות החברה, בהתאם לנספח א', הינה לגבי העובדים אשר משכורתם מחושבת לפי הסכמים קיבוציים החלים על הדירוגים המיוצגים על ידי ההסתדרות.

15.11. **סכסוכי עבודה, שביתות ועיצומים**

ההסכמים הקיבוציים שנחתמו בין החברה לבין עובדיה, מכילים סעיפי מיצוי תביעות ושקט תעשייתי, בעניינים המוסדרים באותם הסכמים. במסגרת ההסכם מיום 2 בפברואר, 2023 הושגה הסכמה בדבר שקט תעשייתי מוחלט למשך תקופת ההסכם (4 שנים ו-7 חודשים מיום 2 בפברואר, 2023) בנוגע לנושאים הכלולים בהסכם. כן כלולה בהסכם זה התחייבות מצד העובדים ונציגות העובדים לסייע ולשתף פעולה ביישום פרויקט החשמול בכפוף ליישום ההסכם.

ימי שביתה	2022	2023
מלאים	95	-
חלקיים	42	-
סה"כ	137	-

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.

יצוין כי במסגרת ההסכם הקיבוצי המיוחד שנחתם ביום 2 בפברואר, 2023 בין החברה לבין ההסתדרות העובדים הכללית, נקבע כי מבוטלים כל סכסוכי העבודה שהוכרוזו על ידי נציגות העובדים ובכלל זאת סכסוכי עבודה אלה:

- מיום 25 בפברואר, 2018 בעניין חשמול ומנהור ובעניין הסכמים טכנולוגיסטיים.
- מיום 4 ביולי, 2018 סכסוך עבודה בנושא העברת עבודת הרכבת החוליות לידי קבלן חיצוני.
- 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".
- מיום 24 בינואר, 2019 סכסוך בחטיבת נייד ושל עובדי אגף הפעלה בשל ניוד העובדים בחטיבת נייד ובשל המעבר הצפוי של עובדי אגף הפעלה למבנה ההנהלה בלוד ובגין הפרמיה.
- מיום 7 במרץ, 2019 סכסוך בחטיבת נוסעים בעניין קיום הידברות בנושא סידור חדש/ הגעה לסידור מוסכם.
- מיום 7 באוקטובר, 2021 סכסוך בנושא ליווי רכבות על ידי דיילים/גורמים אחרים במיקור חוץ במקום פקחים.

קיימים מספר הליכים קיבוציים בפני בית הדין לעבודה אשר נסגרו:

- ביום 16 בפברואר, 2022 הגישה נציגות העובדים לבית הדין לעבודה בתל אביב בקשה למתן סעדים זמניים בדרישה לתשלום דמי כלכלה, לרבות באופן רטרואקטיבי, לעובדים שביצעו עבודה מהבית בתקופת משבר הקורונה. ביום 17 במרץ, 2022 הגישו הצדדים הודעה משותפת, בה הודיעו כי בהמשך לבחינת הסוגיה נשוא ההליך בין הרכבת לבין הממונה על השכר, הגיעו הצדדים להסכמה לפיה הרכבת תשלם לעובדים המועסקים תחת ההסכמים הקיבוציים דמי כלכלה גם בגין עבודה מרחוק, לרבות באופן רטרואקטיבי מאז חודש מרץ 2020, לרבות תשלום רכיב דמי הכלכלה בגין ימי חופשה ששולמו, במועד תשלום משכורת חודש מאי 2022. ביום 19 במרץ, 2022 נתן בית הדין תוקף של פסק דין להסכמות הצדדים.
- ביום 2 במרץ, 2022 הגישה נציגות העובדים לבית הדין לעבודה בתל אביב בקשה למתן סעדים זמניים להורות על בטלות המכרז החיצוני למשרת מהנדס/קטרים במתכונת העסקה בחוזה אישי אשר פורסם ביום 9 בפברואר, 2022 ועל בטלות המכרז הפנימי למשרת אחראית/קליטה ובקרת איכות DDEMU אשר פורסם ביום 14 בפברואר, 2022. ביום 9 במרץ, 2022 הודיעה הרכבת לבית הדין כי על מנת לבחון מחדש את תיאורי התפקידים ותנאי המשרות הרלוונטיות לשני המכרזים, היא החליטה לבטל את שני המכרזים, ובהתאם ביקשה למחוק את ההליך. ביום 10 במרץ, 2022 לאחר שהמבקשים הסכימו למחיקת ההליך, ניתן על ידי בית הדין פסק דין המוחק את ההליך.
- ביום 15 ביוני, 2022 הגישו ההסתדרות וועד העובדים נגד החברה לבית הדין לעבודה בתל אביב בקשה למתן סעדים זמניים במסגרת בקשת צד בסכסוך קיבוצי, שעניינה מכרז פנימי למשרת אחראית/תחזוקת קרונות ושימוטים. ביום 29 ביוני, 2022 הגישה נציגות העובדים בקשה למחיקת ההליך בעקבות הסכמות אליהן הגיעו הצדדים. באותו יום, נתן בית הדין החלטה המורה על מחיקת ההליך.

4. ביום 4 ביולי, 2022 הגישו ההסתדרות וועד העובדים נגד החברה בקשה לבית הדין האזורי לעבודה בחיפה למתן סעדים זמניים במסגרת בקשת צד בסכסוך קיבוצי, במסגרתה העלו טענות שעניינן ציונים שקיבלו ארבעה עובדים המקורבים (לטענת המבקשים) לוועד העובדים בהערכת העובדים שנערכה להם עבור שנת 2021, לרבות טענות בדבר הליך הקליברציה שמבצעת החברה לציוני העובדים. לטענת המבקשים, החברה הפרה את ההסכם הקיבוצי משנת 2012 ואת מסמך ההבנות שנחתם בין הצדדים ביום 28 במרץ, 2022. ביום 7 ביולי, 2022 הגישה החברה בקשה לסילוק הבקשה לסעדים זמניים על הסף, בין היתר, משעה שהבקשה הוגשה בשיהוי קיצוני, שמדובר בבקשה לצו עשה ושלא הוגשה בקשה לסעדים עיקריים. המבקשים טרם הגישו תגובה לבקשת הסילוק. תגובת החברה לבקשה לסעדים זמניים הוגשה ביום 12 ביולי, 2022 במסגרתה הכחישה החברה את הטענות שהועלו בבקשה והדגישה כי היא מבצעת את הליך הערכת העובדים בכלל, והליך הקליברציה בפרט, באופן ענייני, מקצועי ובתום לב, בהתאם להוראות ההסכמים וההסכמות הקיבוציים ולנהלי החברה. ביום 12 ביולי, 2022 הגישו הצדדים בקשה משותפת להשעיית ההליך לתקופה של 30 ימים, במהלכה יתקיימו פגישות בניסיון להגיע להסכמות. בית הדין קיבל את הבקשה וקבע שככל שעד ליום 14 באוגוסט, 2022 לא תתקבל הודעה או בקשה כלשהי, ההליך ימחק. ביום 26 באוגוסט, 2022 נתן בית הדין תוקף של פסק דין להסכמות אליהן הגיעו הצדדים מחוץ לכותלי בית הדין והורה על סגירת התיק.

5. ביום 23 באוקטובר, 2022 הגישו ההסתדרות וועד העובדים בקשה נגד החברה לבית הדין האזורי לעבודה בתל-אביב לסעדים זמניים במסגרת סכסוך קיבוצי, במסגרתה טענו כי החברה מפרה הוראה בנייר הבנות שנחתם ביום 7 ביולי, 2021 שעניינה תוספת שכר למנהלי משמרת במוסכים. ביום 24 באוקטובר, 2022 הגישה החברה בקשה לצירוף הממונה על השכר כצד להליך. באותו יום, קיבל בית הדין את הבקשה והורה על צירוף הממונה על השכר כצד להתדיינות. ביום 27 באוקטובר, 2022 הגישה החברה את תגובתה לבקשה והממונה על השכר הגיש את עמדתו. ביום 28 באוקטובר, 2022 לאחר עיון בעמדת הממונה על השכר ותגובת החברה, קבע בית הדין כי ספק בעיניו אם יש מקום למתן הסעד הזמני המבוקש, הן משום שלא הוגשה בקשה לסעדים עיקריים, הן משום שמדובר בעתירה למתן סעד זמני כספי והן משום שההסכם הרלוונטי לא אושר על ידי הממונה על השכר, והמליץ לנציגות העובדים למשוך את הבקשה. ביום 18 בדצמבר, 2022 ביקשה נציגות העובדים ארכה להגשת התייחסות לעמדת הממונה על השכר ולתגובת החברה עד יום 29 בדצמבר, 2022 ובקשתם התקבלה על ידי בית הדין. מעת לעת המשיכה נציגות העובדים להגיש בקשות ארכה נוכח קיומו של מו"מ קיבוצי בין הצדדים, אליהן נעתר בית הדין. ביום 19 בפברואר 2023 הגישה נציגות העובדים הודעה ובקשה למחיקת ההליך בנימוק שבהסכם הקיבוצי שנחתם בין הצדדים ביום 2 בפברואר 2023 הוסדרה הסוגיה נשוא ההליך. באותו יום נעתר בית הדין לבקשה והורה על מחיקת בקשת הצד ללא צו להוצאות.

6. ביום 27 בנובמבר, 2022 הגישו ההסתדרות וועד העובדים בקשה נגד החברה לבית הדין האזורי לעבודה בחיפה לסעדים זמניים במסגרת סכסוך קיבוצי, במסגרתה דרשו להורות על בטלות המכרז החיצוני למשרת מנהלת חשבונות בחטיבת כספים במתכונת העסקה בחוזה אישי אשר פורסם ביום 25 באוקטובר, 2022. ביום 27 בנובמבר, 2022 ניתן על ידי בית הדין צו ארעי שיעמוד בתוקפו עד מועד הדיון (שנקבע ליום 6 בדצמבר, 2022) ולפיו על החברה להימנע מלקדם את הליכי המכרז. ביום 1 בדצמבר, 2022 הגישה נציגות העובדים בקשה מוסכמת לדחיית מועד דיון. בית הדין קיבל את הבקשה, דחה את מועד הדיון ליום 24 בינואר, 2023 והורה לחברה להגיש תגובתה לבקשה עד ליום 18 בינואר, 2023. ביום 4 בדצמבר, 2022 הגישה נציגות העובדים בקשת צד בהליך העיקרי. ביום 18 בינואר הוגשה על ידי החברה בקשה מוסכמת לדחיית מועד הדיון. באותו היום נעתר בית הדין לבקשה ודחה את הדיון ליום 19 במרץ, 2023. ביום 21 בפברואר, 2023 הגישה נציגות העובדים הודעה ובקשה למחיקת ההליך בנימוק של התחייבות מנכ"ל החברה, כי ההנהלה תקלוט בקרוב מנהלת חשבונות תחת הסכם קיבוצי ובעוד כחצי שנה מנהלת חשבונות נוספת תחת הסכם אישי. באותו יום הורה בית הדין על מחיקת הבקשה ללא צו להוצאות.

7. ביום 19 במרץ, 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 ושישמר שקט תעשייתי מלא ללא שיבושי עבודה. בין היתר נקבע בהחלטה כי הצדדים ינהלו מו"מ. ביום 1 בספטמבר, 2019 ניתנה החלטת בית דין האזורי 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 במרץ, 2020 ובתקופה זו ינהל מו"מ אינטנסיבי בנוכחות גורמים בכירים לכל הפחות אחת לשבוע ביחס למחלוקות שנתו בתיק ושיעלו בתקופה זו. עוד נקבע כי יקומו מנגנון יישוב מחלוקות בין מנכ"ל החברה לבין יו"ר איגוד עובדי התחבורה אשר יידרשו להיפגש בהקדם האפשרי וככל האפשר תוך 24 שעות מרגע שתעורר 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.

ביום 30 ביולי, 2020 הגישה נציגות העובדים בקשה דחופה לקיום דיון, בין היתר, על מנת לדון בתנאי עבודתם של חברי הוועד, לרבות שעות הייצוג, בעקבות פרסום טיוטת דו"ח הביקורת הפנימית בנדון. ביום 25 באוגוסט, 2020, הוגשה תגובת הרכבת לבקשה. ביום 27 באוגוסט, 2020, התקיים דיון, במהלכו לא הגיעו הצדדים להסכמות. ביום 16 בספטמבר, 2020, התקיים דיון הוכחות. נקבע דיון הוכחות נוסף ליום 18 באוקטובר, 2020, שנדחה בהסכמת הצדדים למועד לא מוגדר. ביום 27 במאי, 2021, הוגשה בקשה דחופה מטעם נציגות העובדים לקבוע דיון דחוף בבקשה מיום 30 ביולי, 2020. טרם ניתנה החלטה בבקשה.

ביום 9 באוגוסט, 2021 ניתנה על ידי בית הדין האזורי החלטה בבקשה שהוגש מטעם נציגות העובדים למתן צווים נגד הפעלת קורס מקצרי קווים וקורס DDEMU. בהחלטתו, קבע בית הדין, בין היתר, כי הרכבת רשאית להוציא עובדים לקורסים של DDEMU, אך הוסיף כי היות ולאחר סיום הקורסים צפוי שתהא השלכה על העובדים שעברו את הקורסים בתנאי העסקתם ו/או ביטחונם התעסוקתי, הרכבת לא תבצע כל שינוי בתנאי העסקתם או ביטחונם התעסוקתי של עובדים אלו כל עוד שהמשא ומתן בנוגע לפרויקט החשמול לא הסתיים. בנוגע לקורס מקצרי הקווים, נקבע בהחלטה כי יש לעכב את הקורס ב-10 ימים, בהם תמסור הרכבת לנציגות העובדים את הפרטים הרלוונטיים בדבר פרטי הקורס, ונקבע כי עד סיום המשא ומתן בנוגע לפרויקט החשמול, הרכבת לא תיתן לעובדים שעברו את הקורס לבצע את משימות הקיצור. הרכבת הגישה בקשת רשות ערעור על החלטה זו לבית הדין הארצי (הליך בר"ע 36500-08-21). ביום 22 באוגוסט, 2021 דחה בית הדין הארצי את בקשת רשות הערעור.

ביום 18 באוקטובר, 2021 הגישה הרכבת בקשה למתן סעדים זמניים בעקבות צעדים ארגוניים שנקטו החל מיום 7 באוקטובר, 2021 בהוראת ועד העובדים, שהלכה למעשה עצרו את התקדמות פרויקט החשמול, לרבות פתיחת הקו החשמלי החדש קשת השרון - אשקלון. בנוסף, הגישה הרכבת בקשה לצירוף הממונה על השכר כצד להליך. ביום 4 בנובמבר, 2021 התקיים דיון בבקשה, וביום 7 בנובמבר, 2021 התקיים דיון נוסף, בו נחקרו המצהירים מטעם הצדדים. בית הדין לא קיבל את הבקשה לצירוף של הממונה על השכר להליך, אך הורה לנציגיו להתייצב לדיונים ולהציג את עמדתם. ביום 13 בנובמבר, 2021 לאחר שהצדדים הגישו סיכומים בכתב והממונה על השכר הגיש את עמדתו בכתב, ניתנה החלטת בית הדין המקבלת את בקשת הרכבת וקובעת כי בכל הנוגע לפרויקט החשמול אין לאפשר לנציגות העובדים ביצוע צעדים ארגוניים. בהתאם, הורה בית הדין על הקפאת מלוא הצעדים הארגוניים שנקטה נציגות העובדים בכל הנוגע לסכסוך בנושא פרויקט החשמול. עוד נקבע כי המשא ומתן בכל הנוגע לנושא החשמול מוצה ברובו. בנוסף, קבע בית הדין כי גם בגין שאר הנושאים שעדיין במחלוקת, אין להתיר צעדים ארגוניים הואיל והמשא ומתן בנושאים אלו טרם מוצה. בית הדין הורה לצדדים לקיים משא ומתן בכל הנושאים שנותרו פתוחים ועל החברה לפעול לביצוע הפיזיו שכבר הוסכם עליו בכל הנוגע לפגיעה בעובדים בשל השלכות פרויקט החשמול בהקדם האפשרי. ביום 16 בנובמבר, 2021 הגישה נציגות העובדים בקשה דחופה לעיכוב ביצוע החלטת בית הדין מיום 13 בנובמבר, 2021. הרכבת הגישה תגובתה לבקשה ביום 17 בנובמבר, 2021 ונציגות העובדים הגישה תגובתה לתגובת הרכבת ביום 18 בנובמבר, 2021. ביום 20 בנובמבר, 2021 דחה בית הדין את הבקשה לעיכוב ביצוע ההחלטה. כמו כן, הגישה נציגות העובדים ביום 18 בנובמבר, 2021 בקשת רשות ערעור (הליך בר"ע 43620-11-21) על החלטת בית הדין מיום 13 בנובמבר, 2021. תגובת הרכבת לבר"ע הוגשה ביום 23 בנובמבר, 2021. דיון בבר"ע התקיים בפני בית הדין הארצי בירושלים ביום 6 בדצמבר, 2021. ביום 11 בדצמבר, 2021 ניתנה החלטת בית הדין הארצי, המקבלת את הערעור ברובו וקובעת, בין היתר, כי משעה שהמשא ומתן המתנהל בין הצדדים הוא משא ומתן כלכלי מובהק, אין הצדקה למנוע מהעובדים לממש את זכותם לנקוט בצעדים ארגוניים מידתיים לצורך קידום המשא ומתן בנושאים הכלכליים שעל הפרק, בכפוף להודעה עליהם לבית הדין ולרכבת 48 שעות מראש.

ביום 25 בדצמבר, 2021 הגישה נציגות העובדים בקשה למנוע את הפעלתו של סידור עבודה חדש לנהגי נוסעים. ביום 26 בדצמבר, 2021 הגישה הרכבת את תגובתה הראשונית לבקשה והשלימה את טיעוניה בדיון שהתקיים באותו יום בפני בית הדין. סיכומי הצדדים הוגשו ביום 27 בדצמבר, 2021. באותו יום, 27 בדצמבר, ניתנה החלטת בית הדין הדוחה את הבקשה להורות על ביטול סידור העבודה לאלתר, וקובעת כי עד ליום 30 בדצמבר, 2021 יוצג לנציגות העובדים סידור עבודה מתוקן, לאחר שהצדדים יקיימו ביניהם משא ומתן בנדון.

ביום 9 בינואר, 2021 בעקבות הודעת נציגות העובדים על השבתה מלאה של מערך ההדרכות בבית הספר הרכבתי, הגישה הרכבת בקשה לצו מניעה כנגד ביטול מספר קורסים ספציפיים (קורסי פקחים ונהגים בחטיבת נוסעים, קורס ריענון עבודה בגובה בחטיבת תשתיות, קורס ישיר 15 בחטיבת נוסעים וקורס הסבה לחשמול בחטיבת נוסעים). ביום 10 בינואר, 2022 הגישה נציגות העובדים תגובה ראשונית לבקשה והשלימה את טיעוניה בדיון שהתקיים באותו יום בפני בית הדין. סיכומי הרכבת הוגשו ביום 11 בינואר, 2022. סיכומי נציגות העובדים הוגשו ביום 12 בינואר, 2022. ביום 13 בינואר, 2022 ניתנה החלטת בית הדין המקבלת את הבקשה בחלקה וקובעת כי קורס ישיר 15 וקורס ריענון עבודה בגובה - יתקיימו, כי קורס הכשרת פקחים יתקיים במתכונת מצומצמת (6 משתתפים במקום 12 בכל מחזור) וכי קורס נהגים יתקיים במתכונת מצומצמת (15 משתתפים במקום 30 בסך הכל). בנוסף, הורה בית הדין לצדדים לקיים 5 ימי משא ומתן סמוכים בשני סבבים עד לסוף חודש ינואר.

ביום 22 בפברואר, 2022 נוכח מחסור חמור בפקחים כשירים וזמינים לביצוע עבודתם שהביא לביטול עשרות קווים של רכבות נוסעים מידי יום, הגישה הרכבת בקשה דחופה למתן צו שיאפשר לפתוח מחזור נוסף של קורס להכשרת פקחים חדשים, במסגרתו יוכשרו 12 פקחים נוספים, מעבר למכסה שאושרה בהחלטת בית הדין מיום 13 בינואר, 2022 המוזכרת לעיל. ביום 1 במרץ, 2022 הוגשה תגובת נציגות העובדים לבקשה. הדיון בבקשה התקיים ביום 2 במרץ, 2022. ביום 4

במרץ, 2022 הוגשו סיכומי הרכבת. ביום 7 במרץ, 2022 הוגשו סיכומי נציגות העובדים. ביום 9 במרץ, 2022 ניתנה החלטת בית הדין הדוחה את הבקשה.

ביום 24 במרץ, 2022 הגישה הרכבת בקשה דחופה למתן צו מניעה זמני לנוכח הוראת נציגות העובדים לעצור את כל העבודות הנוגעות להמשך פרויקט החשמול החל מיום 2 במרץ, 2022. ביום 27 במרץ, 2022 הגישה נציגות העובדים תגובה ראשונית לבקשה למתן צו מניעה זמני. באותו יום, 27 במרץ, 2022, התקיים דיון בבקשה, במהלכו סיכמו הצדדים על קיום שלוש ישיבות משא ומתן במהלך אותו שבוע. ביום 3 באפריל, 2022 הוגשה תגובה מלאה מטעם נציגות העובדים לבקשה לצו מניעה זמני. בדיון שהתקיים באותו יום, 3 באפריל, 2022 התקיימו חקירות נגדיות לעדי הצדדים. ביום 4 באפריל, 2022 הוגשו סיכומי הרכבת. ביום 5 באפריל, 2022 הוגשו סיכומי נציגות העובדים. ביום 6 באפריל, 2022 ניתנה החלטת בית הדין, המקבלת את הבקשה בחלקה וקובעת, בין היתר, כי יתאפשר המשך עבודת 3 מתוך 5 צוותים של חברת הקבלן SEMI, העוסקים בהקמה ופיתוח התשתית החשמלית, זאת עד יום 25 במרץ, 2022. ביום 13 באפריל, 2022 הגישה נציגות העובדים בקשה למתן הוראות לרכבת להודיע על אופן יישום ההחלטה מיום 6 באפריל, 2022. ביום 17 באפריל, 2022 הגישה הרכבת תגובה לבקשה למתן הוראות ובקשה להאריך את הצו שניתן בהחלטת בית הדין מיום 6 באפריל, 2022 עד ליום 1 במאי, 2022. ביום 24 באפריל, 2022 הגישה נציגות העובדים תגובה לבקשת הרכבת. ביום 24 באפריל, 2022 ניתנה החלטת בית הדין, הקובעת כי על הרכבת למסור נתונים שונים על עבודת עובדי חברת SEMI בעקבות החלטת בית הדין מיום 6 באפריל, 2022. ביום 26 באפריל, 2022 הגישה הרכבת הודעה בהתאם להחלטת בית הדין. ביום 28 באפריל, 2022 הגישה נציגות העובדים בקשה לעיון מחדש בהחלטת בית הדין מיום 6 באפריל, 2022. ביום 1 במאי, 2022 התקיים דיון בבקשות האחרונות שהוגשו לבית הדין מטעם הצדדים. ביום 2 במאי, 2022 הוגשו סיכומי הרכבת. ביום 4 במאי, 2022 הוגשו סיכומי נציגות העובדים. ביום 6 במאי, 2022 ניתנה החלטת בית הדין, הקובעת, בין היתר, כי 107 עובדי SEMI הקיימים נכון לאותו מועד יבצעו עבודות רק בשניים מתוך שלושת המוקדים והמקטעים של המסילות שבהן התבצעו העבודות עד אותו מועד.

ביום 21 במרץ, 2023 בעקבות חתימת הצדדים על הסכם קיבוצי, הגישה הרכבת בקשה לסגירת ההליך. באותו יום, 21 במרץ, 2023 ניתן על ידי בית הדין פסק הדין המורה על סגירת ההליך.

8. 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 ותוס 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 ידי חברי ועד העובדים. בנוסף, הגישו התובעים בקשה לגילוי מסמכים. ביום 20 בינואר, 2021 הוגשה על ידי החברה בקשה נוספת לסילוק התביעה על הסף. ביום 12 באוגוסט, 2021 קיבל בית הדין בחלקה את הבקשה לגילוי מסמכים. ביום 15 באוגוסט, 2021 דחה בית הדין את הבקשה הנוספת לסילוק על הסף. כתב הגנה מתוקן הוגש מטעם הרכבת ביום 26 באוקטובר, 2021. ביום 2 ביוני, 2022 הגישו התובעים את תצהיריהם וביקשו לזמן לעדות את מר אבי אדרי. ביום 21 ביוני, 2022 הגישו הנתבעים תגובה לבקשה לזימונו של מר אדרי לעדות. בהחלטה מיום 22 בנובמבר, 2022 קיבל בית הדין את הבקשה וזימן את מר אדרי לעדות. תצהירי הנתבעים הוגשו ביום 27 בדצמבר, 2022. דיון ההוכחות בו נשמעה עדותה של גב' גילה אדרעי התקיים ביום 16 בינואר, 2023. ביום 9 באוקטובר, 2023 הורה בית הדין על מחיקת תביעתו של התובע 3 (ליאב אליהו), לבקשתו ובהסכמת הנתבעים. ביום 21 בינואר, 2024 בעקבות הגשת בקשה משותפת מטעם הצדדים לדחייה מוסכמת של התביעות ההדדיות, נתן בית הדין פסק דין המורה על דחיית התביעות ההדדיות, ללא צו להוצאות, והורה על סגירת ההליך.

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

1. ביום 22 במאי, 2023 הגישה נציגות העובדים לבית הדין לעבודה בתל אביב בקשה למתן סעדים זמניים במסגרת בקשת צד בסכסוך קיבוצי בדרישה להורות כי המנה השנייה של הציוד הנייד החשמלי אשר צפויה להיקלט בחברה תתוחזק במלואה על ידי עובדי הרכבת. ביום 5 ביוני, 2023 הגישה הרכבת תגובה לבקשה למתן סעדים זמניים, במסגרתה דחתה את טענות נציגות העובדים והבהירה כי בהתאם להסכמות קיבוציות החלות על הצדדים, קרונועי DDEMU שייקלטו בחברה החל מחודש אוקטובר, 2023 יתוחזקו בשלב הראשון על ידי הספק, חברת "סימנס", בעוד שביצוע התחזוקה של הציוד החשמלי יעבור לעובדי הרכבת באופן הדרגתי בעתיד. לאחר שהצדדים קיימו ביניהם הידברות בנדון ולא הצליחו להגיע להסכמות, אפשר בית הדין לרכבת להגיש תגובה משלימה וזו הוגשה ביום 3 באוגוסט, 2023. בחודשים שלאחר מכן, התקיימו בין הצדדים פגישות הידברות נוספות בניסיון לסיים את המחלוקת בדרך מוסכמת. ביום 31 בינואר, 2024 הורה בית הדין על עיכוב ההליכים בתיק על מנת לאפשר לצדדים להגיע להסכמות במועד המתאים להם. על המבקשים להודיע עד יום 1 ביוני, 2024 אם קיים צורך בהמשך ניהול הליכי בקשת הצד. בהיעדר הודעה, יתמחק בקשת הצד והתיק ייסגר.
2. ביום 21 בפברואר, 2024 הגישה נציגות העובדים לבית הדין לעבודה בתל אביב בקשה למתן סעדים זמניים במסגרת בקשת צד בסכסוך קיבוצי בעניין פרשנות של ההסכם הקיבוצי משנת 2023 בנוגע לניוד עובדי חטיבת נייד, "לניוד" עובדי

משואה ולתוספת למנהלי משמרת במוסך. ביום 6 במרץ, 2024 הגישה הרכבת תגובה לבקשה למתן סעדים זמניים, במסגרתה דחתה את טענות נציגות העובדים. ביום 7 במרץ, 2024 התקיים דיון בבית הדין, במהלכו סוכם על דחיית הדיון ליום 13 במרץ, 2024 לצורך מתן ניסיון ליישב את המחלוקת בהסכמה. טרם מועד הדיון שהיה קבוע ליום 13 במרץ, 2024 הגיעו הצדדים להסכמה עקרונית, אולם טרם התקבל נייר הסכמה חתום על ידי ההסתדרות. לאחר קבלת הסכמה חתומה, יועבר הנושא לאישור הממונה על השכר במשרד האוצר ולאחר מכן לאישור דירקטוריון החברה. בסיום תהליך זה, ככל שההסכמה תאושר, תוגש בקשה מוסכמת לדחיית ההליך.

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. שביטות, 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 נוספים ראה סעיף 26.4.9 להלן.

התחייבויות החברה בגין סיום יחסי עובד-מעביד

על פי הסכם 94, עובדים ששמשם 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, 2023 ישנם 4 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- 474 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, הנהגים והנהלים שהיו בחברה, יוסיפו לחול באותו מעמד נורמטיבי שהיה להם ערב המעבר מרני"ר לחברה.

לפרטים בדבר הסכם פרישה מיום 25 במרץ, 2008 ראה באור 21(ג) (4) לדוחות הכספיים.

15.12. תכניות תגמול לעובדים

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

בחברה מספר תכניות תגמול, שהעיקריות שבהן מפורטות להלן:

15.12.1. 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 בדצמבר, 2020 נדון נושא זה בישיבת הדירקטוריון ואושר עקרונית לתשלום בכפוף לאישור רשות החברות.

ביום 21 בדצמבר, 2020 נקבעו קריטריונים לתשלום המענק המצריכים דיון חוזר בדירקטוריון. ביום 3 בפברואר, 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 22 בדצמבר, 2020.

הפרש מענק התגמול של 20% לשנת 2019, שולם בשכר ספטמבר, 2021.

ביום 24 בנובמבר, 2022 אושר מענק התגמול בגין שנת 2020 על ידי רשות החברות הממשלתיות. ביום 1 בינואר, 2023 אושר מענק התגמול בגין שנת 2021 על ידי רשות החברות הממשלתיות. ביום 1 באוגוסט, 2023 אושר מענק התגמול בגין שנת 2022 על-ידי רשות החברות הממשלתיות.

ביום 14 בפברואר, 2023 פרסמה רשות החברות הממשלתיות חוזר מס' 1-7-2023 בנושא, המנחה לעדכן את עקרונות מודל התגמול-תמרוץ החל על העובדים הבכירים, כפי שיחול על מענקי העובדים הבכירים.

בהמשך לאמור, מודל התגמול יאומץ לראשונה בחברה החל משנת 2024. מדדי ויעדי החברה לשנת 2024 אושרו בדירקטוריון והועברו לאישור רשות החברות הממשלתיות.

במהלך שנת 2025 לאחר בחינת עמידה ביעדים ומדדים של העובדים הבכירים בהתאם להנחיות חוזר רשות החברות הממשלתיות, תובא לאישור הדירקטוריון הצעת החלטה לתשלום מענקים לעובדים בכירים בהתאם להנחיות חוזר הרשות.

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. גמול זה שולם לעובדים בשכר חודש מרץ, 2023 וכן עתיד להיות משולם גם בשכר חודש מרץ, 2024.

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 שולם בשכר חודש מאי, 2023 וכן עתיד להיות משולם השנה בשכר חודש מאי, 2024.

15.12.4. **תגמול לעובדי החוזים האישיים שאינם בכירים** - במסגרת מודל השכר לעובדים בחוזים אישיים שאינם בכירים אשר נחתם ביום 23.3.23 ע"י הממונה על השכר באוצר, החברה רשאית להפעיל מודל תגמול לעמידה ביעדים בגין השנים 2022-2025 כמפורט: התקציב לחלוקת מענקים יעמוד על כ-60% מתוך שכר היסוד אשר שולם לעובדים בחוזים אישיים שאינם בכירים במהלך דצמבר של השנה בגינה ניתן המענק, כשהוא מוכפל בשיעור עמידת החברה ביעדים כפי שנקבעו ע"י הדירקטוריון ואושרו ע"י רשות החברות הממשלתיות. בגין שנה בה שיעור עמידת החברה ביעדיה יהא נמוך מ-60% לא יחולקו מענקים כלל. גובה התגמול לעובד לא יעלה על שכר היסוד שלו כפי ששולם במשכורת חודש דצמבר שבגינה משולם התגמול. שיעור המענק לעובדים יקבע בהתאם לעמידתם ביעדים האישיים, המותאמים ליעדי החברה, אשר נקבעו לעובדים ואושרו ע"י מנהלי החטיבות ו/או ראשי האגפים הרלוונטיים, בהתאם להערכת המנהלים הישירים שלהם ובהתאם לעמידה ביעדים כפי שיאושרו ע"י הדירקטוריון. עבור שנת 2022 שולמו המענקים בשכר חודש מאי, 2023 ועבור שנת 2023 עתידים להיות משולמים המענקים בשכר חודש מאי, 2024.

15.13. התקשרות עם נושאי משרה בכירה ודירקטורים בחברה

לפרטים נוספים אודות תגמול הניתן לדירקטורים בחברה, ראה פירוט בסעיף 5 תחת תקנה 21 בפרק ד' לדוח התקופתי של החברה לשנת 2023.

16. חומרי גלם וספקים

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

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

16.1.1. הסכם עם GTS (שם קודם 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, GTS תספק קורסים ומערכי הסברה לעובדי החברה בדבר הפעלת המערכות ותחזוקתן. בנוסף, מספקת GTS 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 מ-GTS לביצוע על ידי החברה ובהתאם לפסק הדין שניתן על ידי בית הדין לעבודה במאי 2018, הועברה כלל תחזוקת חומרת האיתות מ-GTS לידי עובדי החברה 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.

ביום 11 בספטמבר, 2023 אישרה וועדת מכרזים עליונה מימוש אופציה עם GTS לחמש שנים נוספות, קרי, עד ליום 31 בדצמבר, 2028 וזאת על פי ההסכם ולאחר פרסום כוונת התקשרות עם ספק יחיד (ולאחר שלא נתקבלו התנגדויות). במקביל מנוהל עם החברה מו"מ לשינוי תנאים מסוימים בהסכם.

יצוין, כי GTS הינו 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 ב-GTS. תלות החברה ב-GTS הינה בשל אופי ההפעלה ותחזוקת הציוד, כמפורט להלן: (1) חלקי חילוף מקוריים יכולים להיות מיוצרים ע"י GTS בלבד; (2) שינוי תוכנה וחומרה במערכת הקיימת יכולה להתבצע ע"י GTS בלבד; ו-(3) אחריות על הבטיחות הכוללת של המערכת ניתנת ע"י GTS. ביום 17 במרץ, 2021 אישרה וועדת המכרזים העליונה מס' 13-21, את המשך התקשרות עם חברת GTS לטובת ביצוע איתות בקו מזרחי בקטעים A ו-B בהתאם להסכם הקיים.

בהמשך לאישור ועדת מכרזים עליונה מחודש ספטמבר, 2020, לקידום פרויקט שדרוג מערכות ב- NTC ושדרוג מערכת איתות לטובת הפעלת ERTMS, ולטובת מקסום התועלות שבמערכת ERTMS, נחתמה תוספת מס' 7 להסכם לעיל ולהסכם NTC עם טאלס (GTS) בסכום כולל של כ- 28 מיליון אירו.

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. ביום 31 בינואר, 2018 אישרה ועדת המכרזים של החברה את מימוש האופציה לתקופה של 5 שנים עד ליום 31 באוגוסט, 2022 בתמורה בסך של כ- 10 מיליון אירו.

ביום 9 ביוני, 2022 אישרה ועדת המכרזים העליונה 22-25 את מימוש אופציית הארכת ההסכם בשנה במקביל ליציאה למו"מ עם החברה במטרה לשפר את רמת השירות הניתנת על ידה.

ביום 2 באוגוסט, 2023 אישרה ועדת המכרזים העליונה 23-30 את מימוש אופציית הארכת ההסכם בשנה במקביל להמשך ניהול מו"מ עם החברה במטרה להביא לשיפור נוסף ברמת השירות הניתנת על ידה.

16.2 בנוסף לספקים GTS ולאמן, לחברה תלות במספר ספקי ציוד נייד במהלך תקופת האחריות ואף לאחריה וכן, תלות מוגבלת בספקי ציוד ספציפי, ייעודי שמותקן בציוד ושהיצרן הספציפי הינו בעל בלעדיות ליצור, אספקה ואחזקה של הפריט. הסיבות העיקריות בגין קיימת לחברה תלות בספקי הציוד הינן: (1) שימוש בחלפים מקוריים בתקופת 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).

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

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

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

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

ביום 1 באוקטובר, 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.

ביום 21 ביולי, 2021 אישרה ועדת מכרזים עליונה, את הרכישה של קיטים נוספים (IM5) וכן הדרכות לבדקים בהיקף של כ-1 מיליון אירו.

יצוין כי בחודש אוקטובר, 2022 פנתה חברת Stadler לחברה וציינה כי ההסכם עמה הגיע לכדי סיום. לאור העובדה שחלק מהתנאים לסיום ההסכם לא מומשו, התבצע מו"מ עם החברה אשר תוצאותיו הוצגו ואושרו בפני ועדת המכרזים ביום 25 בינואר, 2023 לפיהם החברה תשלם לספק סכום של כ- 476 אלפי אירו בגין השלמת הספקת הערכות וח"ח, חומרים טכניים, צב"דים וכלי עבודה, וכן פיצוי בגין שכירת שטח מסחרי.

ביום 29 בדצמבר, 2021 אישרה ועדת המכרזים התקשרות עם חברת Stadler כספק יחיד לתקופה של שלוש שנים בתוספת שנתיים אופציה בהיקף של 4 מיליון אירו, לטובת אספקת חלפים ומכלולים לקטרי היורו וה-JT מתוצרתה, וזאת בהמשך להתקשרות החברה עם הספק כספק יחיד שאושרה ע"י ועדת המכרזים העליונה מס' 15-40.

יצוין כי ועדת המכרזים העליונה 23-43 אישרה ביום 25.10.2023 את הגדלת ערך היעד בהיקף של 1.8 מ' אירו, עד לסוף שנת 2024, לטובת הזמנת ח"ח ומכלולים נוספים לביצוע אובדלים בקטרי EURO 3200 ו-EURO 4000.

(ב) הסכמים עם אלסטום (לרבות בומברדייה שנרכשה על ידה) -

הסכם לרכישת קרונות דו קומתיים : 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 292 קרונות לקראת החשמול, ועלותו מוערכת בכ- 39 מיליון אירו. פרויקט הסבה לחשמול הסתיים במהלך שנת 2021, למעט קרון אחד שעדיין נמצא בעבודה. 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.

לפרטים נוספים בדבר הסכם קיבוצי מיוחד לקליטת עובדים ארעיים להסבת קרונות לחשמול, ראה סעיף 15.10.9 לעיל.

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 וחוף, החלפת כבלים, החלפת מצגי מידע לנוסע והתקנת שקעים בקרונות נכים. עבודות אלו הסתיימו חלקית עד לסוף חודש פברואר לשנת 2023. בחודש מרץ 2023 לאחר מו"מ שהתנהל עם הספק לצורך התחשבות סופית על עבודות השדרוג הללו, נחתמה תוספת להסכם לפיה החברה תשלם בגין ביצוע עבודות WP3 סכום של כ- 13.2 מיליון אירו, משמע, יתרה לתשלום של כ- 3.7 מיליון אירו, (לאחר ניכוי תשלומים שכבר שולמו בגין ביצוע העבודות), בתוספת סכום של כ- 3.3 מיליון ש"ח. יצוין כי יתרת הסכומים באירו ובש"ח מייצגים את עלות העבודות שכבר בוצעו ע"י הספק (התקזזות בעיקר בנושא כ"א), רכישת יתרת חלקי החילוף הנדרשים וכן פריטים נוספים שנרכשו מהספק לשם המשך ביצוע העבודות ע"י החברה (כדוגמת כלי עבודה אישיים ואמצעים לביצוע העבודות) בתוספת וסיום התחשבות בגין עבודות תשתית שבוצעו ע"י אלסטום בעת ביצוע עבודות WP1/WP2. יצוין כי החלק הנותר של העבודות יבוצע ע"י החברה.

ביום 22 באוקטובר, 2023 חתמה החברה עם חברת אלסטום על הסכם לרכש קרונות DD נוספים - כ 81 קרונות אופניים (TCB) ו- 15 קרונות TC נוספים, בהיקף של כ- 240 מיליון אירו.

יצוין כי הנושא הוצג ואושר ע"י דירקטוריון החברה, ועדת המכרזים העליונה, ושלושת נציגי המדינה כנדרש.

הסכם לרכישת קטרים חשמליים : ביום 20 בספטמבר, 2015 חתמה החברה על הסכם חדש עם Bombardier לרכישת 62 קטרים חשמליים עם אופציה לרכישת 32 קטרים חשמליים נוספים. היקף ההסכם הינו סך של כ- 200 מיליון יורו (62 קטרים). יצוין כי לחברה אופציה לרכישת 32 קטרים נוספים בסכום של כ- 97.4 מיליון יורו וכן אופציה לרכישת חלקי חילוף עבור הצטיידות ראשונית בסכום של כ- 2.4 מיליון יורו. נכון למועד פרסום הדוח, הגיעו לארץ 27 קטרים חשמליים NTP1 וכן החלה הגעת הקטרים החשמליים המהווים חלק מ- NTP2/3.

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.

ביום 30 באוקטובר, 2021 נחתמה הזמנה לאספקת 36 קטרים בסך של כ- 133 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 ותנאים המצויים בידיה נכון למועד פרסום הדוח. הערכות אלו עשויות שלא להתממש בפועל, כולן או חלקן, או להתממש באופן שונה מהותית מכפי שנצפה.

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

בהמשך לאישור הוועדה להגדלת ערך היעד לטובת שירותי תחזוקה IC3 בהיקף של כ- 51 מיליון ש"ח, אישרה הוועדה ביום 4 באוגוסט, 2022 את הארכת ההתקשרות בשנה נוספת (עד ליום 31 בדצמבר, 2023) לטובת שירותי תחזוקת IC3.

ביום 6 בדצמבר, 2023 אישרה ועדה עליונה את הארכת ההסכם בארבעה חודשים נוספים בלבד לטובת פעולות הכנה לגריטה ו/או מכירה (מדובר בפעולות זהות) וזאת לאור כך כי תפעול הרכבות בקווי החברה הסתיים בתאריך 30 בנובמבר, 2023.

התקשרות לרכישת חלקי חילוף: ביום 16 בדצמבר, 2021 אישרה ועדת המכרזים העליונה התקשרות כספק יחיד לתקופה של 3 שנים בתוספת שנתיים אופציה בהיקף של 14 מיליון אירו, לטובת אספקת חלקי חילוף מקוריים לקרונות ה- DD ו- IC3.

הסכם לרכישת מערכת ETCS: 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.

ביום 31 באוקטובר, 2021 נחתמה תוספת להסכם בהיקף של כ- 11.5 מיליון אירו. התוספת עוסקת בין היתר בנושאים כגון ביטול סדרת IC3 ו- PP, תוספת 22 קרונות DDPC לתכולת עבודה בהסכם, רכישת מערכת RMR ותדרים.

ביום 1 מרץ, 2023 אישרה ועדת המכרזים העליונה את תוצאות המו"מ שהתקיים עם החברה וחתימה על תוספת מס' 2, הכוללת ביטול סדרת SD, הקטנת כמות קטרי BOBO, עדכון לוחות זמנים וויתור על קנסות ותשלומים בגין עיכובים, והכל בהיקף של כ- 5.7 מיליון אירו. יצוין כי התוספת נחתמה רק במהלך חודש אוקטובר, 2023.

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

ביום 4 בספטמבר, 2022 נחתמה תוספת מס' 5 עם חברת סימנס בהיקף של כ- 17 מיליון אירו עבור ביצוע שינויים ב-IPO3 וביצוע retrofit ב-IPO1, תוספת אשר תיקונה אושר ע"י ועדת המכרזים ביום 2 בנובמבר, 2022 לאור טעות חשבונאית שבוצעה ע"י סימנס בתמחור מחיר היחידה ומתן הנחה כפולה (היקף התיקון בסך של כ- 11.5 אלפי אירו ליחידה).

בדיון שהתקיים ביום 19 בדצמבר, 2022 אישרה הוועדה את הסדר הפשרה עם חברת סימנס לטובת סיום עבודות הקמת המוסך החשמלי וגמר חשבון בסכום של כ- 199 מיליוני ש"ח (במקום כ- 193 מיליוני ש"ח בהתאם להסכם).

ביום 25 באוקטובר, 2023 חתמה החברה עם חברת סימנס על תוספת מס' 7 להסכם לרכישת 50 קרונות EMU (IPO4) בתוספת אופציה, השמורה לחברה עד ליום 31 בדצמבר, 2023 לרכישת 31 קרונות EMU נוספים בתנאים זהים.

ביום 31 בדצמבר, 2023 הודיעה החברה לחברת סימנס על מימוש האופציה להזמנת 31 קרונות EMU נוספים (IPO5) בתנאים זהים לקרונות שהוזמנו במסגרת IPO4. יצוין כי היקף הרכישה הכולל עומד על כ- 1.3 מיליארד אירו.

(ה) הסכם עם GTS (שם קודם - טאלס) - ביום 27 במאי, 2018 התקשרה החברה בהסכם לתכנון, הקמה ותחזוקה של מערכת ETCS Track Side עם חברת טאלס בשווי של כ- 70 מיליון אירו. ההסכם הינו בתוקף ל- 70 חודשים. ביום 11 בספטמבר, 2023 אישרה ועדת המכרזים העליונה מימוש אופציה עם GTS לחמש שנים נוספות, קרי, עד ליום 31 בדצמבר, 2028 וזאת על פי ההסכם ולאחר פרסום כוונת התקשרות עם החברה כספק יחיד (ולאחר שלא נתקבלו התנגדויות) בהיקף של 300 מיליון אירו. במקביל מנוהל עם החברה מו"מ לשינוי תנאים מסוימים בהסכם.

(ו) 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 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.

התקשרות עם חברת זוקו הווארכה לתקופה נוספת של 3 שנים עד ליום 31 בדצמבר, 2022, לטובת רכישת חלפים למנועים מתוצרת חברת EMD.

ביום 20 באוקטובר, 2021 אושרה התקשרות עם החברה כספק יחיד עד ליום 31 בדצמבר, 2022 לטובת רכישת חלפים למנועים מתוצרת חברת EMD בהיקף כספי של 15 מיליון דולר.

ביום 31 באוגוסט, 2022 אושרו ע"י ועדת המכרזים העליונה 28 קיטים אשר נרכשו לצורך הקטנת זיהום אוויר הנגרם ע"י הקטרים (לאחר הצגת תוצאות פילוט שבוצע בנושא) בהיקף של כ- 8 מיליון דולר.

הארכת ההתקשרות עם חברת זוקו לתקופה נוספת של שנה, עד ליום 31 בדצמבר, 2023, אושרה לטובת רכישת הקיטים וכן חלפים למנועים מתוצרת חברת EMD בהיקף של כ- 1.6 מיליון דולר.

יצוין כי כוונת החברה להתקשר עם החברה כספק יחיד לטובת רכישת הקיטים הללו פורסמה עוד בחודש דצמבר, 2020, ולא התקבלה כל התנגדות לכוונה זו.

במסגרת ההתקשרות עם חברת זוקו אושרה רכישת טורבינות בהיקף מצטבר של כ- 3.5 מיליון דולר עבור המנועים וכן אושרה רכישת מנוע EMD UTEX.

הארכת ההתקשרות עם חברת זוקו לתקופה נוספת של שנה, עד ליום 31 בדצמבר, 2024, בתוספת 4 אופציות הארכה בנות שנה כל אחת, אושרה ע"י הוועדה ביום 29 בנובמבר, 2023 בהיקף של כ- 9 מיליון דולר.

- (ז) **הסכם עם טרקטורים וציוד** - ביום 22 בספטמבר, 2009, התקשרה החברה עם חברת טרקטורים וציוד (איי.טי.אי) בע"מ (להלן - "טרקטורים וציוד") בהסכם לקבלת שירותי שיפוץ גנראטורים מסוג דיזל המותקנים בחלק מקרונות החברה. ההסכם המקורי היה בתוקף עד חודש ספטמבר 2012 ובחודש מאי 2013 הוארך עד ליום 21 בספטמבר, 2015 והוסב לחברת זוקו שירותי רכבת (זד.פי) בע"מ, בהמשך לשינוי ארגוני שחל בחברת טרקטורים וציוד. ביום 15 ביוני, 2016 נכרת הסכם חדש עם חברת טרקטורים וציוד (איי.טי.אי) בע"מ (במקום זוקו שירותי רכבת (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 במרץ, 2017, מימשה החברה את 2 האופציות כאמור, ונחתם עם חברת זוקו הסכם חלפים לתקופה של שנתיים. ההתקשרות היא מכוח ספק יחיד.
- ביום 6 באוקטובר, 2021 אושרה התקשרות עם החברה כספק יחיד עד ליום 31 בדצמבר, 2022 לטובת ביצוע אוברולים והחלפת מנועים במנועי C13B בהיקף כספי של כ- 12 מיליון ש"ח.
- ביום 2 בנובמבר, 2022 אישרה ועדת מכרזים עליונה את הספק כספק יחיד עד ליום 31 בדצמבר, 2023 לטובת ביצוע אוברולים והחלפת מנועים במנועי C13B בהיקף של כ- 16 מיליון שקל.
- ביום 13 בדצמבר, 2023 אישרה ועדת המכרזים העליונה את הספק כספק יחיד לתקופה של שנה לטובת המשך ביצוע אוברולים והחלפת מנועים במנועי C13B בהיקף של כ- 16 מיליון שקל.
- בנוסף, אישרה ועדת המכרזים העליונה ביום 29 בנובמבר, 2023 את הספק כספק יחיד לטובת אספקת חלקי חילוף מתוצרת חברת CATERPILLAR לתקופה של שנה בתוספת 4 אופציות הארכה בנות שנה כל אחת, בהיקף של כ- 4.5 מיליון ש"ח לשנה בתוספת 850 אלפי ש"ח לשנה הראשונה בלבד.
- (ח) **הסכם עם קנור** - 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 החברה. בהתאם להחלטת ועדת 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. ביום 26 בדצמבר, 2021 נחתם מימוש אופציה להארכת ההסכם עד לתאריך 27 בינואר, 2025.
- (ט) **הסכם עם SEMI** - ביום 28 בדצמבר, 2015 חתמה החברה על הסכם עם חברת Sociedad Espanola de Montajes Industriales S.A. (להלן - "SEMI") לחשמוול תשתית הרכבות, בהיקף של כ- 2 מיליארד ש"ח. ההסכם כולל הסבה לחשמוול של 420 ק"מ של קווי מסילות קיימים ומתוכננים, הקמת תחנות השנאה וכן מערכות שליטה ובקרה, הנלוות לחשמוול 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.
- 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 בבנוס שעלותו מסתכמת ב- 125 מיליון אירו ואילו הקדמת הפרויקט, כך שישתיים לפני ה- 31 בדצמבר, 2025 תזכה את הקבלן בבנוס מקסימאלי של כ- 18 מיליון אירו, בהתאם למשך ההקדמה.
- 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).
- ביום 15 בפברואר, 2021 נחתמה תוספת מס' 5 להסכם עם הספק במסגרתה אושרו תשלומים בגין תקופת קורונה, שביתה ומבצע "שומר החומות" בסכום של 8.7 מיליון ש"ח.
- ביום 22 ביוני, 2022 נחתמה תוספת מס' 7 להסכם, שעיקרה סנכרון בין התוכנית התפעולית של הרכבת לקצב ההתקדמות בפרויקט החשמוול (לרבות הקדמה של חלק מהקווים).
- ביום 15 בפברואר, 2023 אישרה הוועדה את החתימה על תוספת מס' 8 להסכם (עבודות בקו אשקלון גורל) בהיקף כולל של 190 מיליון ש"ח בכפוף לקבלת אישור למלוא הסכום מהמדינה. יצוין כי בדיון זה אושרה הגדלת ההסכם הקיים רק בסכום של 30 מיליון ש"ח וזאת בהתאם לאישור נציגי המדינה לשימוש בבצ"מ עד לגובה של 100 מיליון ש"ח.
- ביום 18 במאי, 2023 בהחלטת ועדת מכרזים עליונה מס' 19-23 אושרה הגדלת ההסכם פעם נוספת (מיתרת הבצ"מ) בסך של כ- 25 מלש"ח והכל בהתאם לאישורים שהתקבלו מהמדינה.
- ביום 2 באוגוסט, 2023 אישרה וועדה עליונה מס' 23-30 את ההסכם בהיקף של 100.6 מלש"ח לאחר קבלת אישורים מנציגי המדינה.
- ביום 8 בנובמבר, 2023 אישרה ועדת המכרזים העליונה, עקרונית, את חשמוול מוסך ב"ש באמצעות הקבלן בהיקף של 95 מיליון ש"ח. יצוין כי העבודה טרם הועברה לביצוע הקבלן.

חומר הגלם העיקרי המשמש את החברה הינו דלק, אשר מהווה, לאחר עלויות השכר, את ההוצאה התפעולית העיקרית של החברה. בשנים 2023, 2022 ו-2021 עלות הדלק היוותה כ-13%, 15% וכ-14% מסך עלות המכר של החברה, בהתאמה. מכיוון שהסכם הפיתוח וההפעלה הקודם וגם החדש כולל מנגנון התאמה של הסובסידיה לשינויים במחירי הדלק, מחיר הדלק לא משפיע על רווחיות החברה באופן מהותי. נכון להיקף פעילות החברה בשנת 2023, עליה של 1 אג' במחיר ליטר דלק מגדילה את הוצאות החברה בכ-668 אלפי ש"ח בשנה. לפרטים נוספים בעניין הפעלת רכבות נוסעים חשמליות, ראה סעיף 16.4 להלן.

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 וחסכון 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, מחירי הבלו יתעדכן בהתאם לפרסום משרד האוצר, כפי שמתעדכן מעת לעת. יצוין, כי החברה אינה מחויבת לרכישת כמות מינימאלית כלשהי במסגרת ההסכמים. כמו כן, נקבע כי דור אלון 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 ראה באור 21(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 ראה סעיף 26.3.2 להלן.

לפרטים בדבר המעבר מדלק לרכבות המונעות באמצעות חשמל ראה סעיף 8.8.1 לעיל.

לפרטים בדבר מגבלות החלות על החברה בנושא מתן אשראי לספקים ראה סעיף 17.2 להלן.

16.4. ספקי שירותים

לחברה ספקים קבועים הכוללים את חברת חשמל, כאשר הוצאות החשמל בשנת 2023 עמדו על כ-108 מיליון ש"ח, המהווים כ-3% מסך עלות המכר של החברה.

עם הפעלת רכבות נוסעים חשמליות בצורה מדורגת החל משנת 2018, כמפורט בסעיף 8.8.1(ה) 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 8.8.1(ה) לעיל, כמו כן תופעלנה כל רכבות המטען באמצעות דיזל. לפרטים נוספים בדבר תכנית החשמול והשלכותיה ראה סעיף 8.8.1 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 קבועים תנאים כלליים, וכל מקרה של מתן שירות מטופל אד-הוק, תוך קביעת היקף השירות הנדרש בעניינו, למעט שירותי חברת החשמל. אי קבלת השירותים כאמור לעיל לא יגרם להשלכה מהותית על פעילות החברה.

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

17.1. מלאי

לחברה מלאי הכולל חומרי מסילה, חלפים וחומרים שונים המיועדים לצריכה ולתחזוקה. יצוין, כי מלאי חומרי המסילה המיועד לתכנית הפיתוח וחלק משמעותי ממלאי חלקי החילוף מוצגים ברכוש הקבוע של החברה, ראה 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, קרונות). להלן הסיבות לרכישת המלאי למשק זה:

- במסגרת רכש ציוד נייד חדש, מוזמנת רשימת "הצטיידות ראשונית של חלפים", אשר מסופקת בהתאם לדרישה (קרוב למועדי השימוש בחלפים ובהתאם למדיניות תחזוקת הציוד) ומשמשת לתהליך התחזוקה וכן מהווה את הבסיס לעיתוד המלאי הנדרש לתחזוקה שוטפת.

- מלאי ציוד לאחזקה שוטפת (טיפולים על פי תקופות או ק"מ) מעותד בהתאם למפרטי צריכה סטטיסטיים ותוכנית העבודה היוזמה.

- מלאי לאחזקת שבר, לפי תחזית תקלות צפויות ובהתאם למפרטי צריכה סטטיסטיים.

המלאי מנוהל לפי רמות מלאי, מפרטי צריכה, תוכנית עבודה, לפי דרישת יזם.

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 (מפרטי צריכה סטטיסטיים ותוכנית עבודה) וגיבשה מדיניות לעיתוד מלאי בשאר המשקים, בהתאם לפרמטרים תפעוליים וכלכליים התואמים לצרכי החברה.

17.2. נכון ליום 31 בדצמבר, 2023 עמד ההון החוזר של החברה על סך של כ- 305 מיליוני ש"ח.

יצוין, כי במסגרת הסכם הפיתוח וההפעלה הקודם וגם החדש החברה אינה רשאית להעניק או לקבל אשראי במישרין או בעקיפין (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.

תשלומי החברה לספקים, קבלני משנה או צדדים שלישיים תעשה בכפוף לחוק מוסר תשלומים לספקים, התשע"ז-2017, והממשלה תעביר לחברה את התשלומים כאמור בסעיף 17 להסכם הפיתוח וההפעלה החדש על מנת שתוכל לעמוד במועדים הקבועים בחוק. על אף האמור, הסכם הפיתוח וההפעלה החדש קובע כי הממשלה שומרת לעצמה את הזכות לדרוש מהחברה לקיצור ימי תהליך התשלום לספקים, קבלני משנה או צדדים שלישיים הקבוע בחוק מוסר תשלומים לספקים, התשע"ז.

על אף האמור, הסכם הפיתוח וההפעלה החדש קובע כי החברה תעשה כמיטב יכולה לשלם לספק תוך 45 יום מהמועד בו קיבלה מהספק חשבונית לתשלום.

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

נציין כי ביום 22 במרץ, 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. השקעות

18.1. ניהול השקעות

בשנת 2023 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, 2023 היתרה בקרן עמדה על סך של כ-25 מיליון ש"ח.

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, 2023 היתרה בקרן עמדה על סך של כ-2.1 מיליון ש"ח.

18.1.3. קרן שמורה - בחודש יוני, 2021 הנפיקה החברה אג"ח (סדרה ג'). מתוך כספי ההנפקה הפקידה החברה סך של 15 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 לפעילות שוטפת לא יספיקו לחברה לתשלום לבעלי אגרות החוב. החברה העבירה את ניהול כספי הקרן לחברה לניהול השקעות. לפרטים נוספים ראה סעיף 19.8 להלן. נכון ליום 31 בדצמבר, 2023 היתרה בקרן עמדה על סך של כ-14.6 מיליון ש"ח.

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.

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

19. מימון

19.1. אגרות חוב

לפרטים בדבר אגרות החוב של החברה, ראה באור 15 לדוחות הכספיים.

19.2. מימון פעילות החברה

ככלל, החברה מממנת את רוב פעילותה מסכומים המשולמים לה על ידי המדינה במסגרת הסכם הפיתוח וההפעלה הקודם והחדש, כמפורט בבאור 21(ג)(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 אשר מוחזר למשרד התחבורה בחודש דצמבר של אותה השנה. הסכום שהתקבל במהלך שנת 2023 עמד על 105 מיליון אשר הוחזר בחודש דצמבר, 2023.

לחברה אין יתרת הלוואות נכון ליום 31 בדצמבר, 2023.

19.3. מגבלות החלות על התאגיד בקבלת אשראי

הסכם הפיתוח וההפעלה החדש קובע כי החברה לא תתן ולא תגייס הון ולא תקבל או תעניק אשראי במישרין או בעקיפין מכל גורם שהוא, אלא באישור מראש ובכתב של החשב הכללי במשרד האוצר ושל מנכ"ל משרד התחבורה, ובכפוף לכל דין.

לעניין זה, אשראי - לרבות הלוואה מכל סוג, אשראי ספקים חריג, משיכת יתר, ערבות מעל 25 מיליון שקלים חדשים במצטבר בכל זמן נתון, קיבול או ניכיון שטרות, שיעבוד או מימון באמצעות השכרת נכסים והתחייבויות לשלם כסף על חשבון הזולת, ולמעט הסדר תשלומים בעקבות פסק דין.

אשראי ספקים חריג - התחייבות לתשלום לספקים מעל 60 יום לאחר תחילת החודש העוקב לזה בו קיבלה החברה את חשבונית התשלום (מעל שוטף +60), או 90 יום לאחר תחילת החודש האמור (מעל שוטף +90), אם מדובר בסכום הנמוך מ 20 מיליון שקלים חדשים.

19.4. ערבויות

נכון ליום 31 בדצמבר, 2023 סך הערבויות שניתנו על ידי החברה עמד על כ-4.696 אלפי ש"ח. הערבויות כאמור ניתנו בעיקר במסגרת הפעילות השוטפת להבטחת קיום ההתחייבויות של החברה. הערבויות הועמדו בהתאם לקביעת בית המשפט במסגרת הליכים משפטיים אשר החברה צד להם לשם המשך הדיונים. בנוסף קיימות ערבויות לעיריות להבטחת הסכמים בדבר היתרי בנייה.

19.5. אשראי שנתקבל מתאריך הדוחות ועד מועד פרסום הדוח

לאחר יום 31 בדצמבר, 2023 ועד למועד פרסום הדוח לא קיבלה החברה אשראי בנקאי.

19.6. מסגרות אשראי ליום 31 בדצמבר, 2023

נכון למועד הדוח, לחברה לא קיימות מסגרות אשראי.

19.7. דירוג אשראי

ביום 13 ביוני, 2021, אישר Maalot S&P דירוג של AA+il להנפקת אגרות חוב בסכום כולל של עד 100 מיליון ש"ח ערך נקוב, באמצעות סדרת אגרות חוב חדשה אגרות חוב (סדרה ג'). כמו כן, ביום 7 ביוני, 2021, מידרוג בע"מ אישרה דירוג של Aa1il להנפקת אגרות חוב בסכום של עד 100 מיליון ש"ח ערך נקוב, באמצעות סדרת אגרות חוב חדשה אגרות חוב (סדרה ג').

ביום 24 בפברואר, 2022 מידרוג בע"מ פרסמה אשרור דירוג של אגרות החוב של החברה, AA+.il עם אופק יציב.

ביום 15 באוגוסט, 2022 מידרוג בע"מ פרסמה אישור דירוג של לאגרות החוב זהה לקודם.

ביום 2 במרץ, 2023 מידרוג בע"מ פרסמה אישור דירוג של לאגרות החוב זהה לקודם.

ביום 13 באוגוסט, 2023 פרסמה מדרוג אישור דירוג של אגרות החוב של החברה, AA+.il עם אופק חיובי. שינוי אופק הדירוג נובע משיפור בהכנסות החברה, שצפויות להמשיך ולצמוח בד בבד עם כניסתו לתוקף של הסכם הפעלה ופיתוח חדש מול המדינה, אשר תקף עד לשנת 2026 וצפוי לשפר באופן מהותי את איתנות הפיננסית של החברה.

ביום 14 במרץ, 2024 פרסמה מדרוג אישור דירוג של אגרות החוב של החברה, AA+.il עם אופק חיובי.

19.8. שעבודים

ביום 21 ביוני, 2021 השלימה החברה הנפקת 100 מיליון ש"ח ערך נקוב אגרות חוב (סדרה ג'), צמודה למדד מחירים לצרכן, וזאת מכוח דוח הצעת מדף מיום 20 ביוני, 2021.

בטוחות ושעבודים לאגרות חוב (סדרה ג')

(א) אגרות החוב (סדרה ג') לא תהיינה מובטחות בבטוחות.

(ב) החברה התחייבה, כי כל עוד אגרות החוב (סדרה ג') 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 15% מתוך סך הערך הנקוב של אגרות החוב (סדרה ג') שהונפקו בהנפקה 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, ישועבדו בשעבוד שוטף (צף), יחידים ראשון בדרגה וללא הגבלה בסכום לטובת הנאמן (עבור מחזיקי אגרות החוב) עד לתשלום כלל תשלומי הקרן והריבית והפרשי הצמדה למחזיקי אגרות החוב. כל עוד השעבוד יהא בתוקף, החברה תהא רשאית לעשות שימוש בסכום הקרן לתשלום תשלומי הקרן והריבית של סדרת אגרות החוב (סדרה ג') 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.

20. מיסוי

לפרטים בדבר היבטי המס החלים על החברה, ראה באור 20 לדוחות הכספיים.

21. סיכונים סביבתיים וזרכי 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 בתקציבה לשם מילוי הוראות החוקים הסביבתיים החלים עליה ואלו אשר צפויים לחול עליה.

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

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

בנוסף קיימים מתחמים קטנים יותר בפעילות העיתונות ונפח הפעילות:

מתחמים בינוניים - דימונה, אשקלון, אשדוד מיון ובני ברק.

מתחמים קטנים - חדרה ובית שאן וסדנאות מסילאים כגון בבנימינה נתניה ועוד.

כמו כן, החברה מטפלת בהיבטי איכות הסביבה לאורך מסילות הרכבת וכלל היבטי 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 וטיוטות 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 ראה סעיף 21.5 להלן.

בנוסף, בשנת 2022 פורסמה הצעת חוק האקלים. מטרת חוק זה להביא למניעה ולצמצום של פליטת גזי חממה ונזקי משבר האקלים בישראל, במסגרת יישום מחויבותה של מדינת ישראל לנקיטת צעדים להתמודדות עם משבר האקלים, על ידי קביעת יעדים להפחתת פליטות גזי חממה והכנת תכניות לאומיות להשגתם ולנקיטת פעולות היערכות להשפעות הנובעות משינוי האקלים. נכון למועד פרסום הדוח, אין באפשרות החברה להעריך את ההשלכות הכלכליות הצפויות עקב כניסתו לתוקף של חוק זה.

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

21.2.1. היתר רעלים לשינוע ולאחסנה של חומרים מסוכנים

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

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

א. שינוע חומרים מסוכנים - לחברה פעילות של שינוע חומרים מסוכנים. עיקר הפעילות הינה שינוע חומרים מסוכנים מאתר צפע ומנאות חובב (רמת חובב) לנמלי אשדוד וחיפה ולכיוון ההפוך. בשינוע חומרים מסוכנים קיימים צוותי חירום חיצוניים נוספים אשר נועדו לתת מענה בקרות אירוע חירום (חברת "עוגן" לחירום באירוע חומ"ס, חברת "תרכובות ברום" לליווי שינוע ברום וחברת "חיפה כימיקלים" לליווי שינוע אמוניה). החברה פועלת לקיום תנאי היתר הרעלים ופועלת לחידושו בתום תוקפו (אחת לשלוש שנים) ואינה צופה מניעה לחידושו.

ב. אחסנה של חומרים מסוכנים - אחסנת חומרים מסוכנים מתבצעת בהתאם להיתרי רעלים לאחסנה, במספר אתרים, העיקריים שבהם: נאות חובב (רמת חובב), מתחם לוד, באר שבע וחוף שמן. רוב החומרים המסוכנים אשר מאוחסנים ונעשה בהם שימוש על ידי החברה הינם דלקים, שרובם המכריע מסוג סולר. בכל אתרי החברה המאוחסנים חומרים מסוכנים החברה פועלת מכוח היתרי רעלים תקפים ופועלת לקיום תנאיהם. תוקפם של היתרי הרעלים הינו לשנה אחת עד שלוש שנים והחברה פועלת לחידושם בתום תוקפם ואינה צופה מניעה לחידושם.

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

נכון למועד פרסום הדוח, החברה מפעילה במתחמיה 13 תחנות דלק מתוכן 3 גדולות (מעל 200 מ"ק) ו-10 תחנות פנימיות לתדלוק ציוד מכני הנדסי, מלגוזות וקטרי נוסעים ומטענים.

תחנות תדלוק ומוסכי הרכבת עשויים להוות מקור פוטנציאלי לזיהום קרקע, מי תהום ואוויר 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.

במסגרת תקנות אלו פורסמו הנחיות לביצוע בדיקות אטימות ותקינות למתקנים בתחנות דלק, לוודא כי צנרת, מיכלי הדלק ומפרידי דלק שלמים, אטומים ולא גורמים לחלחול דלקים לקרקע ולמי תהום. החברה מבצעת בדיקות אלו בהתאם לתוקף הנדרש.

21.2.3. כללי תאגידי מים וביוב (שפכי מפעלים הזורמים למערכת הביוב), תשע"ד-2014

עקב צורך להגן ולשמור על תקינות פעולת מתקני הטיפול בשפכים, שהינם מרכזים בעלי חשיבות רבה למשק המים והתשתיות בישראל, נקבעו כללים בהם נדרשים לעמוד מפעלים שעשויים להזרים חומרים מזהמים למערכת הביוב.

כחלק מכללים אלו, נדגמים ע"י תאגידי המים העירוניים חמישה מתחמים רכבתיים - חיפה דיזלים, מתחם תפעולי לוד, בניין ההנהלה לוד, באר שבע ודימונה. חריגה מערכי הסף הקבועים בכללים גוררת מתן חיובים כספיים למתחמים בהתאם לצריכת המים במתחם.

לצורך ניהול והקפדה על הזרמת שפכים תקינים ממתחמי הרכבת מבוצעות פעולות תפעול ותחזוקה שוטפות, התקנת מערכות טיפול בשפכים, דיגומי בקרה פנימיים, ובקורות שטח.

21.2.4. חוק אוויר נקי, התשס"ח-2008

פעילות החברה, בהסעת נוסעים ושינוע מטענים, מהווה מקור לפליטת זיהום אוויר מקטרי הרכבת ומקורות 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.

כחלק מהתחייבות החברה מול הגני"ס מותקנים מסנני חלקיקים בקרונות הכח, וכן מנוטרות 5 תחנות רכבת מקורות ואחת נידת, בתיאום מול הגני"ס. כמו כן, מותקנת מערכת לטיפול בזיהום אוויר בתחנת תל אביב השלום.

לפירוט אירוע או עניין בנוגע לאיכות אוויר, ראה סעיף 21.3.3 להלן.

21.2.5. חוק הקרינה הבלתי מייננת, התשס"ו-2006

לחוק הקרינה הבלתי מייננת, התשס"ו-2006 (להלן - "חוק הקרינה הבלתי מייננת") ולתקנות מכוחו השפעות על פעילות החברה בכל הנוגע לפרויקט החשמול - העברת הפעלת הרכבות המונעות באמצעות חשמול עילי, כתחליף להנעת קטרים בדיזל. לפרויקט החשמול, התקבלו עד כה היתרי הקמה והפעלה מכוח חוק הקרינה הבלתי מייננת, לטובת הקמת 6 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 הוראות נוספות לביצוע, ניטור ובקרה של שדות מגנטיים ממערך החישמול. 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 ביום 25 בספטמבר, 2018, ערכה החברה 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: ירושלים יצחק נבון, נתב"ג, ת"א ההגנה, ת"א השלום, ת"א סבידור מרכז, ת"א אוניברסיטה והרצליה וכן נערך ניטור בנסיעה.

בשנת 2022 נערכו ניטורי קרינה בכלל התחנות בקו החשמלי אשקלון-טבעת השרון וכן במערכים החשמליים מסוג DDEMU.

בשנים 2023-2024 נערכים ניטורים בקו בנימינה-אשקלון.

21.2.6. תקנות הרוקחים (יסודות רדיואקטיביים ומוצריהם)

לצורך הפעלתן של 81 מכונות השיקוף המותקנות בתחנות הנוסעים ומבוססות על קרינה מייננת (קרנת X-ray), החברה מחזיקה בהיתרים מכוח תקנות הרוקחים (יסודות רדיואקטיביים ומוצריהם), התש"ס-1980 ופועלת לעמידה בתנאיהם. היתר כאמור מתחדש אחת לשנה ולהערכת החברה לא צפויה מניעה לחידוש ההיתרים בתום תוקפם.

21.3. אירועים בקשר עם איכות הסביבה

21.3.1. 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. החל הליך תכנון פרויקט שיקום הקרקע באתר, בתיאום מול המשרד להגנת הסביבה. בשנת 2024 ימשיך הליך תכנון שיקום האתר, יוצג למשרד להגנת הסביבה, ולאחר מכן יחל ביצוע.
- במתחם הקישון בחיפה, כחלק משדרוג המתחם אותרו קרקעות מזהמות בארסן ועופרת, שפנו לאתר טיפול במהלך רבעון רביעי 2022 והשלמות נוספות בשנת 2023.
- 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 פרסום הדוח. הערכות אלו עשויות שלא להתממש בפועל, כולן או חלקן, או להתממש באופן שונה מהותית מכפי שנצפה.

א. מתחם התדלוק בלוד

כחלק מהליך שיקום הקרקע במתחם לוד, התחייבה החברה לשיקום הקרקע במקום על ידי החלפת הקרקע, 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.

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".

בחודש אוגוסט, 2021 בוצע סקר קרקע וגז קרקע בחלקו הדרום מערבי של המתחם כחלק מהרחבת המתחם הצפויה (לוד שלב ב' - תת"ל 45). כלל דגימות הקרקע נמצאו חיוביות וללא חריגות למעט נקודה אחת בה זיהום TPH בריכוז נמוך בדוגמת הבקרה. גם דוגמאות גז הקרקע נמצאו תקינות למעט נקודה אחת בה נמצאה חריגה בבנון.

עקב כך ובתיאום מול המשרד להגנת הסביבה הוחלט לדגום פעם נוספת את נקודות אלו בלבד. בדיוגם שבוצע בפברואר, 2022 לא נמצאו חריגות. התוצאות הועברו למשרד להגנת הסביבה ואושר כי הקרקע נקייה וניתן לבצע את העבודות ללא פעולות שיקום.

בנוסף, בחודש דצמבר לשנת 2021 בוצעה התקנת קידוח מי תהום לאקוויפר האזורי לצורך ניטור ודגימת מזהמים עקב בקשת רשות המים. במהלך חודש פברואר לשנת 2022 התקבלו תוצאות האנליזה ולא נמצאו חריגות.

הדיווח בנושא איכות מי התהום הועבר לרשות המים. דיוגמים נוספים שבוצעו במהלך שנת 2023 נמצאו אף הם תקינים. במהלך שנת 2023 בוצע סקר קרקע משלים לחלקו הדרומי של מתחם לוד שלב ב', בו אותרה קרקע מזוהמת אשר פונתה וטופלה בהתאם לדרישות ובאישור המשרד להגנת הסביבה.

בנוסף, במהלך שנת 2023, בעקבות גילוי כי מפריד הדלק האחראי לניקוז תשטיפי תחנת התדלוק במתחם אינו אטום ומהווה סכנה לזיהום הקרקע, הוחלט לבצע שדרוג והחלפה. במהלך רבעון רביעי לשנת 2023 החלו עבודות השדרוג שכללו חפירה והחלפת קו הניקוז המוביל למפריד הדלק. במהלך העבודות נתגלה כי הקרקע זוהמה עקב דליפה מהצנרת. הקרקע המזוהמת פונתה בהתאם לאישור המשרד להגנת הסביבה לאתר מורשה, והצינור והשוחה המחברת הוחלפו ותוקנו. בחציון ראשון לשנת 2024 תבוצע התקנה של מפריד דלק חדש ותקני בנפח התואם את ספיקת המתחם.

ב. מתחם חוף שמן בחיפה

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.

בחודש פברואר, 2021 בעקבות אירוע גשם משמעותי, נצפו כתמי שמן וסולר עם ריח חריף של סולר בניקוז העירוני של חיפה ובניקוזים הקרובים למתחם חוף שמן. לטענת רשות המים, המשרד להגנת הסביבה ועיריית חיפה מקור הזיהום הינו ממתחם הרכבת, וככל הנראה לא מדובר באירוע שבר או תקלה אלא זרימה איטית של מזהמים מעדשת הדלק ההיסטורית במקום. נשלחו דוגמאות לאנליזה אשר הוכיחו שמקור הזיהום הינו סולר. במקביל נערכו שני סיורים עם כל הגורמים לבדיקת הפתרון המיטבי לבעיה. יש לציין שנכון למועד פרסום הדוח, החל מחודש מרץ, 2021 לא קיימת זרימה של דלקים או ריח אופייני לדלק בנקודות הניקוז.

במהלך חודש נובמבר, 2021 התקיים סיור משותף עם נציגי עיריית חיפה לצורך בחינת פתרונות להימנעות המשך מקרים מעין אלו.

במהלך חודש יולי, 2022 התקיימה פגישה נוספת עם נציגי עיריית חיפה במסגרתה הוחלט כי העירייה תחל בבדיקת אטימות קו הניקוז אשר ימומנו ע"י החברה.

במהלך חודש דצמבר, 2022 התקיימה בדיקת קו הניקוז ע"י חברה חיצונית שהופעלה ע"י עיריית חיפה. תוצאות הבדיקה לא איתרו דליפה בקו הניקוז.

בהמשך לממצאי בדיקת קו הניקוז וקבלת דו"ח המצביע על תקינות הקו, התקבלה במהלך חודש נובמבר, 2023 דרישה מעיריית חיפה להחלפת קו הניקוז בעלות כוללת של כ- 1,350,000 ש"ח. החברה העבירה התנגדות לנושא ונקבע דיון מול המשרד להגנת הסביבה, רשות המים ועיריית חיפה לרבעון שני לשנת 2024.

הערכת החברה בדבר המועד להשלמת הטיפול בעדשת הדלק 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 פרסום הדוח. הערכות אלו עשויות שלא להתממש בפועל, כולן או חלקן, או להתממש באופן שונה מהותית מכפי שנצפה.

ג. מתחם באר שבע צפון

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

בשנים 2019 - 2023 לא נעשו או נדרשו פעולות נוספות.

ד. תחנת תדלוק דימונה

במהלך חודש אפריל, 2021 בוצע סקר קרקע עדכני באזור התדלוק עקב בקשת המשרד להגנ"ס.

מן התוצאות עולה כי זיהום הקרקע באתר עדיין נוכח, כצפוי.

נבחנו שתי חלופות עיקריות לטיפול בזיהום:

א. השבתה זמנית של התחנה, שיקום הקרקע, ושדרוג התשתיות לאחר השיקום.

ב. ביטול התחנה והקמת תחנת תדלוק חדשה בצפ, כך שלאחר ביטול התחנה יבוצע שיקום מקיף בדימונה.

אפשרות ב' נבחרה במהלך שנת 2021 ותחילת שנת 2022, ונפסלה עקב שיקולים כספיים, לוי' ומקום בצפ.

במהלך רבעון שני, 2022 אותרה טכנולוגיה חדשה לטיפול בזיהומי קרקע המבוססת על הזרקת חומר כימי המפרק תרכובות דלק, ללא צורך בפירוק תשתיות.

הטכנולוגיה הוצגה למשרד להגנ"ס, אשר באישורה בוצע הפיילוט שלבסוף לא צלח.

עקב כך, הוחלט לבצע פרויקט שיקום קרקע באמצעות חפירה ופינוי. בשל מיקום הזיהום, באזור מרובה תשתיות, מדובר בפרויקט מורכב הדורש תכנון מפורט.

במהלך שנת 2023 החל שלב התכנון. בשנת 2024 ימשיך הליך תכנון שיקום האתר, יוצג למשרד להגנת הסביבה, ולאחר מכן יחל הביצוע.

21.3.2 מפגעי אסבסט

שכונת הרכבת - לוד

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 החברה ובאחריותה לפנות את פסולת הבניין וההריסות, ולפתח את התשתית המסילתית.

בסוף שנת 2020, במסגרת סיור שביצעה החברה בשטח השכונה לאחר שהתבקשה לייצץ על הימצאות גג אסבסט שדורש פינוי, נתגלו שני מפגעי אסבסט מורכבים בדמות פסולת בניין מעורבת עם אסבסט שנמסרו לידי החברה לאחר הריסתם על ידי בעלי השטח הקודמים ללא התראה וללא הודעה לחברה טרם ההריסה.

בתחילת שנת 2021 הוגשה על ידי החברה בקשה לאישור פינוי מפגעי האסבסט למשרד להגנת הסביבה.

הטיפול החל בסוף חודש ינואר לשנת 2021 ונמשך ארבעה ימים במהלכם פונו מעל 400 טון פסולת אסבסט מעורבת בפסולת בניין שנשלחו לאתרי טיפול בהתאם להנחיות המשרד להגנת הסביבה.

כמו כן, פונו מהאתר מעל 2,000 טון פסולת כללית שהופרדה מפסולת האסבסט בשטח. עלות הטיפול הסופית הסתכמה במעל מיליון ש"ח.

לאחר האירוע, ובהתאם להפקת לקחים, הועברה הנחייה לאגף המסילה המזרחית ויחידת המקרקעין בחברה כי יש ליצור קשר עם יחידת איכות הסביבה בחברה, טרם הריסת כל מבנה באזור לוד בו קיים חשד להימצאות אסבסט לקבלת הנחיות מקצועיות.

במהלך שנת 2022 בוצעו פירוקי גגות בשכונה, תחת היתרי המשרד להגנת הסביבה, בהיקף כולל של 300 מ"ר אסבסט.

מתחם הקישון - מפגעי אסבסט

במהלך שדרוג מתחם הקישון במהלך הרבעון השני והשלישי של שנת 2021, נחפרה הקרקע לצורך בניית מסילות ונמצאו כמויות גדולות של שברי אסבסט אשר הוטמנו בצידו המערבי של המתחם.

עם הימצאות השברים הופסקה העבודה במקום, הוגשה בקשה ע"י קבלן אסבסט מאושר למשרד להגנת הסביבה אגף אבק מזיק. עם הגשת הבקשה נערך סיור של המשטרה הירוקה בשטח לבדיקת הממצאים ולאחריה התקבלו שני אישורים לביצוע העבודות באתר.

נכון למועד פרסום הדוח, פונו 33 מכולות אסבסט (גונדולות) מלאות עם שברי אסבסט וקרקע, לאחר שעברו מיון. כלל העבודות מבוצעות תחת פיקוח, וכן המכולות מועברות לאתר ייעודי להטמנת פסולת אסבסט. כלל הכמויות, כולל הדו"ח הסופי, הועבר למשרד להגנת הסביבה. קטע זה של עבודות האסבסט הסתיים בסוף שנת 2022.

בחודש נובמבר, 2022 וכחלק מעבודות הפיתוח במתחם, אותר מבנה לשימור הכולל לוחות אסבסט צמנט ואלמנטים נוספים החשודים כאסבסט פריך. החברה שכרה מפקח אסבסט פריך והחלה בהכנת תכנית לפינוי האסבסט והגשתה לידי המשרד להגנ"ס.

לאחר קיום הליך מכריזי בחודש דצמבר 2023, נבחרה חברה זוכה העומדת בכל דרישות החוק, לצורך סילוק האסבסט שהתגלה במבנה לשימור. צפי לסיום הביצוע הינו רבעון שני לשנת 2024.

חוף הבונים

החברה מבצעת הקמה של מנחת מטוסים חליפי ל"מנחת הבונים" בסמוך למנחת הישן מול חוף הבונים המשמש להמראות ונחיתות של מטוסים קלים עבור צניחות, היות והמנחת הקיים מפריע לקידום עבודות חשמול קו הרכבת הסמוך.

במהלך הרבעון השלישי לשנת 2021, התקבל דיווח כי במסגרת עבודות החפירה באתר נתגלה צינור אסבסט ישן ששימש בעבר כקו להשקיה חקלאית.

לאחר קבלת אישור המשרד להגנ"ס ברבעון רביעי, 2021 בוצעו והושלמו עבודות להוצאת צינור האסבסט שנמדד באורך של מעל 1,200 מטר ופונה לאתר קצה לטיפול בעזרת קבלן מורשה.

במהלך הרבעון השני לשנת 2022, אותר צינור נוסף באורך 1000 מטר שפונה לאתר קצה תחת היתר של המשרד להגנ"ס.

במהלך הרבעון הרביעי לשנת 2022, נכתב נספח למניעת מפגעים לפרויקט, כולל הנחיות מדויקות לאופן פירוק והעתקת תחנת התדלוק, וסדר פעולות במידה ויאותרו מפגעי אסבסט נוספים.

21.3.3. איכות אוויר

להלן פירוט ההליכים בתחום איכות אוויר שננקטו ע"י המשרד להגנת הסביבה:

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

עפ"י טיוטת ההוראות כאמור נדרשה החברה והציבה 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. במהלך הרבעון הרביעי לשנת 2023 הוסמכה הרכבת שוב לתקן ISO17025, לניטור מזהמים ממקורות תחבורה (NO_2 , NO_x , $\text{PM}_{2.5}$) ובספטמבר 2023 נערך לרכבת מבדק מחודש ע"י הרשות הלאומית להסמכת מעבדות ועברה את המבדק וההסמכה בהצלחה. המבדק הבא מתוכנן לחודש ספטמבר, 2025.

ג. במהלך חודש פברואר 2023 התקבל צו מאת המשרד להגנת הסביבה המורה על ביטול תחנת הניטור בתחנת וולפסון והצבת תחנת ניטור חדשה בתחנת תל אביב סבידור מרכז, הכוללת מסכי תצוגה להצגת נתוני איכות האוויר כנדרש. תחנת הניטור הותקנה במהלך הרבעון הראשון והמסכים הותקנו במהלך הרבעון השלישי לשנת 2023.

תחנת רכבת ת"א השלום

החל משנת 2019 פועלת מערכת לשיפור איכות האוויר בתחנת תל אביב השלום, לטיפול בשלושה פרמטרים - חלקיקים, תחמוצות חנקן וחנקן דו חמצני.

המערכת כוללת 16 מפוחים ומערכת לסינון חלקיקים $\text{PM}_{2.5}$.

כלל הנתונים משודרים למשרד להגנת הסביבה. כמו כן, מוצגים מסכי תצוגה לנוסעים בתחנה.

תחנת יוספטל

החל מתאריך 27 בדצמבר, 2021 תחנת יוספטל הפכה לתחנה חשמלית וכל הרכבות הנוסעות בה מופעלות באמצעות חשמל. משום כך החל מחודש ינואר, 2022 נצפתה הפחתה עקבית ומתמשכת בערכי זיהום האוויר. נכון לחודש נובמבר, 2022 התחנה עומדת בתקני איכות אוויר ומערכת האוויר הפסיקה את פעולתה.

במהלך הרבעון הראשון לשנת 2023 נעשתה פנייה למשרד להגנ"ס וזאת לצורך הסרת תחנות הניטור הקבועות בתחנות וולפסון, יוספטל וקוממיות וזאת עקב הפיכת הקו לחשמלי באופן מלא. עד כה התקבל אישור להסרת תחנת ניטור האוויר בתחנת וולפסון.

21.3.4. תכנית החשמול והשפעות סביבתיות

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

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 מרכבות הנוסעים, האופייניים לתחבורה ולמעשה תביא לפתרון מלא לכלל סוגיית זיהום האוויר בחברה בתחנות הרכבת השונות בדגש לתחנות מקורות.

במהלך חודש יולי, 2021 התקבל אישור החרגה על ביטול להקמת מערכת לטיפול בזיהום אוויר לתחנות קוממיות וולפסון ע"י מחוז ת"א במשרד להגנת הסביבה, זאת בהתאם לשימוע שנערך ב-2017 בו חויבה הרכבת להקמת מערכת לטיפול בזיהום איכות אוויר.

אישור זה התקבל בהמשך לסדרת פגישות בין החברה להגנ"ס, בה ציינו נציגי החברה שמועד חשמול קו אשקלון - הרצליה קיבל עדיפות עליונה על פרויקטים אחרים ומועד פתיחתו הוקדם בשנתיים מרבעון שלישי 2023 לרבעון רביעי 2021. בהתאם לכך בוטל הצורך בהקמת מערכת לטיפול בזיהום אוויר לקו שכולו חשמלי (נייד ומסילה).

עם פתיחת הקו החשמלי, מבצעת יחידת איכות הסביבה של הרכבת ניטור אוויר בתחנות יוספטל, קוממיות וולפסון לחישוב הפחתת הפליטות מקו זה ובכלל מהמערכת המסילתית. דו"חות בדבר אחוזי ההפחתה הועברו למשרד להגנ"ס ולהנהלת החברה במהלך רבעון ראשון של שנת 2022. בהתאם לתוצאות התקבל אישור להפסקת ניטור האוויר בתחנת רכבת וולפסון.

יתרונות סביבתיים בנייד חשמלי לעומת דיזל

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 $\text{PM}_{2.5}$ 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 וטיפול מכוונות. החברה מבצעת ניטור מקיף במתחמי הרכבת התפעולים בהתאם לתוכנית שנתית לאפיון השפכים הנוצרים ומטפלת בהם כדן. 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 בדן.

כל מפרידי הדלקים מטופלים ומתוחזקים על ידי שאיבת תכולתם, ניקוי צופת ומסננים באופן תקופתי בהתאם לפעילות באתר.

כמו כן, החל משנת 2022, מבוצעת בדיקת תקינות ואטימות מקיפה למפרידי הדלק באתרים השונים. הבדיקה הושלמה בחודש נובמבר, 2022.

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 יתקבל 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 המשיכה גם במהלך שנת 2021.

עד סוף שנת 2021 התקבלו כלל האישורים הדרושים מרשות המים הנוגעים לממשקי המסילה עם קידוחי מי תהום וזאת ללא דרישה להעתקת אף קידוח. החיסכון המשוער לחברה עקב פעילות יחידת איכה"ס מול הרשות מוערך בעשרות מיליוני שקלים וחיסכון זמן משמעותי לפרויקט.

במהלך שנת 2022 נתקבלו אישורי רשות המים ומשרד הבריאות להקמת תחנת התעופה המבוצעת בתחום רדיוס המגן. בשטח הפרויקט, בצפון לוד, בוצע סקר קרקע היסטורי לבחינת פוטנציאל זיהום הקרקע, ואותרו חמישה מוקדים המהווים סיכון. דוח הועבר למשרד להגני"ס ברבעון שלישי לשנת 2022 לאישורו לביצוע דיגומים וניהול הקרקע בעת ביצוע העבודות, ואושר.

הליווי הסביבתי צפוי להימשך גם בשנת 2024 לאורך ביצוע הפרויקט.

21.3.7 פרויקט מסילה רביעית באילון

תת"ל 33 הינו פרויקט המקודם במסגרת הות"ל, לשדרוג מסילת הברזל בין סבידור ללוד. התכנית מאפשרת הוספת מסילת ברזל רביעית למסילת החוף מתחנת תל אביב מרכז (סבידור) ועד מתחם תל אביב דרום, ולהוספת מסילת ברזל שלישית ורביעית ממתחם תל אביב דרום ועד לוד, וכן יצירת מסגרת תכנונית להוספת נתיב רביעי לדרך מס' 1 מתחנת תל אביב דרום ועד למחלף שפירים. התוכנית אושרה ביולי, 2018.

בעקבות סקרי הקרקע בתוואי עבודות קידוח הכלונסאות, נמצאו מספר אזורים עם חשד לקרקע מזוהמת. אלה סומנו ונדגמו, נמצאו תקינים. הקרקע פונתה בהתאם לאישור המשרד להגנת הסביבה.

בעבודות שבוצעו בקיץ 2022 סיירו בתוואי העבודות נציגי המשרד להגנת הסביבה והיחידה הסביבתית בעיריית תל אביב. לא נרשמו הערות.

בעבודות קיץ 2023 בוצעו דגימות קרקע ולא נמצאו זיהומים. כמו כן, נערכו בקורות הגנת הסביבה, ולא התקבלו הערות. בשל עבודות בתוואי הנחל, העבודה מתאפשרת בחודשי הקיץ בלבד, בעונה היבשה. הליווי הסביבתי צפוי להימשך גם בעבודות השנים הבאות.

21.3.8 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 טיפול במפגעים.

21.3.9 חומרים מסוכנים

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

21.3.10 מניעת מפגעים

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

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

במסגרת תנאים לרישיון עסק למתחם באר שבע צפון ובעקבות תלונות תושבים על מטרדי רעש, החברה הקימה קיר אקוסטי לאורך צידו המזרחי של המתחם. מאז לא נתקבלו תלונות נוספות.

במהלך 2022 יצאו מספר התרעות על מפגעי ריח במתחם בני ברק. בעקבותן ניתנה הנחיה לווסת משאיות ולהרחיק את הקרונות מזרחה באמצעות קטר.

21.3.11 רישוי סביבתי במתחמים, מוסכים, תחנות תדלוק ורכבת ובקורות סביבה

בשנת 2022 הוכנו 14 נספחי רישוי סביבתי אשר הוגשו לגורם הרישוי המאשר - המשרד להגנת הסביבה. אלו הוכנו למתחם לוד ולמתחם הקישון, למוסך המסילאים בב"ש, לתחנת התדלוק בלוד ולמספר תחנות הנוסעים. כמו כן, תואמו ונערכו בקורות של המשרד להגנת הסביבה באתרי הרכבת לצורך מתן אישור לרישיון העסק.

במהלך שנה זו אושרו כ-6 רישיונות עסק חדשים. בשנת 2023 הוגשו כ-6 נספחים לצורך חידוש רישיונות העסק באתרים הנדרשים בכך.

במתחמי הרכבת נערכות בקורות סביבה פנימיות לבחינת עמידה בחוקים ובתקנות, וכן מאותרים ליקויים הדורשים התייחסות והתאמות. בשנת 2022 נערכו 80 בקורות איכות סביבה במתחמי הרכבת. בשנת 2023 נערכו 60 בקורות.

21.4. הליכים משפטיים או מנהליים מהותיים בקשר עם איכות הסביבה

נכון למועד פרסום הדוח, לחברה אין הליכים משפטיים או מנהליים מהותיים בקשר עם איכות הסביבה.

21.5. מדיניות התאגיד בניהול סיכונים סביבתיים

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

עקרונות המדיניות הסביבתית של החברה, התואמת את יעדיה האסטרטגיים, כוללים שילוב שיקולים סביבתיים בכל תחומי פעילותה ובכלל זה בתהליכי קבלת החלטות; אימוץ הטכנולוגיות המוכחות והכלכליות הטובות ביותר; אימוץ אמות מידה סביבתיות מתקדמות מוכחות, גם בהיעדר חוקים ותקנות רלבנטיים; שימוש מושכל בחומרי גלם; צמצום ומחזור פסולת ותוצרי לוואי; שילוב שיקולים נופיים וסביבתיים בתכנון ובתחזוקה של מתקנים; קיום דו-שיח פתוח ושיקוף 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 2023 אושרה מדיניות איכות סביבה ואנרגיה חדשה ומעודכנת, ע"י המנכ"ל ודירקטוריון החברה. כמו כן, עודכנה מדיניות איכות משולבת הכוללת בתוכה את תקן 14001.

במהלך 2021 נכתבו כ- 6 נהלים בתחום איכות הסביבה, וכן נספחים והוראות עבודה בהתאם לסקר הציות ואכיפה. כלל הנהלים מתוקפים במערכת הנהלים של החברה. שני הנהלים האחרונים שתוקפו הינם מרבעון ראשון לשנת 2023.

במהלך שנת 2019 נערכה ונבדקה החברה לעמידה בתקן ISO 14001 אשר משמעותה עמידה בסטנדרטים בינלאומיים לניהול תחום איכות הסביבה בכלל מתקני החברה. המבדקים עברו בהצלחה.

בחודש פברואר, 2020 הוסמכה הרכבת לתקן ISO14001 ו-ISO45001. בחודש אוקטובר, 2020 עברה רכבת ישראל התעדה מחדש לתקן SO9001 ובוצעו מבדקי מעקב לתקנים ISO14001 ו-ISO45001. במהלך שנת 2021 בוצעו מבדקי מעקב לשלושת התקנים. החברה עברה את המבדקים בהצלחה. כמון כן, נערכו מבדקים במהלך רבעון שני לשנת 2022 והתקבל לידי יחידת איכות הסביבה ואנרגיה אישור על עמידה בדרישות מערכת הניהול הסביבתית.

בשנת 2021 נערכה בדיקת נאותות סביבתית בכלל תחנות הנוסעים לבחינת השפעת התחנות על סביבתן הקרובה בהיבטים סביבתיים מרכזיים: רעש, זיהום אוויר, ריח, פסולת ותאורה. ממסקנות הדו"ח שהתקבל עולה כי ככלל השפעתן של תחנות הנוסעים על סביבתן נמצאה נמוכה ועולה בקנה אחד עם ההנחיות של הרגולטור הסביבתי. יחד עם זאת נכתבו המלצות לבחינה בשנת 2023 והוכנס לתוכנית העבודה, לצורך שיפור נושאי הסביבה שנבדקו מעבר להנחיות הרגולטור. ברבעון השלישי לשנת 2023 החלו סיוורים בתחנת הנוסעים לצורך פרויקט הנאותות הסביבתית, צפי לסיום העדכון הינו רבעון שני לשנת 2024.

21.6. הערכות לשינויי האקלים

בעקבות החלטת ממשלה 1902, ברבעון השני לשנת 2023 התקבלה דרישה ממשרד התחבורה לכתיבת מסמך והכנת תוכנית היערכות למשבר האקלים. בשל כך, החלה כתיבת מסמך היערכות אסטרטגית לשינויי האקלים. במקביל פותחה מערכת אקלימית לחיזוי שיטפונות, שריפות והצפות בתוואי מסילת הברזל ובשטחי הרכבת, כאמצעי ראשוני להתמודדות עם אירועי מזג אוויר קיצוניים. ברבעון הרביעי לשנת 2023 הושלם דוח ראשוני להיערכות החברה למשבר האקלים. בשנת 2024 צפוי להתפרסם דוח סופי כאשר מסקנותיו יוטמעו בתוכנית העבודה של חטיבות החברה השונות. במקביל, גויסה ממונה שינויי אקלים, אשר תשמש לגורם ייעודי בחברה לניהול התחום.

21.7. מערכת האנרגיה

החל משנת 2022 החברה שמה לה למטרה את הטיפול בתחום האנרגיה וההתייעלות האנרגטית. תחום האנרגיה משיק לתחום הסביבה והינו נמצא תחת יחידת איכות הסביבה ואנרגיה בחברה.

הוגדר ממונה אנרגיה בחברה, אשר פועל ליישום כלל הפעולות הרגולטוריות מול משרד האנרגיה ומבצע פעילות נרחבת בתחום ההתייעלות האנרגטית.

רגולציה

1. החברה נדרשת להגיש דוח צריכה שנתי למשרד האנרגיה עד לתאריך 31 במרץ, בכל שנה. דוח זה מרכז בתוכו את כלל צריכת הסולר, בנזין, צריכת החשמל, ייצור חשמל, מספר הרכבים בחברה, פרויקטים בהתייעלות אנרגטית ועוד.

צריכת חשמל בשנת 2022 : 146,173,412 קוט"ש.

צריכת חשמל בשנת 2023 :

171 מיליון קוט"ש סה" צריכה כוללת חשמול + צריכה בתחנות ובמבני החברה עפ"י החלוקה הבאה

69 מיליון קוט"ש צריכת חשמל רכבות

91 מיליון קוט"ש צריכת חשמל כללית (אינה עבור רכבות)
צריכת סולר רכבות 63.5 מיליון ליטרים (כ-400 מיליון ש"ח)

הגידול בצריכת החשמל בשנת 2023 נובע מפרויקט החשמול. דוח סופי יוגש עד סוף חודש מאי, 2024 העיכוב נובע ממערכת חדשה שמשרד האנרגיה העלה לאוויר.

2. בכל ארבע וחצי שנים נדרשת החברה לבצע סקר אנרגיה מדגמי, בו היא בוחרת מספר אתרים ומבצעת סקירה מקיפה, המנתחת את הצריכה ואת אופן ההתייעלות האפשרית. בשנת 2022 החל סקר האנרגיה בכלל אתרי הרכבת ללא יוצאים מן הכלל ולא באופן מדגמי וזאת ע"מ לקבל תמונת מצב של כל המבנים, התחנות והמתחמים, כ-150 אתרים שונים ומגוונים נסקרו. הדוח הוגש למשרד האנרגיה והתקבל אישור. מתוך סקר האנרגיה ייגזרו תוכניות התייעלות, לרבות סיום פרויקט החשמול, מעבר לתאורת LED בתחנות ומתחמים, החלפת מזגנים ישנים, הוספת מתקנים סולאריים, ביצוע פרויקט אגירת אנרגיה משולב PV.

3. בדיקת משאבות וציילרים בעלי צריכה של מעל 100 טון קירור נדרש בבדיקה תלת שנתית. בשנת 2022 בוצעה בדיקה לשלושה ציילרים בירושלים. הבדיקה נכשלה, בוצע תיקון ובדיקה נוספת, הוגש האישור למשרד. בשנת 2023 בוצעה בדיקה לאחד עשר ציילרים ושתי משאבות, התוצאות הוגשו למשרד האנרגיה. בשנת 2024 החברה צפויה לבצע בדיקה לשני ציילרים נוספים בחיפה.

מעבר למשימות הרגולטוריות החברה פועלת במגוון מישורים להעלאת המודעות והקטנת הצריכה, באמצעות הדרכות למנהלי תחנות, הכנסת טכנולוגיות המסייעות בהתייעלות אנרגטית כגון – תאורה טבעית המכניסה את אור השמש למבנה ומקטינה את השימוש בתאורה רגילה, תאים פוטו וולטאיים לייצור חשמל, החלפת גופי תאורה ישנים לתאורת LED חסכונית ובעלת אורך חיים גדול יותר (הקטנת הצורך בעלויות תחזוקה ורכש). פורום שיתוף ידע רבעוני בו נפגשים נציגים ממגוון חטיבות בחברה, מקיימים סיעור מוחות, מעלים רעיונות לחיסכון והצעות ייעול, השתתפות בכנסים, שיתופי פעולה בין חברות שונות, הקמת מתקן אגירת אנרגיה משולב PV.

כחלק מפורום האנרגיה עלה הצורך בטיפול בנושא מוני החשמל, בוצע סקר מונים נרחב בו נבדקו כלל המונים המשוכים לחברה. חלקם נותק בעקבות הסקר, חלק שודרג למונים חכמים ובחלקם התגלו חריגות בין הצריכה לחיוב, נושא זה מטופל מול חברת חשמל.

חלק ממסקנות סקר המונים הביא לרכישת שירות של ניהול ובקרת חשבונות חשמל אשר מתריע בפני הגורמים הרלוונטיים על צריכות חריגות, גידול בצריכה, אי ביצוע קריאת מונה, הוצאת חתכים וניתוחים למבנה מסוים או לתקופה מסוימת. מערכת זו תיכנס לפעילות ברבעון השלישי לשנת 2024.

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, סכסוכי עבודה, בתחום הסביבתי ו/או התממשות איזה מגורמי הסיכון המפורטים בסעיף 26 להלן.

22. מגבלות ופיקוח על פעילות התאגיד

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

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

22.1. רגולציה מכוח חוק החברות הממשלתיות ומעמד החברה כחברה ממשלתית

למועד פרסום הדוח, החברה הינה "חברה ממשלתית" כהגדרתה בחוק החברות הממשלתיות. כחברה ממשלתית, כפופה החברה להוראות חוק החברות הממשלתיות והתקנות שהותקנו מכוחו, לרבות לעניין פעולות והחלטות הטעונות אישור הממשלה, החלטות עסקיות וייעוד רווחים בחברה ממשלתית, הוראות לעניין הרכב הדירקטוריון, מינוי נושאי משרה ועוד. בנוסף, על חברות 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. חוקים, תקנות וצווים אחרים החלים על החברה כחברה ממשלתית

22.2.1. חוק יסודות התקציב, התשמ"ה-1985

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

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

על אף האמור בכל דין, כל הסכם או הסדר בטל במידה שהוא נוגד את הוראות סעיף 29 (א) לחוק יסודות התקציב. 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 משמעת בבית הדין, בין היתר, עובד גוף מתוקצב שביצע עבירות משמעת לפי חוק זה וכן, כל מי שבשעת ביצוע העבירה היה מנהל כללי, חשב, גזבר, מנהל חשבונות או פקיד של הגוף המתוקצב האחראי לאותו תחום, אם לא הוכיח אחת מאלה: (1) העבירה נעברה שלא בידעית; (2) הוא נקט אמצעים סבירים להבטחת מניעת העבירה.

22.2.2 חוק שיווין זכויות האישה, התשי"א-1951

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

22.2.3 יישוב סכסוכים בין החברה לבין המדינה

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

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

22.2.4 יישוב סכסוכים בין חברות ממשלתיות בענייני תשתיות

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

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

22.2.5 מבקר המדינה

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

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

(1) ביום 19 באוקטובר, 2021 פורסם דו"ח מבקר המדינה 72 א' חלק שני במסגרתו נכלל הנושא הנגשת התחבורה הציבורית לאנשים עם מוגבלות במסגרתו נבחנו מספר רב של נושאים הקשורים לנושא ובכלל זה: תיאום נסיעות

לאנשים עם מוגבלות, פערי גובה בין הרציפים לקרונות, הנגשה חושית בתחנות הרכבת וכד'. הוקם צוות לתיקון ליקויים ברשות המנכ"ל אשר דן בתיקון הליקויים. ביום 24 בינואר, 2022 אישר דירקטוריון החברה את המלצות הצוות לתיקון ליקויים בעקבות דוח מבקר המדינה מס' 72א' בדבר הנגשת התחבורה הציבורית לאנשים עם מוגבלות.

(2) 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 קודמים 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). ביום 28 באוקטובר, 2020 הוקם צוות לתיקון הליקויים ברשות המנכ"ל, המלצות הצוות אושרו בישיבת הדירקטוריון ביום 3 בפברואר, 2021.

(3) ביום 23 במרץ, 2020 פורסם הדוח השנתי של מבקר המדינה מס' 70א' בנושא הובלת מטענים ברכבת ופעילות חברת הבת מטענים. 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.

(4) ביום 10 במאי, 2022 פורסם דו"ח מבקר המדינה מספר 72א' בנושא מניעת מעילות במשרדי ממשלה ובחברות ממשלתיות, בו נדגמה בין השאר גם רכבת ישראל. במסגרת הדו"ח מבקר המדינה העלה ליקויים והמלצות שונות הנוגעות לנושא מניעת הונאות ומעילות. ביום 15 במאי, 2022 אישר דירקטוריון החברה הקמת צוות לתיקון ליקויים שעלו בדו"ח. ביום 1 באוגוסט, 2022 אישר דירקטוריון החברה את המלצות הצוות לתיקון הליקויים בעקבות דוח מבקר המדינה מספר 72א' בנושא מניעת מעילות במשרדי ממשלה ובחברות ממשלתיות.

(5) ביום 27 ביולי, 2022 פורסם ע"י מבקר המדינה דוח מיוחד בנושא "ערים מעורבות". הדו"ח כולל בתוכו התייחסות גם לרכבת ישראל. ביום 1 באוגוסט, 2022 אישר הדירקטוריון הקמת צוות ברשות המנכ"ל לתיקון הליקויים. ביום 7 בנובמבר, 2022 אישר הדירקטוריון את המלצות הצוות ברשות המנכ"ל. החברה פועלת על מנת ליישם את המלצות דוחות הביקורת ולתקן את הליקויים שנמצאו.

(6) ביום 16 במאי, 2023, פורסם דוח מבקר המדינה בדבר סייבר ומערכות מידע ובו נכלל פרק בדבר הנגשת שירותי ממשל בעידן הדיגיטלי לאנשים עם מוגבלות ולציבור שאינו משתמש במדיה, הכולל התייחסות לרכבת ישראל. ביום 15 במאי, 2023 אישר דירקטוריון החברה הקמת צוות לתיקון ליקויים בעקבות דוח מבקר המדינה כאמור. ביום 17 באוגוסט, 2023 אישר הדירקטוריון את המלצות הצוות ברשות המנכ"ל. החברה פועלת על מנת ליישם את המלצות דוחות הביקורת ולתקן את הליקויים שנמצאו.

(7) ביום 15 בינואר, 2024 פורסם דו"ח מבקר המדינה בנושא מוכנות המדינה לרעידות אדמה. ממצאי הדוח היו שהחברה תיקנה באופן מלא את כל הליקויים שעלו בדו"ח הקודם בנושא.

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 חלק מיחידת שירות הלקוחות בחטיבת הנוסעים. 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. לפרטים נוספים בדבר פעולות הביקורת הפנימית, ראה סעיף 14 לעיל.

בשנת 2023 התקבלו בחברה כ-30.5 אלף פניות/תלונות לקוחות. מרבית הפניות עסקו בהחזרים כספיים והמרות כרטיסים, בקשות פיצוי בגין איחור, וכן תלונות בנושא שימוש בכרטיס הרב קו. בשנת 2023 חל גידול של כ-6% בכמות הפניות לעומת התקופה המקבילה אשתקד, הנובעת בעיקר מעלייה במספר לקוחות החברה והרפורמה החדשה בתעריפי הנסיעה של משרד התחבורה.

22.2.7 דיני מכרזים

חוק חובת המכרזים, התשנ"ב-1992 (להלן - "חוק חובת המכרזים") קובע כי המדינה, כל תאגיד ממשלתי, מועצה דתית, קופת חולים ומוסד להשכלה גבוהה, לא יתקשרו בחוזה לביצוע עסקה בטובין או במקרקעין, או לביצוע עבודה, או לרכישת

שירותים, אלא על-פי מכרז פומבי הנותן לכל אדם הזדמנות שווה להשתתף בו. לעניין זה, "תאגיד ממשלתי" הוגדר כ- "חברה ממשלתית, חברת-בת ממשלתית, או תאגיד שהוקם בחוק".

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

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

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

חוק הביקורת הפנימית

22.2.8

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 תקיים ביקורת פנימית על-ידי מבקר פנימי.

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

תכנון ובנייה

22.2.9

בסוף שנת 2009 או בסמוך לכך ניתנה חו"ד משרד המשפטים לפיה לא ניתן לראות בתחנות לאיסוף נוסעים והורדתם מתקן דרך, לפיכך העלתה הות"ל לראשונה דרישה להוצאת היתר כתנאי לביצוע תחנות רכבת מסוימות, בהתאם לכך תחנות שדרות, נתיבות ואופקים נבנו עם היתר בנייה. 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" המווה מתקן דרך הפטור מהיתר לפי ס' 261 לחוק התכנון והבניה 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 וזו טעונה הרשאה לפי ס' 261 לחוק. סוג נוסף של תחנת רכבת מוסדר בתמ"א 23/9 שהינה תחנה הכוללת את מלוא הפונקציות לרבות שינוע מטענים ומסחר נרחב והגדרה זו הוטמעה גם בהוראות תמ"א 1 (פרק מסילות ברזל). החברה מקימה תחנות בהתאם להליכי הרישוי הקבועים בדיון ובהתאם לפרשנות שניתנה להליכים אלו על ידי משרד המשפטים.

רישוי עסקים

22.2.10

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, משרת 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 בחברה פועלת מזה מספר שנים יחידה ייעודית הפועלת מול רשויות מקומיות וגורמים מאשרים בקשר להנפקת רישיונות עסק וחידושם עבור כלל מתחמי החברה. נכון למועד פרסום הדוח, נדרשים לחברה כ- 115 רישיונות, אשר מתוכם 89 רישיונות קיימים, 14 רישיונות בהליכים, ו- 12 רישיונות להמשך הטיפול. לפרטים נוספים בדבר השלכות וחשיפות אפשריות לחברה עקב העדר רישיונות עסק ראה סעיף 26.3.1 להלן.

הגבלים עסקיים

22.2.11

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.

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

22.2.12

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 ממנה 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.

מינוי מנהל לעניין מסילות ברזל

סעיף 2א לפקודת מסילות הברזל (להלן - "הפקודה") מסמיך את שר התחבורה למנות מנהל שהוא עובד מדינה ובעל ניסיון בתפעול ובניהול של מערכות תחבורה יבשתיות 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.

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

22.2.14

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

1. שתי נורמות עקרוניות חדשות:
 - א. איסור על נהיגת רכבת ארצית ללא רישיון לנהיגת רכבת ארצית ("רישיון") (או קבלת פטור מרישיון כאמור שעל שר התחבורה (להלן - "השר") לקבוע בתקנות).
 - ב. חוק נקבעו רק עקרונותיו של משטר חדש לרישוי נהגי רכבת ארצית שאת תכניו והוראותיו הקונקרטיים על השר לקבוע בתקנות ועל המנהל להשלים בהוראות.
 - ג. יישומן של ההוראות החוק בעניין רישוי נהגי רכבת ארצית מותנה, מהותית, בהתקנת תקנות כאמור ולא תיתכן הנהגת משטר רישוי בלא התקנת תקנות.
 - ד. 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.

- (א) סמכותו של השר להתקין תקנות בעניינים נוספים.
- (ב) 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.
- (ג) 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.
- (ד) 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 בעניינים 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 שהנהל מפרסם.

נכון למועד פרסום הדוח, 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.

חוקים לשעת חירום

22.2.15

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".

תעריפים

22.2.16

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.

החוק לצמצום השימוש במזומן, התשע"ח-2018

22.2.17

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.

חוק פנייה לגופים ציבוריים באמצעי קשר דיגיטליים, התשע"ח-2018

22.2.18

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.

חוק שירותי תשלום, התשע"ט-2019

22.2.19

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 טכנולוגית הרבה בתחום, וכן באופן בו תוענק הגנה צרכנית מלאה ורחבה וכן תקודם תחרות בין נותני שירותי התשלום.

חוק אוויר נקי, התשס"ח-2008

22.2.20

להרחבה ראה סעיף 21.2.4 לעיל.

חוק החומרים המסוכנים, התשנ"ג-1993

22.2.21

להרחבה ראה סעיף 21.2.1 לעיל.

חוק למניעת מפגעים, תשכ"א-1961

22.2.22

להרחבה ראה סעיף 21.3.10 לעיל.

שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות

22.2.23

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.

חוק הקרינה הבלתי מייננת, התשס"ו-2006

22.2.24

להרחבה ראה סעיף 21.2.5 לעיל.

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

22.2.25

להרחבה ראה סעיף 21.2.2 לעיל.

ביום 12 ביולי, 2023 פורסמו תקנות הבטיחות בעבודה (עבודה בגובה)(תיקון), התשפ"ג-2023. מדובר בתיקון שתכליתו להקל על החברה לבצע פעולות תחזוקה בסימנורים המוצבים לצדן של מסילות הברזל המחושמלות.

התיקון כולל הסדר ספציפי שחל על החברה, ושלפיו הוקטן מרחק הבטיחות המינימלי הנדרש בתקנות, בין עובד הרכבת שהוכשר והוסמך לכך כדין, המבצע את פעולות התחזוקה האמורות בראש הסימנור לבין תשתית החשמול העוברת מעל למסילות הברזל, בקרבת הסימנור. עד לתיקון האמור, נאלצה החברה לנתק את תשתית חשמול המסילות כדי לבצע גם את פעולות התחזוקה הפשוטות והדחופות ביותר, או לדחות את ביצוע פעולות התחזוקה לשעות הלילה או לסופי השבוע ובכך היו עלולות להיפגע גם רמת הבטיחות וגם רמת השירות של תנועת הרכבות. בזכות התיקון האמור, ניתן לבצע את פעולות התחזוקה הנדרשות מבלי לנתק את החשמל, מבלי לעצור את תנועת הרכבות, ולפיכך מבלי לגרום לפגיעה ברמת הבטיחות או השירות לציבור.

החוק לקידום תשתיות לאומיות, תשפ"ג-2023

22.2.27

ביום 6 ביוני, 2023 נכנס לתוקף החוק לקידום תשתיות לאומיות, תשפ"ג-2023, נכלל במסגרת חוק ההתייעלות הכלכלית (תיקוני חקיקה להשגת יעדי התקציב לשנות התקציב 2023 ו-2024).

מטרת החוק היא להסיר חסמים טכנוניים ובירוקרטיים בכל הנוגע לקידום מיזמי תשתית, לקבוע סדר עדיפויות לקידום מיזמי תשתית, וכן לקבוע חובות לעניין מיפוי קווי תשתית, העתקה ותיאום בין מיזמי תשתית. החוק מבקש, מחד, להקל ולקדם מיזמי תשתית לאומיים תוך פישוט וקיצור הליכי התכנון, ההקמה וההפעלה של מיזמים אלו, ומאידך, מטיל על גורמי תשתית חובות לקדם ביעילות ולתת עדיפות למיזמים שהוגדרו על ידי הממשלה כמועדפים.

במסגרת התיקון בוצעו תיקונים עקיפים לחוק התכנון והבניה, תשכ"ה-1965, לפקודת הקרקעות (רכישה לצרכי ציבור), 1943 וכן תיקונים נוספים שמטרתם להפחית או ליצור קיצורי דרך ביחס לרגולציה הקיימת כיום ביחס למיזמי תשתית.

נוסח החוק שפורסם מקנה כלים לחברות התשתית, כגון רכבת ישראל בע"מ, להתמודד עם תופעות של עיכוב פרויקטים בעלי חשיבות לאומית תוך שימוש בסמכויות שונות המוקנות להם בחוק. מנגד החוק מטיל על גופי התשתית חובות לפעול ביעילות ובמהירות על מנת לבצע תיאום תשתיות, העתקת תשתיות, ומתן אישורים וחוות דעת ביחס למיזמי תשתית אחרים, תוך שהוא קוצב זמנים ומגביל את האפשרות להתנות את התייחסותם בתנאים, וכן מחייבם להשקיע משאבים לטובת מיפוי התשתיות שבבעלותם.

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

החוק לקידום התחרות ולצמצום הריכוזיות, התשע"ד-2013

22.2.28

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 חיונית¹⁶ עולה על מחצית מכלל הפעילות באותו תחום). להגדרת החברה כגורם ריכוזי עשויות להיות השפעות במקרים כדלקמן:

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

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

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

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

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 בהתייחסות 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.

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

להרחבה ראה סעיף 15.9.4 לעיל.

22.3 חדלות פירעון

22.11.1 שלילת רישיונות או היתרים במקרה של חדלות פירעון של החברה

סעיף 48 לפקודת מסילות הברזל [נוסח חדש], תשל"ב-1972 (להלן - "פקודת מסילות הברזל") קובע כי מצא השר תחבורה כי מסילת ברזל אינה מופעלת להנחת דעתו, או לאחר שקבע כי שיקולי מדיניות תחבורתית מחייבים זאת, רשאי הוא, באישור הממשלה, להורות בצו כי מסילת ברזל או חלק ממנה תנוהל או תופעל בידי מי שנקבע בצו ובהתאם לאמור בו. צו כאמור - (1) יינתן לאחר שניתנה הזדמנות לבעלי ענין להשמיע טענותיהם; (2) יכול שיפקיע כל זכות קיימת לפי פקודת מסילות הברזל. הופקעה זכות כאמור, יהיה זכאי מי 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 ראה סעיף 22.2.13 לעיל.

22.11.2 יכולת דרישת השבה או ביטול סובסידיות שמשולמות מכוח הסכם הפיתוח וההפעלה

בהתאם להסכם הפיתוח וההפעלה הקודם וגם החדש, הממשלה רשאית לעכב ואף להפסיק תשלומים, במקרים המנויים בבאור 21(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 בבאור 21(ג)(1)(1.3) (יח) בדוחות הכספיים. מעבר לסעדים הקבועים בהסכם הפיתוח וההפעלה, חלות על הצדדים לו הוראות הדין הכללי, לרבות חוק יסודות התקציב, חוק החוזים, וחוק החוזים (תרופות בשל הפרת חוזה), תשל"א-1970 על הזכויות והסעדים מכוחו, לרבות לעניין סעדי השבה וביטול.

22.11.3 שלילת זכויות החברה במקרקעין

זכויות החברה במקרקעין הינן בעיקרן זכויות חכירה וזכויות הרשאה, המוקנות לה מכח הסכמי המקרקעין, כמתואר בתיקון להסכם המקרקעין בסעיף 23.4 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 להסכם המקרקעין, נקבע כי הפרת הוראות החוזה המנויות שם תיחשב להפרה יסודית של החוזה בגין יהיה המחכיר (רמ"י) רשאי לבטל את החוזה:

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

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

אם החוכר או מי שהחוכר פועל בשבילו הינו נתין זר;

אם הופר איזה מהתנאים המקדמיים והיסודיים שבמבוא לחוזה החכירה.

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

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

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

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

22.11.4 חדלות פירעון של חברה ממשלתית

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

עם זאת, יובהר כי ההוראות הרגולטוריות החלות על החברה ממשיכות לחול עליה גם בהליכי חדלות פירעון בהתאם לדין ולהלכה הפסוקה. להוראות האמורות עשויה להיות השפעה על ההליכים. כמו כן, יודגש כי בחברה ממשלתית בהפרטה, שהוצא ביחס אליה צו מכוח פרק 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, ראה 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 (ראה סעיף 22.11.3 לעיל); (3) לעניין הנכסים האחרים והציוד הנייד בפרט - לחברה לא ידועות מגבלות מיוחדות או אישורים ייחודיים הנובעים ממעמד החברה כחברה ממשלתית.

23 הסכמים מהותיים

23.1 הסכם מסגרת לפיתוח והפעלת החברה

ביום 5 ביוני, 2023 נחתם הסכם הפיתוח וההפעלה החדש בדבר סבסוד הפעילות השוטפת ופעילות הפיתוח של החברה. הסכם הפיתוח וההפעלה החליף את הסכם הפיתוח וההפעלה הקודם שנחתם ביום 17 ביוני 2014, לרבות התוספות. הסכם הפיתוח וההפעלה מסדיר את מימון הפעילות השוטפת והפיתוח של החברה לשנים 2022-2026. לפרטים בדבר ההסכם ראה באור 21(ג)(1.3) לדוחות הכספיים.

23.2 הסכם הסובסידיה בגין היסעי חיילים

לפרטים בדבר הסכם להסעת חיילים מיום 6 במאי, 2012 ראה באור 27(ד)(1) לדוחות הכספיים. לאור ההסכם כאמור, נחתם בין החברה לחשב הכללי ומשרד התחבורה ביום 12 בספטמבר, 2012 הסכם סבסוד מערך הסעת חיילים בימי ראשון, ואשר מטרתו לסכם את טענות הצדדים בדבר שינויים הנוגעים לנסיעות חיילי צה"ל במערך הרכבתי (להלן- "הסכם סבסוד הסעת חיילים"). יש לציין כי נפתחו הקווים לנסיעות חינוך לחיילים בימי ראשון בבוקר החל מיום 8 בנובמבר, 2015. לפרטים בדבר הסכם סבסוד הסעת חיילים, ראה באור 21(ג)(1.1) לדוחות הכספיים.

ביום 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.

החל מיום 1 בינואר, 2022 הסתיים ההסכם עם משרד הביטחון והסדרי הסעת חיילים כאמור ותשלום בגין הסעות אלו מוסדר בהסכם בין משהב"ט ומשרד התחבורה.

23.3 הסכם עקרונות למתן זכות שימוש ולהעברת זכויות במקרקעין

ביום 29 באפריל, 2004, נחתם הסכם עקרונות למתן זכות שימוש ולהעברת זכויות במקרקעין (להלן בסעיף זה- "הסכם עקרונות מקרקעין") בין ממשלת ישראל, בשם מדינת ישראל, לבין החברה, אשר במסגרתו הסדירו הצדדים את פעילות הרכבת על מקרקעי המדינה הדרושים להפעלת שירותי החברה, כחלק מהעברת פעילות הרכבת מרנ"ר לחברה. לפרטים בדבר הסכם עקרונות מקרקעין, ראה באור 21(ג)(2.1) לדוחות הכספיים.

23.4 תיקון ההסכם למתן זכות שימוש ולהעברת זכויות במקרקעין

ביום 18 בפברואר, 2014 חתמו החברה, רמ"י ומשרד התחבורה על תיקון ההסכם למתן זכות שימוש ולהעברת זכויות במקרקעין מיום 29 באפריל, 2004 (להלן- "תיקון הסכם המקרקעין"). מטרת תיקון הסכם המקרקעין הינה להסדיר את זכויות השימוש, הפיתוח והחכירה של המקרקעין. תיקון הסכם המקרקעין יעמוד בתוקף לתקופה של 49 שנים. לפרטים בדבר תיקון הסכם המקרקעין, ראה באור 21(ג)(2.2) לדוחות הכספיים.

לפרטים בדבר מתווה שיתוף פעולה בין רמ"י לבין החברה, ראה פרק 2.2.1 לעיל.

הסכם לפיתוח שטחי המסחר והמגורים בתחנת הרכבת מודיעין

ביום 27 בנובמבר, 2023 פרסמה החברה כי באותו המועד אישר דירקטוריון החברה תוספת להסכם המקרקעין בין רשות מקרקעי ישראל לבין החברה מיום 29 באפריל, 2004, אשר תוקן ביום 17 בפברואר 2014, שמהותה פרסום מכרז לפיתוח שטחי המקרקעין באזור תחנת מודיעין לטובת דיור להשכרה, מסחר, תעסוקה ושאר השימושים המותרים (להלן – 'המכרז').

ביום 13 בפברואר, 2024 עדכנה החברה כי נתקבלו חתימות כלל הגורמים הרלוונטיים על התוספת להסכם המקרקעין. להלן פירוט עיקרי התוספת להסכם המקרקעין:

- א. **פרסום מכרז מודיעין** – רשות מקרקעי ישראל תשווק את קרקע מכרז מודיעין (מגרש 101 בתוכנית 420-0138651) במכרז פומבי בשיטת המחיר הגבוה ביותר לקרקע.
- ב. **תקופת חכירה לזים** – היזם הזוכה במכרז מודיעין יחתום מול רשות מקרקעי ישראל על חוזה חכירה הכולל זכויות עתידיות לתקופה של 98 שנים עם אופציה ל-98 שנים נוספות.
- ג. **מסגרת עבודה משותפת** – רשות מקרקעי ישראל והחברה הסכימו על מסגרת עבודה לעריכת מכרזים ולשיווק משותף של מתחמי נדל"ן של החברה. מכרז מודיעין יקודם בהתאם למסגרת עבודה זו.
- ד. **תמורות הרכבת** – להלן פירוט תמורות החברה ממכרז מודיעין:
 1. מכרז מודיעין יכלול את התחייבות היזם הזוכה במכרז מודיעין לביצוע עבודות בנייה של 2,000 מ"ר עיקרי בייעוד מסחר ברמת מעטפת ולבניית 6 חניות תפעוליות עבור החברה, וכן לבניית עד 300 חניות נוספות (בניית החניות הנוספות כפופה לאישור החברה ואינה כלולה בעלות המכרז, אלא מבוצע תמחור נפרד), והכל בהתאם להסכמים שייכרתו בין החברה לבין היזם הזוכה במכרז, אשר יצורפו לחוברת מכרז מודיעין.
 2. כלל השטחים שייבנו עבור החברה יהיו באחריותה של החברה מיום קבלת אישור אכלוס או טופס 4 לשטחים הבנויים. השטחים הבנויים יירשמו על שם החברה. ככל שתיווצר בעיה רישומית ברישום הזכויות על שם החברה לאחר סיום הבנייה, אזי ייחתם חוזה חכירה בין רשות מקרקעי ישראל לבין החברה בנוגע לזכויות החברה ללא תמורה לתקופה של 98 שנים הכוללת אופציה להארכה ל-98 שנים נוספות.
 3. החברה תהא זכאית לשיעור של 12% מתקבולי המכרז לאחר ניכוי תשלומי חלף היטל השבחה מהתקבולים.
 4. תשלום תמלוגים בגובה 8% לרשות מקרקעי ישראל בגין שטחי המסחר הקיימים במגרש נשוא מכרז מודיעין ושטחי המסחר של החברה כאמור בסעיף 4.3 להסכם 2014 – יבוטל.

כתב שיפוי

בהתאם לקבוע בתקנון החברה, ביום 24 בפברואר, 2015 אישרה האסיפה הכללית של בעלי המניות של החברה בהמשך להחלטת הדירקטוריון מיום 16 בפברואר, 2015, הענקת כתב התחייבות לשיפוי לדירקטורים ונושאי משרה בחברה המכהנים בחברה וכפי שיכחנו בה מעת לעת (להלן – "כתב שיפוי" ו-"נושא המשרה", בהתאמה). כתב שיפוי זה החליף כל התחייבות קודמת שנתנה החברה בקשר עם התשקיף טרם מועד אישור האסיפה לשיפוי, למי מנושאי המשרה.

ביום 23 בפברואר, 2017 אישרה האסיפה הכללית של החברה, בהמשך להחלטות ועדת התגמול ודירקטוריון החברה מיום 15 בפברואר, 2017, הענקת כתב שיפוי חדש לנושאי המשרה בחברה (להלן – "כתב השיפוי החדש"). בהתאם לתנאי כתב השיפוי החדש, כתב השיפוי החדש יחול, החל מהמועד הקובע (כהגדרתו בכתב השיפוי החדש), ביחס להנפקת ניירות ערך ורישומם למסחר, להליכי ההצעה לציבור, ובכלל זאת הכנה והגשת תשקיף מדף ודוחות הצעת מדף (ככל שיפורסמו ע"י החברה), פרסום דוחות שנתיים, דוחות רבעוניים, דוח תיאור עסקי התאגיד ודוח הדירקטוריון על מצב ענייני התאגיד, וזאת כל עוד החברה היא חברה מדווחת. סכום השיפוי המרבי שעשויה החברה לשלם לכל נושאי המשרה במצטבר על פי כתב השיפוי החדש לא יעלה על סכום המהווה 25% מההון העצמי של החברה נכון למועד התשלום (עפ"י הדוחות הכספיים האחרונים של החברה שאושרו לפני מועד התשלום בפועל). תום תקופת ההתחייבות לשיפוי מתוקף כתב השיפוי החדש תהיה המוקדם מבין: (1) שלוש שנים מהמועד הקובע (כהגדרתו בכתב השיפוי החדש); או (2) המועד שבו החליטה האסיפה הכללית על הפקעת השיפוי בהתאם לתנאים המפורטים בכתב השיפוי החדש.

כמו כן, בהתאם לאישור האסיפה הכללית של החברה מיום 23 בפברואר, 2017 וזאת בהמשך לאישור ועדת התגמול של החברה מיום 8 בפברואר, 2017 ודירקטוריון החברה מיום 15 בפברואר, 2017, הוחלט להרחיב את כתב השיפוי הקיים, אשר תקופתו פוקעת בסמוך להענקת כתב השיפוי החדש, כך שיחול, בין היתר, גם על פרסום של דוחות שנתיים, רבעוניים, דוח תיאור עסקי התאגיד ודוח הדירקטוריון על מצב ענייני התאגיד.

ביום 18 בנובמבר, 2020 אישר הדירקטוריון, לאחר קבלת אישור ועדת הביקורת בשבתה כוועדת תגמול מיום 28 באוקטובר, 2020 תיקון לכתב ההתחייבות לשיפוי לדירקטורים ונושאי משרה, שעיקרו בהארכת תוקף כתב ההתחייבות לשיפוי, מיום 27 בפברואר 2020 ולמשך 3 שנים נוספות. ביום 15 במרץ, 2022 אישרה אסיפת בעלי המניות של החברה את התיקון האמור.

ביום 20 במרץ, 2023 אישר הדירקטוריון, לאחר קבלת אישור ועדת הביקורת בשבתה כוועדת תגמול מיום 13 במרץ, 2023 כתב ההתחייבות לשיפוי לדירקטורים ונושאי משרה, שעיקרו בהארכת תוקף כתב ההתחייבות לשיפוי הקיים, מיום 27 בפברואר, 2023 ולמשך 3 שנים נוספות. נכון למועד פרסום הדוח, כתב ההתחייבות לשיפוי ממתין לאישור אסיפת בעלי המניות של החברה.

- 23.7 **סיכום בין משרד הביטחון והחברה - פינוי תדרי GSMR**
 ביום 24 באוגוסט, 2015 התקבלה בדירקטוריון החברה החלטה בדבר התקשרות בעסקה עם משרד הביטחון. להלן עיקרי ההתקשרות:
1. צה"ל 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 מיליון ש"ח, כאמור בסעיף 11.1 לעיל. פעילות משרד הביטחון לפינוי התדרים בוצעה במלואה.
- 23.8 לפרטים בדבר הכנסות החברה ממשרד הביטחון, ראה סעיף 5.4 לעיל.
- 23.9 לפרטים בדבר הסכמים קיבוציים, ראה סעיף 15.11 לעיל.
- 23.10 לפרטים בדבר הסכמים עם ספקים, ראה סעיף 16 לעיל.
- 24 **הליכים משפטיים**
 לפרטים בדבר הליכים משפטיים מהותיים, אשר החברה צד להם, ראה באור 21(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 יעדי הלאומיים:
- 25.1.1 הגברת השימוש בישראל בתחום הסעת נוסעים בתחבורה הציבורית ובתחום הובלת מטענים.
 - 25.1.2 תפעול ותחזוקת רשת מסילות הברזל, הציוד הנייד וכלל המערכות הנדרשות לתפעולה של החברה.
 - 25.1.3 פיתוח רשת המסילות, לרבות קווים, תחנות, מתחמים, מסופים וכד' בהתאם לתכניות הפיתוח, כפי שיאושרו על ידי הממשלה מעת לעת.
 - 25.1.4 מתן שירות מיטבי ללקוחותיה, שותפותיה וספקיה תוך הבטחת זמינות, כשירות, דיוק ובטיחות.
 - 25.1.5 חתירה למצוינות, לחדשנות וליעילות מרבית - ניהולית וטכנולוגית.
 - 25.1.6 פיתוח 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 **חזון החברה**
 בהתאם ליעדים לאומיים שהוגדרו לחברה כמפורט לעיל, גובש בחברה חזון, שאושר בדירקטוריון ביום 18 בדצמבר, 2023:
- 25.2.1 להוות חוד החנית של התחבורה בישראל,
 - 25.2.2 להסעת המונים, הובלת מטענים, ופיתוח תשתיות,
 - 25.2.3 כחברה לאומית מובילה, שירותית, עסקית וחדשנית.
- 25.3 **ערכיה המרכזיים של החברה**
 בבסיס החזון של החברה עומדים ערכיה המרכזיים, וביניהם מקצועיות, שירותיות, חדשנות, שקיפות ופתיחות, גיוון, שוויון והכלה, מחויבות לקהילה, עבודת צוות. הטמעת ערכי ליבה תסייע לחברה להשיג את יעדיה האסטרטגיים ולהתקדם לעבר מימוש החזון.
- 25.4 **יעדי - על של החברה לשנת 2024**
 לשם השגת היעדים הלאומיים שנקבעו לחברה ע"י המדינה, קבעה לעצמה הרכבת מספר יעדי על:
- 25.4.1 שירות כערך עליון - השגת רמת שירות גבוהה, תוך דבקות בשיפורה, בכלל ההיבטים: שירות ללקוחות, לספקים, ולשותפים האסטרטגיים של החברה.

- 25.4.2 פיתוח ושימור ההון האנושי - טיפול בהון האנושי האיכותי של החברה, בכלל ההיבטים וביניהם גיוס, קליטה, הכשרה, הסמכה, פיתוח מסלולי קידום קריירה, פיתוח ארגוני, ניהול ושימור ידע וכד'.
- 25.4.3 פיתוח מנופי צמיחה - יצירת מנופי צמיחה חדשים ורווחיים ע"י קידום תחום פיתוח מתחמי הנדל"ן, מיצוי פוטנציאל הובלת מטענים והטמעת חדשנות טכנולוגית, תהליכית וארגונית.
- 25.4.4 שיפור רמת הבטיחות וציות לרגולציה בכלל פעילויות החברה - מימוש יעדיה האסטרטגיים של החברה תוך שיפור מתמיד ברמת הבטיחות וציות לרגולציה בכלל תחומי הפעילות.

25.5 יעדיה של החברה הינם כדלקמן:

יעדיה העיקריים/הראיה האסטרטגית של החברה כדלקמן:

לשם השגת יעדי - העל של החברה, נקבעו יעדים ומופעלת תכנית ליישול תהליכים והפעלת משאבים בצורה מיטבית.

חתימה למובילות בתחומי הפעילות העיקריים - החברה פועלת להובלת השוק בתחומי הפעילות המרכזיים שלה, תוך התמקדות בפעילות הסעת המונים 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 ושיפור - 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. כמו כן, פועלת החברה לשיפור השירות שהיא מעניקה לספקיה ולשותפותיה האסטרטגיים, בין היתר בתחום שיפור מוסר התשלומים, שיפור תהליך הערכת ספקים, שיפור תהליך תאום תשתיות ועוד.

מצוינות תפעולית - המשך התייעלות תפעולית וחתימה לדיוק בביצוע, הן בתהליכי השירות, הן בתהליכי תחזוקת נייד, תשתית ומערכות תוך כדי קידום פתרונות טכנולוגיים וחדשניים, 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, בהיקף ובמורכבות הפרויקטים האסטרטגיים 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 והונאה - החברה מחויבת לנהל את פעילותה העסקית ברמה הגבוהה ביותר של יושרה וסטנדרטים אתיים לצייט לכל החוקים, הכללים, וההנחיות החלות עליה ולפעול ככול שביכולתה למנוע 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. לאחרונה אישר דירקטוריון החברה את הקוד האתי של החברה.

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 קריירה, 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, קידום 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 עושה החברה באמצעות האצת פרויקט החשמול לצמצום השימוש בדלקים להנעת רכבות הנוסעים, ניקוי הקרקע ועבודה בסביבה נקיה למניעת שפכים ומבני אסבסט, ניטור זיהום אוויר ורעש. לאחרונה אישר דירקטוריון החברה את מסמך אחריות תאגידית ESG של החברה, המנתח את הסיכונים הסביבתיים, החברתיים והסביבתיים הכרוכים בפעילות החברה, ואת דרכי ההתמודדות איתם.

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.

עם פרוץ מלחמת חרבות הברזל ביום 7 באוקטובר, 2023 נערכה החברה באופן מיידי לתפעול בחירום, תחת האילוצים של הנחיות פיקוד העורף, גיוס מילואים מאסיבי מקרב העובדים והספקים, בשיתוף פעולה הדוק עם רח"ל ובתאום

מלא עם משרד התחבורה וגופי רגולציה נוספים. החברה שומרת על הרציפות התפקודית לאורך כל תקופת המלחמה, מפעילה תכנית תפעולית מותאמת לאילוצים כאמור לעיל, ופועלת בהתמדה להחזרת השירות למצב שגרה ככל הניתן.

25.6 יעדים בתחום הסעת הנוסעים

היקף הפעילות של החברה בתחום זה גדל במהלך השנים האחרונות (לפרטים נוספים ראה 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 באילון, מסילה מזרחית, הכפלת מסילות בקו החוף ועוד), קליטת ציוד נייד חדש והתאמתו לגידול בהיקף הנוסעים, הגדלת קיבולת הרכבות על ידי תוספת קרונות ושילוב קרונות אורבניים, שילוב מערך ההסעה עם אמצעי תחבורה נוספים לשיפור נגישות, ובעיקר באמצעות שיפור רמת השירות, היעילות התפעולית והבטיחותית.

25.7 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 פועלת לשיפור חיבור רשת המסילה לנמלי הים, תוך שימוש ברכבת כגשר יבשתי בין הנמלים. בהתאם להחלטת הממשלה בדבר הקמת חברות הבה, 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. כמו כן, פועלת החברה לקידום הובלת מטענים יבשתית כחלופה להובלה ימית הנמצאת במשבר בימים אלה.

25.8 יעדים בתחום הסחר

הגדלת הכנסות ממסחר באמצעות שיווק שירות פרסום מתקדם בשטחי הרכבת, הפיכת תחנות הרכבת המרכזיות למתחמי מסחר ומשרדים, לשיפור איכות החיים וחווית 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.

25.9 יעדים בתחום הפיתוח

ככלל, יעדיה העיקריים של החברה בתחום הפיתוח הינם לממש את תכניות הפיתוח ולעמוד באבני הדרך שנקבעו, לרבות השלמת הפרויקטים, עמידה בלוחות זמנים, עמידה במסגרת תקציבי הפרויקטים ובאיכות הנדרשת והשגת היתרים ואישורים הנדרשים לביצועם. המשך פרויקט החשמול, הטמעת טכנולוגיות איתות מתקדמות ובין היתר, קידום פרויקטי פיתוח מסילה רביעית באילון, הכפלת מסילות בקו החוף, מסילה מזרחית, מסילת 431 והארכת רציפים לטובת הפעלת רכבות ארוכות (רכבות מרובות קיבולת) ורכש צי נייד עומדים בחזית תכנית הפיתוח של החברה. להרחבה על הפרויקטים השונים בהקמה ראה סעיף 8 לעיל.

יודגש כי בעקבות מלחמת חרבות הברזל פועלת החברה לשמירה על הרציפות התפקודית במסגרת האילוצים כגון גיוס מאסיבי של עובדי החברה וספקיה למילואים, איסור פעילות באזורים מאוימים בהתאם להנחיות פיקוד העורף, הפעלת "FORCE MAJOR" על ידי הספקים מחו"ל וכד'. עם סיום המלחמה תוכל החברה להעריך את מידת השפעתה של המלחמה על עמידת החברה ביעדיה.

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, סכסוכי עבודה, העדר מקורות מימון עתידיים וגורמי הסיכון המפורטים בסעיף 26 להלן.

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.

התוקף הרגולטורי לניהול סיכונים בחברות ממשלתיות

א. ביום 8 בינואר, 2020 פרסמה רשות החברות הממשלתית את חוזר 1-13-2020, '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 בחברה. 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. ביום 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 ה-COSO¹⁷.

ג. 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 המתבססת, בין-היתר, על תהליך הערכת הסיכונים הייחודיים לתאגיד. לפיכך גם על בסיס התקנה זו, נדרשת לביצוע תהליך מתודולוגי לניהול סיכונים.

מערכת ניהול הסיכונים ברכבת

א. מנהל סיכונים ראשי

במהלך שנת 2021, החליטה החברה להפדרת תחום ניהול סיכונים מכל פעילות עסקית/תפעולית אחרת לשם שמירה על עקרון אי התלות. בכך מיישמת החברה את המלצת חוזר רשות החברות הממשלתית. בהחלטת הדירקטוריון נקבע כי מנהל הסיכונים יפתח כלים לאופן הזיהוי, ההערכה, הניטור, הבקרה וההפחתה של הסיכונים, ויצג אותם להנהלת החברה ולדירקטוריון מעת לעת ולפחות אחת לרבעון. כמו כן נקבע, כי על מנהל הסיכונים לזהות, ולהעריך את הסיכונים הטמונים בכל הפעילויות, התהליכים, המערכות והמוצרים המהותיים באופן שוטף ולפני כניסה לתחומי פעילות/מוצרים/שירותים מהותיים, או בעת שינוי מהותי בפעילות קיימת. לאחר מכן ידווח על כך להנהלת החברה, לדירקטוריון ולגורמים רלוונטיים אחרים, כחלק אינטגרלי מהליך קבלת ההחלטות בעניינים אלו.

ב. סקר הסיכונים

החברה פרסמה סקר סיכונים בחודש אוגוסט לשנת 2020. בסקר 28 קבוצות הסיכון העיקריות של החברה. אגף ניהול הסיכונים, פועל בתהליך הדרגתי לביצוע סקרי סיכונים בכל אחת מהחטיבות/אגפים כפופי מנכ"ל ככלי עזר אחיד ניהולי. ע"פ הרגולציה, אחת לארבע שנים נדרשת החברה לחדש את סקר סיכונים הליבה. בשנת 2023 החלה החברה בביצוע סקר סיכונים ליבה מעודכן אשר יוצג לדירקטוריון החברה ברבעון הרביעי לשנת 2024.

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 ייעודי¹⁸ שמטרתו לדון בסוגיות הקשורות בנושא, הצפת סיכונים חדשים באם ישנם ויצירת אחדות בניהול הסיכונים בחברה.

ד. מערכת מידע ארגונית לניהול סיכונים

במהלך הרבעון השני לשנת 2018 הוטמעו כלל סיכונים הליבה של החברה במערכת מידע ממוכנת ארגונית לניהול סיכונים. החל ממועד פרסום הדוח, שינויים בסיכון ובהערכתו, דיווחים על סטאטוס הסיכון ועל אירועי כשל מדווחים במערכת המידע. החברה משקיעה תשומות רבות לשמירה על רלוונטיות ודינאמיות המערכת.

נכון למועד פרסום הדוח, בכל סיום ביצוע סקר סיכונים פנים חטיבתי/אגפי, הנ"ל מוזן במערכת באופן הדרגתי.

ה. תחום מניעת מעילות והונאות

במהלך הרבעון השלישי לשנת 2018 עבר תחום מניעת מעילות והונאות תחת אחריות ניהול הסיכונים התאגידי. כחלק מתוכנית העבודה מבוצעות בקורות שוטפות חודשיות ורבעוניות ובקורות אד-הוק לאור תלונה ו/או דרישה/זיהוי חשיפה. לצורך העלאת מודעות העובדים לנושא, מתקיים פורום נאמנים פעמיים בשנה. במהלך שנת 2019 הופצה לומדה ראשונה להעלאת מודעות ולהסבר על אחריות כלל עובדי החברה ומנהליה למניעת התממשות הסיכון ובמהלך

¹⁷ COSO (Committee Of Sponsoring Organization) - מודל בינלאומי המקובל בחברות רבות ברחבי העולם לפיתוח ותחזוק הבקרה הפנימית בארגון. המודל מייסד, בין היתר, עקרונות מפתח אחידים לניהול סיכונים.

¹⁸ פורום נאמני ניהול סיכונים.

שנת 2020 הופצה הלומדה השנייה המיועדת למנהלים המנהלים עובדים ו/או התקשרויות להעלאת מודעות לאחריותם למניעת מעילות ו/או הונאות ו/או אירועי שוחד.

בשנת 2023 הופצה לומדה שלישית המיועדת לכלל עובדי החברה ועוסקת בתחומים שונים (ניגוד עניינים, זיוף ועוד).

1. פורום נאמני מעילות והונאות

החל משנת 2016, ואחת לחצי שנה מתכנס פורום נאמני מניעת מעילות והונאות לשם העלאת מודעות, העשרה ולשם דיון פורה והצפה של חשיפות תחת תחום מעילות, הונאות ו/או שוחד.

2. תחום הציות

במהלך חודש דצמבר לשנת 2022 גויס קצין ציות תחת אגף ניהול סיכונים. קצין הציות אמון על ניהול וריכוז סיכוני הציות בחברה, על זרימת המידע של הוראות הדין מהלשכה המשפטית (המהווה מתווך בין החברה לבין הרגולטורים השונים) לעובדי החברה וביצוע בקורות מדגמיות לאכיפת יישום הוראות הדין על ידי בעלי העניין השונים בחברה. כמו כן מונה קצין הציות כממונה הגנת הפרטיות ואתיקה.

26.2 גורמי סיכון מאקרו

26.2.1 השפעות מלחמת חרבות ברזל

הרבעון האחרון לשנת 2023 אופיין כתחילתה של מלחמת "חרבות ברזל". חודשי הלחימה הראשונים אופיינו ברכבת בקיטון במצבת כ"א של הארגון בשל גיוס בצווי 8 של עובדים קריטיים ובשל עובדים הגרים באזורי עימות אשר נבצר מהם להגיע למתחמי החברה. זאת לצד סגירת קווים ותחנות רכבת בהנחיית גורמי הביטחון הממוקמים באזורי העימות. השפעות אלו גררו קיטון בשירות הניתן הן ללקוחות מגזר הנוסעים והן ללקוחות מגזר המטענים. במקביל, חל קיטון טבעי בכמות הנוסעים הנובע מהשלכות המצב הביטחוני, גיוס המוני למילואים ומעבר של המשק לעבודה חלקית מהבית.

סגירת התחנות בשילוב קיטון בכמות הנוסעים גרר בקשה אשר התקבלה למתן הקלות לשוכרי המתחמים המסחריים.

החברה פעלה לגיוס מאסיבי של עובדים על מנת ולאפשר פתיחת תחנות וקווים לטובת הגדלה ושיפור השירות, כך שבאופן הדרגתי, למרות מצבת כ"א חסרה, נפתחו כלל תחנות הרכבת נכון למועד פרסום הדוח.

השלכות עקיפות של המלחמה אירעו גם בפרויקטי התשתית השונים, עם קיטון במצבת כח האדם בקרב ספקי ויועצי החברה הזרים והישראלים (לרבות עקב מגבלות על כניסת פועלים לישראל), לצד עיכובים בהגעת חומרי גלם ועלייה משמעותית במחירים, גורמים אשר עלולים להשפיע על עמידה בלוחות זמנים ותקציבי פרויקטים ועד לפגיעה באיתנות הפיננסית של קבלנים.

להשתלטות ה'חותים' על נתיבי השיט, כבר בתחילת חודש נובמבר 2023, השפעה על הגעת סחורות לנמלי הים ובכך השפעה על כמות הובלת המטענים, ועל עלייה ברמה המשקית, של מדד תשומות הבנייה והשפעה נוספת פוטנציאלית על האיתנות הפיננסית של קבלנים וספקים.

לירי טילים לכיוון נמל אשדוד והדרום השפעה על שינוע רכבות חומ"ס וכתוצאה מכך על ההכנסות ממגזר זה.

יחד עם זאת, מלחמת 'חרבות ברזל' הביאה עמה מספר הזדמנויות חד פעמיות בתחום שינוע המטענים.

התמשכות ימי הלחימה והתעצמותה גם לצפון הארץ, עלולה להוביל לניסיונות למימוש אירועים ביטחוניים עד לפגיעה בחיי אדם, לצמצום השירות הן תחת מגזר נוסעים והן תחת מגזר מטענים, עד לעצירה מלאה, להקטנת הפעילות בנמל חיפה ובמסוף מטענים בעיר בית שאן (בעקבות ירי טילים) ובהמשך או במקביל גם לצמצום השינוע בדרום. בנוסף, ייתכן גיוס נוסף למילואים של עובדים וכתוצאה מכך לחוסר יכולת בתמיכה בביקושים אשר עלול להוביל להפסדים כספיים כתוצאה מכך. פגיעה בתשתיות/ מתקני החברה ו/או בצידוד החברה עלולה להוביל לעיכובים תפעוליים בהסעת נוסעים ושינוע מטענים ולעצירת הפעילות עד לתיקון, כל אלו עלולים להתבטא בפגיעה בשירות ולהפסדים כספיים כתוצאה מכך. בנוסף קיים החשש לעיכובים בפרויקטים אסטרטגיים ו/או לחריגות תקציב, הן בשל מחסור בעובדים/יועצים/קבלנים/פועלים והן בשל אי יכולת לבצע עבודות בשטח בשל המתיחות הביטחונית הקיימת.

26.2.2 השפעות עליית אינפלציה

שנת 2023 אופיינה במרביתה בעליות אינפלציה בעלות השפעות ישירות ועקיפות על החברה. עליות האינפלציה נובעות בעיקר מהשפעות מתמשכות של 'התפרצות נגיף ה'קורונה', השפעות מלחמת אוקרינה-רוסיה, משבר ההיי-טק ומלחמת 'חרבות ברזל'. ההשפעות הישירות הן על סעיף הוצאות ובניהן הוצאות הדלק, הסכמים מול ספקים/נותני שירות וקבלנים צמודי מדד ועוד. ההשפעות העקיפות הן דרך השלכות עליית מחירי חומרי גלם וסחורות על קבלנים/ספקים, על יציבותם ויכולתם להתמודד עם המשבר הכלכלי הקיים. אי יכולת התמודדות של קבלן/ספק מהותי עם עליות המחירים עלולה להסתיים בפשיטות רגל אשר תשפיע על עמידה בלוחות זמנים ותקציב פרויקטים אשר עלולה להתגלגל לשירות הניתן ללקוחות החברה. כמו כן, השפעות אינפלציה על לקוחות מגזר המטענים, עלולות להשתרש לכדי קיטון/ הפסקת פעילות ההובלה באמצעות הרכבת לאור ההשלכות על ההכנסות וההוצאות של אותה החברה.

26.2.3 השפעות עליית ריבית

על מנת להתמודד עם האינפלציה ובעקבות ציפייה להאטה כלכלית, העלה בנק ישראל בשנת 2023 מס' פעמים את הריבית. השפעת שינוי ריבית על החברה, נמוכה-בינונית, שכן פעילות הליבה של החברה אינה תלויה בשינוי ריבית.

עיקר השפעות הריבית על שורת הרווח והפסד של החברה בשנת 2023, נבעו מהשלכות עליית הריבית על החישוב האקטוארי, על הכנסות ריבית מפקדונות, על ירידות ערך ועל התחייבויות אל מול משקיעי אגרת החוב.

26.2.4 השפעות שינויי שע"ח

השפעת שינויים בשע"ח על סעיף הרווח והפסד של החברה הנה קטנה באופן יחסי. אף על פי כן, בשל הצמדות חוזים עם ספקים/ קבלנים/ נותני שירות לשערי מטבע בהתחשב היקפי חוזים אלו ורכש חומרי גלם מחו"ל, אין להתעלם ממנה. השפעות מלחמת אוקראינה רוסיה, יחד עם המשבר הכלכלי ומלחמת חרבות ברזל גורמים לשינויים בשערי החליפין.

26.2.5 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 הרכבת מהווה תחליף זול לנסיעה ברכב פרטי.

מנגד, מתיחות מדינית/ביטחונית או כל אירוע חירום, עלול להיות משורשר לכדי השפעה על מתן שירות מלא הן תחת מגזר הנוסעים והן תחת פעילות מטענים ומכאן השפעה גם על המצב הכלכלי של החברה. כמו כן, קיטון בתקציב המדינה הנובע מהתממשות אירוע החירום, עלול לגרום השפעה מהותית על תקציב החברה (בשל היותה חברה ממשלתית) ועל ידי כך להשפיע על מימוש תוכניותיה האסטרטגיות.

בניגוד לכתוב מעלה, פעילות החברה בתחום הובלת מטענים מושפעת מתקופות מיתון כלכלי, שכן בתקופות אלו, קיימת הסתברות כי תפגע יכולתם הכלכלית של חלק מלקוחותיו של המגזר, באם מדובר בלקוח החברה המרכזי, עלול הדבר להתבטא בקיטון בכמות השינוע ואף לכדי פגיעה משמעותית בהכנסות החברה. למלחמת אוקראינה - רוסיה, בין-היתר, השפעה על עלויות חומרי הגלם והסחורות ועל מחירי האנרגיה אשר משפיעות, בין היתר, על רמת האינפלציה בישראל. להבנת השפעות האינפלציה על הרכבת, ראה סעיף 'השפעות עליית האינפלציה' המופיע מעלה.

למלחמת 'חרבות ברזל' השפעה על קיטון עד הפסקה מלאה של שינוע סחורות מסוימות ושל שינוע סחורות באזורי עימות ומכאן השפעה על הכנסותיה של החברה ממגזר זה.

26.2.6 סיכוני נזילות וחדלות פירעון

סיכוני נזילות עבור חברה מסובסדת ממשלתית עלולים לנבוע מהפרשים בין גובה ההכנסות לגובה ההתחייבויות בזמנים בהן מתעכבת /לא מועברת הסובסידיה מהמדינה באופן משמעותי. לרוב, בתקופות שיגרה, לא קיים פער בזמני התשלום. אף על פי כן, נצפו בעולם אירועים בעתות משבר משמעותי, בהם המדינה לא יכלה לעמוד בהתחייבויותיה, מה שישפיע אם יקרה, גם על יכולתה של חברה ממשלתית לעמוד בהתחייבויותיה לשלם. ההסתברות להתממשות אירוע מסוג זה, נמוכה מאד. כמו כן, שומרת לה החברה כרית מזומנים ייעודית ומשמעותית לתקופות משבר חמורות.

רכבת ישראל, כחברה ממשלתית מגובה בהתחייבות המדינה להחזיר לציבור את השקעותיו בהיבט של אגרת החוב הנסחרת בבורסה ולפיכך, ההסתברות להתממשות סיכון זה נמוכה מאד גם כן.

סיכון נזילות וחדלות פירעון עבור חברה ממשלתית נחשב כאירוע קיצון בעל הסתברות נמוכה מאד. סיכון מותאם יותר לחברה ממשלתית הנו סיכון 'תלות בקבלת סובסידיה ממשלתית לצורך התפעול השוטף ומימון תכנית הפיתוח', ראה סעיף 26.4.3.

26.2.7 השפעת שינויים גיאוגרפיים-פוליטיים במזרח התיכון, פוליטיים-מדיניים והמצב הביטחוני במדינת ישראל

לשינויים גיאוגרפיים-פוליטיים, פוליטיים-מדיניים וביטחוניים השפעות ישירות על פעילות החברה. התפתחויות שליליות במזרח התיכון, פעולות טרור המכוונות 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, בצידוד 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 הממשלתית לאבטחת מידע ופיקוד העורף בדבר ההיערכות הביטחונית).

26.2.8 מערכות תשתית נייד, מערכות מידע ואבטחת מידע

פעילותה השוטפת של החברה נחלקת לשני אספקטים עיקריים: הראשון נשען על המערכות התפעוליות והשני נשען על מערכות מידע אשר משמשות כמעטפת תומכת לפעילות התפעולית/עסקית. פגיעה וכשלים במערכות אלו או בממשקים, בין אם נגרמו באופן אקראי או בין אם במכוון על-ידי פריצה של גורמים בלתי מורשים (עוינים, לאומניים או פליליים) עלולה לחבל בתפעול השוטף, להשבית את תנועת הרכבות, לגרום הפסד כספי, פגיעה במוניטין ואף להגיע עד כדי סכנה בטיחותית לחיי אדם.

החברה פועלת למניעת כשלים במערכות תשתית ובניהם גם מערכות המידע ולהתמודדות עם הסיכונים הנובעים ממתקפת סייבר (לפירוט נוסף ראה 26.2.9 להלן) וניסיונות פריצה של גורמים בלתי מורשים. כל זאת באמצעות שגרות

תחזוקה, הגנות ונהלים. כמו כן, הפרדת מערכות, הפעלת מנגנוני גיבוי ואבטחה ומנגנונים למניעת כשלים, שדרוג התשתיות הפיזיות ושאינן פיזיות, העלאת רמת אבטחת המידע ועוד.

יצוין, כי ציוד המחשוב של החברה מכוסה בדומה ליתר הרכוש התפעולי של החברה במסגרת כיסוי ביטוחי לרבות אובדן רווחים בעקבות נזקים לציוד המחשוב.

26.2.9 מתקפת סייבר/ניסיון חדירה

בדומה לחברות אחרות בארץ ובעולם, חשופה החברה לניסיונות תקיפה/חדירה של גורמים עוינים למערכות המחשוב השונות. ניסיונות אלו גדלים משנה לשנה עם התפתחות התחום והשתכללות יכולות התוקפים. כמו כן, בתקופת של מתיחות ביטחונית קיימת עלייה בכמות ניסיונות התקיפה. תקיפת סייבר עלולה לגרום להתממשות מספר סיכונים עיקריים: מחשיפות בטיחותיות, תקלות תפעוליות (השבתה), דרך השלכות כלכליות, אובדן וחשיפת מידע כאלו ואחרות. לשם התמודדות עם החשיפה הגדלה, הוקם אגף ייעודי ונפתח מרכז ניטור קיברנטי שמטרתו זיהוי אנומליות ובידוד אזור הנתקף וניתוקו משאר מערכות החברה ה"נקיות". בשל היות החברה תשתית לאומית קריטית, היא מלווה ומונחת על ידי מערך הסייבר הלאומי.

יצוין עוד כי החברה הפעילה כיסוי ביטוחי לראשונה בשנת 2021 כנגד מגוון נזקים פוטנציאליים בעקבות תקיפת/חדירת סייבר למערכות הארגון.

בשנת 2023 לא אירעו בחברה אירועי סייבר מהותיים, לא נגרם נזק ידוע, כספי או אחר.

26.2.10 סיכונים הנובעים מאסונות טבע, משבר האקלים וסיכונים סביבתיים

26.2.10.1 סיכונים הנובעים מאסונות טבע

אסונות טבע מוגדרים כאסונות אשר אין ביכולת האדם למנוע התממשותם. עם זאת, פעמים רבות ניתן להיערך לקראת אסון צפוי כדי למזער את נזקיו. להתממשות סיכונים אלו יכולות להיות השפעות רחב על פעילות הרכבת בשל פגיעה בתשתית הרכבתית ובגישות למתחמיה ולמשרדיה של החברה ועל ידי כך לפגוע בהמשכיותה העסקית והתפעולית. לאור זאת פועלת החברה באמצעים הקיימים בראשותה לצמצם את הנזק בעת התממשות האסון.

(1) רעידות אדמה

התממשות רעידת אדמה חזקה עלולה לגרום לפגיעה של ממש בתשתית המסילתית, לפגיעה בתפעול ובשירות, שכן משך הזמן לטיפול בפגעים מסוג זה עלול להיות ארוך, להסב נזק כלכלי רב ועד לחשש לחיי אדם לנוסעים ולעובדים. החברה מתמודדת עם סיכון זה באמצעות כתיבת נהלים והנחיות לעובדים באמצעות סדר פעולות בהתממשות אירוע מסוג זה, ביצוע תרגילים אחת לתקופה, פרסום הנחיות, ניתוח תשתיות החברה ומבניה, ניתוח תרחישים ועוד. במסגרת זו נקבעה תכנית עבודה רב שנתית לחיזוק מבנים וגשרים אשר אינם עומדים בתקן רעידת אדמה ונבנו לפני שנת 1980, החברה התקשרה עם ספק להתקנת מערכת ססמית לאורך תוואי המסילה לקבלת התראה בעת התרחשות רעידת אדמה. בחודש יולי בכל שנה החברה מעבירה תכנית עבודה שנתית ייעודית בנושא היערכות לרעידת אדמה ליו"ר ועדת ההיגוי לרעידות אדמה במשרד ראש הממשלה ועוד.

(2) צונאמי

צונאמי מתמשש בדרך כלל בשל התפרצויות געשיות ורעידות אדמה. התרחשות של אירוע כזה עלולה להשפיע על תשתיות הרכבת והמתחמים הממוקמים בסמוך לחוף הים. כתוצאה מהתממשות סיכון זה, עלולים להיגרם נזקים אפשריים, החל מנזק שירותי וכלכלי בשל פגיעה בתשתית או נייד, ועד לפגיעה בחיי אדם. החברה מתמודדת עם סיכון זה באמצעות כתיבת נהלים והנחיות לעובדים על סדר פעולות בהתממשות אירוע מסוג זה.

26.2.10.2 סיכונים הנובעים ממשבר האקלים

תשתיות החברה השונות חשופות להשלכות אסונות טבע, משבר האקלים ופגיעה באיכות הסביבה באופן ישיר ובאופן עקיף. להתממשות סיכון זה עלולות להיות השלכות רבות הן בשל חשש לפגיעה בנפש (של לקוחותיה ושל עובדיה), והן בשל חשש לפגיעה במתקניה השונים של החברה והשלכות הכלכליות ושירותיות הנגזרות מכך. התממשות הסיכון עלולה לנבוע כתוצאה מפגעי טבע, כגון צונמי, רעידות אדמה ובולענים, פגעי מזג אוויר כגון שריפות, שיטפונות, ואסונות טבע אחרים.

(3) שריפות לצד המסילה

החל מחודשי האביב בכל שנה ועד לתחילת הסתיו, מתממשים אירועי שריפה בסמוך למסילה לאורכה. כמות השריפות עולה משנה לשנה ככל שמשבר האקלים העולמי מתעצם. לשריפה לצד המסילה עלולות להיות השלכות רבות החל מפגיעה בשירות, דרך פגיעה בציוד, בתשתית ועד לחשש לחיי אדם. החברה מבצעת פעולות פרו-אקטיביות למזעור ההסתברות להתממשות אירועים אלו כגון גיזום צמחיה לצד המסילה ופיזור חומרים מעכבי בערה ועוד.

לאור אופי פעילות החברה, התרחשות שריפות יכולה להיות בסוגים נוספים של התממשות אירועים:

(א) שריפה במתקני החברה, לרבות תחנות הדלק ומתחמי הנייד;

(ב) שריפה בצידוד נייד רכבתי תוך כדי נסיעה;

בשל מיקום מסילות הברזל, בין היתר, גם על פני מנהרות וגשרים ובסמוך לתשתיות חשמליות גדלה עוצמת הנזק במקרה של התממשות אירוע שריפה. הסיכון קיים בשל החשש למיקום רכבת בוערת באזור תחום (בניגוד לאירוע המתרחש בשטח פתוח), שהינו מוגבל הן ברמת נגישות כוחות הכיבוי, הן התאום המבצעי והן בהקשר חילוץ הלכודים. ההנחה היא כי רמת הסיכון להתרחשות אירוע כזה נמוכה, בשל מאפייני התנועה, הסטנדרטים הגבוהים לביטוחות בנסיעה במנהרה, והעובדה כי מטען האש ברכבות חשמליות נמוך.

החברה נערכת להתמודדות עם איומי שריפה במנהרות וגשרים בהתאם להנחיות הגופים הממונים, ונדרשת לעמוד בסטנדרטים גבוהים של בטיחות.

החברה עובדת בשיתוף הנציבות הארצית לכבאות והצלה לפי תכנית עבודה סדורה לעמידה בתקנים ומבצעת תרגילי הצלה עם כלל גורמי ההצלה הרלוונטיים. כמו כן מבצעת סיורים, סקרים, ופעילויות נוספות בסביבת המסילה באופן סדור לאיתור מפגעים. במתקני הרכבת מורכבות מערכות גילוי, כיבוי ומטפים המתוחזקות באופן שוטף. 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.

(4) בולענים

בעבר, התממשו במדינה מספר אירועים בהם נפגעו בולענים. מרביתם באזורים מאוכלסים, הנובעים מפיתוח ובנייה מואצת, במיוחד באזורים בהם מי התהום גבוהים והקרע חולית. ההתמודדות עם תופעת הבולענים היא דו כיוונית. מצד אחד, עבודות התשתית של החברה, ו/או חברות קבלן מטעמה, עלולות לגרום בצורה ישירה/ עקיפה להתממשות אירוע מסוג זה. מצד שני, התפתחות בולען על ו/או בסמוך למסילת הרכבת, כתוצאה מפעילות של חברת תשתית אחרת ו/או כתוצאה מאסון טבע, עלול להוות סיכון בטיחותי, שירותי, תדמיתי וכלכלי (בשל הנזק שעלול להיגרם לנייד ו/או למסילה).

(5) שיטפונות

עם התעצמות משבר האקלים, כמות השיטפונות בישראל הולכת וגדלה. שיטפון עלול להיות בעל השלכות הרסניות על שלמות התשתיות ומתקני החברה עד חשש לפגיעה בביטוחות ובחיי אדם. רכבת ישראל מקבלת באופן שוטף דיווחי מזג האוויר ופועלת להיערך בהתאם למזעור ההשפעה ככל הניתן כולל רכישת ציוד המאפשר טיפול במפגע עם התממשות.

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.

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. כמו כן, בשל התעצמות הסיכון, גייסה הרכבת פונקציה ייעודית לניתוח וטיפול בהשלכות הפוטנציאליות של משבר האקלים על החברה.

26.2.10.3 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, ניטור רמות קרינה, התקנת מערכות לאורור וסינון מזהמים, התקנת מערכת לטיפול בשפכים, טיהור קרקעות מזהמים נוספים, ביצוע סקר סיכונים ייעודי לתחום פגיעה באיכות הסביבה, סקר ציות להוראות החוק ועוד).

החברה שמה לה ליעד לטיפול בסיכון ובהסתברות להתממשותו ומשקיעה רבות באמצעים להפחתתו.

להרחבה על פעילות החברה בתחום איכות הסביבה והרגולציה החלה על החברה בנושא זה, ראה בסעיף 21 לעיל.

26.2.11 סיכון מוניטין

החברה רואה בסיכון מוניטין, סיכון מהותי לחברה, שכן, כחברה לאומית, רמת שירות גבוהה הנה יעד ליבה. פגיעה במוניטין 'רכבת ישראל' עלולה להשפיע על אמינותה בעיני הציבור אשר עלול לחפש אחר אמצעי תחבורה אלטרנטיבי. תקציבי המדינה המופנים לטובת שיפור התחבורה הציבורית המסילתית הכבדה עשויים להיפגע ויכולת 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.

26.3 גורמי סיכון ענפיים

26.3.1 ציות לרגולציה

החברה כפופה למערכת ענפה של חוקים, תקנות, הוראות, צווים, פקודות חוץ ארגוניות, תקינה ונהלים. רגולציה זו כוללת בתוכה חלקים ייחודיים לרכבות כגון "פקודת מסילות הברזל" (על תיקוניה ותקנותיה), תקינה מקצועית, וחלקים רבים נוספים "גנריים" לכאורה, אולם, בעלי חשיבות עליונה כגון חוק החברות הממשלתיות, חוק החברות, דיני ניירות ערך (מכוח היותה של החברה "חברת איגרות חוב" ו"תאגיד מדווח"), חוזרי רשות החברות הממשלתיות, רגולציה הנוגעת לרישוי עסקים, לתכנון ובניה, צרכנות, הגנת הסביבה ועוד.

אי עמידה בהוראות מהוראות אלה (החלות כיום או אשר תחולנה בעתיד), עלולה להביא לנקיטת סנקציות שונות כנגד החברה ונושאי המשרה בה, ובכלל זאת ביטול רישיונותיה או התנייתם, פגיעה בפעילותה השוטפת, השתה של קנסות כבדים על החברה, הוצאת צווים אישיים כנגד מנהלים בכירים, הגשת כתבי אישום פליליים נגד מי מאלה ואף לפגיעה תדמיתית קשה.

לצורך ווידוא עמידת החברה ברגולציה זו, ביצעה החברה בשנת 2020 סקר ציות ארגוני אשר הציף את הוראות הדין להן כפופה החברה (תחת הנחה כי עשויים להיות "ברבורים שחורים", כלומר, הוראות שלא צפו) וממצאיו הוצגו למנכ"ל ודירקטוריון החברה במהלך שנת 2021. כתוצאה מכך, מונה בחודש דצמבר, 2022 קצין ציות לחברה.

נציין כי, חוק נוסף אשר מקבל התייחסות כבדת משקל בחברה הינו "חוק הגנת הפרטיות" לרבות נושא ניהול מאגרי מידע כחלק ממנו. לשם כך, מינתה החברה את קצין הציות ואת מנהל אגף הסייבר כממונים על תחום זה באופן פרטני.

לפרטים נוספים בדבר מגבלות ופיקוח הקיימים מכוח הרגולציה החלה על פעילות החברה ראה סעיף 22 לעיל, לרבות לעניין רישוי עסקים כמפורט בסעיף 22.2.10 לעיל.

26.3.2 סיכונים הנובעים משימוש בדלק ומתנודות במחיר הדלק

במשך השנים המודעות להשלכות שימוש בדלק על איכות הסביבה (עבור החברה גם בהקשר של זיהום האוויר וגם בהקשר של זיהום קרקע) הלכו וגדלו ולאחריהן גדלה ההבנה בצורך בחיפוש אחר תחליפים ירוקים יותר לשינוע רכבות נוסעים ורכבות מטענים. לצד הסיכונים הרגולטוריים, המשפטיים והסביבתיים השימוש בדלק מהווה את אחד הסעיפים הגדולים בהוצאות החברה. לאור זאת, לתנודתיות במחיר הדלק השפעה לא קטנה על שורת הרווח והפסד של הרכבת מאחר ודלק מסוג סולר לרכבות מהווה מרכיב מהותי בהוצאות התפעול של החברה. מחיר הדלק מאופיין בתנודתיות גבוהה ומושפע בראש ובראשונה ממחיר חבית נפט גולמי (אשר מושפע, בין השאר, מתנודות היצע וביקוש גלובליות, ועל כן רגיש למתיחות והסכמים כלכליים בין מדינות המערב לבין מדינות ערב, המהוות ספק נפט עולמי משמעותי). בנוסף, מושפע מחיר הדלק ממס הבלו, המתעדכן מספר פעמים בשנה בהתאם לשינויים במדד המחירים לצרכן. גורם נוסף המשפיע על מחיר הדלק הוא עלות הזיקוק הנקבעת בשוק החופשי ותלויה בשינויים במחירי תשומות, כגון עובדים, חשמל, הובלה ועוד, וכן משינויים רגולטוריים. יצוין, כי על פי מודל ההתחשבות בין המדינה לחברה בקשר עם הסובסידיה השוטפת, 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. עם זאת, יש לציין כי בחלק מההסכמים עם לקוחות החברה בתחום המטענים, קיימים מנגנוני הצמדה, בין היתר למחירי הדלק.

כפי שהוזכר לעיל, לשימוש בדלק עלויות עקיפות החושפות לסיכונים נוספים, לדוגמא, אי עמידה בדרישות הרגולטור (משרד לאיכות הסביבה), גם אם אין הדבר בשליטתה של החברה, מעמיד את הרכבת בחשיפה לתביעות/תביעות ייצוגיות/קנסות ופגיעה במוניטין.

לאור זאת, פועלת הרכבת להגדלת השימוש בתשתית ונייד חשמלי אשר תטיב ברמה המשקית הן בהקשר של ההוצאה הכלכלית והן בהקשר לתרומה לאיכות הסביבה. עם זאת, יש להניח כי משברים כלכליים עולמיים, מתיחות מדינית כוללת במזרח התיכון, סביר כי יעלו את מחירי הדלק וישפיעו על סעיף זה בהוצאות החברה.

26.3.3 מעילות והונאה

חברות תשתיות לאומיות הנן עתירות תקציבים ובמשאבים. כל זאת עלול לצור חשיפה גדולה יותר, בהשוואה לחברות עסקיות פרטיות ולהתממשות אירועי מעילה, הונאה, שוחד ושחיתות. מדיניות 'רכבת ישראל' הנה אפס סובלנות להתממשות אירועים מהסוג זה וציפייה מכלל המנהלים, העובדים והספקים העובדים עמה, להתנהג על פי אמות מוסר ויושרה גבוהות.

החברה מבצעת בקורות שוטפות ואד-הוק לצד פיתוח לומדות ופורומים ואמצעים נוספים להעלאת המודעות, במטרה למנוע ככול הניתן התממשות סיכונים אלו.

26.3.4 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 ואוניות פידר) בתחום הובלת המטענים. אף על פי כן, בשנים הבאות צפוי גידול בתחרות על פלח השוק במגזר הנוסעים בעיקר באזור גוש דן. יצוין כי מחד, רכבת כבדה מיועדת לנסיעות למרחקים ארוכים, חיבור הפריפריה למרכז, לפיכך מלכתחילה הסעת נוסעים בתוך מטרופולין אינו ממצה את יתרונותיה. מאידך, אחד מיעדי משרד התחבורה הנו הגדלת אחוז המשתמשים ברכבת בסך כל הרכבים הממונעים. לגידול בתחרות השפעה הן על עמידה ביעד זה והן על התוצאות הפיננסיות והעסקיות. כמו כן, כניסתם של מתחרים משמעותיים לתחום הובלת המטענים, לרבות שינוי רגולטורי שאינו מעודד הובלת מטענים באמצעות הרכבת, עלול לפגוע ביתרון היחסי הקיים ברכבת כאמצעי לשינוע מטענים: להורדת הגודש בכבישים, צמצום כמות התאונות הנגרמות ע"י משאיות ושיפור איכות הסביבה. בנוסף, לכניסת המתחרים תחת מגזר המטענים, עלולה להיות השפעה על פעילות החברה ותוצאותיה הפיננסיות והעסקיות בעתיד.

כניסת חברות מקבילות לבניית תשתית מסילתית מהווה קושי, אתגר ואף סיכון לחברה במספר מישורים: א. אתגר בנושאי תאום המשפיעים הן על התפעול השוטף והן על בטיחות בעבודה וזאת לצד מסילה פעילה הנובעים מהיות אינטרסים שונים: כאשר הפרויקט מתבצע על ידי חברה קבלנית (שאינה מנוהלת על ידי הרכבת) השיקולים הנם פרויקטאליים גרידא, (עמידה בלו"ז, תקציב ואיכות הפרויקט), לעומת זאת, כאשר הפרויקט מבוצע על ידי החברה שהנה האחראית גם על מתן השירות ללקוחות (נוסעים ומטענים), ההסתכלות רחבה ומאגדת פנים נוספות, כגון: שילוב בטיחות ושירות (תפעול בהווה) לבין התקדמות הפרויקט (התפעול בעתיד). ב. שלב ה"מסירות", שהנו השלב של העברת המקל בין מצב פרויקטאלי למצב תפעולי-שירותי, ההתנהלות סדורה כאשר מדובר בחברה אחת הלוקחת בחשבון הן את השלכות עלויות תחזוקה והן את הצורך ביציבות מערכות וצידוד למניעת פגיעה בתפעול. ג. כאשר מדובר בחטיבה רכבתית קיימת שקיפות גדולה יותר בנוגע לסטאטוס הפרויקט ועמידה בלוחות זמנים, מאשר מדובר בחברת תשתית חיצונית.

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

26.4 סיכונים ייחודיים לחברה

26.4.1 אירועים בטיחותיים (תאונות/שימוט רכבות)

במסגרת פעילותה השוטפת של החברה, חשופים נוסעים, עובדיה ומתקניה (לרבות הרכבות עצמן) לסיכונים בטיחותיים ולהתממשותן של תאונות/שימוט רכבת מהמסילה. החברה שמה לה כמטרת 'על' שמירה על בטיחות הנסיעה ברכבות, ברציפים, בתחנות, במפגשי כביש-מסילה ובמתחמי התחזוקה. החברה פועלת באמצעות חטיבה ייעודית האמונה על ניהול סיכונים הבטיחות ויישום תכנית בטיחות אשר אושרה על ידי דירקטוריון החברה. כמו כן טיפול בסיכון באמצעות ביצוע מעקב, בקרה ותחקור של כשלים וליקויי בטיחות, עדכון תכנית הבטיחות ותעדוף פרויקטי הבטיחות בהתאם.

בנוסף, מקיימת החברה קשר הדוק עם משרד התחבורה אשר בודק ומבקר את הסדרי הבטיחות הקיימים, פועלת לאכיפת תכניות ההכשרה ייעודית כמפורט בסעיף 13.1 לעיל ומנהלת פורום בטיחות המתנהל בקביעות להצפת מוקדי סיכון ומציאת האמצעים למזעורם.

לפגיעה בלקוחותיה ו/או בעובדיה ו/או במתקניה של החברה עקב התממשות אירוע בטיחות גדול, עלולה להיות השפעה מהותית על פעילות החברה, המוניטין שלה כחברה בטיחותית ומצבה הכספי בהווה ובעתיד.

26.4.2 שירות שאינו מיטבי

ייעודה המרכזי של החברה הנה מתן שירות הסעת המונים מיטבי מצפון לדרום הארץ ושינוע מטענים. תקלות בנייד, בתשתית, עומסי נוסעים ברציפים וברכבות, ניקיון ותחזוקת רכבות ותחנות שאינו מיטבי והשפעות אקסוגניות שונות, משליכות על איכות השירות הניתן.

החברה שמה לה ליעד-על' לשיפור רמת השירות הן עבור הסעת נוסעים והן עבור לקוחות המטענים בכלים העומדים לרשותה. באמצעות מרכז השליטה והבקרה הרכבתי, היא מנתבת ביום-יום את תנועת הרכבות לאור האילוצים הקיימים ומתוך מטרה לצמצום מקסימאלי של השפעת תקלות ומפגעים. לשם כך, בין היתר, מתנהלים מדי שבוע 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, שילוב של תפעול שוטף (תפעול בהווה) לצד פיתוח תשתיתי (תפעול בעתיד), כמות צי נייד חדש מוגבל, גידול מתמיד בכמות הנוסעים ועוד, באה לידי ביטוי גם באמצעות מדד הדיוק הרכבתי.

26.4.3 תלות בקבלת סובסידיה ממשלתית לצורך התפעול השוטף ומימון תכנית הפיתוח

ביום 17 ביוני, 2014, חתמה רכבת ישראל על הסכם פיתוח והפעלה עם ממשלת ישראל, להסדרת סבסוד הפעילות השוטפת ופעילות הפיתוח של החברה לשנים 2013-2020. עיקר תרומתו של ההסכם הסדרת פעילות החברה בשנים אלו (2013-2020). בינואר 2016, נחתם הסכם נוסף לתקצוב תכניות הפיתוח של החברה, המתייחס לשנים 2013-2020. בחודש מאי 2023, נחתם הסכם ההפעלה והפיתוח החדש.

בחודש מאי 2023, נחתם הסכם ההפעלה והפיתוח החדש. לפרטים נוספים ראה ביאור 21(ג)(1)(1.3) לדוחות הכספיים מאוחדים.

יודגש כי לחברה תלות קריטית בהסכם ההפעלה ובהעברת הכספים מהמדינה לפי הסכם זה. יתרה על כן, התלות בסובסידיה שוטפת גדלה, שכן, סליקת הרווחים מנסיעות נוסעים ברכבות נעשית כעת ישירות ע"י משרד התחבורה ולאחר מכן המדינה מעבירה לרכבת הכנסות דרך תשלום הסובסידיה. בהתאם לכך, ביטול הסכם הפיתוח וההפעלה ו/או שינוי באופן שאינו עולה בקנה אחד עם טובת החברה, ו/או אי העברת תשלומים מהמדינה מכל סיבה שהיא (לרבות כתוצאה מהפרת ההסכם על ידי החברה ו/או כתוצאה מעיכוב ו/או קיזוז על ידי המדינה), עלולים לפגוע בחברה, בתזרים השוטף שלה, וכתוצאה מכך במקורות המימון לפעילותה השוטפת ויכולתה ליישם את תכנית הפיתוח האסטרטגית והתאמת ההיצע (תשתית ונייד) לביקושים הגדלים.

כמו כן, אי העברת תשלומים מהמדינה לחברה לצורך החזר התחייבויות למשקיעי אגרות החוב, עלולה לפגוע ביכולת עמידתה של החברה בהתחייבויותיה כלפיהם, במוניטין החברה וביכולת הגיוס העתידית שלה.

26.4.4 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 במתן שירות ראוי, בהשגת יעדיה הלאומיים ועל המוניטין שלה בפני ציבור לקוחותיה. כשלים בתשתית, במערכות ובציוד הרכבתי למכלוליו, עלולים להשפיע על יכולת החברה לספק שירות מיטבי, להוביל לשימוש 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 לנומרות האירופאיות ולטכנולוגיות מתקדמות, כרוכים בעלויות ישירות ועקיפות גבוהות מאד של ציוד, חלקי חילוף, עבודת מומחים (קבלנים ועובדי חברה) ועוד ודורש זמן מסילה ייעודי לתחזוקה. לשמירה על הבטיחות נדרש, לרוב, זמן מסילה ללא תנועת רכבות.

26.4.5 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 לשימוש רכבת.

החברה מטפלת בסיכון באמצעות הצבת שילוט וגידור של אזורים אותם ניתן לגדר וכאשר לא קיימת הסכנה כי יגנבו/יהרסו על ידי פורעי חוק (זאת לאחר שגידרה בעבר מספר פעמים ורכושה נגנב/נהרס פעם אחר פעם), ביצוע סיורים שוטפים על ידי אנשי ביטחון, הצבת מצלמות היכן שניתן ועוד.

26.4.6 מענה לגידול בביקושים

החברה 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 החזויה 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.

משתנים כמו רגולציה חדשה, שינויי תעריפים, רפורמות במתווה השירות, תהליכים בירוקרטיים ארוכי טווח, שינויים מאקרו כלכליים וטיב החלופות העומדות בקרב הלקוחות, מקשים על יכולת החיזוי של החברה באופן שעלול ליצור פערים והטיות בהתאמת ההיצע לביקוש.

כמו כן, לעיתוי והיקף קבלת תקציבים לרכש נייד, לבניית מתחמי דיור לנייד 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 פיתוח אשר מאפשרת המשך הצטיידות והקמת תשתיות ע"פ ביקושים חזויים ואשר תומכת במטרות הלאומיות לשיפור התחבורה הציבורית ולהגדלת כמות הנוסעים באמצעות הרכבת (בזמן שיגרה) כפתרון לגודש בכבישים.

ספקים/קבלנים

תחום התשתיות בכלל והרכבות בפרט הינו תחום התמחות ייחודי. לפיכך, מספר הספקים/קבלנים בעלי הניסיון והידע הקיימים בשוק המקומי הינו מועט. בשל כך בתחומים מסוימים קיימת תלות במספר ספקים/קבלנים מצומצם כמפורט בסעיף 16 לעיל. הפסקת השירות מצדם של ספקים/קבלנים ו/או פשיטת רגל 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, חשיפה לאירועי חירום 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).

השלכות המשבר הכלכלי, מלחמת אוקראינה-רוסיה ומלחמת 'חרבות ברזל' עלולות להשפיע על האיתנות הפיננסית של ספקים/קבלנים עד לחשש לסגירת פעילותם, דבר אשר עלול לגרום עיכובים בהתנהלות השוטפת של פעילותה של החברה (מחסור בחלפים/עיכוב בקבלת חומרי גלם ועוד) ובהתקדמות פרויקטים.

יצוין כי ישנן חשיפות נוספות בהקשר של יחסים עם ספקים המנוהלות הן תחת תחום מעילות והונאות והן תחת תחום הסייבר, המטופלות בשוטף על ידי הגורמים המקצועיים הרלוונטיים בחברה.

לקוחות

בשנת 2022 ולאחר הסכם ארוך שנים עם חברת 'כיל', אשר במהלכו נשחק מחיר השינוע, חתמה החברה על הסכם שינוע חדש עם 'כיל'. ע"פ ההסכם מחירי ההובלה גבוהים יותר ומותאמים לעלויות מחירים שהתרחשו במהלך השנים.

בהסתכלות משקית, לקיטון בשינוע מטענים באמצעות רכבות ומעבר לשינוע באמצעות משאיות השפעה שלילית הן על הגודש בכבישים המהווה בעיה כבר בהווה, הן על גידול בהסתברות לתאונות בין משאיות לרכבים והן על גידול בזיהום האוויר.

למלחמת 'חרבות ברזל' שהחלה בתחילת הרבעון הרביעי לשנת 2023, השפעה מסוימת על קיטון בכמות סחורות ספציפיות בשל המתרחשות הביטחוניות. בנוסף, להשתלטות ה'חותים' על נתיבי השייט, השפעה פוטנציאלית על פריקת סחורות ועיכובים בשינוע בשל כך.

יש לקחת בחשבון כי אינפלציה/משבר כלכלי עלולים להשפיע על היציבות הפיננסית של לקוחות החברה תחת מגזר המטענים ולהשתרש לכמות השינוע ועל ידי כך להשפיע על רווחיות המגזר.

26.4.8 **שימור, גיוס עובדים בעלי ידע ייחודי**

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 לטווח הארוך.

בשנים האחרונות עלה דירוג הסיכון באופן משמעותי כתוצאה מתחרות עזה על המשאב האנושי בשל כניסת מתחרים נוספים התרים אחר עובדים בעלי מיומנויות והכשרה רכבתיים/ידע בעולם התשתיות ובשל גידול בהשקעות בפרוייקטי תשתית. מנגד, החברה הנה חברה ממשלתית אשר מקבלת תכתיבים מהמדינה בנוגע לגובה שכר ותקנים ואשר פועלת על פי בירוקרטיה ממשלתית המשוושרת למשכי זמן ארוכים בהשוואה לשוק הפרטי בכל הנוגע לתהליכי גיוס.

החברה מתמודדת עם האתגרים תחת סיכון זה בדרכים הבאות: מערך הדרכה אחראי על יישום תכניות הדרכה שנתיות ורב שנתיות. תכנון כוח אדם למספר טווחי זמן, אישור תקני כוח אדם, עידוד תהליכי נידוד 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 להתחרות על המשאב האנושי.

בשל היותה חברה ממשלתית, המוגבלת ביכולות התחרות על המשאב האנושי בנושא השכר (בשל מחויבותה לפעול במסגרת הסכמים ובשל תהליכים בירוקרטיים ממשלתיים ממושכים) חשופה החברה לקושי ואתגר בניהול שימור וגיוס המשאב האנושי.

יצוין כי גידול בהיקף פרוייקטי תשתית, תחת מספר חברות תשתית ממשלתיות והשפעות מלחמת 'חרבות ברזל' יצרו מורכבות נוספת בגיוס, שימור ומחסור של מהנדסים אזרחיים, ממוני בטיחות ומקצועות נוספים הלוקחים חלק בתהליך של ביצוע פרוייקטים.

26.4.9 **יחסי עבודה**

סכסוכי עבודה, כמפורט בסעיף 15.11 לעיל, אשר מובילים לעיצומים, שביתות, השבתות והפעלה לא יעילה של מתקנים, ציוד ותשתיות ימנעו מהחברה מלעמוד ביעדים המרכזיים אשר נקבעו בהחלטת הממשלה מחודש ינואר 1998 הסעת

נוסעים והובלת מטענים. השפעות עקיפות של סכסוכי עבודה יכולות להתבטא בעיכובים, שיבושים וביטולים של תנועת הרכבות והשפעה על עמידה בלוח פרויקטים וכתוצאה מכך גם השלכה על מצבה הכספי והמוניטני של החברה.

יצוין כי בחודש פברואר, 2023 נחתם הסכם קיבוצי אל מול ועד העובדים המבטיח שקט תעשייתי עד לסוף שנת 2027. לפרטים נוספים ראה פרק 15.10.25 לעיל.

26.4.10 פרויקט ERTMS

החברה נמצאת בתהליך החלפת מערכת העצירה האוטומטית הישנה למערכת חדשה אשר תגביר משמעותית את בטיחות הנסיעה ברכבת ותאפשר הגדלת הקיבולת המסילתית ועל ידי כך תסייע לצמצום הפער שבין הגידול בביקושים בזמן שיגרה להיצע הקיים. מערכת ה-ERTMS מאפשרת לחבר את מערכת האיתות הנייחת, לצידוד הנייד של הרכבת באמצעות רשת סולרית, GSMR, ובכך למנוע כמעט לחלוטין סיכון לטעות אנוש. פרויקט זה מורכב משלושה נדבכים שונים, כל נדבך מבוצע ע"י ספק אחר.

מלחמת 'חרבות ברזל' השפיעה ברבעון הרביעי לשנת 2023 על הגעת עובדים ומומחים זרים ארצה ובשל כך חשש לעיכובים בהשלמת מבדקים אשר עשויים להשפיע על מועד ההפעלה.

עיכוב בפרויקט זה דוחה את השיפור במערכת הבטיחות הקיימת. כלומר, החברה תמשיך להשתמש במערכת העצירה האוטומטית הישנה "האינדוזי", ותשפיע על יכולת החברה להתאים את עצמה לביקושים הגדלים. החברה רואה בפרויקט זה, כפרויקט דגל בעל חשיבות אסטרטגית ומשקיעה מאמצים רבים בצמצום הסיכונים הקיימים בו.

26.4.11 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, ראה סעיף 8.8.1 לעיל). 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.

בפרויקט קיימים סיכונים הנגזרים מהצורך בהקמת תשתית פיזית חשמלית במקביל לתשתית פעילה ואף לפגיעה בתנועת הרכבות הסדירה במקרה של תקלות בלתי צפויות. יצוין, כי לעיתים 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 ראה סעיף 8.8.1 לעיל.

חשש לעיכובים בלוח כתוצאה מהמתרחקות הביטחונית הנובעת מתחילת מלחמת 'חרבות ברזל' אשר גרמה לעזיבת עובדי הקבלן הזרים את הארץ, בשל ריבוי תקלות ברשת החשמל אשר גררה העברת המיקוד מהקמת הרשת לתיקון ליקויים ולבסוף צמצום כמות סגירות המסילה לצורך הקמת הרשת.

26.4.12 פרויקטים להגדלת הקיבולת המסילתית

פרויקט המסילה המזרחית, פרויקט המסילה רביעית באילון, פרויקט מסילת 431 ותת"ל 65 הנם פרויקטים אסטרטגיים אשר מטרתם המרכזית הגדלת ההיצע המסילתי והתאמתו לביקושים הגדלים.

פרויקט המסילה המזרחית

תפקידה של המסילה המזרחית להוות עורק ראשי לתנועת נוסעים ומעבר מטענים באמצעות הרכבת, להוות אלטרנטיבה אסטרטגית למסילות החוף ולמסילות פרוזדור איילון וכן להרחיב את השירות הרכבתי בעבור תושבי מזרח הארץ. פרויקט המסילה המזרחית מבוצע בימים אלו ע"י שתי חברות תשתית: המקטעים הצפוניים (A ו-B) בביצוע של חברת 'נתיבי-ישראל' והמקטעים הדרומיים (C ו-D) בביצוע של החברה. אי השלמת פיתוח מלא של המסילה המזרחית על כל מקטעיה, לא תהווה אלטרנטיבה ראויה לצירי החוף והאילון ולא תמלא את יעודה האסטרטגי.

תחנות הנוסעים המקודמות ע"י החברה במקטעים שבאחריותה בפרויקט זה הן תחנות "אלעד", "תעופה שהם" ותחנת "ראש העין דרום" (תלוי תקציב), תחנה אשר ביכולתה להקל על הגודש הקיים ביציאה הדרומית.

לפרויקט זה, יתרון נוסף, כחלק מפרויקט המשכיות עסקית של החברה - בזמני חירום, ו/או בעת השבתת המסילות הראשיות, יכולות המסילות המזרחיות (באם לא נפגעו) להוות אלטרנטיבה שירותית/תפעולית לשם הובלת ציוד: תרופות/אמלי"ח ועוד ולשם המשכיות עסקית/תפעולית להסעת נוסעים/ הובלת מטענים.

הסטת תנועת הרכבות למסילה המזרחית על כל מקטעיה, תאפשר אף את ביצוע פרויקט המסילה הרביעית וכן הכפלת מסילות החוף, תת"ל 65.

בשנת 2023 התממשו מספר אירועים בעלי השפעה על עמידה בלוח אבני הדרך בפרויקט: עיכובים בהעתקת תשתיות של חברות תשתית כדוגמת חברת החשמל ומקורות במספר מוקדים, כמו כן, עליות מחירי חומרי הגלם כתוצאה

ממלחמת אוקראינה- רוסיה בשילוב מלחמת 'חרבות ברזל' ומחסור בפועלים כהשפעה של מלחמת 'חרבות ברזל' כל אלו העלו את הפוטנציאל לעיכובים.

פרויקט מסילה רביעית באיילון

תפקידה של המסילה הרביעית באיילון, להגדיל את הקיבולת הרכבתית בציר הראשי הרכבתי, ציר איילון. פרויקט זה סבוך ומורכב שכן מבוצע בסמוך למסילות פעילות ולרשת חשמלית עובדת. כמו כן בתקופת הסתיו והחורף יורדים גשמים והנחל מתמלא כך שבשלב הראשון של הפרויקט, בחלק המבוצע על ידי החברה, יכולת הביצוע של בניין התשתית הנה רק בחודשי האביב (כאשר כבר לא גשום) והקיץ. לאור זאת, קיים אתגר לעמידה בלוחות הזמנים של הפרויקט. אתגר נוסף הוא בבניית התשתית כך שעם תחילת הגשמים, הנחל לא יעלה על גדותיו וישליך על התנועה בכביש איילון ובשכונות מגורים בסביבה.

מבחינה אסטרטגית, הגדלת הקיבולת במסדרון איילון מחויב המציאות על מנת לצמצם את הפערים בין ההיצע לכמות הביקושים ההולכת וגדלה (בזמן שגרה). אף על פי כן ביצוע סגירות לטובת בניית התשתית בפרויקט, עלולה לגרום להפסקת תנועת הרכבות שכן היא באזור המהווה צוואר בקבוק. לפיכך, נושא ממשקי העבודה בין החברות השונות מהווה סיכון מהותי בפרויקט. סיכונים נוספים מהותיים הנם עמידה בלוח זמנים מאתגר, סיכונים איכות, סיכונים בטיחותיים, סיכונים מוניטין ועוד.

פרויקט 431

תפקידה של מסילת 431 להוות אלטרנטיבה תחבורתית להסעת נוסעים תושבי דרום גוש דן למסילות איילון והמעוניינים להגיע לאזור מודיעין וירושלים ולהיפך, הגברת הגמישות התפעולית הרכבתית, ומענה נוסף להתרחבות האורבנית במטרופולין גוש דן.

לצד כבישים ומחלפים עמוסים הדורשים הסדרי תנועה מיוחדים, הפעלת מספר קבלנים במקביל (קבלן לכל מקטע), והצורך הקיים בסנכרון עמידה בלוחות זמנים, התמודדות עם קרקע חולית המהווה אתגר תפעולי ובטיחותי, הן בכריית מנהרות והן בשל ביצוע עבודה במקביל לכבישים פעילים, עבודה בתחנת ראשונים שהנה תחנה פעילה הדורשת הקצאת משאבים נוספים לשם כך ועוד.

במהלך שנת 2023 הושפע הפרויקט (בדומה לפרויקטים אסטרטגיים אחרים) מהשלכות תחילת מלחמת 'חרבות ברזל': מחסור בפועלים ועליית מחירי חומרי גלם (הנובעת גם מהשפעות מלחמת אוקראינה-רוסיה) יתכנו עיכובים בארבעה מקטעים מתוך עשרה המקשים על סיום הפרויקט במועד.

תת"ל 65 (הכפלת מסילות החוף בין שפיים לחוף הכרמל)

תת"ל 65 א', מהווה את החלק הראשון והמרכזי בפרויקט השדרה המהירה ותוכנית "מחברים את ישראל" של משרד התחבורה. הפרויקט הנו אחד מעשרה פרויקטים תשתיתיים המדורגים כ'מיזם תשתית חיוני מועדף'. מטרתו של הפרויקט להכפיל, לשדרג ולהתאים את התשתית לרכבות מהירות במסילת החוף. גבולות הפרויקט הן בין תחנות חוף הכרמל ועד לשפיים. הפרויקט מהותי לצורך הגדלת הקיבולת המסילתית והתאמת ההיצע הרכבתי לביקושים הגדלים, לשיפור השירות וקיצור זמני הנסיעה בין המטרופולינים.

הפרויקט אשר מוקם בסמוך למסילה פעילה מכיל לאורך כל שלביו אתגרים, מחולק למקטעים רבים וריבוי בעלי עניין. הרכבת נמצאת בשלבים ראשונים של בניית תכנית לניהול סיכונים אסטרטגי הלוקח בחשבון מגוון השפעות מעבר לניהול סיכונים של הפרויקט עצמו.

עמידה בלוחות הזמנים, בתקציב ובתכולות תכנית הפיתוח הרכבתית

26.4.13

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.

נציין כי החברה עובדת בשיתוף פעולה מלא עם משרד התחבורה ועם חברה אשר נבחרה לשמש כ- ISA במסגרת כלל פרויקטי הליבה. זאת על מנת שיתמלאו כלל התנאים והההליכים הבטיחותיים הנדרשים לקבלת אישור להפעלה מסחרית.

במהלך שנת 2022 החלה ההתארגנות הרכבתית לקליטת הפרויקטים המתבצעים על ידי הרכבת כחלק מתכנית החומש ואשר נמשכה גם בשנת 2023. כל זאת במטרה לצמצם סיכונים לעיכובים בלוחות הזמנים הנובעים התממשות סיכונים אינטגרציה ועבודה מקבילה של פרויקטים על תוואי שטח מוגבל ובמקביל, מחסור בכ"א אדם להובלת הפרויקט ועוד.

תחילת מלחמת 'חרבות ברזל', ברבעון הרביעי לשנת 2023, השפיעה על כלל פרויקטי הפיתוח וקיים החשש לעמידה בלוחות הזמנים, בעיקר בהיבט של מחסור בכ"א מקצועי שגויס למילואים בצו שמונה, עזיבת צוותים זרים את הארץ בשל המתיחות הביטחונית, מחסור בפועלים ועלייה נוספת במחירי חומרי הגלם והסחורות.

26.4.14 עיכוב פרויקט הכפלת מסילת רחובות - פלשת העלול למנוע מהחברה לתמוך במאמץ המשקי להורדת הגודש בכבישים

כיום קו אשקלון-בנימינה משמש ציר מטענים וציר נוסעים ראשי ברשת הרכבות. בקו זה מסילה כפולה לכל אורכו למעט מקטע באורך של כ-10 ק"מ בין רחובות לצומת פלשת, בו קיימת מסילה בודדת בלבד המהווה "צוואר בקבוק תפעולי" של הקו כולו. הצורך בהכפלת המסילה נדרש לתמיכה במאמץ להורדת הגודש בכבישים באמצעות העברת שינוע מטענים לרכבות במקום באמצעות משאיות ומתעצם לאור פתיחתו של נמל הדרום החדש באשדוד, מפתחת נמל המפרץ החדש בחיפה וכן מהשלמתם הצפויה של פרויקטים מסילתיים משמעותיים נוספים במרחב.

רשות מקרקעי ישראל קידמה ואישרה את תכנית תמל/1049 להקמת שכונת ענק בצידה המזרחי של העיר יבנה, בתחום הקטע אשר יועד להכפלה, תוך ביטול התכנית המסילתית מח/140 המאושרת בקטע זה. תכנית זו משנה את תוואי המסילה הקיימת לאורך כ-3.3 ק"מ, בין נחל שורק לצומת פלשת ובמסגרתה תוסט תנועת הרכבות לתחום השכונה החדשה בשיקוע תת-קרקעי וייבנו מעליה תחנת רכבת חדשה ופיתוח עירוני נרחב. הפרויקט מקודם באחריות רשות מקרקעי ישראל במסגרת הסכם גג עם עיריית יבנה, כאשר חברת נתיבי ישראל (נת"י) נבחרה כחברת תשתית התחבורה לביצוע פיתוח המסילות והדרכים בפרויקט.

ע"פ לוי' נת"י הנוכחי, הפרויקט המסילתי בתחום השכונה צפוי להסתיים בשנת 2030 לכל המוקדם ואינו תואם ליעד של משרד התחבורה ומשרד האוצר לסיום הכפלת המסילה לכל אורכה בשנת 2025 כאמור.

החברה מבצעת כיום הכפלה של המסילה במסגרת תכנית מח/140 במקטע אשר אינו מושפע מתמל/1049 לאורך כ-7 ק"מ, בין רחובות ונחל שורק, כך שעד למועד סיום הקמת תכנית תמל/1049, לאורך כ-3.3 ק"מ יישאר צוואר הבקבוק הקיים בו פעילה התנועה במסילה בודדת בלבד.

בשלב זה, ע"פ ההנחיות הקיימות של המשרד להגנת הסביבה לא ניתן לשנע מטעני חומ"ס במנהרה/שיקוע משולב בתחנת נוסעים וטרם התקבל אישור לאספקט זה בתכנון זה של נת"י.

החשיפות העולות מעיכוב בפרויקט זה עד לשנת 2030 (לכל המוקדם) נושאות השלכות משקיות וארגוניות. ברמה המשקית, חשש ממשי להפסד בהיקף של מאות מיליוני ש"ח בשנה כתוצאה מהחמרת גודש התנועה בכבישים, וברמת החברה - היבטים של חוסר גמישות תפעולית אשר ימנעו מהחברה מלעמוד בכמות הביקושים הגדלה. בנוסף, עלולות להיגרם חשיפות בטיחותיות בהסעת רכבות מטענים במנהרות.

לאור זאת, ככל שלא יתקבל אישור ע"י נת"י להובלת מטעני חומ"ס בשיקוע המבוצע על ידם, הודיעה החברה כי היא תסרב להסיט את המסילה לתוואי החדש, ותשמר את תנועת הרכבות בתוואי המסילה הבודדת הקיימת.

זאת, על אף הפגיעה שכבר נוצרה מעצם העיכוב של כ-5 שנים לפחות בהשלמת הכפלת המסילה לכל אורכה.

26.4.15 העברת ביצוע פרויקטי תשתית רכבתיים מהחברה אל חברות תשתית אחרות

חלק מהפרויקטים לבניין תשתית רכבתית מבוצעים ע"י חברות תשתית אחרות. כמו כן, קיימים פרויקטים לבניין תשתית רכבתית אשר ישנה הסתברות כי בעתיד יעברו לביצוע תחת חברות מקבילות לחברה. בניית תשתית רכבתית ע"י גורמי חוץ לחברה מגדילה את הפוטנציאל להתממשות סיכונים מסוגים שונים:

א. **סיכונים בטיחות -** עבודה של גורם חוץ בסמוך לתשתית רכבתית אשר אינו מודע דיו לסכנות הקיימות בתנועת רכבות ולהשלכותיהן, עלולה לגרום להתממשות אירוע בטיחותי עד לפגיעה בחיי אדם.

ב. **סיכונים לתפעול השוטף -** עבודה של גורם חוץ בסמוך לתשתית רכבתית כופה על הארגון סגירות/שינויים בתנועת הרכבות וזאת בניגוד לתכנון הלו"ז, וללא תיאום מיטבי, אשר תפקידם מתן שירות אופטימאלי. השירות הניתן ללקוחות הרכבת (נוסעים ומטענים) סביר כי יפגע החל מהיבטי עמידה במדד הדיוק ועד לסגירת קווים שלמים.

ג. **סיכונים פרויקטאליים -** סיכונים בפרויקטים נמדדים בשלושה נדבכים עיקריים: עמידה בלו"ז, תקציב ואיכות. בעוד פרויקטים המבוצעים ע"י חברות תשתית מקבילות מתייחס בעיקר לעמידה בלו"ז ותקציב הפרויקט. הנדבך הנוסף, עמידה באיכות, אינו מקבל את החשיבות הנדרשת. קבלת פרויקטים אשר איכות הביצוע שלהם לוקה בחסר משפיעה לשנים קדימה על עלויות תחזוקה, מתן שירות ועד לסיכונים בטיחות.

ד. **סיכונים בשימור עובדים -** היקפי הפרויקטים הרכבתיים אשר תוכננו להתבצע ע"י החברה, חייבו את הארגון בהיערכות מבעוד מועד בהיבטי כ"א. היערכות זו באה לידי ביטוי בגיוס עובדים חדשים ובפעילויות לשימור עובדים בשל התחרות העזה. הקטנת הפעילות הפרויקטאלית הרכבתית עלולה לגרום לחוסר שביעות רצון ועזיבת עובדים. התממשות סיכון זה עלולה להיות בעלת השלכות מהותיות וזאת בשל המחסור הקיים ממילא בשוק העובדים במדינה ובמקצועות הנישתיים הרלוונטיים.

ה. **סיכונים מוניטין -** התממשות הסיכונים המפורטים מעלה (א'-ג'), עלולה לגרום לפגיעה מוניטין בחברה הן בקרב קהל לקוחותיה והן בקרב בעלי עניין שונים וזאת אף על פי שהגורמים להתממשות הסיכונים אינם נתונים להשפעתה של החברה עקב ביצועם ע"י חברות תשתיות חיצוניות.

1. סיכוני ממשקים בפרויקטים המבוצעים בחלקם על ידי הרכבת ובחלקם ע"י חברות תשתית אחרות

ישנם פרויקטים אשר ביצועם מחולק בין רכבת ישראל לחברת תשתית נוספת. סיומי מקטעים שונים בפרויקט בלוחות זמנים שונים, עלול להוביל לעיכובי לוח"ז ובעיות ממשקים נוספות הנובעות מבעיות סנכרון.

כמו כן, לעיתים קיימים פערים במידע הנוגע לסטאטוס פרויקט ועמידה בלוחות זמנים כאשר מדובר בשתי חברות שונות אל מול סנכרון שוטף וזרימת מידע כאשר מדובר בחברה אחת.

כמו כן ישנן חברות תשתית אחרות, שאינן החברה, האמונות על סגירת מפגשי כביש-מסילה למניעת פוטנציאל לתאונה בין כלי רכב לרכבת. כל עיכוב בסגירה של מפגשים, ובעיקר מפגשים המדורגים גבוה, משאירה את ההסתברות להתממשות אירוע בטיחות במפגש.

ככל שכמות הפרויקטים המבוצעים על ידי חברות תשתית אחרות תגדל, כך תגדל המורכבות התפעולית עד לאתגר ממשי לניהול תנועת הרכבות במקביל.

26.4.16 תביעות משפטיות

לאור אופי פעילותה של החברה, השימוש הגובר בשירותיה על ידי הציבור הרחב חשופה החברה לתביעות בסכומים גבוהים, לרבות תביעות ייצוגיות. בשנים עברו חל גידול בכמות התביעות הייצוגיות המוגשות כנגד חברות המספקות שירותים ככלל. באשר לחברה, ניתן לזהות פחות בנושא זה בשנים האחרונות. 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 21(א) לדוחות הכספיים המאוחדים. ככל שתתקבלנה תביעות אלו או חלקן, עשויה להיות לכך השפעה 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. בחודש דצמבר 2022 החל עבודתו ברכבת קצין צוות, במטרה לבקר ולצמצם את החשיפה של החברה להתממשות סיכון הנובע מאי עמידה של אורגנים בארגון בהוראות הדין. לפרטים נוספים ראה סעיף 26.3.1 לעיל.

26.4.17 ממשל תאגידי

בדומה לכלל החברות, חשופה החברה לסיכוני ממשל תאגידי. ממשל תאגידי הנו מנגנון של חלוקת אחריות, סמכויות, זכויות וחובות בין הגורמים הלוחצים חלק בפעילות התאגידי (הנהלה, דירקטוריון, בעלי עניין, בעלי מניות ועוד), הסדרת אופן זרימת המידע וההחלטות וכן האמצעים ליצירת סדר/מתודולוגיה בעבודתה של החברה (כתיבת מדיניות, נהלים, וועדות) ועוד. בשנת 2023 פורסם דוח ESG הראשון של החברה, כחלק מהדוח, סקרה החברה גם את תחום הממשל התאגידי אשר מטרתו שיפור תהליכי בחברה זרימת המידע, מלמעלה למטה ומלמטה מעלה.

26.4.18 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 העסקיים על בסיס הכנסות מנוסעים ולקוחות מטענים בלבד ומכאן שאין ביכולתה להתנהל התנהלות עסקית טהורה.

26.4.19 כיסוי ביטוחי

החברה רוכשת פוליסות ביטוח על מנת לבטח את נכסיה, את פעילותה ואת אחריותה כלפי גורמים שלישיים. עם זאת, הכיסוי הביטוחי שרוכשת החברה 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, ראה סעיף 12 לעיל.

סיווג גורם הסיכון בהתבסס על חוזר רשות החברות הממשלתיות מיום 11 ביוני, 2009 והקבוצות הרלוונטיות לחברה	השפעה			
	נמוכה	בינונית	גבוהה	
	השפעה קלה על החברה	השפעה מתונה על החברה	השפעה משמעותית על החברה	
סיכונים מאקרו				
אסטרטגיים			X	השפעות מלחמת חרבות ברזל
אסטרטגיים - דינמיקת שוק		X		השפעות עליית האינפלציה
אסטרטגיים - דינמיקת שוק	X			השפעות עליית ריביות
אסטרטגיים - דינמיקת שוק	X			השפעות שינויי שע"ח
אסטרטגיים - דינמיקת שוק	X			השפעת המצב הכלכלי בישראל והמצב העולמי
אסטרטגי - פיננסי	X			סיכוני נזילות וחדלות פירעון
אסטרטגיים		X		השפעת שינויים גיאוגרפיים במזרח התיכון, פוליטיים-מדיניים והמצב הביטחוני במדינת ישראל
תפעוליים - מערכות מידע			X	מערכות תשתית נייד, מערכות מידע ואבטחת מידע
תפעוליים - מערכות מידע			X	מתקפת סייבר/ ניסיון חדירה
תפעולי - אסטרטגי			X	סיכונים הנובעים מאסונות טבע
תפעוליים - סכנות			X	סיכונים הנובעים ממשבר האקלים
תפעוליים - סכנות			X	פגיעה באיכות הסביבה
ציות ונהלים - רגולציה וסטנדרטים			X	
אסטרטגיים - תקשורת			X	סיכון מוניטין
סיכונים ענפיים				
ציות ונהלים			X	ציות לרגולציה
פיננסיים	X			סיכונים הנובעים משימוש בדלק ומתנודות במחירי הדלק
תפעוליים - חוסן פיננסי		X		מעילות והונאות
אסטרטגיים - דינמיקת שוק	X			הסביבה התחרותית בה פועלת החברה
סיכונים ייחודיים לחברה				
תפעוליים - בטיחות הנוסעים והנסיעה			X	אירועים בטיחותיים (תאונות/ שימוט רכבת)
תפעוליים - סכנות			X	שירות שאינו מיטבי
פיננסיים אסטרטגיים - תכנון והקצאת משאבים			X	תלות בקבלת סובסידיה ממשלתית לצורך התפעול השוטף ומימון תכנית הפיתוח
אסטרטגיים - תכנון והקצאת משאבים		X		כשירות, אמינות וזמינות הציוד הנייד ומערכות התשתית השונות
תפעוליים - סכנות			X	כניסת מסיגי גבול לשטח מסילה באזור אסור

סיווג גורם הסיכון בהתבסס על חוזר רשות החברות הממשלתיות מיום 11 ביוני, 2009 והקבוצות הרלוונטיות לחברה	השפעה			
	נמוכה	בינונית	גבוהה	
	השפעה קלה על החברה	השפעה מתונה על החברה	השפעה משמעותית על החברה	
מענה לגידול בביקושים		X		אסטרטגיים - תכנון והקצאת משאבים
ספקים/קבלנים ולקוחות		X		אסטרטגיים - דינמיקת שוק תפעוליים - אספקה תחזוקה ושירותים
שימור, גיוס עובדים בעלי ידע ייחודי			X	אסטרטגיים - משאבי אנוש
יחסי 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 מסילה רביעית באיילון			X	אסטרטגיים - יוזמות מרכזיות ופרויקטים
פרויקט 431			X	אסטרטגיים - יוזמות מרכזיות ופרויקטים
תת"ל 65			X	אסטרטגי - תפעולי
עמידה בלוחות הזמנים, בתקציב ובתכולות תכנית הפיתוח הרכבתית		X		אסטרטגיים - יוזמות מרכזיות ופרויקטים
עיכוב פרויקט הכפלת מסילת רחובות- פלשת העלול למנוע מהחברה לתמוך במאמץ המשקי להורדת הגודש בכבישים		X		אסטרטגיים - יוזמות מרכזיות ופרויקטים
העברת ביצוע פרויקטי תשתית רכבתיים מהחברה אל חברות תשתית אחרות		X		תפעוליים - עבודה מול ספקים/שותפים ופרויקטים
תביעות משפטיות		X		אסטרטגיים - ממשל פיננסיים - נזילות ואשראי
ממשל תאגידי		X		אסטרטגיים - ממשל
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, 2023**

דירקטוריון חברת רכבת ישראל בע"מ (להלן - "החברה") מתכבד להגיש את דוח הדירקטוריון על מצב ענייני החברה לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר, 2023 בהתאם לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומידיים), תש"ל-1970 (להלן - "תקנות ניירות ערך") ולהוראות חוזרי רשות החברות הממשלתיות, ובהם חוזר "דוחות כספיים 2020-5-1" (להלן - "חוזר דוחות כספיים").

א. הסברי הדירקטוריון למצב עסקי התאגיד

1. התאגיד וסביבתו העסקית

א. כללי

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.

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 הקודם") בתוקף מיום 1 בינואר, 2013 ועד ליום 21 במאי, 2023.

החל משנת 2021 ועד ליום 31 בדצמבר, 2022, אישר דירקטוריון החברה מספר תוספות להסכם הפיתוח וההפעלה הקודם, שנחתמו בין נציגי הממשלה לבין החברה, שמהותן בהארכת תוקפו של הסכם הפיתוח וההפעלה הקודם והתוספות לו כך שהסכם זה הוארך עד מועד כניסת ההסכם החדש לתוקף.

במהלך שנת 2023 אישר דירקטוריון החברה מספר תוספות נוספות להסכם הפיתוח וההפעלה הקודם (תוספות שש עשרה ועד עשרים), שנחתמו בין נציגי הממשלה לבין החברה, שמהותן הארכת תוקפו של ההסכם הנ"ל והתוספות לו.

הסכם הפיתוח וההפעלה החדש נחתם ביום 31 במאי, 2023 וביום 5 ביוני, 2023 התקבלה בחברה חתימת נציגי הממשלה על הסכם המסגרת לפיתוח וההפעלה של החברה (להלן - "הסכם הפיתוח וההפעלה החדש") המחליף את ההסכם הקודם מיום 17 ביוני, 2014, שתוקפו הוארך מעת לעת עד ליום 21 במאי, 2023. תחולתו של ההסכם החדש מיום 1 בינואר, 2022 ועד ליום 31 בדצמבר, 2026. יודגש כי תחולתו של הסכם הפיתוח וההפעלה החדש היא רטרואקטיבית מיום 1 בינואר, 2022, כך שנשמרה רציפות הסכמית בין החברה לבין הממשלה.

לפרטים בדבר עיקרי ההסכם ראה באור 21(ג)(1)(1.3) לדוחות הכספיים המאוחדים השנתיים.

הסכם הפיתוח וההפעלה החדש, כמו הסכם ההפעלה הקודם, מסדיר את היחסים בין ממשלת ישראל לבין החברה, בכל הנוגע להתחייבויות החברה ביחס לרמת השירות לנוסע בתחום התחבורה הציבורית בכלל, התחבורה הרכבתית בפרט וביחס לביצוע תכניות פיתוח נקבעו הוראות בדבר מתן סובסידיה לחברה על ידי הממשלה כנגד עמידתה בהתחייבויותיה. בנוסף קובע הסכם הפיתוח וההפעלה החדש כי ישולם תשלום נוסף בגין פעילויות נוספות בהתאם להוראות נציגי הממשלה מעבר לפעילויות שקבועות בהסכם ההפעלה החדש.

הסכם הפיתוח וההפעלה החדש צפוי לשפר את מצבה הכספי של החברה ולהגדיל את תזרימי המזומנים מפעילות שוטפת וזאת לאור התאמת מנגנוני הסובסידיה השוטפת למבנה העלויות של החברה.

יצוין, כי שינויים בהסכם הפיתוח וההפעלה החדש או ביטולו ו/או ביטול תכנית הפיתוח או שינויים בה, עלולים להיגרם, בין היתר, כתוצאה משינויים בסדרי העדיפויות הלאומיים וקיצוצים בתקציב המדינה ועלולים לפגוע בהיקף הסובסידיה והמימון אותם מקבלת החברה מהממשלה. יודגש, כי לחברה תלות קריטית בהסכם הפיתוח וההפעלה החדש ובהעברת הכספים מהמדינה לפי הסכם זה. בהתאם לכך, ביטול הסכם הפיתוח וההפעלה החדש ו/או שינויו באופן שאינו עולה בקנה אחד עם טובת החברה, ו/או אי העברת תשלומים מהמדינה מכוחו מכל סיבה שהיא (לרבות כתוצאה מהפרת ההסכם על ידי החברה ו/או כתוצאה מעיכוב ו/או קיזוז תשלומים המגיעים לחברה על פיו, על ידי המדינה), עלולים לפגוע בחברה ובתזרימי השוטף שלה, וכתוצאה מכך במקורות המימון לפעילותה השוטפת וביכולתה ליישם את תכנית הפיתוח ולהתאים את ההיצע (כלומר, את משאבי התשתית והציוד הנייד) לביקושים הגדלים. בנוסף, אי העברת תשלומים מהמדינה לחברה בגין אגרות החוב, לרבות במקרה של הפרת ההסכם על ידי החברה, עלול לפגוע, ברמת וודאות גבוהה, ביכולת עמידתה של החברה בהתחייבויותיה כלפי מחזיקי אגרות החוב. יחד עם זאת, נכון למועד פרסום הדוח החברה לא צופה כי יחול שינוי בהסכם זה.

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 - "רני"ר" ו/או "חני"י") לחברה ממשלתית שתוקם בכפוף להוראות חוק החברות הממשלתיות, התשל"ה-1975. בחודש ינואר 1998 הוקמה החברה והחלה לפעול החל מיום 1 ביולי, 2003.

הקמת חברות בנות

ביום 2 באפריל, 2013 אישרה הממשלה (הקבינט החברתי-כלכלי) הקמת שתי חברות בנות לחברה: חברת בת למטענים וחברת בת לנדל"ן.

ההחלטה לאשר לחברה, לפי סעיף 11(א)(9) לחוק החברות הממשלתיות, תשל"ה - 1975 (להלן - "החוק") ובהתאם להחלטת דירקטוריון החברה מיום 21 במרץ, 2013, להקים שתי חברות בנות ממשלתיות, אשר יהיו במועד הקמתן בבעלות מלאה של החברה (להלן - "חברות הבנות"), להלן מטרות חברות הבנות:

1. מטרות חברת רכבת מטענים בע"מ (להלן - "חברת הבת מטענים"):

להוביל מטענים באמצעות קרונות רכבת, שבעלות 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 פרסום הדוחות הכספיים, חברות הבנות 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 למטענים אשר הפכה ללקוח היחיד של הרכבת בתחום הובלת מטענים. לעניין מס הכנסה החברה טיפלה בהעברת הפעילות בהתאם לסעיף 104 לפקודת מס הכנסה.

לעניין החלטת הדירקטוריון בדבר המלצתו לרשות החברות לפעול מול ממשלת ישראל לסיום פעילות חברת הבת רכבת מטענים בע"מ, ראה באור 1(ב) לדוחות הכספיים המאוחדים השנתיים.

ביום 1 בספטמבר, 2016 נחתם הסכם בין החברה לבין חברת המטענים (להלן - "הסכם 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 החברה. בהתאם לתנאי הסכם חברת המטענים, ההסכם יעמוד בתוקף כל עוד הסכם ההפעלה והפיתוח בתוקף.

ביום 23 בינואר, 2024 עדכנה החברה כי, מנכ"ל חברת הבת למטענים הודיע כי יסיים את כהונתו בחברה ביום 22 לאפריל, 2024.

ביום 31 ביולי, 2016 נחתם הסכם בין החברה לבין חברת פיתוח מתחמי רכבת ישראל בע"מ (להלן - "חברת הבת"), שתכליתו הסדרת מערכת היחסים ומודל ההתחשבות ביניהן לתקופה של 5 שנים מיום 1 בינואר, 2016 ועד ליום 31 בדצמבר, 2020. הסכם זה הוארך מידי שנה ועד ליום 31 דצמבר, 2023, בהתאם להחלטת דירקטוריון החברה. ביום 17 בינואר, 2024 הוארך ההסכם בשנה נוספת עד ליום 31 בדצמבר, 2024 בהתאם להחלטת דירקטוריון החברה.

חברת פיתוח מתחמי רכבת ישראל בע"מ החלה לפעול ביום 1 בינואר, 2017.

ביום 28 בפברואר, 2021, סיים מנכ"ל חברת פיתוח מתחמי רכבת ישראל בע"מ, חברת בת בבעלות ושליטה מלאה של החברה, את כהונתו כמנכ"ל חברת הבת.

המצב העסקי של החברה

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

ביום 29 בנובמבר, 2018 אישר דירקטוריון החברה כי החברה לא תדרוש את פירעון החוב של חברת 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 28 בפברואר, 2024 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 2023 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 2023 של חברת הבת מטענים, אשר אושר ביום 21 במרץ, 2024, לאור החלטת דירקטוריון החברה מיום 21 במרץ, 2024, נכלל באור לפיו קיימים ספקות משמעותיים בדבר המשך קיומה של חברת הבת מטענים כ"עסק חיי" וכן נכללה הפניית תשומת הלב לאמור בחוות הדעת של רואה החשבון המבקר של חברת הבת מטענים.

ביום 21 ביוני, 2021 השלימה החברה הנפקת 100 מיליון ש"ח ערך נקוב אגרות חוב (סדרה ג'), צמודה למדד מחירים לצרכן, וזאת מכוח דוח הצעת מדף מיום 20 ביוני, 2021. לפרטים נוספים בדבר אגרות החוב, ראה באור 21(ג)(1)(1.3)(יב) לדוחות הכספיים המאוחדים השנתיים.

ביום 15 בפברואר, 2024 פרסמה החברה תשקיף מדף שמכוחו תוכל החברה להנפיק אגרות חוב (לרבות הרחבת סדרות קיימות של אגרות חוב של החברה), כתבי אופציה הניתנים למימוש אגרות חוב וכן ניירות ערך מסחריים.

מלחמת "חברות ברזל"

ביום 7 באוקטובר, 2023 החל ארגון הטרור חמאס במתקפת פתע על מדינת ישראל. בעקבות המתקפה כאמור הכריזה ממשלת ישראל על מלחמת "חברות ברזל" (להלן: "הלחמה"/"מלחמה"), אשר נכון למועד פרסום הדוח עודנה נמשכת. בראשית תקופת הלחמה, ההשפעה על החברה הייתה, בין היתר, כדלהלן: קיטון במצבת כח האדם של החברה וכן קיטון בכמות העובדים בקרב ספקי ויועצי החברה (בעקבות היקפי הגיוס של אזרחים למילואים ועקב הפינוי של יישובי קו העימות בצפון ובדרום), סגירת קווים ותחנות רכבת בהנחיית גורמי הביטחון באזורי העימות שהובילו להקטנת השירות הן תחת מגזר הנוסעים והן תחת מגזר המטענים; בנוסף, בראשית תקופת הלחמה חלה ירידה טבעית בביקושים לשירותי החברה, פער אשר הלך והצטמצם עם התמשכות הלחמה והרחבת השירותים אשר ניתנו על ידי החברה; כמו כן, קיטון במצבת כח האדם של ספקי ויועצי החברה כמפורט לעיל (לרבות עקב מגבלות על כניסת פועלים זרים לישראל), הוביל לעיכוב בעמידה בלוחות הזמנים בחלק מפרויקטי הפיתוח של החברה (משך העיכוב הינו שונה ביחס לפרויקטים השונים) באופן שעשוי היה להביא להשפעה תזרימית על החברה. יצוין, כי הקיטון במצבת כח האדם של החברה בשלביה הראשונים של המלחמה הביא לצמצום הפעילות בתחנות הרכבת ובקווים המופעלים ואולם הפעילות השוטפת של החברה חזרה בהדרגה לשגרה חרף מחסור בכוח אדם, ונכון למועד פרסום הדוח, נפתחו כלל תחנות הרכבת ברחבי הארץ. בנוסף על כך, בראשית תקופת הלחמה, בשל מתן הקלות לשוכרי שטחים במתחמים המסחריים, אי פתיחת שטחי מסחר בתחנות הרכבת שהיו סגורות בתקופת הלחמה וחזרו לפעילות בהדרגה, וכן בשל צמצום בכמות נוסעי הרכבת, נוצר קיטון בהכנסות החברה ממסחר.

נכון למועד פרסום הדוח, בשל פעילות ממוקדת מצד החברה לניהול שגרת המלחמה, בין היתר, באמצעות מיקוד יומיומי לשיפור רמת השירות והתפעול, עלתה כמות הנוסעים ברכבות בהדרגה, תוך הקפדה על רמת דיוק גבוהה של הרכבות, וזאת על אף המחסור בכוח אדם.

בנוסף, להתמשכות המלחמה עשויה להיות השפעה על החברה והיא עלולה, בין היתר, להוביל להתמשכות סיכונים ביטחוניים ביחס לחיי אדם וכן ביחס לרכוש ו/או תשתיות החברה; הקטנה נוספת בתפעול ובשירות שמספקת החברה ללקוחות מגזר הנוסעים וללקוחות מגזר המטענים; סגירת קווים ותחנות רכבת בהנחיית גורמי הביטחון באזורי עימות; התאמת פעילות החברה לאילוצים ביטחוניים; אי עמידה בלוחות זמנים באבני דרך מהותיות בפרויקטים; מחסור בכח האדם של החברה ו/או ספקי החברה ויועצי החברה; פגיעה באיתנות הפיננסית של ספקים ו/או יועצים; עיכובים נוספים בלוחות הזמנים בהשלמת פרויקטי הפיתוח של החברה וכן השפעה מסוימת על תקציב הפרויקטים כאמור; פגיעה בתקציב פרויקטים אסטרטגיים בשל עליות מדדים, השבתות עבודה, ריתוק ציוד החברה, עיכוב בהגעת חומרי גלם וציוד, עליות מחירי חומרי גלם, פגיעה באיכות חומרי גלם וכו'; גידול בניסיונות של תקיפות סייבר ובחומרתם; התמשכות אירועי מעילות והונאות; פגיעה בתזרים המזומנים של החברה בשל התעצמות הלחמה וזליגתה לעורף וכן להתמשכות סיכונים הנובעים מהתמשכות אירוע חירום המפורטים בסעיף 26 לפרק א' בדוח התקופתי לשנה. עוד יצוין, כי המלחמה והצורך בשיקום העורף והביטחון, עשויים להביא לשינוי בסדר העדיפויות הלאומי ביחס להשקעות בחברות התשתית התחבורתיות, דבר אשר עשוי להיות בעל השפעה על פעילות החברה והתפתחותה, על תזרים המזומנים שלה ועל התחרות על המשאב האנושי בדגש מהנדסים ואזרחיים, מנהלי פרויקטים ועוד.

יובהר, כי נכון למועד פרסום הדוח, קיימת אי וודאות ביחס להמשך ואופי הלחמה ומספר החזיתות מולם קיים איום מלחמתי. יחד עם זאת, ההערכות נכון למועד זה, הינן שהלחמה תמשך בחודשים הקרובים, לפיכך, נכון למועד זה, אין ביכולתה של החברה להעריך את ההשפעות העתידיות, ככל שתהיינה, של המלחמה ומצב המשק כאמור על פעילותה של החברה ושל חברות הבנות שלה, בין היתר, לאור אי הוודאות ביחס להיקף המלחמה, התמשכותה, השפעתה והיקפה.

הערכות החברה בדבר המשך פעילות החברה בתקופת המלחמה, משך תקופת המלחמה והשפעות המלחמה על פעילות החברה ועל תוצאותיה הכספיות, מבוססות על תוכניות העבודה והפיתוח של החברה, תקציב החברה, תחזיות והערכות של החברה ומידע המצוי בידיה נכון למועד פרסום הדוחות הכספיים. הערכות אלו עשויות שלא להתממש בפועל, כולן או חלקן, או להתממש באופן שונה מהותית מכפי שנצפה. הגורמים העיקריים שעשויים להשפיע על כך, הינם המשכיות המלחמה, סיכונים ביטחוניים, שינויים בתוכניות העבודה והפיתוח של החברה, שינויים ברגולציה בעקבות המלחמה, פגיעה במתקני החברה ו/או במתקני חברות הבנות שלה ובמערכות מהותיות שלהן, עיכובים בפרויקטי פיתוח, העדר מקורות מימון עתידיים, חלוקת תקציב שונה, עליות מדדים והשפעות של הורדת דירוג האשראי של מדינת ישראל, מחסור בכח אדם ותחרות על כח אדם, עם הצורך בשיקום תשתיות שאינן רכבות וכן התמשכות אחד או יותר מגורמי הסיכון של החברה.

ב. מידע הנדרש בהתאם להוראות רשות החברות הממשלתיות

יעדים ואסטרטגיה

לפרטים בדבר היעדים והאסטרטגיה של החברה, ראה סעיף 25 בפרק א' לדוחות הכספיים השנתיים המאוחדים.

עמדות סגל רשות ניירות ערך

ביום 3 באוגוסט, 2022 פורסמה עמדת סגל חשבונאית מספר 8-99 : השפעות אינפלציה ועליית הריבית על הגילוי והדיווח הכספי. דירקטוריון החברה דן בעמדת רשות ניירות הערך והשפעותיה על תוצאותיה הכספיות של החברה לנושאי האינפלציה, עליית הריבית ובחינת סממנים לירידת ערך.

לפרטים אודות השפעת עלייה בשיעורי הריבית חסרת הסיכון של מדינת ישראל ראה גילוי "בחינת ירידת ערך במהלך שנת 2023" בדוח הדירקטוריון.

ג. תחומי הפעילות של החברה

החברה פועלת בארבעה תחומי פעילות עיקריים, המדווחים כמגזרים עסקיים ברי דיווח בדוחותיה הכספיים של החברה (לפרטים נוספים ראה באור 26 לדוחות הכספיים השנתיים המאוחדים).

הסעת נוסעים - ניהול, תחזוקה והפעלת רשת מסילות הברזל בישראל ואספקת שירותי תחבורה ציבורית ברכבת באמצעות רשת מסילות ברזל ארצית.

הובלת מטענים - אספקת שירותי הובלת מטענים לגורמים שונים הפועלים במדינת ישראל באמצעות רשת מסילות הברזל הארצית.

סחר - החברה מפתחת שירותי מסחר ושירותים נלווים לנוסע בתחנות בהיקפים מוגבלים. בהתאם לתיקון הסכם המקרקעין עם המדינה, החברה הינה בעלת זכויות חכירה במקרקעין המאפשרים לה פיתוח עתידי בהיקפים נרחבים בכל מתחמי הרכבת.

פיתוח - תכנון, פיתוח ומימוש פרויקטים ע"פ מדיניות הממשלה בהתאם לתוכניות הפיתוח המאושרות והמפורטות שלה.

פעילות שולית נוספת הינה פעילות מתן שירותים לגורמי חוץ. החברה מבצעת תשתית ותחזוקה לטובת צדדים שלישיים וגובה תשלום בגין עבודות אלו. פעילות זו אינה עולה לכדי מגזר פעילות בר דיווח ומדווחת תחת פעילויות אחרות.

להלן הנתונים מתוך סעיפי מאזן החברה:

א. נכסים שוטפים

סעיף	ליום (באלפי ש"ח)		סך השינוי		הסברי החברה לשינויים
	31 בדצמבר, 2023	31 בדצמבר, 2022	באלפי ש"ח	ב- %	
מזומנים ושווי מזומנים	189,904	143,933	45,971	32%	
מזומנים ושווי מזומנים מוגבלים בשימוש המיועדים לפעילות לזמן קצר	208,685	161,027	47,658	30%	עיקר השינוי נובע מגידול בביקודנות לזמן קצר למימון השקעות בפעילות הפיתוח.
השקעות לזמן קצר	586	1,038	(452)	-44%	
לקוחות	73,041	73,098	(57)	0%	
ממשלת ישראל	905,423	560,442	344,981	62%	עיקר השינוי נובע מגידול ביתרת דמי ההפעלה השוטפים לקבל וכן מגידול ביתרת נכס לקבל בגין השקעות בפיתוח.
חייבים ויתרות חובה	157,515	193,980	(36,465)	-19%	עיקר השינוי נובע מקיטון ביתרת המוסדות.
מלאי	19,853	16,966	2,887	17%	
סה"כ נכסים שוטפים	1,555,007	1,150,484	404,523	35%	

ב. נכסים לא שוטפים

סעיף	ליום (באלפי ש"ח)		סך השינוי		הסברי החברה לשינויים
	31 בדצמבר, 2023	31 בדצמבר, 2022	באלפי ש"ח	ב- %	
מזומנים ושווי מזומנים מוגבלים בשימוש המיועדים לפעילות הפיתוח לזמן ארוך	267,687	342,546	(74,859)	-22%	עיקר הקיטון נובע ממענקים ממשלתיים בגין השקעות בפעילות הפיתוח לזמן הארוך.
חייבים ויתרות חובה לזמן ארוך	6,188	6,854	(666)	-10%	
קרן שמורה בגין אג"ח	14,741	13,891	850	6%	
השקעות מיועדות בנכסים פיננסיים	26,970	25,946	1,024	4%	
נכסי מסים נדחים	62,000	79,000	(17,000)	-22%	עיקר השינוי נובע מעדכון נכסי המס הנדחה לאור עבודת השבת הערך שנערכה ברבעון השני לשנת 2023.
ממשלת ישראל בגין פעילות פיתוח	-	26,250	(26,250)	-100%	עיקר השינוי נובע מיתרת נכס לקבל בגין מענקים ממשלתיים בגין פעילות הפיתוח.
סה"כ נכסים לא שוטפים	377,586	494,487	(116,901)	-24%	
רכוש קבוע מופעל, נטו	26,094,330	24,454,745	1,639,585	7%	ראה הערה 1
רכוש קבוע בהקמה	11,442,129	9,626,743	1,815,386	19%	ראה הערה 2
נכסים בלתי מוחשיים, נטו	363,378	324,524	38,854	12%	ראה הערה 3
סה"כ נכסים	39,832,430	36,050,983	3,781,447	10%	

הערה 1- רכוש קבוע מופעל, נטו - הגידול בסך של כ- 1,640 מיליוני ש"ח נובע בעיקר מהגורמים הבאים :

- גידול בסך של כ- 2,332 מיליוני ש"ח בגין פריטי רכוש קבוע אשר הופעלו לראשונה בתקופת הדוח שעיקרם :
 - כ- 844 מיליוני ש"ח בגין השקעה בפרויקטים ותשתיות.
 - כ- 835 מיליוני ש"ח בגין השקעה בתחנות ומתחמים וציוד.
 - כ- 653 מיליוני ש"ח ציוד נייד (בעיקר רכש ציוד נייד חשמלי).
- במהלך תקופת הדוח החברה ביצעה השבת ערך נכסים בסך של כ- 763 מיליוני ש"ח.
- סך של כ- 31 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.
- בקיזוז הוצאות פחת והפחתות בסך של כ- 1,486 מיליוני ש"ח (הוצאות הפחת בספרים בסך של כ- 121 מיליוני ש"ח מוצגות נטו ממענקים ממשלתיים ומהפחתת הפרשה לירידת ערך נכסים).

הערה 2- רכוש קבוע בהקמה - הגידול בסך של כ- 1,815 מיליוני ש"ח נובע בעיקר מהבאים :

- גידול בסך של כ- 3,328 מיליוני ש"ח בהשקעות בפרויקטים חדשים שעיקרם :
 - כ- 1,346 מיליוני ש"ח השקעה בפרויקטים קוויים, לרבות מסילה 431 משה דיין-ראשונים-ענבה, מסילה מזרחית, מסילה רביעית באילון, הכפלת מסילות החוף ועוד.
 - כ- 590 מיליוני ש"ח תחנות ומתחמים וציוד, לרבות מתחם קישון שלב ב', הארכת רציפים ועוד.
 - כ- 522 מיליוני ש"ח השקעה בתשתיות, לרבות החלפת איתות חשמלי לאלקטרוני, ERTMS, הפרדות מפלסיות ועוד.
 - כ- 489 מיליוני ש"ח רכש ציוד נייד וצמ"ה, בעיקר נייד חשמלי.
 - כ- 381 מיליוני ש"ח בגין פרויקט החשמול.
- קיטון בסך של כ- 1,513 מיליוני ש"ח ברכוש בהקמה עקב הפעלתו והעברתו לרכוש קבוע מופעל.

הערה 3- נכסים בלתי מוחשיים - גידול בסך 39 מיליוני ש"ח נובע מסך של כ- 63 מיליוני ש"ח רכישות (רכש תוכנה ופיתוחים) ובקיזוז הפחתות בסך של כ- 24 מיליוני ש"ח.

לאור עליה בשיעור ההיוון במחצית השנייה של שנת 2023, החליטה החברה לבצע בחינת ירידת ערך לנכסיה בהתאם לתקן חשבונאות בינלאומי 36. העבודה בוצעה על ידי מעריך שווי בלתי תלוי.

להלן פירוט ההנחות המרכזיות ששימשו בבסיס אומדן הסכום בר ההשבה:

- העבודה ותחזיות התזרים בעבודה מבוססות על תקציב ותחזיות מפורטות של הנהלת החברה על פי התכנית העסקית לשנים 2024-2026 ובהתאם לתנאי הסכם הפיתוח וההפעלה החדש שנחתם.
- הכנסות החברה במגזר הנוסעים מגלמות את תנאי הסכם הפיתוח וההפעלה החדש שנחתם יחד עם פרמטרים תפעוליים הנגזרים מהתכנית התפעולית הרב שנתית העדכנית לאותה התקופה ובעיקרן תוספת קיבולת ומעבר להפעלת הרכבות בחשמול, וכן הנחות עבודה שמרניות בנושא התמריצים להם החברה זכאית, אשר תורמים לגידול ברווח התפעולי.
- צד ההוצאות מבוסס על מבנה ההוצאות הקיים של החברה בהתחשב בשינוי בפרמטרים תפעוליים מתוך התכנית התפעולית הרב שנתית העדכנית והוצאות עתידיות חריגות הידועות לחברה (כגון עלויות תחזוקה של מערכת ETCS, שינויים בהרכב הצי הנייד וכ"ד) ותכנית גיוסים רב שנתית של החברה.
- מגזר המטענים מבוסס גם הוא על הסכם הפיתוח וההפעלה החדש, ולצידו הגדלת דמי הסובסידיה מהמדינה וכן מבנה הוצאות המבוסס על תחזית הובלה לחומש המבוססות על הכמויות הידועות היום בתוספת אירועים עתידיים צפויים, בעיקר השלמת שלוחות פרטיות, מסופים וחיבור מסילתי לנמלים החדשים.
- שיעור ההיוון הריאלי המשוקלל לאחר מס הינו 4.4% וחושב כממוצע משוקלל על שיעורי ההיוון שנאמדו עבור כל תחומי הפעילות.
- הונח שיעור צמיחה לטווח ארוך כ- 0.25%.
- הונח כי ההשקעה השוטפת בנכסים הינה בגובה 50% מהרווח התפעולי בניכוי פחת בשנה החולפת. בשנה הטרמינלית הונח כי גובה ההשקעות שווה לגובה הפחת השוטף.
- סכום בר ההשבה, אשר נקבע לפי שווי שימוש, עומד על סך של כ- 1,898 מיליוני ש"ח (בעבודה הקודמת ליום 30 ביוני, 2023 עמד על סך של כ- 1,894 מיליוני ש"ח).
- כלל פעילות החברה מהווה יחידה מניבת מזומנים.

נכון לתום תקופת הדיווח סכום בר ההשבה עולה על הערך הפנקסני ולפיכך לא נדרשת הפרשה לירידת ערך.

במהלך השנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר, 2023 רשמה החברה רווח מעליית ערך נכסים בסך של כ- 763 מיליוני ש"ח, המתייחס לפריט רכוש קבוע, עד למחיקת ההפרשה לירידת ערך במלואה.

בשנת 2022 רשמה החברה הפסד מירידת ערך נכסים בסך של כ- 101 מיליוני ש"ח ובשנת 2021 רשמה החברה רווח מעליית ערך נכסים בסך של כ- 14 מיליוני ש"ח.

השינוי בהפרשה לירידת ערך/או השבת ערך נכסים נזקף בכל אחת מהשנים לסעיף הכנסות (הוצאות) אחרות בדוח על הרווח והפסד.

ג. התחייבויות שוטפות

סעיף	ליום (באלפי ש"ח)		סך השינוי		הסברי החברה לשינויים
	31 בדצמבר, 2023	31 בדצמבר, 2022	באלפי ש"ח	ב- %	
התחייבויות לספקים ונותני שירותים	822,088	687,936	134,152	20%	השינוי בסך של כ- 134 מיליוני ש"ח נובע בעיקר מגידול ביתרות ספקי פיתוח.
זכאים ויתרות זכות	279,366	271,960	7,406	3%	
ממשלת ישראל	-	86,330	(86,330)	-100%	הקיטון בסך של כ- 86 מיליוני ש"ח נובע מסיווג יתרת ממשלת ישראל להכנסה נדחית בגין מענקים ממשלתיים.
התחייבויות תלויות	102,718	123,399	(20,681)	-17%	השינוי בסך של כ- 21 מיליוני ש"ח נובע בעיקרו מקיטון בהפרשה לתביעות משפטיות בגין הפעילות השוטפת וכן מקיטון בהפרשות בגין מיסי עירייה.
התחייבות בגין אג"ח לזמן קצר	10,944	10,630	314	3%	
התחייבות מסים שוטפים	-	16	(16)	-100%	
חלויות שוטפות בגין התחייבות חכירה	34,496	29,829	4,667	16%	עיקר השינוי נובע מגידול במצבת הרכבים בחברה במסגרת הסכם חכירת רכבים ובמסגרת הסכם חכירת מבנה חדש בתקופה ובנוסף להשפעת עליית מדד המחירים לצרכן.
סה"כ התחייבויות שוטפות	1,249,612	1,210,100	39,512	3%	

ד. התחייבויות לא שוטפות

סעיף	ליום (באלפי ש"ח)		סך השינוי		הסברי החברה לשינויים
	31 בדצמבר, 2023	31 בדצמבר, 2022	באלפי ש"ח	ב- %	
הטבות לעובדים	105,310	106,336	(1,026)	-1%	
התחייבות בגין אג"ח לזמן ארוך	81,101	90,569	(9,468)	-10%	השינוי בהתחייבות נובע בעיקר מפירעון התשלום השני של קרן אג"ח סדרה ג'.
הכנסה נדחית בגין מענקים ממשלתיים	36,668,821	33,889,827	2,778,994	8%	
התחייבות בגין חכירה לזמן ארוך	35,360	34,915	445	1%	
סה"כ התחייבויות לא שוטפות	36,890,592	34,121,647	2,768,945	8%	

ה. הון עצמי

סעיף	ליום (באלפי ש"ח)		סך השינוי		הסברי החברה לשינויים
	31 בדצמבר 2023	31 בדצמבר 2022	באלפי ש"ח	ב- %	
הון מניות	3,000,000	3,000,000	-	0%	
קרן הון	174,720	174,720	-	0%	
יתרת הפסד	(1,482,494)	(2,455,484)	972,990	-40%	
סה"כ הון עצמי	1,692,226	719,236	972,990	135%	
סה"כ התחייבויות והון	39,832,430	36,050,983	3,781,447	10%	

3. תוצאות הפעילות העסקית

להלן תמצית נתונים אודות התוצאות העסקיות

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר,			לתקופה של שלושה חודשים שהסתיימה ביום 31 בדצמבר,		
2021	2022	2023	2022	2023	
באלפי ש"ח					
2,558,393	2,841,272	3,606,773	700,365	787,183	סה"כ הכנסות *
(2,428,910)	(2,672,434)	(3,140,969)	(672,553)	(833,192)	סה"כ עלות ההכנסות
129,483	168,838	465,804	27,812	(46,009)	רווח (הפסד) גולמי
(12,522)	(23,925)	(31,821)	(6,598)	(9,290)	הוצאות מכירה ושיווק
(153,581)	(173,568)	(195,754)	(46,713)	(53,360)	הוצאות הנהלה וכלליות
17,050	(94,984)	742,897	552	431	הכנסות (הוצאות) אחרות, נטו
(19,570)	(123,639)	981,126	(24,947)	(108,228)	רווח (הפסד) תפעולי
20,038	8,239	27,767	(1,901)	9,754	הכנסות (קיטון בהכנסות) מימון
(7,286)	(21,734)	(23,921)	(5,172)	3,430	קיטון בהוצאות (הוצאות) מימון
(6,818)	(137,134)	984,972	(32,020)	(95,044)	רווח (הפסד) לפני מס
(22)	(11)	-	(1)	9	הכנסות (הוצאות) מסים על הכנסה
2,000	4,000	(17,000)	-	25,000	הכנסות (הוצאות) מסים נדחים
(4,840)	(133,145)	967,972	(32,021)	(70,035)	רווח (הפסד) נקי
12,037	36,149	5,018	3,540	(3,094)	רווח (הפסד) אקטוארי בגין תכניות להטבה מוגדרת
7,197	(96,996)	972,990	(28,481)	(73,129)	סה"כ רווח (הפסד) כולל

לפרטים אודות מגזרי הפעילות של החברה ראה באור 26 לדוחות השנתיים המאוחדים.

*** סה"כ הכנסות - פירוט**

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר,			לתקופה של שלושה חודשים שהסתיימה ביום 31 בדצמבר,		
2021	2022	2023	2022	2023	
באלפי ש"ח					
					הכנסות מחיצוניים
303,286	295,679	282,898	76,424	43,553	נוסעים
161,908	160,357	149,440	36,499	39,444	מטענים
27,673	49,282	55,462	14,153	11,706	דמי שכירות ומסחר
18,898	10,987	23,615	3,528	3,578	גורמי חוץ
511,765	516,305	511,415	130,604	98,281	סה"כ הכנסות מחיצוניים
2,046,628	2,324,967	3,095,358	569,761	688,902	הכנסות מדמי הפעלה
2,558,393	2,841,272	3,606,773	700,365	787,183	סה"כ הכנסות שוטפות

להלן השינויים העיקריים שחלו בשנת 2023 לעומת שנת 2022:

- (א) **הכנסות מדמי הפעלה** לשנת 2023 הסתכמו לסך של כ-3,095 מיליוני ש"ח לעומת סך של כ-2,325 מיליוני ש"ח בשנת 2022, גידול של כ-33%. עיקר השינוי נובע בשל חתימה על הסכם הפיתוח וההפעלה החדש וההכרה בהכנסה בשל כך.
- (ב) **ההכנסות מהסעת נוסעים** לשנת 2023 הסתכמו לסך של כ-283 מיליוני ש"ח לעומת הכנסות של כ-296 מיליוני ש"ח בשנת 2022, קיטון בשיעור של כ-4%. כמות הנסיעות בשנת 2023 הסתכמה ל-62.5 מיליוני נסיעות לעומת 54.7 מיליוני נסיעות בשנת 2022, גידול בשיעור של כ-14%. גידול זה מקוּוֹז בשל מעבר לאמצעי סליקה מתקדמים ולגבייה ישירה של משרד התחבורה אל מול הסובסידיה השוטפת.
- (ג) **הכנסות מהובלת מטענים** לשנת 2023 הסתכמו לסך של כ-149 מיליוני ש"ח לעומת הכנסות בסך של כ-160 מיליוני ש"ח בשנת 2022, קיטון בשיעור של כ-7%. בשנת 2023 החברה הובילה כ-6 מיליון טון לעומת כ-6.6 מיליון טון בשנת 2022, קיטון בשיעור של כ-9%. עיקר הקיטון נובע מירידה בהכנסות בגין הובלת מכולות וזאת בשל פתיחת נמלים חדשים ללא גישה מסילתית וירידה ביבוא הסחורות.
- (ד) **הכנסות מדמי שכירות וגורמי חוץ** לשנת 2023 הסתכמו לסך של כ-79 מיליוני ש"ח לעומת הכנסות בסך של כ-60 מיליוני ש"ח בשנת 2022, גידול בשיעור של כ-32%. עיקר הגידול נובע מהתקדמות פרויקטים אל מול גורמי חוץ.
- (ה) **עלות המכירות העבודות והשירותים** לשנת 2023 הסתכמו לסך של כ-3,141 מיליוני ש"ח לעומת סך של כ-2,672 מיליוני ש"ח בשנת 2022. גידול בסך של כ-469 מיליוני ש"ח, כ-18%, נובע בעיקר מהסעיפים הבאים:
- גידול בסך של כ-172 מיליוני ש"ח בהוצאות השכר המהווה גידול בשיעור של כ-16%, הנובע בעיקר כתוצאה מהשפעת ההסכם הקיבוצי החדש שנחתם מול ועד העובדים, הסכם מסגרת שנחתם במהלך התקופה, עליית שכר המינימום וכן מגידול במצבת כח האדם במהלך התקופה.
 - גידול בסך של כ-87 מיליוני ש"ח בהוצאות חומרים ותחזוקה המהווה גידול של כ-27%, וזאת בעיקר בשל הפחתת ערך מלאי חלקי חילוף וכן גידול בעלויות צריכה שוטפת וצריכת חומרים.
 - גידול בסך של כ-60 מיליוני ש"ח בהוצאות פחת המהווה גידול של כ-98% וזאת בגין פחת מואץ לאור ההחלטה על הוצאה משימוש של מערך ה-IC3 במהלך הרבעון הרביעי לשנת 2023 וכן בשל הפחתת הפרשה לירידת ערך נכסים בעקבות עבודת השבת ערך נכסים שבוצעה במהלך הרבעון השני לתקופה הנוכחית.
 - גידול בסך של כ-39 מיליוני ש"ח בהוצאות שמירה המהווה גידול של כ-20%, הנובע בעיקר מעדכון תעריפים שהוחל מחודש ספטמבר, 2022 בשל כניסה לתוקף של צו הרחבה בענף השמירה במסגרתו חלה עלייה בשכר המאבטחים וכן גידול במצבת עובדי השמירה, גידול בהיקף שעות השמירה והפעלת עמדות שמירה נוספות. בנוסף, במהלך הרבעון הנוכחי שולם מענק בגין מלחמת "חרבות ברזל". עלייה זו מקוּוֹזת בירידה הנובעת ממלחמת "חרבות ברזל" שהובילה לסגירת מספר מתחמים ולקיטון בעלויות השכר לאור גיוס מאבטחים לשירות המילואים.
 - גידול בסך של כ-39 מיליוני ש"ח בהוצאות החשמל המהווה גידול של כ-57%, עיקר הגידול נובע מהתקדמות פרויקט החשמול, לרבות הוצאות חשמל בגין פתיחת והרחבת קווים חשמליים חדשים, הקמת תחנות חשמל משניות, הוצאות תחזוקה עבור תחנות ההשנאה הניידות וכן בשל עלייה בתעריפי החשמל החל מהרבעון הראשון לשנת 2023.
 - גידול בסך של כ-29 מיליוני ש"ח בהוצאות תפעול ואחזקה המהווה גידול של כ-4%, הנובע בעיקר מהתקדמות בפרויקטים אל מול גורמי חוץ, מפרויקטי איכות הסביבה, עלייה בשירותים לוגיסטיים המקוּוֹזים בקיטון בהוצאות מיסי עירייה אל מול תקופה מקבילה אשתקד.
 - גידול בסך של כ-16 מיליוני ש"ח בהוצאות מחשוב המהווה גידול של כ-38%, הנובע מגידול בהוצאות מחשוב שוטפות, תוספת עובדי מיקור חוץ וכן רישיונות לעובדים חדשים.
 - גידול בסך של כ-10 מיליוני ש"ח בהוצאות הניקיון המהווה גידול של כ-13%, הנובע מעדכון תעריפים לאור חתימה ועדכון הסכם אל מול ספק שירותי ניקיון מהותי במהלך הרבעון הרביעי לשנת 2022.
 - גידול בסך של כ-9 מיליוני ש"ח בהוצאות ביטוח המהווה גידול של כ-23%, הנובע בעיקר מעליית הפרמיה בביטוחי הצידוד הנייד, הרכוש והמבנים וזאת בשל מכרז ביטוח חדש שנערך במהלך התקופה.
 - גידול בסך של כ-8 מיליוני ש"ח בהוצאות תקשורת ואלקטרוניקה המהווה גידול של כ-11%, הנובע בעיקר מגידול בהיקף עבודות חשמל מינהלתי ותחזוקת מערך האיתות.

- (ו) **הוצאות הנהלה וכלליות** לשנת 2023 הסתכמו לסך של כ- 196 מיליוני ש"ח בהשוואה לסך של כ- 174 מיליוני ש"ח בתקופה המקבילה אשתקד, המהווה גידול של כ- 13%. עיקר השינוי נובע בעיקר כתוצאה מהשפעת ההסכם הקיבוצי החדש שנחתם מול ועד העובדים, הסכם מסגרת שנחתם במהלך התקופה וכן מגידול במצבת כח האדם במהלך התקופה.
- (ז) **הוצאות מכירה ושיווק** לשנת 2023 הסתכמו לסך של כ- 31 מיליוני ש"ח, לעומת סך של כ- 23 מיליוני ש"ח בתקופה המקבילה אשתקד, המהווה גידול של כ- 35%. עיקר השינוי נובע מגידול בעלויות הפרסום, פעילות שיווק וקמפיינים לציבור הרחב.
- (ח) **הכנסות אחרות, נטו** לשנת 2023 הסתכמו לסך של כ- 743 מיליוני ש"ח לעומת הוצאות אחרות, נטו בסך של כ- 95 מיליון ש"ח בתקופה מקבילה אשתקד. עיקר השינוי נובע מהשבת ערך נכסים בסך של כ- 763 מיליוני ש"ח במהלך הרבעון השני לשנת 2023, לעומת ירידת ערך נכסים בסך של כ- 101 מיליוני ש"ח שנרשמה בשנת 2022.
- (ט) **הכנסות מימון, נטו** לשנת 2023 הסתכמו לסך של כ- 4 מיליוני ש"ח בהשוואה להוצאות מימון, נטו בסך של כ- 13 בתקופה המקבילה אשתקד המהווה גידול בשיעור של כ- 130%. עיקר הגידול נובע מהשפעת שער החליפין על פעילות ספקי הפיתוח ועלייה ברווחים מניירות ערך והכנסות מריבית.
- (י) **הוצאות מסים, נטו** לשנת 2023 הסתכמו לסך של כ- 17 מיליוני ש"ח לעומת הכנסות מסים, נטו בסך של כ- 4 מיליוני ש"ח, בתקופה המקבילה אשתקד. השינוי נובע בעיקר בשל עדכון נכס מס נדחה במהלך התקופה.

להלן השינויים העיקריים שחלו ב-3 החודשים שהסתיימו ביום 31 בדצמבר, 2023 לעומת 3 החודשים שהסתיימו ביום 31 בדצמבר, 2022:

- (א) **הכנסות מדמי הפעלה** לשלושת החודשים שהסתיימו ביום 31 בדצמבר, 2023 הסתכמו לסך של כ- 689 מיליוני ש"ח לעומת 570 מיליוני ש"ח ברבעון המקביל אשתקד. גידול בשיעור של 21%. עיקר השינוי נובע בשל חתימה על הסכם הפיתוח וההפעלה החדש וההכרה בהכנסה בשל כך במהלך התקופה.
- (ב) **ההכנסות מהסעת נוסעים** לשלושת החודשים שהסתיימו ביום 31 בדצמבר, 2023 הסתכמו לסך של כ- 44 מיליוני ש"ח לעומת הכנסות בסך של כ- 76 מיליוני ש"ח ברבעון המקביל אשתקד, קיטון בשיעור של כ- 42%. כמות הנסיעות ברבעון הרביעי לשנת 2023 הסתכמה לכ- 9.9 מיליוני נסיעות לעומת 15.9 מיליוני נסיעות ברבעון המקביל אשתקד, קיטון בשיעור של כ- 38%. עיקר השינוי נובע מירידה בהכנסות מהסעת נוסעים לאור השפעת מלחמת "חרבות ברזל" במהלך הרבעון הרביעי לשנה הנוכחית, שהתבטאה בין היתר בסגירת תחנות וקווים, שינוי לוחות זמנים וירידה בכמות הנוסעים. כמו כן, קיימת ירידה נוספת בהכנסות מהסעת נוסעים הנובעת ממעבר לאמצעי סליקה מתקדמים ולגבייה ישירה של משרד התחבורה מול הסובסידיה השוטפת.
- (ג) **הכנסות מהובלת מטענים** לשלושת החודשים שהסתיימו ביום 31 בדצמבר, 2023 הסתכמו לסך של כ- 39 מיליוני ש"ח לעומת הכנסות בסך של כ- 36 מיליוני ש"ח ברבעון המקביל אשתקד, המהווה גידול בשיעור של כ- 8%. ברבעון הרביעי לשנת 2023, החברה הובילה 1.5 מיליון טון בדומה לרבעון המקביל אשתקד.
- (ד) **הכנסות מדמי שכירות וגורמי חוץ** לשלושת החודשים שהסתיימו ביום 31 בדצמבר, 2023 הסתכמו לסך של כ- 15 מיליוני ש"ח לעומת סך של כ- 18 מיליוני ש"ח בתקופה המקבילה אשתקד. קיטון של כ- 17%.
- (ה) **עלות המכירות העבודות והשירותים** לשלושת החודשים שהסתיימו ביום 31 בדצמבר, 2023 הסתכמו לסך של כ- 833 מיליוני ש"ח בהשוואה לסך של כ- 673 מיליוני ש"ח בתקופה המקבילה אשתקד. גידול בסך של כ- 160 מיליוני ש"ח, המהווה גידול בשיעור של כ- 24%, נובע בעיקר מהסעיפים הבאים:
- גידול בסך של כ- 49 מיליוני ש"ח בהוצאות השכר המהווה גידול בסך של כ- 18%, הנובע בעיקר כתוצאה מהשפעת ההסכם הקיבוצי החדש שנחתם מול ועד העובדים, השפעת החתימה על הסכם מסגרת במשק, עליית שכר המינימום וכן גידול במצבת העובדים במהלך התקופה.
 - גידול בסך של כ- 46 מיליוני ש"ח בהוצאות פחת המהווה גידול של כ- 299% וזאת בגין פחת מואץ לאור ההחלטה על הוצאה משימוש של מערך ה-IC3 במהלך הרבעון הרביעי לשנת 2023 וכן בשל הפחתת הפרשה לירידת ערך נכסים בעקבות עבודת השבת ערך נכסים שבוצעה במהלך הרבעון השני לתקופה הנוכחית.
 - גידול בסך של כ- 32 מיליוני ש"ח בהוצאות חומרים ותחזוקה המהווה גידול של כ- 38%, עיקר הגידול נובע מהפחתת מלאי חלקי חילוף IC3, גידול בעלויות תחזוקה שוטפת וצריכת חומרים.
 - גידול בסך של כ- 11 מיליוני ש"ח בהוצאות החשמל המהווה גידול של כ- 68%, עיקר הגידול נובע מעלייה בהוצאות חשמל רכבות כתוצאה מפתחת והפעלת קווי חשמול, עלייה בנסועה בהנעה חשמלית, הקמת תחנות משנה לחשמל רכבות וכן בשל עלייה בתעריפי החשמל החל מהרבעון הראשון של שנת 2023.
 - גידול בסך של כ- 8 מיליוני ש"ח בהוצאות תפעול ואחזקה המהווה גידול של כ- 4%, הנובע בעיקר מגידול בעלויות ניקיון וזאת בשל חתימה ועדכון הסכם מול ספק מהותי, גידול בעלויות דלק, גידול בהוצאות הביטוח הנובע מעליית הפרמיה בביטוחי הציוד הנייד, הרכוש והמבנים וזאת בשל מכרז ביטוח חדש שנערך במהלך התקופה וכן עלייה בעלות השירותים הלוגיסטיים.
 - גידול בסך של כ- 7 מיליוני ש"ח בהוצאות שמירה המהווה גידול של כ- 14%. הנובע בעיקר מעדכון תעריפים שחל מחודש ספטמבר, 2022 בשל כניסה לתוקף של צו הרחבה בענף השמירה במסגרתו חלה עלייה בשכר המאבטחים וכן גידול במצבת עובדי השמירה, גידול בהיקף שעות השמירה והפעלת עמדות שמירה נוספות. בנוסף, במהלך הרבעון הנוכחי שולם מענק בגין מלחמת "חרבות ברזל". עלייה זו מקווצת בירידה הנובעת ממלחמת "חרבות ברזל" שהובילה במהלך הרבעון הנוכחי לסגירת מספר מתחמים ולקיטון בעלויות השכר לאור גיוס מאבטחים לשירות המילואים.
 - גידול בסך של כ- 7 מיליוני ש"ח בהוצאות מחשוב המהווה גידול של כ- 57%, עיקר השינוי נובע מגידול בהוצאות מחשוב שוטפות, תוספת עובדי מיקור חוץ וכן רישיונות לעובדים חדשים.
- (ו) **הוצאות הנהלה וכלליות** לשלושת החודשים שהסתיימו ביום 31 בדצמבר, 2023 הסתכמו לסך של כ- 53 מיליוני ש"ח לעומת סך של כ- 47 מיליוני ש"ח ברבעון המקביל אשתקד, המהווה גידול בסך של כ- 13%. עיקר השינוי נובע בעיקר מגידול בעלויות השכר כתוצאה מהשפעת ההסכם הקיבוצי החדש שנחתם מול ועד העובדים, הסכם המסגרת שנחתם במשק וכן גידול במצבת העובדים במהלך התקופה.
- (ז) **הוצאות מכירה ושיווק** לשלושת החודשים שהסתיימו ביום 31 בדצמבר, 2023 הסתכמו לסך של כ- 9 מיליוני ש"ח, לעומת סך של כ- 7 מיליוני ש"ח ברבעון המקביל אשתקד, המהווה גידול של כ- 29% וזאת בעיקר בשל גידול בעלויות הפרסום, פעילות שיווק, מיתוג פרויקטים וקמפיינים לציבור הרחב.

(ח) **הכנסות מימון**, נטו לשלושת החודשים שהסתיימו ביום 31 בדצמבר, 2023 הסתכמו לסך של כ- 13 מיליוני ש"ח לעומת הוצאות מימון, נטו בסך של כ- 7 מיליוני ש"ח בתקופה המקבילה אשתקד המהווה גידול בשיעור של כ- 286%. עיקר הגידול בהכנסות המימון נובע בשל השפעת השינוי בשער החליפין על פעילות ספקי הפיתוח וכן גידול ברווחי שערון ניירות ערך וריביות.

להלן השינויים העיקריים שחלו בשנת 2022 לעומת שנת 2021:

(א) **הכנסות מדמי הפעלה** לשנת 2022 הסתכמו לסך של כ- 2,325 מיליוני ש"ח לעומת סך של כ- 2,047 מיליוני ש"ח בשנת 2021, גידול של כ- 14%.

(ב) **ההכנסות מהסעת נוסעים** לשנת 2022 הסתכמו לסך של כ- 296 מיליוני ש"ח לעומת הכנסות של כ- 303 מיליוני ש"ח בשנת 2021, קיטון בשיעור של כ- 2%. כמות הנסיעות בשנת 2022 הסתכמה ל- 54.7 מיליוני נסיעות לעומת 35 מיליוני נסיעות בשנת 2021, הגידול בשיעור של כ- 56% נובע בעיקר מביטול המגבלות על כמות הנוסעים ומועדי הנסיעה שחלו על החברה עקב משבר נגיף הקורונה במהלך התקופה המקבילה. גידול זה מקוּוֹז בחלקו על ידי קיטון בהכנסות מהסעת חיילים עקב גבייה ישירה של משרד התחבורה אל מול הסובסידיה השוטפת.

(ג) **הכנסות מהובלת מטענים** לשנת 2022 הסתכמו לסך של כ- 160 מיליוני ש"ח לעומת הכנסות בסך של כ- 162 מיליוני ש"ח בשנת 2021, קיטון בשיעור של כ- 1%. בשנת 2022 החברה הובילה 6.6 מיליון טון לעומת 7.5 מיליון טון בשנת 2021, קיטון בשיעור של כ- 12%. הירידה בכמות המובלת נובעת בעיקר בשל סגירת קווים לטובת האצת פרויקטים בתחום הפיתוח במהלך התקופה, כאשר השפעת הקיטון בכמות המובלת על הקיטון בהכנסות מותנה לאור עדכון תעריפים שנכנס לתוקפו מיום 1 בינואר, 2022 וכן עלייה במדד המחירים.

(ד) **הכנסות מדמי שכירות וגורמי חוץ** לשנת 2022 הסתכמו לסך של כ- 60 מיליוני ש"ח לעומת הכנסות בסך של כ- 47 מיליוני ש"ח בשנת 2021, גידול בשיעור של כ- 28%, אשר נובע בעיקר מהפחתת ההנחות בדמי השכירות שניתנו לחלק מהשוכרים בשל עבודה במתכונת מצומצמת עקב משבר נגיף הקורונה במהלך התקופה המקבילה.

(ה) **עלות המכירות העבודות והשירותים** לשנת 2022 הסתכמו לסך של כ- 2,672 מיליוני ש"ח לעומת סך של כ- 2,429 מיליוני ש"ח בשנת 2021. גידול בסך של כ- 243 מיליוני ש"ח, כ- 10%, נובע בעיקר מהסעיפים הבאים:

- גידול בסך של כ- 67 מיליוני ש"ח בהוצאות השכר המהווה גידול בשיעור של כ- 7%, הנובע בעיקר מהוצאה בגין פיצוי חשמו"ל בהסכם שכר, ביקורת ניכויים בגין תקופות קודמות וכן כתוצאה מעלייה במצבת העובדים וגידול במשמרות, שעות נוספות ופרמיה.
- גידול בסך של כ- 59 מיליוני ש"ח בהוצאות דלק המהווה גידול של כ- 17%, הנובע כתוצאה מעלייה במחירי הדלק בשיעור של כ- 28% המקוּוֹז בקיטון בצריכה בשיעור של כ- 7.9%.
- גידול בסך של כ- 32 מיליוני ש"ח בהוצאות החשמל המהווה גידול של כ- 85%, עיקר הגידול נובע מהתקדמות פרויקט החשמול לרבות תחנות, קווים ותחזוקה בחשמול.
- גידול בסך של כ- 27 מיליוני ש"ח בהוצאות בגין שירותי נוסעים הנובע מגידול של כ- 43%, הנובע בעיקר בשל הוצאות גבוהות עבור שירותי הסעות ושאלטים עקב סגירות בשל פרויקט החשמול, צמצום קווים וחיזוק תחנות.
- גידול בסך של כ- 15 מיליוני ש"ח בהוצאות הניקיון המהווה גידול של כ- 22%, עיקר הגידול נובע מעדכון תעריפים במסגרת ההסכם אל מול הספק החל מחודש אפריל, 2022 וכן מפתחת תחנות שנסגרו במהלך הרבעון הראשון לשנת 2021, בשל מגבלות נגיף הקורונה.
- גידול בסך של כ- 14 מיליוני ש"ח בהוצאות שמירה המהווה גידול של כ- 7%, הנובע בעיקר בשל ירידה בהוצאות שמירה בתחנות בתקופה המקבילה עקב ירידה בהיקף הפעילות בשל משבר נגיף הקורונה, וכן מעליית תעריפים החל מחודש ספטמבר, 2022.
- גידול בסך של כ- 11 מיליוני ש"ח בהוצאות מיסי עירייה המהווה גידול בסך של כ- 18%, עיקר הגידול נובע מדרישת תשלום רטרואקטיבית אשר התקבלה בתקופה בגין תקופות עבר.
- גידול בסך של כ- 9 מיליוני ש"ח בהוצאות תקשורת ואלקטרוניקה המהווה גידול של כ- 15%, עיקר הגידול נובע מגידול בשירותי תחזוקת מכונות כרטוס וכן מהשפעת ההצמדה לאור עליית מדד המחירים לצרכן.
- גידול בסך של כ- 9 מיליוני ש"ח בהוצאות חומרים ותחזוקה המהווה גידול של כ- 3%.

(ו) **הוצאות הנהלה וכלליות** לשנת 2022 הסתכמו לסך של כ- 174 מיליוני ש"ח בהשוואה לסך של כ- 154 מיליוני ש"ח בתקופה המקבילה, המהווה גידול של כ- 13%. עיקר השינוי נובע מביקורת ניכויים בגין תקופות עבר, עדכון הפרשות משפטיות וכן מגידול במצבת העובדים במהלך השנה.

(ז) **הוצאות מכירה ושיווק** לשנת 2022 הסתכמו לסך של כ- 24 מיליוני ש"ח, לעומת סך של כ- 13 מיליוני ש"ח בתקופה המקבילה, המהווה גידול של כ- 85% וזאת בעיקר בשל דעיכת משבר נגיף הקורונה וגידול בעלויות הפרסום, פעילות שיווק, מיתוג פרויקט החישובול וקמפיינים לציבור הרחב.

(ח) **הוצאות אחרות, נטו** לשנת 2022 הסתכמו לסך של כ- 95 מיליוני ש"ח לעומת הכנסות אחרות, נטו בסך של כ- 17 מיליון ש"ח בתקופה מקבילה. עיקר השינוי נובע מגידול בהפרשה לירידת ערך נכסים בעקבות עדכון ירידת ערך ברבעונים השני והשלישי לשנת 2022, בסך של כ- 29 וכ- 72 מיליוני ש"ח בהתאמה.

(ט) **הוצאות מימון, נטו** לשנת 2022 הסתכמו לסך של כ- 13 מיליוני ש"ח בהשוואה להכנסות מימון, נטו בסך של כ- 13 בתקופה המקבילה המהווה גידול בשיעור של כ- 200%. עיקר הגידול נובע מהשפעת השינויים במדד המחירים לצרכן על מכשירי החוב צמודי המדד של החברה, גידול בהוצאות הריבית וכן מגידול בגין השפעת שער החליפין על פעילות ספקי פיתוח.

(י) **הכנסות מסים, נטו** לשנת 2022 הסתכמו לסך של כ- 4 מיליוני ש"ח לעומת הכנסות מסים, נטו בסך של כ- 2 מיליוני ש"ח, בתקופה המקבילה אשתקד. השינוי נובע בעיקר בשל גידול בנכס מס נדחה.

4. נזילות ומקורות מימון

החברה מממנת את פעילותה מהכנסות עצמיות מנוסעים, מטענים ומסחר וכן מהכנסות מדמי הפעלה מהמדינה. חלק דמי ההפעלה מסך כל הכנסות החברה הסתכמו בשנים 2021 ו- 2022, 2023 לשיעור של כ- 86%, 82% ו- 80% בהתאמה. במסגרת הסכם הפיתוח וההפעלה, פרט להכנסות דמי ההפעלה:

- המדינה מעמידה לחברה הלוואה לזמן קצר בסך של 105 מיליוני ש"ח נכון לשנת 2023 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/או מוסדי בשיעור של עד 70% וזאת לטובת מימון מתוך תקציב כולל של מספר פרויקטים ספציפיים שאושרו ע"י האוצר ואשר יבנו ויהיו בבעלות הרכבת. יתרת המימון בשיעור של 30% תמומן מההון העצמי של החברה (רווחי החברה). נכון למועד הדוחות הכספיים, טרם נטלה החברה אשראי כזה.

(א) תזרים המזומנים

(1) תזרימי המזומנים שנבעו מפעילות שוטפת בתקופת הדוח הסתכמו לסך של כ- 139 מיליוני ש"ח, בהשוואה לסך של כ- 105 מיליוני ש"ח שנבעו מפעילות שוטפת בתקופה המקבילה אשתקד. עיקר השינוי נובע מסעיפי ההון החוזר ובעיקרם בגין חוב ממשלת ישראל וזאת בשל חתימה על הסכם הפיתוח וההפעלה במהלך הרבעון השני לשנה הנוכחית וכן מרווח נקי לאחר התאמות בעיקרן מהוצאות פחת הפחתות וזאת בעיקר בשל פחת מואץ לאור החלטת ההוצאה משימוש של מערך ה- IC3.

(2) תזרימי המזומנים ששמשו לפעילות ההשקעה בתקופת הדוח הסתכמו לסך של כ- 69 מיליון ש"ח בהשוואה לסך של כ- 137 מיליוני ש"ח תזרימי המזומנים שנבעו מפעילות ההשקעה בתקופה המקבילה אשתקד. עיקר השינוי נובע מתקבולים בגין מענקים ממשלתיים וכן מהשקעות ברכישת רכוש קבוע.

(3) תזרימי המזומנים ששמשו לפעילות המימון בתקופת הדוח הסתכמו לסך של כ- 51 מיליוני ש"ח לעומת סך של כ- 44 מיליוני ש"ח ששמשו לפעילות מימון בתקופה המקבילה אשתקד.

לפרטים נוספים אודות תזרים המזומנים של החברה ראה דוח תזרים מזומנים בדוחות הכספיים.

(ב) הון חוזר

לחברה הון החוזר חיובי בסך של כ- 305 מיליוני ש"ח וגירעון בהון החוזר בסך של כ- 60 מיליוני ש"ח ליום 31 בדצמבר, 2023 וליום 31 בדצמבר, 2022, 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.

להערכת החברה יהיו בידיה מקורות מספקים בהיקף ובעיתוי הנדרש על מנת לעמוד בהתחייבויותיה ולממן את פעילותה בעתיד הנראה לעין.

5. **אומדנים קריטיים**

הכנת הדוחות הכספיים על פי כללי חשבונאות מקובלים מחייבת את הנהלת החברה לבצע הערכות ואומדנים המשפיעים על הערכים המדווחים של נכסים, התחייבויות, הכנסות והוצאות וכן על גילוי בקשר לנכסים והתחייבויות מותנים. לפרטים אודות שימוש באומדנים חשבונאיים קריטיים של החברה ראה באור 2(ג) לדוחות הכספיים השנתיים המאוחדים.

6. **הערכות שווי מהותיות ומהותיות מאוד**

בהתאם לסעיף 8(ב') לתקנות ניירות ערך, וכן בהתאם לעמדה משפטית מספר 31-315 של רשות ניירות ערך בנושא, לרבות ההבהרה לה: כאשר הערכת שווי מהותית שימשה בסיס לקביעת ערכם של נתונים בדוח תקופתי, לרבות קביעה כי אין צורך בשינוי ערכם של נתונים כאמור, יינתן בדוח גילוי לפרמטרים שונים המפורטים בתקנות, וכאשר הערכת השווי הינה מהותית מאוד היא תצורף לדוח. ראה גם באור 2(ד') לדוחות הכספיים השנתיים המאוחדים.

7. **גילוי בדבר הערכת שווי מהותית**

לפרטים בדבר הערכת שווי מהותית ראה באור 2(ד') בפרק ג' - לדוחות הכספיים השנתיים המאוחדים.

8. **חשיפה לסיכונים שוק ודרכי ניהולם**

לפרטים בדבר גורמי סיכון נוספים שאינם סיכונים שוק ראה סעיף 26 בפרק א' - תיאור עסקי התאגיד.

(א) **האחראי על ניהול סיכונים שוק בחברה**

האחראי על ניהול סיכונים שוק בחברה הינו סמנכ"ל כספים וכלכלה בחברה.

(ב) **תיאור של סיכונים השוק אליהם חשופה החברה**

סיכונים מטבע- החברה חשופה לסיכון שער חליפין הנובע מחשיפה למטבעות שונים, עיקר הסיכון מתייחס לאירו. סיכון שער חליפין נובע מעסקאות מסחריות בעיקר התקשרויות החברה (בהסכמים עבור פעילות הפיתוח) והתחייבויות שהוכרו בדוחות הכספיים, הנקובות במטבע חוץ שאינו מטבע הפעילות.

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

סיכון אשראי- סיכון אשראי הוא סיכון להפסד כספי שייגרם לחברה באם לקוח או צד שכנגד למכשיר פיננסי לא יעמוד בהתחייבויותיו החוזיות, והוא נובע בעיקר מחובות לקוחות ומהשקעות החברה בפקדונות 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.

חשיפה לשינויים במחירי הדלק- דלק מסוג סולר לרכבות מהווה מרכיב מהותי בהוצאות התפעול של החברה. מחיר הדלק מאופיין בתנודתיות גבוהה ומושפע בראש ובראשונה ממחיר חבית נפט גולמי (אשר מושפע, בין השאר, מתנודות היצע וביקוש גלובליות, ועל כן רגיש למתיחויות והסכמים כלכליים בין מדינות המערב לבין מדינות ערב, המהוות ספק נפט עולמי משמעותי). בנוסף, מושפע מחיר הדלק באופן משמעותי גם ממס הבלו, המתעדכן מספר פעמים בשנה בהתאם לשינויים במדד המחירים לצרכן. גורם נוסף המשפיע על מחיר הדלק הוא עלות הזיקוק הנקבעת בשוק החופשי ותלויה בשינויים במחירי תשומות, עובדים, חשמל, הובלה ועוד, וכן בשינויים רגולטורים. יצוין, כי שינוי במחיר הדלק מגודר במסגרת הסכם הפיתוח וההפעלה החדש (אשר נחתם בשנת 2023) עבור תחום הסעת נוסעים, בהתאם להתאמות הקבועות בהסכם, וגם בתחום המטענים קיים גידור למחיר הדלק בהסכם ההפעלה, (הגידור המשלים קיים בהסכמי ההובלה מול הלקוחות יחד עם זאת יתכנו פערים מסוימים אשר מקורם בעיתוי ההצמדה בהסכמי הלקוחות, ובהתאם לכך, להתייקרות במחיר הדלק עשויה להיות השפעה מצומצמת בלבד ללא השפעה מהותית 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 וההפעלה החדש כולל מנגנוני פיצוי על הכנסות החברה העצמיות. פעילות החברה בתחום המטענים מושפעת מהמצב הכלכלי לרבות היקף הייצור, הביקוש לחומרי גלם בישראל ועוד, אך ההשפעה על תוצאות החברה, בהתבסס על ההכנסות בשנים 2019-2023, הינה מוגבלת.

(ג) **תיאור מדיניות החברה בניהול סיכונים שוק**

החברה הטמיעה במסגרת הסכם הפיתוח וההפעלה מנגנוני הצמדה אשר להערכתה מהווים הגנה לסיכונים השוק.

לפרטים נוספים בדבר הסכם הפיתוח וההפעלה החדש ראה באור 21(ג)(1.3) לדוחות הכספיים המאוחדים.

אמצעי פיקוח למימוש מדיניות

החברה מקיימת ועדת השקעות אחת לרבעון או אד הוק לפי הצורך, נעזרת במומחים בתחום, ודנה במדיניות ההשקעה במכשירים הפיננסיים.
דיווח רבעוני לדירקטוריון- ניהול תיקי השקעות החברה.

ב. היבטי ממשל תאגידי

1. תרומות

החברה מנועה מלתרום נוכח הנחיות רשות החברות הממשלתיות, ובכלל זה, חוזר תרומות 2000/1 של רשות החברות הממשלתיות מיום 29 באוקטובר, 2000. ביום 10 בינואר, 2020 התקבלה הודעה מרשות החברות הממשלתיות, לפיה אין מניעה בתרומה של ציוד, ובפרט מחשבים וציוד היקפי, כתחליף להעברתו לאשפה או לגריטה והכל בכפוף לעמידה בתנאים המנויים בהודעה.

2. דירקטורים בעלי מומחיות חשבונאית ופיננסית

על פי החלטת דירקטוריון החברה מיום 25 בפברואר 2015, המספר המזערי של דירקטורים בעלי מומחיות חשבונאית ופיננסית אשר יכהנו בדירקטוריון החברה, לרבות דירקטורים חיצוניים, לאחר הפיכתה של החברה לחברת איגרות חוב, יעמוד על 2 דירקטורים, וזאת בהתחשב באופי ובהיקף פעילות החברה.

נכון ליום 31 בדצמבר, 2023 כיהנו בחברה 3 דירקטורים בעלי מומחיות חשבונאית ופיננסית: פרופ' זיו רייך, גב' חנה הולנדר וגב' רות דהן פורטנוי. ביום 31 באוקטובר, 2023 סיים הדירקטור פרופ' זיו רייך את כהונתו בחברה (ראה סעיף 4 להלן) ולפיכך החל ממועד זה ועד ליום 23 לנובמבר, 2023, עם הארכת הכהונה של פרופ' רייך כמפורט בסעיף 4 להלן, כיהנו בחברה 2 דירקטוריות בעלות מומחיות חשבונאית ופיננסית גב' חנה הולנדר וגב' רות דהן פורטנוי. החל מיום 23 לנובמבר, 2023 ועד ליום 29 בפברואר, 2024, מועד סיום כהונתו של פרופ' זיו רייך כיהנו בחברה 3 דירקטורים בעלי מומחיות חשבונאית ופיננסית. החל מיום 29 בפברואר, 2024 ונכון למועד פרסום הדוח, מכהנות בחברה 2 דירקטוריות בעלות מומחיות חשבונאית ופיננסית גב' חנה הולנדר וגב' רות דהן פורטנוי.

3. דירקטורים חיצוניים ובלתי תלויים

ביום 17 במרץ, 2023 הסתיימה כהונתה של הדירקטורית, גב' רות דהן-פורטנוי, וביום 6 ביוני, 2023 מונתה הגב' פורטנוי לכהונה שנייה כדירקטורית חיצונית בחברה. לפיכך נכון למועד פרסום הדוחות הכספיים לשנת 2023, מכהנות בחברה 2 דירקטוריות חיצוניות, הגב' חנה הולנדר והגב' רות דהן-פורטנוי. ראה גם סעיף 2.1 לתיאור עסקי התאגיד.

4. דירקטורים

ביום 17 במרץ, 2023, חדלה גב' רות דהן פורטנוי לכהן כדירקטורית חיצונית בחברה, וביום 6 ביוני, 2023 מונתה הגב' פורטנוי לכהונה שנייה כדירקטורית חיצונית. לפרטים ראה דיווחים מיידיים מיום 18 במרץ, 2023, מס' אסמכתא-2023-01-023752 ומיום 6 ביוני, 2023 מס' אסמכתא 2023-01-053350 (מידע זה מהווה הכללה על דרך הפניה).

ביום 18 בספטמבר, 2023 מונה מר דוד כהן כדירקטור בחברה, לפרטים ראה דיווח מיידי מיום 18 בספטמבר, 2023 מס' אסמכתא 2023-01-107685 (מידע זה מהווה הכללה על דרך הפניה). ביום 6 בפברואר, 2024 הסתיימה כהונתו של מר כהן כדירקטור בחברה. לפרטים ראה דיווח מיידי מיום 7 בפברואר, 2024 (מס' אסמכתא 2024-01-011548) (מידע זה מהווה הכללה על דרך הפניה).

ביום 26 בספטמבר, 2023 מונה עו"ד משה שמעוני לכהונה שנייה כדירקטור בחברה, לפרטים ראה דיווח מיידי מיום 26 בספטמבר, 2023 מס' אסמכתא 2023-01-109755 (מידע זה מהווה הכללה על דרך הפניה).

ביום 28 בספטמבר, 2023 אישר דירקטוריון החברה את מינויו של הדירקטור עו"ד משה שמעוני כיו"ר דירקטוריון החברה לתקופת כהונה נוספת, לפרטים ראה דיווח מיום 28 בספטמבר, 2023 מס' אסמכתא 2023-01-090325 (מידע זה מהווה הכללה על דרך הפניה). ביום 28 בדצמבר, 2023 התקבל בחברה כתב מינוי חתום על ידי השרים של הדירקטור, של עו"ד משה שמעוני, כיו"ר דירקטוריון החברה לתקופת כהונה נוספת. לפרטים ראה דיווח מיידי מיום 28 בדצמבר, 2023, מס' אסמכתא 2023-01-143070 (מידע זה מהווה הכללה על דרך הפניה).

ביום 15 באוקטובר, 2023 חדלה גב' יאנה גרינמן לכהן כדירקטורית בחברה, לפרטים ראה דיווח מיידי מיום 3 בספטמבר, 2023 מס' אסמכתא 2023-01-083500 (מידע זה מהווה הכללה על דרך הפניה).

ביום 31 באוקטובר, 2023 חדל פרופ' זיו רייך לכהן כדירקטור בחברה (ראה דיווח מיידי מיום 31 באוקטובר, 2023 מס' אסמכתא 2023-01-120528, מידע זה מהווה הכללה על דרך הפניה) וביום 23 בנובמבר, 2023 בהתאם לחוק הארכת תקופות ודחיית מועדים (הוראת שעה -חרבות ברזל) (סדרי מינהל, תקופות כהונה ותאגידים), התשפ"ד-2023, ועל אף האמור בדיווח מיידי של החברה מיום 1 בנובמבר, 2023 בדבר סיום כהונתו של פרופ' רייך כדירקטור בחברה, מועד סיום כהונתו של הדירקטור נדחה, לפי המוקדם, ב-4 חודשים, ליום 29 בפברואר, 2023, או עד שימונה במקומו אדם אחר באופן קבוע. לפרטים ראה דיווח מיידי מיום 26 בנובמבר, 2023 מספר אסמכתא 2023-01-127767 (מידע זה מהווה

הכללה על דרך הפניה). ביום 29 בפברואר, 2024 חדל פרופ' זיו רייך לכהן כדירקטור בחברה, לפרטים ראה דיווח מיידי מיום 1 במרץ, 2024 מס' אסמכתא 2024-01-021270 (מידע זה מהווה הכללה על דרך הפניה).

ביום 20 בנובמבר, 2023 מונה מר אברהם לוי לכהונה שנייה כדירקטור בחברה, לפרטים ראה דיווח מיידי מיום 20 בנובמבר, 2023 מס' אסמכתא 2023-01-105049 (מידע זה מהווה הכללה על דרך הפניה).

ביום 6 בפברואר, 2024 חדל מר יהודה אודי לוי לכהן כדירקטור בחברה (ראה דיווח מיידי מיום 6 בפברואר, 2024 מס' אסמכתא 2024-01-011554 מידע זה מהווה הכללה על דרך הפניה).

ביום 20 בפברואר, 2024 מונתה גב' שלומית גלר לכהונה שנייה כדירקטורית בחברה, לפרטים ראה דיווח מיידי מיום 20 בפברואר, 2024 מס' אסמכתא 2024-01-018009 (מידע זה מהווה הכללה על דרך הפניה).

נושאי משרה

5.

למעט האמור בסעיף 4 לעיל לעניין כהונת דירקטורים, במהלך תקופת הדוח לא חל שינוי מהותי לעניין נושאי המשרה בחברה למעט האמור להלן:

ביום 14 במאי, 2023 הודיע מנכ"ל החברה, מר מיכאל מייקסנר על סיום כהונתו החל מיום 8 באוקטובר, 2023 (או במועד מוקדם יותר הנתון להחלטתו, עליו יודיע המנכ"ל 14 יום מראש). בהמשך לכך, ביום 15 במאי, 2023 אישרה ועדת הביקורת בשבתה כוועדת תגמול, ובהמשך לכך דירקטוריון החברה, את תנאי סיום ההעסקה כפי שסוכמו עם המנכ"ל בשיתוף הגורמים הממשלתיים הרלוונטיים.

לפרטים אודות סיום כהונתו של מנכ"ל החברה, ראו דיווח מיידי בדבר נושא משרה בכירה שחדל לכהן בתפקידו מיום 14 במאי, 2023 (אסמכתא מס' 2023-01-043984) המובא בזאת על דרך הפניה.

ביום 14 בספטמבר, 2023 אישר דירקטוריון החברה את מינויו של מר משה (שיקו) זנה כמנכ"ל החברה, בכפוף לקבלת אישור שרת התחבורה והבטיחות בדרכים והשר לשיתוף פעולה אזורי והשר האחראי על רשות החברות הממשלתיות, לאחר התייעצות עם הוועדה לבדיקת מינויים. לפרטים ראה דיווח מיידי מיום 14 בספטמבר, 2023, מס' אסמכתא 2023-01-087190 (מידע זה מהווה הכללה על דרך הפניה).

ביום 8 באוקטובר, 2023 אישר דירקטוריון החברה את הארכת כהונתו של מר מיכאל מייקסנר כמנכ"ל החברה עד ליום 11 באוקטובר, 2023. לפרטים ראה דיווח מיידי מיום 8 באוקטובר, 2023, מס' אסמכתא 2023-01-113973 (מידע זה מהווה הכללה על דרך הפניה).

ביום 8 באוקטובר, 2023 אישר דירקטוריון החברה את מינויו של מר אבשלום אלמליח כמנכ"ל החברה (בפועל), החל ממועד סיום כהונתו של המנכ"ל היוצא קרי, החל מיום 12 באוקטובר, 2023, ולתקופה של לכל היותר 3 חודשים או עד מועד כניסתו לתוקף מינויו של מר משה (שיקו) זנה כמנכ"ל החברה, לפי המוקדם מביניהם. לפרטים ראה דיווח מיידי מיום 8 באוקטובר, 2023, מס' אסמכתא 2023-01-113985 (מידע זה מהווה הכללה על דרך הפניה).

ביום 23 באוקטובר, 2023 התקבל בחברה כתב מינוי חתום על ידי השרים עבור מר משה (שיקו) זנה כמנכ"ל החברה. לפרטים ראה דיווח מיידי מיום 23 באוקטובר, 2023, מס' אסמכתא 2023-01-097213 (מידע זה מהווה הכללה על דרך הפניה). באותו היום, עם כניסתו לתפקיד של המנכ"ל החדש, חדל מר אבשלום אלמליח לכהן כמנכ"ל (בפועל). לפרטים ראה דיווח מיידי מיום 23 באוקטובר, 2023, מס' אסמכתא 2023-01-097207 (מידע זה מהווה הכללה על דרך הפניה).

תגמול נושאי משרה בכירה

6.

תגמול נושאי משרה בכירה מתבצע בהתאם להסכמים שנחתמו מול אותם נושאי משרה. תנאי ההעסקה הינם לפי נוסח אחיד של הסכמי עבודה לעובדים בכירים של רשות החברות הממשלתיות, ובהתאם להנחיות רשות החברות הממשלתיות כפי שתעוגנה מפעם לפעם.

תגמול נושאי משרה בחברה מוסדר בהתאם להוראות חוזר רשות החברות הממשלתיות 1-7-2023 בנושא תגמול תמרוץ התקף מיום 1 בינואר, 2024 עד ליום 31 בדצמבר, 2024.

לעניין גמול דירקטורים ראה סעיף 7 להלן.

7. תגמול בעלי עניין

מנכ"ל החברה

הסכם העסקתו של מנכ"ל החברה הינו הסכם עבודה אישי בנוסח אחיד המוכתב על ידי רשות החברות הממשלתיות בהתאם לחוזר רשות החברות הממשלתיות מספר 2-7-2023 מתאריך 14 בפברואר, 2023. שכר המנכ"ל נקבע בהתבסס על החלטות ממשלה שהתקבלו בנושא, וכן על הנחיות והודעות עתיות 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 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 עבור 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%.

ביום 13 בינואר, 2021 בישיבה 2/21 אישר הדירקטוריון, 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.

ביום 19 באפריל, 2021 אישרה אסיפת בעלי המניות של החברה את תנאי כהונתו והעסקתו של יו"ר הדירקטוריון, בהיקף משרה של 75%, לתקופה של שנה, החל ממועד מינויו ליו"ר הדירקטוריון (קרי מיום 22 בדצמבר, 2020 ועד ליום 21 בדצמבר, 2021 כולל).

ביום 15 במרץ, 2022 לאחר אישור ועדת הביקורת בשבתה כוועדת תגמול 4/22 מיום 28 בפברואר, 2022 ואישור הדירקטוריון מיום 28 בפברואר, 2022 אישרה אסיפת בעלי המניות של החברה את תנאי כהונתו והעסקתו של יו"ר הדירקטוריון בהיקף משרה של 50%, לכל יתרת תקופת כהונתו כיו"ר הדירקטוריון (קרי מיום 22 בדצמבר, 2021 ועד ליום 21 בדצמבר, 2023 כולל), בתנאים כמפורט להלן: (1) היקף משרה של 50% שכר מנכ"ל חברה ממשלתית בסיווג 10; (2) התנאים הסוציאליים כמקובל לעובדים בכירים בחברה, באופן יחסי לפי היקף משרה של 50%; (3) החזר הוצאות כמקובל בחברה, ולרבות בגין נסיעה לחו"ל בשליחות החברה; (4) החזר הוצאות רכב בגובה באופן יחסי לפי היקף משרה של 50% מזקיפת ההטבה של בעל הרכב בעל השווי הגבוה ביותר בחברה.

ביום 20 במרץ, 2023 אישר הדירקטוריון, לאחר אישור ועדת הביקורת בשבתה כוועדת תגמול מיום 13 במרץ, 2023 כתב התחייבות לדירקטורים ולנושאי משרה, שעיקרו בהארכת תוקף כתב ההתחייבות לשיפוי הקיים, מיום 27 בפברואר, 2023 ולמשך 3 שנים נוספות. נכון למועד פרסום הדוח, כתב ההתחייבות לשיפוי ממתיך לאישור אסיפת בעלי המניות של החברה.

ביום 26 בספטמבר, 2023 מונה עו"ד משה שמעוני כדירקטור בחברה לתקופת כהונה נוספת. ביום 28 בספטמבר, 2023 בישיבה 19/23 אישר דירקטוריון החברה את מינויו של הדירקטור משה שמעוני כיו"ר דירקטוריון החברה לתקופת כהונה נוספת בהיקף משרה של 50%, וזאת לכל תקופת כהונתו של עו"ד משה שמעוני כיו"ר דירקטוריון (קרי ממועד מינויו לתקופת הכהונה הנוספת, 26 בספטמבר, 2023 ועד ליום 25 בספטמבר, 2026).

ביום 28 בדצמבר, 2023 התקבל בחברה כתב מינוי חתום על ידי השרים של הדירקטור, עו"ד משה שמעוני, כיו"ר דירקטוריון החברה לתקופת הכהונה הנוספת.

ביום 17 בינואר, 2024 בישיבה 1/24 אישר דירקטוריון החברה, לאחר קבלת אישור ועדת ביקורת בשבתה כוועדת תגמול 1/24 מיום 17 בינואר, 2024 את תנאי כהונתו והעסקתו של יו"ר הדירקטוריון בהיקף משרה של 50%, לכל תקופת כהונתו של עו"ד שמעוני כיו"ר דירקטוריון (קרי ממועד מינויו לתקופת הכהונה הנוספת, 26.9.23 ועד ליום 25.9.26), בתנאים כמפורט להלן: (1) 50% שכר מנכ"ל חברה ממשלתית בסיווג 10; (2) תנאים סוציאליים כמקובל לגבי עובדים בכירים, באופן יחסי לפי היקף המשרה של 50%; (3) החזר הוצאות כמקובל בחברה, ולרבות בגין נסיעה לחו"ל בשליחות החברה; (4) החזר הוצאות רכב בגובה באופן יחסי לפי היקף משרה של 50% מזקיפת ההטבה של בעל הרכב בעל השווי הגבוה ביותר בחברה או לחלופין, רכב צמוד (בכפוף להסדרת הנושא ע"י רשות החברות הממשלתיות). התנאים האמורים יעמדו בתוקפם לכל תקופת כהונתו הנוספת של עו"ד שמעוני כיו"ר דירקטוריון החברה, קרי החל ממועד קבלת כתב המינוי האמור ועד ליום 25 בספטמבר, 2026, והכל בהתאם לחוזה האישי בנוסח חוזה הבכירים המאושר ע"י רשות החברות הממשלתיות.

אישור תנאי כהונתו והעסקתו של יו"ר הדירקטוריון ממתנים לאישור אסיפת בעלי המניות של החברה.

דירקטוריות מקרב הציבור הזכאיות לגמול בהתאם לתקנות הגמול הממשלתיות הינן ד"ר שלומית גלר, גב' חנה הולנדר וגב' רות דהן-פורטנוי. גם הדירקטור היוצא פרופ' זיו רייך היה זכאי לגמול דירקטורים בהתאם לתקנות האמורות.

הדירקטורים מקרב העובדים היוצאים מר אודי לוי ומר דוד כהן לא קיבלו גמול דירקטורים, אלא שכר עבודה מן החברה.

הדירקטורים מר אברהם לוי, גב' יעל לינדברג, ואינג' ג'מיל אבו חלא, שהינם עובדי מדינה, אינם זכאים לגמול דירקטורים. גם הדירקטורית היוצאת גב' יאנה גרינמן שהינה עובדת מדינה, אינה זכאית לגמול דירקטורים.

לפרטים אודות כתבי שיפוי שהוענקו לדירקטורים ראה סעיף 23.6 בפרק א' - תיאור עסקי התאגיד לשנת 2023, ולפרטים אודות ביטוח דירקטורים ונושאי משרה ראה סעיף 12.7 בפרק א' - תיאור עסקי התאגיד לשנת 2023.

8. אכיפה פנימית

דירקטוריון החברה אחראי לגיבושה של תכנית אכיפה פנימית נאותה וליישומה. תכנית אכיפה פנימית הינה מנגנון אותו אימצה 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, 2023, עד ליום 31 בדצמבר, 2023, היא אפקטיבית.

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 ו-7 ראשי תחומי ביקורת ומנהלת לשכה. היקף העסקת המבקר הפנימי וצוות עובדי הביקורת הפנימית בתקופת הדו"ח הינו במשרה מלאה.
- נכון ליום 31 בדצמבר, 2023, 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.
5. בסוף שנת 2022 אישרו ועדת הביקורת והדירקטוריון תכנית עבודה שנתית מפורטת ותוכנית רב שנתית לשנים 2023-2026. מידי שנה מתעדכנות עדיפויות הביקורת שנקבעו ונפרסת תכנית עבודה רב שנתית מעודכנת. תכנית העבודה הרב שנתית מהווה את הבסיס לתוכנית העבודה השנתית.

(ג) ביקורת של חברות בנות

לא מונה מבקר פנימי בחברות הבנות לשנת 2023.

(ד) היקף העסקה

בשנת 2023 הועסקו 7 מבקרים במשרה מלאה והיקף שעות של כ-1 משרה מלאה במיקור חוץ. במסגרת שנת 2023, נפתחו ונערכו 32 מטלות ביקורת חדשות.

(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 2023.

(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) דיו וחשבון המבקר הפנימי

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

במהלך שנת העבודה, הוגשו דוחות ביקורת במתכונתם הסופית ליו"ר הדירקטוריון, למנהל הכללי וליו"ר ועדת הביקורת של הדירקטוריון. דוחות הביקורת מוגשים לחברי ועדת הביקורת של הדירקטוריון באמצעות 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) הערכת הדירקטוריון את פעילות המבקר הפנימי

בהתאם לתוכנית הרב שנתית, החברה מעריכה כי היקף עבודת הביקורת הפנימית מאפשר לבקר את הנושאים המהותיים בחברה אחת לשנה עד שלוש שנים. היקף זה, אופי ורציפות פעילות המבקר הפנימי ותוכנית עבודתה הינם סבירים, ויש בהם כדי לממש את מטרות הביקורת הפנימית בחברה.

(ט) תגמול המבקר הפנימי

להערכת הדירקטוריון אין השפעה לתגמול הביקורת הפנימית ולמבקר הפנימי בפועל על הפעלת שיקול דעתה המקצועי. לא ניתנו למבקר הפנימית ולמבקר הפנימי בפועל ניירות ערך כחלק מתנאי העסקתם.

9. גילוי בדבר הליך אישור הדוחות הכספיים

זהות האורגנים בחברה המופקדים על בקרת העל בקשר עם הליך אישור הדוחות הכספיים: חברי הדירקטוריון, מנכ"ל החברה- משה (שיקו) זנה וסמנכ"ל כספים וכלכלה- רן סטרומזה.

9.1. הוועדה לבחינת הדוחות הכספיים, דנה בדוחות הכספיים ביום 18 במרץ, 2024 (להלן "השיבה"). בישיבה השתתפו נושאי המשרה הבכירים בחברה, רואה החשבון המבקר ונציגי רשות החברות הממשלתיות. הוועדה שמעה הצגה מפורטת של נושאי המשרה ואחרים בחברה, לרבות מנכ"ל החברה 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.

9.2. הוועדה דנה וגיישה המלצותיה לדירקטוריון בין היתר בעניינים הבאים: (1) הבקורות הפנימיות הקשורות בדיווח הכספי; (2) שלמות ונאותות הגילוי בדוחות הכספיים; (3) המדיניות החשבונאית שאומצה והטיפול החשבונאי שיושם בעניינים מהותיים של החברה; (4) הערכות שווי, לרבות ההנחות והאומדנים שבבסיסן, ושעליהן נסמכים נתונים בדוחות הכספיים; (5) היבטים שונים של בקרה וניהול סיכונים, הן כאלה המשתקפים בדוחות הכספיים והן כאלה המשפיעים על מהימנותם של הדוחות הכספיים.

9.3. חברי הוועדה שנכחו בישיבות הינם: יו"ר הוועדה- הגב' חנה הולנדר והדירקטוריות גב' רות דהן פורטנוי וגב' יעל לינדנברג.

המלצות הוועדה הועברו לדירקטוריון ביום 19 במרץ, 2024 ונדונו ואושרו בישיבה מס' 4/24 שהתקיימה ביום 21 במרץ, 2024 בהשתתפות יו"ר הדירקטוריון - עו"ד משה שמעוני והדירקטורים, יעל לינדנברג, חנה הולנדר, אבי לוי, דר' שלומית גלר, רות דהן פורטנוי, 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.

במסגרת אישור הדוחות הכספיים של החברה לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר, 2023, העריכו הדירקטוריון והנהלת החברה את הבקרה הפנימית בחברה. בהתבסס על הערכה זו, הדירקטוריון והנהלת החברה הגיעו למסקנה, כי הבקרה הפנימית כאמור, ליום 31 בדצמבר, 2023 הינה אפקטיבית.

עד למועד פרסום הדוחות הכספיים, לא הובא לידיעת הדירקטוריון והנהלה כל אירוע או עניין שיש בהם כדי לשנות את הערכת האפקטיביות של הבקרה הפנימית, כפי שהובאה במסגרת הדוח התקופתי האחרון בדבר בקרה פנימית.

גילוי בדבר שכר רואה חשבון מבקר

משרד רואי החשבון בריטמן אלמגור זהר ושות' הינו רואה החשבון המבקר של החברה.

להלן הוצאות שכר הטרחה לשנים 2021-2023 :

<u>סה"כ</u>		<u>שירותי מס</u>		<u>שירותי ביקורת, שירותים הקשורים לביקורת ושירותים אחרים (**)</u>		
<u>שעות</u>	<u>אלפי ש"ח</u>	<u>שעות</u>	<u>אלפי ש"ח</u>	<u>שעות</u>	<u>אלפי ש"ח</u>	
11,400	2,508	280	62	11,120	2,446	שנת 2023
11,160	2,456	280	62	10,880	2,394	שנת 2022
11,120	2,445	280	61	10,840	2,384	שנת 2021

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.

הדיווח הכספי בחברה

הדוחות הכספיים של החברה מקיימים את הוראות תקנות החברות הממשלתיות לעריכת דוחות כספיים, תקנות ניירות ערך, תקנות דוחות כספיים וחוזר דוחות כספיים.

החברה פנתה ליו"ר רשות ניירות ערך, בבקשה שיפעיל סמכותו לקבוע כי החברה בהגדרתה כחברה ממשלתית ובצייתה לכלל תקנות רשות החברות, לרבות האמורות לעיל, תדווח בדבר אפקטיביות הבקרה הפנימית במתכונת הקבועה בתקנות רשות החברות.

במענה לפניית החברה, החליט יו"ר רשות ניירות ערך בתאריך 17 ביולי, 2019, להיענות לבקשתה כי דיווחי החברה בדבר אפקטיביות הבקרה הפנימית יעשו במתכונת שנקבעה בהוראות תקנות החברות הממשלתיות וזאת כל עוד עומדת החברה בהוראות אלו. הסדר זה, כפוף להתחייבות החברה כי בכל תאריך דוח, תבחן החברה האם אירע שינוי כלשהו במסכת העובדתית אשר הוצגה בפני סגל הרשות ותיידע אותו בדבר כל שינוי כאמור. בכלל זה תבחן החברה שינויים בהוראות התקנות או בהוראות תקנות החברות הממשלתיות שינויים במעמדה של החברה המשפיעים על הדינים החלים עליה, שינויים באופן יישום הוראות תקנות החברות הממשלתיות בחברה וכל שינוי אחר רלוונטי לעניין. נכון לתאריך פרסום הדוחות הכספיים השנתיים המאוחדים, החברה מילאה את ההתניות שהוטלו עליה ומצאה שאין שינוי בתקנות או שינוי רלוונטי אחר.

לפרטים בדבר אירועים מהותיים אשר התרחשו לאחר תאריך הדיווח, ראה באור 28 לדוחות הכספיים השנתיים המאוחדים.

גילוי בקשר עם הדיווח הפיננסי הנדרש על-פי חוזר דוחות כספיים של רשות החברות הממשלתיות

א) רישום זכויות ונכסים

בשנת 2014 החלה החברה בהיערכות כוללת למיפוי גושים לפרצלציה, להסדר ומיפוי משפטי ותכנוני של מקרקעי הרכבת. הטיפול ברישום זכויות המדינה והחברה בנכסים החל רק במחצית השנייה של אותה השנה לאחר קבלת תקציב מנציגי הממשלה לביצוע מהלך זה.

החברה פועלת להשלמת תהליך הרישום על פי תיקון הסכם המקרקעין.

ב) התחייבויות בשל יחסי עובד מעביד

ראה באור 19 לדוחות הכספיים השנתיים המאוחדים.

ד. גילוי ייעודי למחזיקי אגרות החוב

פרטים אודות תעודות התחייבות שבמחזור

אגרות חוב סדרה ג'

בתקופת הדוח לא חלו שינויים מהותיים ביחס לגילוי שניתן בנושא זה בפרק ב' לדוח התקופתי.

ביום 18 בפברואר, 2021, פרסמה החברה תשקיף מדף הנושא תאריך 19 בפברואר, 2021 (אסמכתא מס' 019665-01-2021), אשר מכוחו, החברה תוכל להנפיק אגרות חוב, כתבי אופציה הניתנים למימוש לאגרות חוב וכן ניירות ערך מסחריים.

ביום 6 באוגוסט, 2023 החליטה רשות ניירות ערך להאריך את התקופה להצעת ניירות ערך על פי תשקיף המדף של החברה עד לתאריך 18 בפברואר, 2024. ראה דיווח מיידי מיום 6 באוגוסט, 2023 מס' אסמכתא 072994-01-2023 (מידע זה מהווה הכללה על דרך הפניה).

ביום 21 ביוני, 2021 השלימה החברה הנפקת 100 מיליון ש"ח ערך נקוב אגרות חוב (סדרה ג'), צמודה למדד מחירים לצרכן, וזאת מכוח דוח הצעת מדף מיום 20 ביוני, 2021, מס' אסמכתא 041221-01-2021. לפרטים אודות אגרות החוב (סדרה ג') ראה דיווח מיידי מיום 21 ביוני, 2021, מס' אסמכתא 041968-01-2021, וכן דיווחים מיידיים מיום 22 ביוני, 2021, מס' אסמכתא 042115-01-2021, 042217-01-2021 ו-042223-01-2021 (מידע זה מהווה הכללה על דרך הפניה).

1. להלן יובא תיאור סדרות אגרות החוב שהנפיקה החברה ונמצאות בידי הציבור נכון ליום 31 בדצמבר, 2023:

<u>שם הסדרה</u>	<u>סדרה ג'</u>
מועד הנפקה	21.06.2021
ע.נ. במועד ההנפקה (באלפי ש"ח)	100,000
ע.נ. אגרות החוב ליום 31 בדצמבר, 2023 (באלפי ש"ח)	80,000
שער בבורסה ליום 31 בדצמבר, 2023 (באגורות)	105.44
ע.נ. אגרות החוב בתוספת הפרשי הצמדה ליום 31 בדצמבר, 2023 (באלפי ש"ח)	87,552
סך הריבית הצבורה ליום 31 בדצמבר, 2023 (באלפי ש"ח)	309
שווי בורסאי ליום 31 בדצמבר, 2022 (באלפי ש"ח)	94,311
שווי בורסאי ליום 31 בדצמבר, 2023 (באלפי ש"ח)	84,352
סוג הריבית ושיעורה	קבועה וצמודה בשיעור של 0.72%
מועדי תשלום הקרן	10 תשלומים שנתיים אשר ייפרעו ביום 30 ביוני של כל אחת מהשנים 2022-2031, ותשלום אחרון ביום 30 ביוני, 2031.
מועדי תשלום הריבית	10 תשלומים שנתיים אשר ייפרעו ביום 30 ביוני של כל אחת מהשנים 2022-2031, ותשלום אחרון ביום 30 ביוני, 2031.
בסיס ותנאי הצמדה (קרן + ריבית)	צמודות למדד המחירים לצרכן
האם אגרות החוב ניתנות להמרה	לא
זכות החברה לבצע פדיון מוקדם או המרה כפויה	החברה תהא רשאית, בכל עת (החל מתום 60 ימים לאחר הרישום למסחר, על פי שיקול דעתה, להעמיד את אגרות החוב (סדרה ג') לפדיון מוקדם.
האם סדרת אגרות החוב מהותית	החברה תהא רשאית, בכל עת (החל מתום 60 ימים לאחר הרישום למסחר, על פי שיקול דעתה, להעמיד את אגרות החוב (סדרה ג') לפדיון מוקדם.

2. נאמנים לאגרות החוב (סדרה ג')

הנאמן לאגרות החוב של החברה (סדרות ג') 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.

במסגרת אסיפת בעלי האג"ח אשר התכנסה ביום 23 ביולי, 2023, הוחלט לאשר את מינויו של הנאמן המכהן, כנאמן למחזיקי אגרות החוב ליתרת תקופת הנאמנות. ראה דיווח מידי מיום 2 באוגוסט, 2023 מס' אסמכתא 2023-10-088500 (מידע זה מהווה הכללה על דרך הפניה).

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 ג'	21.06.2021	ilAA+ Aa1 אופק יציב	ilAA+ אופק יציב	Maalot S&P מידרג

לפרטים נוספים בדבר הדירוג, ראה נספחים ג' ו-ד' לתשקיף החברה שפורסם ביום 10 במרץ, 2015 (מספר אסמכתא: 2015-01-048370).

ביום 13 ביוני, 2021, אישר מעלות דירוג של AA+il להנפקת אגרות חוב בסכום כולל של עד 100 מיליון ש"ח ערך נקוב, באמצעות סדרת אגרות חוב חדשה אגרות חוב (סדרה ג'). כמו כן, ביום 7 ביוני, 2021, אישרה מידרג דירוג של Aa1il להנפקת אגרות חוב בסכום של עד 100 מיליון ש"ח ערך נקוב, באמצעות סדרת אגרות חוב חדשה אגרות חוב (סדרה ג'). לפרטים נוספים בדבר הדירוג, ראה נספח א' לדוח הצעת מדף שפורסם ביום 20 ביוני, 2021 וכן דיווחים מידיים מיום 7 ביוני, 2021 ויום 13 ביוני, 2021.

ביום 24 בפברואר, 2022 פרסמה מדרוג אישור דירוג של אגרות החוב של החברה, AA+.il עם אופק יציב. ביום 15 באוגוסט, 2022 פרסמה מדרוג אישור דירוג של אגרות החוב של החברה, AA+.il עם אופק יציב. ביום 2 במרץ, 2023 פרסמה מדרוג אישור דירוג של אגרות החוב של החברה, AA+.il עם אופק יציב. ביום 13 באוגוסט, 2023 פרסמה מדרוג אישור דירוג של אגרות החוב של החברה, AA+.il עם אופק חיובי. ביום 14 במרץ, 2024 פרסמה מדרוג אישור דירוג של אגרות החוב של החברה, AA+.il עם אופק חיובי.

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 ג') ולא התקיימו תנאים המקיימים עילה להעמדת אגרות החוב (סדרה ג') לפירעון מידי.

5. בטוחות ושעבודים לאגרות החוב

(א) אגרות החוב (סדרה ג') לא תהיינה מובטחות בבטוחות.

(ב) החברה התחייבה, כי כל עוד אגרות החוב (סדרה ג') 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 15% מתוך סך הערך הנקוב של אגרות החוב (סדרה ג') שהונפקו בהנפקה 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, ישועבדו בשעבוד שוטף (צף), יחידים ראשון בדרגה וללא הגבלה בסכום לטובת הנאמן (עבור מחזיקי אגרות החוב) עד לתשלום כלל תשלומי הקרן והריבית והפרשי הצמדה למחזיקי

אגרות החוב. כל עוד השעבוד יהא בתוקף, החברה תהא רשאית לעשות שימוש בסכום הקרן לתשלום תשלומי הקרן והריבית של סדרת אגרות החוב (סדרה ג') 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.

1. מצבת התחייבויות לפי מועדי פירעון

לפירוט בדבר מצבת ההתחייבויות של החברה לפי מועדי פירעון נכון ליום 31 בדצמבר, 2023, ראה דיווח מיידי בטופס ת126 המדווח במקביל לדוח זה ונכלל בדוח זה על דרך הפניה.

דירקטוריון והנהלת החברה מביעים את הערכתם לציבור עובדי החברה ולמנהליה.

21 במרץ, 2024

תאריך אישור הדוח

משה שמעוני

יו"ר הדירקטוריון

משה (שיקו) זנה

מנכ"ל

רכבת ישראל בע"מ

**דוחות כספיים מאוחדים ליום
31 בדצמבר, 2023**

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 2023, בהתבסס על קריטריונים שנקבעו במסגרת המשולבת של בקרה פנימית שפורסמה על ידי ה-Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (להלן "COSO"). הדירקטוריון והנהלה של החברה אחראים לקיום בקרה פנימית אפקטיבית על דיווח כספי ולהערכתם את האפקטיביות של בקרה פנימית על דיווח כספי, הנכללת בדוח הדירקטוריון והנהלה בדבר בקרה פנימית על דיווח כספי המצורף. אחריותנו היא לחוות דעה על בקרה פנימית על דיווח כספי של החברה בהתבסס על ביקורתנו.

ערכנו את ביקורתנו בהתאם לתקני ה-PCAOb (Public Company Accounting Oversight Board) בארה"ב בדבר ביקורת של בקרה פנימית על דיווח כספי, כפי שאומצו על ידי לשכת רואי חשבון בישראל. על-פי תקנים אלה נדרש מאיתנו לתכנן את הביקורת ולבצע במטרה להשיג מידה סבירה של ביטחון אם קיימה, מכל הבחינות המהותיות, בקרה פנימית אפקטיבית על דיווח כספי. ביקורתנו כללה השגת הבנה לגבי בקרה פנימית על דיווח כספי, הערכת הסיכון שקיימת חולשה מהותית, וכן בחינה והערכה של אפקטיביות התכנון והתפעול של בקרה פנימית בהתבסס על הסיכון שהוערך. ביקורתנו כללה גם ביצוע נהלים אחרים כאלה שחשבונו 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 מרשות); (2) מספקים מידה סבירה של ביטחון שעסקאות נרשמות כנדרש כדי לאפשר הכנת דוחות כספיים בהתאם לתקני דיווח כספי בינלאומיים (IFRS), ושקבלת כספים והוצאת כספים של החברה נעשים רק בהתאם להרשאות הדירקטוריון והנהלה של החברה ובכפוף לאישורים של רשויות המדינה הנדרשים על-פי דין; ו-(3) מספקים מידה סבירה של ביטחון לגבי מניעה או גילוי במועד של רכישה, שימוש או העברה (לרבות הוצאה מרשות) בלתי מורשים של נכסי החברה, שיכולה להיות להם השפעה מהותית על הדוחות הכספיים.

בשל מגבלותיה המובנות, בקרה פנימית על דיווח כספי עשויה שלא למנוע או לגלות הצגה מוטעית. כמו כן, הסקת מסקנות לגבי העתיד על בסיס הערכת אפקטיביות נוכחית כלשהי חשופה לסיכון שבקורות תהפוכה לבלתי מתאימות בגלל שינויים בנסיבות או שמידת הקיום של המדיניות או הנהלים תשתנה לרעה.

לדעתנו, בהתבסס על ביקורתנו, החברה קיימה, מכל הבחינות המהותיות, בקרה פנימית אפקטיבית על דיווח כספי ליום 31 בדצמבר 2023, 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 2023 ו-2022 ולכל אחת משלוש השנים בתקופה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2023 והדוח שלנו, מיום 21 במרץ 2024, כלל חוות דעת בלתי מסויגת על אותם דוחות כספיים בהתבסס על ביקורתנו.

בריטמן אלמגור זר ושות'

רואי חשבון

A Firm in the Deloitte Global Network

תל אביב, 21 במרץ, 2024

תל אביב - משרד ראשי

מרכז עזריאלי 1 תל אביב, ת.ד. 16593 תל אביב 6116402 | טלפון: 03-6085555 | info@deloitte.co.il

בית שמש
יגאל אלון 1
בית שמש 9906201

משרד נצרת
מרג' אבן עמר 9
נצרת, 16100

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

משרד חיפה
מעלה השחרור 5
ת.ד. 5648
חיפה, 3105502

משרד ירושלים
קרית המדע 3
מגדל הר חוצבים
ירושלים, 914510

טלפון: 073-3994455
פקס: 073-399445
info-nazareth@deloitte.co.il

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

טלפון: 04-8607333
פקס: 04-8672528
info-haifa@deloitte.co.il

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

תוכן העניינים

עמוד	
2-4	הצהרות מנהלים
5-7	דוח רואי החשבון המבקרים
8-9	דוחות מאוחדים על המצב הכספי
10	דוחות מאוחדים על הרווח והפסד ועל הרווח הכולל
11	דוחות מאוחדים על השינויים בהון
12-13	דוחות מאוחדים על תזרימי המזומנים
14-103	באורים לדוחות הכספיים המאוחדים

רכבת ישראל בע"מ

הצהרת מנהלים בהתאם לתקנות החברות הממשלתיות (דוח נוסף בדבר הפעולות שננקטו והמצגים שניתנו להבטחת נכונות הדוחות הכספיים ודוח הדירקטוריון) התשס"ו - 2005

הצהרת יו"ר דירקטוריון

אני, משה שמעוני, מצהיר כי:

1. בחנתי את הדוח התקופתי כמשמעותו בפרק ב' לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומיידיים), התש"ל - 1970 של חברת רכבת ישראל בע"מ (להלן - "החברה"), לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר, 2023 (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 בקורות ונהלים לצורך גילוי הנדרש בדוחות. בהתאם לכל, קבענו בקורות ונהלים כאלה, או גרמנו לקביעתם תחת פיקוחנו של בקורות ונהלים כאלה, המיועדים להבטיח שמידע מהותי המתייחס לחברה, 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: 21 במרץ, 2024

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, משה (שיקו) זנה, מצהיר כי :

1. בחנתי את הדוח התקופתי כמשמעותו בפרק ב' לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומיידיים), התש"ל - 1970 של חברת רכבת ישראל בע"מ (להלן - "החברה"), לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר, 2023 (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 בקורות ונהלים לצורך גילוי הנדרש בדוחות. בהתאם לכל, קבענו בקורות ונהלים כאלה, או גרמנו לקביעתם תחת פיקוחנו של בקורות ונהלים כאלה, המיועדים להבטיח שמידע מהותי המתייחס לחברה, 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.

משה (שיקו) זנה
מנכ"ל

תאריך : 21 במרץ, 2024

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 ומיידיים), התש"ל - 1970 של חברת רכבת ישראל בע"מ (להלן - "החברה"), לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר, 2023 (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 בקורות ונהלים לצורך גילוי הנדרש בדוחות. בהתאם לכל, קבענו בקורות ונהלים כאלה, או גרמנו לקביעתם תחת פיקוחנו של בקורות ונהלים כאלה, המיועדים להבטיח שמידע מהותי המתייחס לחברה, 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
סמנכ"ל כספים וכלכלה

תאריך: 21 במרץ, 2024

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

ביקרנו את הדוחות המאוחדים על המצב הכספי המצורפים של חברת רכבת ישראל בע"מ (להלן – "החברה") לימים 31 בדצמבר 2023 ו-2022 ואת הדוחות המאוחדים על הרווח או הפסד ורווח כולל אחר, השינויים בהון ותזרימי המזומנים לכל אחת משלוש השנים בתקופה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2023. 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 2023 ו-2022 ואת תוצאות פעולותיהן, השינויים בהון ותזרימי המזומנים שלהן לכל אחת משלוש השנים בתקופה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2023, 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.

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 2023, בהתבסס על קריטריונים שנקבעו במסגרת המשולבת על בקרה פנימית שפורסמה על ידי COSO משנת 2013 והדוח שלנו מיום 21 במרץ, 2024 כלל חוות דעת בלתי מסויגת על אפקטיביות הבקרה הפנימית על דיווח כספי של החברה.

ענייני מפתח בביקורת

ענייני מפתח בביקורת המפורטים להלן הם העניינים אשר תוקשרו, או שנדרש היה לתקשרם, לדירקטוריון החברה ואשר, לפי שיקול דעתנו המקצועי, היו משמעותיים ביותר בביקורת הדוחות הכספיים המאוחדים לתקופה השוטפת. עניינים אלה כוללים, בין היתר, כל עניין אשר: (1) מתייחס, או עשוי להתייחס, לסעיפים או לגילויים מהותיים בדוחות הכספיים וכן (2) שיקול דעתנו לגביו היה מאתגר, סובייקטיבי או מורכב במיוחד. לעניינים אלה ניתן מענה במסגרת ביקורתנו וגיבוש חוות דעתנו על הדוחות הכספיים המאוחדים בכללותם. התקשור של עניינים אלה להלן אינו משנה את חוות דעתנו על הדוחות הכספיים המאוחדים בכללותם ואין אנו נותנים באמצעות חוות דעת נפרדת על עניינים אלה או על הסעיפים או הגילויים שאליהם הם מתייחסים.

להלן ענייני המפתח בביקורת הדוחות הכספיים המאוחדים של החברה לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר 2023:

בחינת ירידת ערך של נכסי רכוש קבוע אשר לא מומנו באמצעות מענקי ממשלה

כמפורט בביאורים 2ד', 3ה', ו-13א' לדוחות הכספיים המאוחדים לשנה שנתיימה ביום 31 בדצמבר 2023, החברה בוחנת בכל מועד דיווח האם קיימים סימנים המצביעים על ירידת ערך של פריטי רכוש קבוע אשר לא מומנו באמצעות מענקי ממשלה או על ביטולה. באם קיימים סימנים, כאמור, מחושב אומדן סכום בר ההשבה של הנכס. הסכום בר ההשבה של נכס או של יחידה מניבת מזומנים הינו הגבוה מבין שווי שימוש לבין שווי הוגן, בניכוי עלויות מימוש. אומדן הסכום בר השבה לצורך בחינת ירידת ערך של נכסי רכוש קבוע אשר לא מומנו באמצעות מענקי ממשלה, נאמד על ידי החברה בשיטת שווי שימוש, כהגדרתו בתקן חשבונאות בינלאומי 36. שווי השימוש של החברה שזוהתה בכללותה כיחידת מניבת מזומנים אחת, נאמד בגישת היוון תזרימי מזומנים (DCF). גישה זו מחייבת את הנהלת החברה להפעיל שיקול דעת בנוגע לאומדנים והנחות עיקריות לצורך קביעת תחזית תזרימי המזומנים העתידיים ושיעור ההיוון. החברה נעזרת במעריך שווי חיצוני בלתי תלוי לצורך אומדן הסכום בר ההשבה של היחידה מניבת המזומנים וכן לצורך בחינת שיעור היוון בקשר עם בחינת סימנים לירידת ערך נכסים או לביטולה, ככל ולרוונטי.

לצורך בחינת ירידת ערך של נכסי רכוש קבוע אשר לא מומנו באמצעות מענקי ממשלה, נדרשת הנהלת החברה להפעיל שיקול דעת סובייקטיבי בנוגע לאומדנים והנחות עיקריות, בין היתר, זיהוי היחידה המניבה מזומנים ושיעור היוון בקשר לערכם של הנכסים כאמור לעיל. האומדנים וההנחות הקשורות, מבוססים על הסכם ההפעלה, ניסיון העבר וגורמים אחרים הנחשבים כרלוונטיים על ידי הנהלת החברה והם כרוכים באי וודאות גבוהה. התוצאות בפועל עשויות להיות שונות מאומדנים אלה. בשל האמור לעיל, ובפרט לאור כך שהסכום בר השבה של הנכסים אשר לא מומנו באמצעות מענקי ממשלה מתבסס על אומדנים והנחות בהתאם לשיקול דעת משמעותי של ההנהלה, זיהינו על פי שיקול דעתנו המקצועי, כי בחינת ירידת ערך נכסים אשר לא מומנו באמצעות מענקי ממשלה, בדגש על סבירות הנחות עיקריות כאמור לעיל ששימשו בבחינה זו, הינו עניין מפתח בביקורת.

נהלי הביקורת שבוצעו כמענה לעניין המפתח בביקורת

נהלי הביקורת שביצענו, הקשורים לעניין מפתח זה, כללו בין היתר את הנהלים הבאים: הבנת סביבת הבקרה הפנימית וביקורת האפקטיביות של הבקורות הפנימיות של החברה הרלוונטיות כמענה לעניין מפתח זה; סקירה של מצג החברה בדבר סימנים לביטול הפסד שהוכר בתקופות קודמות, לגבי ערך נכסי רכוש קבוע שלא מומנו על ידי מענקי ממשלה; בחינת הנחות עיקריות שבבסיס תחזית תזרימי המזומנים ועריכת השוואה מול ההנחות הנ"ל בתחזית קודמת וקבלת מסמכים תומכים ו/או הסברים לשינויים מהותיים בהנחות העיקריות בהן נעשה שימוש על ידי החברה; בחינה של שינויים עיקריים שחלו לגבי הכנסות ועלויות שנכללו בתחזית החברה בהשוואה לנתונים בתחזית קודמת וכן של עיקרי השינויים בנתוני הכנסות ועלויות בפועל בתקופת הדוח מול תקציב החברה; מעורבות של מומחים מטעמנו בבחינת נאותות המתודולוגיה שבבסיס עבודת בחינת ירידת ערך נכסים ובבחינת שיעור ההיוון; עריכת בירורים עם החברה ועם מעריך השווי מטעם החברה.

חתימה על הסכם מסגרת לפיתוח והפעלת רכבת ישראל מיום 5 ביוני 2023

כמפורט בביאור 21 ג' (1.3) לדוחות הכספיים המאוחדים לשנה שנתיימה ביום 31 בדצמבר 2023, בתאריך 5 ביוני 2023 חתמה החברה ונציגי המדינה על הסכם מסגרת לפיתוח ולהפעלת רכבת ישראל. להסכם זה השלכות משמעותיות על מצבה הכספי של החברה, על הכנסותיה מסובסידיה שוטפת שהינן הכנסותיה העיקריות, על מענקי הממשלה למימון פעילות הפיתוח שלה ועל תחזיות הרווחים ותזרימי המזומנים שלה.

תל אביב - משרד ראשי

מרכז עזריאלי 1 תל אביב, ת.ד. 16593 | תל אביב 6116402 | טלפון: 03-6085555 | info@deloitte.co.il

בית שמש
יגאל אלון 1
בית שמש 9906201

משרד נצרת
מרג' אבן עאמר 9
נצרת, 16100

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

משרד חיפה
מעלה השחרור 5
ת.ד. 5648
חיפה, 3105502

משרד ירושלים
קרית המדע 3
מגדל הר חוצבים
ירושלים, 914510

טלפון: 073-3994455
פקס: 073-399445
info-nazareth@deloitte.co.il

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

טלפון: 04-8607333
פקס: 04-8672528
info-haifa@deloitte.co.il

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



במסגרת עבודת הביקורת, צוות הביקורת נדרש להשיג הבנה מעמיקה של עקרונות ההסכם החדש, הבנת הוראות המעבר ליישום ההסכם והתחשבות בגין התקופה שממועד יישומו הרטרואקטיבי, בחינת ההשלכות על דוחות המבקרים שלנו וכן על חוות דעתנו בדבר אפקטיביות הבקרה הפנימית של החברה ליום 31 בדצמבר 2023. על כן, לפי שיקול דעתנו המקצועי, לאור השקעת מאמצי ביקורת בהיקף מהותי על ידי צוות הביקורת הבכיר ומומחים מטעמו, זיהינו את השפעת יישום לראשונה של הסכם ההפעלה האמור כעניין מפתח בביקורת.

נהלי הביקורת שבוצעו כמענה לעניין המפתח בביקורת

נהלי הביקורת שביצענו, הקשורים לעניין מפתח זה, כללו בין היתר את הנהלים הבאים: השגת הבנה מעמיקה של עקרונות ההסכם החדש והשלכותיו על ביקורת הדוחות הכספיים באמצעות קריאתו על ידי צוות הביקורת הבכיר ומומחים מטעמו לצורך זיהוי סוגיות הקשורות למדיניות החשבונאית של החברה ולאופן היישום החשבונאי לראשונה של הסכם; ביקורת רישום הכנסות הסובסידיה בגין תקופות קודמות שנרשמו בדוחות הכספיים ליום 31 בדצמבר 2023, לאור כניסתו לתוקף של ההסכם החל מה 1 בינואר 2022; בחינת הגילויים בדוחות הכספיים שפורטו לעיל; הבנת סביבת הבקרה הפנימית וביקורת האפקטיביות על הבקורות הפנימיות של החברה הרלוונטיות כמענה לעניין מפתח זה.

בריטמן אלמגור זהר ושות'

רואי חשבון

A Firm in the Deloitte Global Network

תל אביב, 21 במרץ, 2024

תל אביב - משרד ראשי

מרכז עזריאלי 1 תל אביב, ת.ד. 16593 תל אביב 6116402 | טלפון: 03-6085555 | info@deloitte.co.il

בית שמש
יגאל אלון 1
בית שמש 9906201

משרד נצרת
מרג' אבן עאמר 9
נצרת, 16100

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

משרד חיפה
מעלה השחרור 5
ת.ד. 5648
חיפה, 3105502

משרד ירושלים
קרית המדע 3
מגדל הר חוצבים
ירושלים, 914510

טלפון: 073-3994455
פקס: 073-399445
info-nazareth@deloitte.co.il

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

טלפון: 04-8607333
פקס: 04-8672528
info-haifa@deloitte.co.il

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

ליום 31 בדצמבר,		באור	
2022	2023		
אלפי ש"ח			
נכסים שוטפים			
143,933	189,904	4	מזומנים ושווי מזומנים
			מזומנים ושווי מזומנים מוגבלים בשימוש ומיועדים לפעילות
161,027	208,685	5	הפיתוח לזמן קצר
1,038	586	6	השקעות לזמן קצר
73,098	73,041	7	לקוחות
560,442	905,423	8,27	ממשלת ישראל
193,980	157,515	9	חייבים ויתרות חובה
16,966	19,853	10	מלאי
1,150,484	1,555,007		
נכסים לא שוטפים			
342,546	267,687	5	מזומנים ושווי מזומנים מוגבלים בשימוש ומיועדים לפעילות
6,854	6,188	11	הפיתוח לזמן ארוך
26,250	-	27	חייבים ויתרות חובה לזמן ארוך
13,891	14,741	18,12 (א)	ממשלת ישראל
25,946	26,970	12	קרן שמורה בגין אג"ח
79,000	62,000	20	השקעות מיועדות בנכסים פיננסיים
			נכסי מיסים נדחים
		13	רכוש קבוע
24,454,745	26,094,330		רכוש קבוע מופעל, נטו
9,626,743	11,442,129		רכוש קבוע בהקמה
34,081,488	37,536,459		סה"כ רכוש קבוע, נטו
324,524	363,378	14	נכסים בלתי מוחשיים, נטו
34,900,499	38,277,423		סה"כ נכסים לא שוטפים
36,050,983	39,832,430		סה"כ נכסים

הבאורים המצורפים מהווים חלק בלתי נפרד מהדוחות הכספיים המאוחדים.

דוחות מאוחדים על המצב הכספי

ליום 31 בדצמבר,		באור	
2022	2023		
אלפי ש"ח			
התחייבויות שוטפות			
16	-		התחייבות מסים שוטפים
687,936	822,088	16	התחייבויות לספקים ולנותני שירותים
271,960	279,366	17	זכאים ויתרות זכות
86,330	-	8	ממשלת ישראל
123,399	102,718	24	התחייבויות תלויות
10,630	10,944	15	התחייבות בגין אג"ח לזמן קצר
29,829	34,496		חלויות שוטפות בגין התחייבות חכירה
1,210,100	1,249,612		
התחייבויות לא שוטפות			
106,336	105,310	19	הטבות לעובדים
33,889,827	36,668,821	22,27	הכנסה נדחית בגין מענקים ממשלתיים
90,569	81,101	15	התחייבות בגין אג"ח לזמן ארוך
34,915	35,360		התחייבות בגין חכירה לזמן ארוך
34,121,647	36,890,592		
הון עצמי			
		23	
3,000,000	3,000,000		הון מניות
174,720	174,720		קרן הון
(2,455,484)	(1,482,494)		יתרת הפסד
719,236	1,692,226		סה"כ הון עצמי
36,050,983	39,832,430		סה"כ התחייבויות והון עצמי

הבאורים המצורפים מהווים חלק בלתי נפרד מהדוחות הכספיים המאוחדים.

רן סטרומזה סמנכ"ל כספים וכלכלה		משה (שיקו) זנה מנכ"ל	משה שמעוני יו"ר הדירקטוריון	21 במרץ, 2024 תאריך אישור הדוחות הכספיים
-----------------------------------	--	-------------------------	--------------------------------	---

דוחות מאוחדים על הרווח והפסד ועל הרווח הכולל

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר,			באור	
2021	2022	2023		
אלפי ש"ח				
2,558,393	2,841,272	3,606,773	(א) 25	הכנסות ממכירות ושירותים
(2,428,910)	(2,672,434)	(3,140,969)	(ב) 25	עלות ההכנסות ממכירות ושירותים
129,483	168,838	465,804		רווח גולמי
(12,522)	(23,925)	(31,821)	(ג) 25	הוצאות מכירה ושיווק
(153,581)	(173,568)	(195,754)	(ד) 25	הוצאות הנהלה וכלליות
17,050	(94,984)	742,897	(ה) 25	הכנסות (הוצאות) אחרות, נטו
(19,570)	(123,639)	981,126		רווח (הפסד) תפעולי
20,038	8,239	27,767	(ו) 25	הכנסות מימון
(7,286)	(21,734)	(23,921)	(ו) 25	הוצאות מימון
(6,818)	(137,134)	984,972		רווח (הפסד) לפני מיסים על ההכנסה
2,000	4,000	(17,000)	20	הכנסות (הוצאות) מיסים נדחים
(22)	(11)	-	20	הוצאות מיסים על ההכנסה
(4,840)	(133,145)	967,972		רווח (הפסד) נקי לשנה
				רווח כולל אחר:
12,037	36,149	5,018	(א) 19	רווח אקטוארי בגין תוכניות להטבה מוגדרת
7,197	(96,996)	972,990		סה"כ רווח (הפסד) כולל

הבאורים המצורפים מהווים חלק בלתי נפרד מהדוחות הכספיים המאוחדים.

הון מניות	קרן הון	יתרת הפסד אלפי ש"ח	סה"כ הון
3,000,000	174,720	(2,455,484)	719,236
יתרה ליום 1 בינואר, 2023			
-	-	967,972	967,972
-	-	5,018	5,018
-	-	972,990	972,990
רווח השנה רווח כולל אחר סה"כ רווח כולל			
3,000,000	174,720	(1,482,494)	1,692,226
יתרה ליום 31 בדצמבר, 2023			

הון מניות	קרן הון	יתרת הפסד אלפי ש"ח	סה"כ הון
3,000,000	174,720	(2,358,488)	816,232
יתרה ליום 1 בינואר, 2022			
-	-	(133,145)	(133,145)
-	-	36,149	36,149
-	-	(96,996)	(96,996)
הפסד השנה רווח כולל אחר סה"כ הפסד כולל			
3,000,000	174,720	(2,455,484)	719,236
יתרה ליום 31 בדצמבר, 2022			

הון מניות	קרן הון	יתרת הפסד אלפי ש"ח	סה"כ הון
3,000,000	174,720	(2,365,685)	809,035
יתרה ליום 1 בינואר, 2021			
-	-	(4,840)	(4,840)
-	-	12,037	12,037
-	-	7,197	7,197
הפסד השנה רווח כולל אחר סה"כ רווח כולל			
3,000,000	174,720	(2,358,488)	816,232
יתרה ליום 31 בדצמבר, 2021			

הבאורים המצורפים מהווים חלק בלתי נפרד מהדוחות הכספיים המאוחדים.

דוחות מאוחדים על תזרימי המזומנים

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר,

2021 2022 2023

אלפי ש"ח

תזרימי מזומנים מפעילות שוטפת

רווח (הפסד) נקי 967,972 (133,145) (4,840)

התאמות הדרושות להצגת תזרימי מזומנים מפעילות שוטפת

הכנסות והוצאות שאינן כרוכות בתזרימי מזומנים:

17,000	(4,000)	(2,000)	הוצאות (הכנסות) מיסים נדחים
(16)	(10)	23	הוצאות (הכנסות) מיסים על הכנסה
120,820	60,935	58,218	פחת והפחתות, נטו
(763,055)	101,000	(14,000)	הפסד (קימום) מירידת ערך
22,089	(3,658)	(694)	הפסד (רווח) ממימוש רכוש קבוע
2,100	11,561	1,333	שערך נכסים פיננסיים הנמדדים בשווי הוגן דרך רווח והפסד, נטו
1,674	1,053	865	הוצאות מימון בגין חכירה
(599,388)	166,881	43,745	

שינויים בסעיפי נכסים והתחייבויות:

57	30,312	(27,220)	ירידה (עלייה) בלקוחות
(272,460)	(66,551)	176,715	ירידה (עלייה) בחוב ממשלת ישראל
20,024	(12,375)	(15,595)	ירידה (עלייה) בחייבים ויתרות חובה (כולל יתרות חובה לזמן ארוך)
(2,887)	(1,105)	(677)	עלייה במלאי
3,992	7,190	6,413	עלייה בהתחייבות בשל הטבות לעובדים, נטו
33,318	63,877	(65,711)	עלייה (ירידה) בהתחייבויות לספקים ולנותני שירותים
(11,666)	50,023	(1,663)	עלייה (ירידה) בזכאים, יתרות זכות והתחייבויות תלויות
(229,622)	71,371	72,262	

מזומנים נטו שנבעו מפעילות שוטפת

138,962 105,107 111,167

הבאורים המצורפים מהווים חלק בלתי נפרד מהדוחות הכספיים המאוחדים.

דוחות מאוחדים על תזרימי המזומנים

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר,		
2021	2022	2023
אלפי ש"ח		

תזרימי מזומנים מפעילות השקעה

(3,137,674)	(3,680,647)	(4,037,224)
(31,276)	(40,813)	(62,725)
(80,804)	26,688	11,512
3,193,953	3,826,551	4,017,550
1,257	3,658	126
112,402	1,577	1,039
21,053	349	665
78,911	137,363	(69,057)

רכישת רכוש קבוע
רכישת נכסים בלתי מוחשיים
שינוי בזכאים/חייבים בגין מע"מ
תקבולים בגין מענקי השקעה מממשלת ישראל
תמורה מממוש רכוש קבוע
תמורה מממוש נכסים פיננסיים הנמדדים בשווי הוגן דרך רווח או הפסד, נטו
גבייה מפיקדונות בתאגידים בנקאיים, נטו

מזומנים נטו שנבעו מפעילות (ששימשו לפעילות) השקעה

תזרימי מזומנים מפעילות מימון

106,980	-	-
(125,018)	(10,415)	(10,893)
(913)	(745)	(684)
-	77,000	105,000
(79,005)	(80,752)	(107,821)
(865)	(1,053)	(1,674)
(21,935)	(27,899)	(35,063)
(120,756)	(43,864)	(51,135)

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

מזומנים נטו ששימשו לפעילות מימון

69,322	198,606	18,770
379,578	448,900	647,506
448,900	647,506	666,276

עלייה במזומנים ושווי מזומנים

יתרת מזומנים ושווי מזומנים לתחילת השנה

יתרת מזומנים ושווי מזומנים לסוף השנה

הבאורים המצורפים מהווים חלק בלתי נפרד מהדוחות הכספיים המאוחדים.

באור 1 - כללי

א. פעילות החברה וסביבתה החוקית

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 לחזרי והנחיות רשות החברות הממשלתיות.

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 הקודם") בתוקף מיום 1 בינואר, 2013 ועד ליום 21 במאי, 2023.

החל משנת 2021 ועד ליום 31 בדצמבר, 2022, אישר דירקטוריון החברה מספר תוספות להסכם הפיתוח וההפעלה הקודם, שנחתמו בין נציגי הממשלה לבין החברה, שמהותן בהארכת תוקפו של הסכם הפיתוח וההפעלה הקודם והתוספות לו כך שהסכם זה הוארך עד מועד כניסת ההסכם החדש לתוקף.

במהלך שנת 2023 אישר דירקטוריון החברה מספר תוספות נוספות להסכם הפיתוח וההפעלה הקודם (תוספות שש עשרה ועד עשרים), שנחתמו בין נציגי הממשלה לבין החברה, שמהותן הארכת תוקפו של ההסכם הנ"ל והתוספות לו.

הסכם הפיתוח וההפעלה החדש נחתם ביום 31 במאי, 2023 וביום 5 ביוני, 2023 התקבלה בחברה חתימת נציגי הממשלה על הסכם המסגרת לפיתוח וההפעלה של החברה (להלן - "הסכם הפיתוח וההפעלה החדש") המחליף את ההסכם הקודם מיום 17 ביוני, 2014, שתוקפו הוארך מעת לעת עד ליום 21 במאי, 2023. תחולתו של ההסכם החדש מיום 1 בינואר, 2022 ועד ליום 31 בדצמבר, 2026. יודגש כי תחולתו של הסכם הפיתוח וההפעלה החדש היא רטרואקטיבית מיום 1 בינואר, 2022, כך שנשמרה רציפות הסכמית בין החברה לבין הממשלה. לפרטים בדבר עיקרי ההסכם ראה באור 21(ג)(1).

הסכם הפיתוח וההפעלה החדש, כמו הסכם ההפעלה הקודם, מסדיר את היחסים בין ממשלת ישראל לבין החברה, בכל הנוגע להתחייבויות החברה ביחס לרמת השירות לנוסע בתחום התחבורה הציבורית בכלל, התחבורה הרכבתית בפרט וביחס לביצוע תכניות פיתוח נקבעו הוראות בדבר מתן סובסידיה לחברה על ידי הממשלה כנגד עמידתה בהתחייבויותיה. בנוסף קובע הסכם הפיתוח וההפעלה החדש כי ישולם תשלום נוסף בגין פעילויות נוספות בהתאם להוראות נציגי הממשלה מעבר לפעילויות שקבועות בהסכם ההפעלה החדש.

הסכם הפיתוח וההפעלה החדש צפוי לשפר את מצבה הכספי של החברה ולהגדיל את תזרימי המזומנים מפעילות שוטפת וזאת לאור התאמת מנגנוני הסובסידיה השוטפת למבנה העלויות של החברה.

יצוין, כי שינויים בהסכם הפיתוח וההפעלה החדש או ביטולו ו/או ביטול תכנית הפיתוח או שינויים בה, עלולים להיגרם, בין היתר, כתוצאה משינויים בסדרי העדיפויות הלאומיים וקיצוצים בתקציב המדינה ועלולים לפגוע בהיקף הסובסידיה והמימון אותם מקבלת החברה מהממשלה. יודגש, כי לחברה תלות קריטית בהסכם הפיתוח וההפעלה החדש ובהעברת הכספים מהמדינה לפי הסכם זה. בהתאם לכך, ביטול הסכם הפיתוח וההפעלה החדש ו/או שינויו באופן שאינו עולה בקנה אחד עם טובת החברה, ו/או אי העברת תשלומים מהמדינה מכוחו מכל סיבה שהיא (לרבות כתוצאה מהפרת ההסכם על ידי החברה ו/או כתוצאה מעיכוב ו/או קיזוז תשלומים המגיעים לחברה על פיו, על ידי המדינה), עלולים לפגוע בחברה ובתזרים השוטף שלה, וכתוצאה מכך במקורות המימון לפעילותה השוטפת וביכולתה ליישם את תכנית הפיתוח ולהתאים את ההיצע (כלומר, את משאבי התשתית והציוד הנייד) לביקושים הגדלים. בנוסף, אי העברת תשלומים מהמדינה לחברה בגין אגרות החוב, לרבות במקרה של הפרת ההסכם על ידי החברה, עלול לפגוע, ברמת וודאות גבוהה, ביכולת עמידתה של החברה בהתחייבויותיה כלפי מחזיקי אגרות החוב. יחד עם זאת, נכון למועד פרסום הדוח החברה לא צופה כי יחול שינוי בהסכם זה.

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.

באור 1 - כללי (המשך)

א. פעילות החברה וסביבתה החוקית (המשך)

הקמת חברות בנות

ביום 2 באפריל, 2013 אישרה הממשלה (הקבינט החברתי-כלכלי) הקמת שתי חברות בנות לחברה: חברת בת למטענים וחברת בת לנדל"ן.

ההחלטה לאשר לחברה, לפי סעיף 11(א)(9) לחוק החברות הממשלתיות, תשל"ה - 1975 (להלן - "החוק") ובהתאם להחלטת דירקטוריון החברה מיום 21 במרץ, 2013, להקים שתי חברות בנות ממשלתיות, אשר יהיו במועד הקמתן בבעלות מלאה של החברה (להלן - "חברות הבנות"), להלן מטרות חברות הבנות:

1. מטרות חברת רכבת מטענים בע"מ (להלן - "חברת הבת מטענים"):

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 וחברות הבנות שלה ובפעילותן בטווח הארוך.

נכון למועד פרסום הדוחות הכספיים, חברות הבנות 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 למטענים אשר הפכה ללקוח היחיד של הרכבת בתחום הובלת מטענים. לעניין מס הכנסה החברה טיפלה בהעברת הפעילות בהתאם לסעיף 104 לפקודת מס הכנסה.

לעניין החלטת הדירקטוריון בדבר המלצתו לרשות החברות לפעול מול ממשלת ישראל לסיום פעילות חברת הבת רכבת מטענים בע"מ, ראה באור 1(ב) להלן.

ביום 1 בספטמבר, 2016 נחתם הסכם בין החברה לבין חברת המטענים (להלן - "הסכם 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 החברה. בהתאם לתנאי הסכם חברת המטענים, ההסכם יעמוד בתוקף כל עוד הסכם ההפעלה והפיתוח בתוקף.

ביום 23 בינואר, 2024 עדכנה החברה כי, מנכ"ל חברת הבת למטענים הודיע כי יסיים את כהונתו בחברה ביום 22 לאפריל, 2024.

ביום 31 ביולי, 2016 נחתם הסכם בין החברה לבין חברת פיתוח מתחמי רכבת ישראל בע"מ (להלן - "חברת הבת"), שתכליתו הסדרת מערכת היחסים ומודל ההתחשבות ביניהן לתקופה של 5 שנים מיום 1 בינואר, 2016 ועד ליום 31 בדצמבר, 2020. הסכם זה הוארך מידי שנה ועד ליום 31 דצמבר, 2023, בהתאם להחלטת דירקטוריון החברה. ביום 17 בינואר, 2024 הוארך ההסכם בשנה נוספת עד ליום 31 בדצמבר, 2024 בהתאם להחלטת דירקטוריון החברה.

חברת פיתוח מתחמי רכבת ישראל בע"מ החלה לפעול ביום 1 בינואר, 2017.

ביום 28 בפברואר, 2021, סיים מנכ"ל חברת פיתוח מתחמי רכבת ישראל בע"מ, חברת בת בבעלות ושליטה מלאה של החברה, את כהונתו כמנכ"ל חברת הבת.

באור 1 - כללי (המשך)

ב. המצב העסקי של 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 21(ג)(1.3) להלן.

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 באור 21(ג)(1.3).

לחברה הון החוזר חיובי בסכום של כ- 305 מיליוני ש"ח וגירעון בהון החוזר בסך של כ- 60 מיליוני ש"ח לימים 31 בדצמבר, 2023 ו- 2022, בהתאמה; לחברה תזרים מזומנים חיובי מפעילות שוטפת בסך של כ- 139 מיליוני ש"ח ותזרים מזומנים חיובי מפעילות שוטפת בסך של כ- 105 מיליוני ש"ח לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר, 2023 ו- 2022, בהתאמה.

כמו כן, לחברה רווח תפעולי לפני הכנסות אחרות נטו (בעיקר מרישום השבת ערך נכסים) לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר, 2023 בסך של כ- 238 מיליוני ש"ח והפסד תפעולי לפני הכנסות אחרות, נטו (בעיקר מרישום ירידת ערך נכסים) לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר, 2022 בסך של כ- 29 מיליוני ש"ח.

ביום 14 בפברואר, 2019, החליט דירקטוריון החברה להמליץ לרשות החברות הממשלתיות לפעול מול ממשלת ישראל לסיום פעילות חברת הבת מטענים 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 מטענים הינה נמוכה מ-50%.

ביום 29 בנובמבר, 2018 אישר דירקטוריון החברה כי החברה לא תדרוש את פירעון החוב של חברת 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 28 בפברואר, 2024 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 2023 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 2023 של חברת הבת מטענים, אשר אושר ביום 21 במרץ, 2024, לאור החלטת דירקטוריון החברה מיום 21 במרץ, 2024, נכלל באור לפיו קיימים ספקות משמעותיים בדבר המשך קיומה של חברת הבת מטענים כיעסק חיי" וכן נכללה הפניית תשומת הלב לאמור בחוות הדעת של רואה החשבון המבקר של חברת הבת מטענים.

ביום 21 ביוני, 2021 השלימה החברה הנפקת 100 מיליון ש"ח ערך נקוב אגרות חוב (סדרה ג'), צמודה למדד מחירים לצרכן, וזאת מכוח דוח הצעת מדף מיום 20 ביוני, 2021. לפרטים נוספים בדבר אגרות החוב, ראה באור 21(ג)(1.3)(יב) להלן.

ביום 15 בפברואר, 2024 פרסמה החברה תשקיף מדף שמכוחו תוכל החברה להנפיק אגרות חוב (לרבות הרחבת סדרות קיימות של אגרות חוב של החברה), כתבי אופציה הניתנים למימוש אגרות חוב וכן ניירות ערך מסחריים.

באור 1 - כללי (המשך)

ב. מצב עסקי החברה (המשך)

מלחמת "חרבות ברזל"

ביום 7 באוקטובר, 2023 החל ארגון הטרור חמאס במתקפת פתע על מדינת ישראל. בעקבות המתקפה כאמור הכריזה ממשלת ישראל על מלחמת "חרבות ברזל" (להלן: "הלחימה"/"מלחמה"), אשר נכון למועד פרסום הדוח עודנה נמשכת.

בראשית תקופת הלחימה, ההשפעה על החברה הייתה, בין היתר, כדלהלן: קיטון במצבת כח האדם של החברה וכן קיטון בכמות העובדים בקרב ספקי ויועצי החברה (בעקבות היקפי הגיוס של אזרחים למילואים ועקב הפינוי של יישובי קו העימות בצפון ובדרום), סגירת קווים ותחנות רכבת בהנחיית גורמי הביטחון באזורי העימות שהובילו להקטנת השירות הן תחת מגזר הנוסעים והן תחת מגזר המטענים; בנוסף, בראשית תקופת הלחימה חלה ירידה טבעית בביקושים לשירותי החברה, פער אשר הלך והצטמצם עם התמשכות הלחימה והרחבת השירותים אשר ניתנו על ידי החברה; כמו כן, קיטון במצבת כח האדם של ספקי ויועצי החברה כמפורט לעיל (לרבות עקב מגבלות על כניסת פועלים זרים לישראל), הוביל לעיכוב בעמידה בלוחות הזמנים בחלק מפרויקטי הפיתוח של החברה (משך העיכוב הינו שונה ביחס לפרויקטים השונים) באופן שעשוי היה להביא להשפעה תזרימית על החברה. יצוין, כי הקיטון במצבת כח האדם של החברה בשלביה הראשונים של המלחמה הביא לצמצום הפעילות בתחנות הרכבת ובקווים המופעלים ואולם הפעילות השוטפת של החברה חזרה בהדרגה לשגרה חרף מחסור בכוח אדם, ונכון למועד פרסום הדוח, נפתחו כלל תחנות הרכבת ברחבי הארץ. בנוסף על כך, בראשית תקופת הלחימה, בשל מתן הקלות לשוכרי שטחים במתחמים המסחריים, אי פתיחת שטחי מסחר בתחנות הרכבת שהיו סגורות בתקופת הלחימה וחזרו לפעילות בהדרגה, וכן בשל צמצום בכמות נוסעי הרכבת, נוצר קיטון בהכנסות החברה ממסחר.

נכון למועד פרסום הדוח, בשל פעילות ממוקדת מצד החברה לניהול שגרת המלחמה, בין היתר, באמצעות מיקוד יומיומי לשיפור רמת השירות והתפעול, עלתה כמות הנוסעים ברכבות בהדרגה, תוך הקפדה על רמת דיוק גבוהה של הרכבות, וזאת על אף המחסור בכוח אדם.

בנוסף, להתמשכות המלחמה עשויה להיות השפעה על החברה והיא עלולה, בין היתר, להוביל להתממשות סיכונים ביטחוניים ביחס לחיי אדם וכן ביחס לרכוש ו/או תשתיות החברה; הקטנה נוספת בתפעול ובשירות שמספקת החברה ללקוחות מגזר הנוסעים וללקוחות מגזר המטענים; סגירת קווים ותחנות רכבת בהנחיית גורמי הביטחון באזורי עימות; התאמת פעילות החברה לאילוצים ביטחוניים; אי עמידה בלוחות זמנים אבני דרך מהותיות בפרויקטים; מחסור בכח האדם של החברה ו/או ספקי החברה ויועצי החברה; פגיעה באיתנות הפיננסית של ספקים ו/או יועצים; עיכובים נוספים בלוחות הזמנים בהשלמת פרויקטי הפיתוח של החברה וכן השפעה מסוימת על תקציב הפרויקטים כאמור; פגיעה בתקציב פרויקטים אסטרטגיים בשל עליות מדדים, השבתות עבודה, ריתוק ציוד החברה, עיכוב בהגעת חומרי גלם וציוד, עליית מחירי חומרי גלם, פגיעה באיכות חומרי גלם וכו'; גידול בניסיונות של תקיפות סייבר ובחומרות; התממשות אירועי מעילות והונאות; פגיעה בתזרים המזומנים של החברה בשל התעצמות הלחימה וזליגתה לעורף וכן להתממשות סיכונים הנובעים מהתממשות אירוע חירום המפורטים בסעיף 26 לפרק א' בדוח התקופתי לשנה. עוד יצוין, כי המלחמה והצורך בשיקום העורף והביטחון, עשויים להביא לשינוי בסדר העדיפויות הלאומי ביחס להשקעות בחברות התשתית התחבורתיות, דבר אשר עשוי להיות בעל השפעה על פעילות החברה והתפתחותה, על תזרים המזומנים שלה ועל התחרות על המשאב האנושי בדגש מהנדסים ואזרחים, מנהלי פרויקטים ועוד.

יובהר, כי נכון למועד פרסום הדוח, קיימת אי וודאות ביחס להמשך ואופי הלחימה ומספר החזיתות מולם קיים איום מלחמתי. יחד עם זאת, ההערכות נכון למועד זה, הינן שהלחימה תמשך בחודשים הקרובים, לפיכך, נכון למועד זה, אין ביכולתה של החברה להעריך את ההשפעות העתידיות, ככל שתהיינה, של המלחמה ומצב המשק כאמור על פעילותה של החברה ושל חברות הבנות שלה, בין היתר, לאור אי הוודאות ביחס להיקף המלחמה, התמשכותה, השפעתה והיקפה.

הערכות החברה בדבר המשך פעילות החברה בתקופת המלחמה, משך תקופת המלחמה והשפעות המלחמה על פעילות החברה ועל תוצאותיה הכספיות, מבוססות על תוכניות העבודה והפיתוח של החברה, תקציב החברה, תחזיות והערכות של החברה ומידע המצוי בידיה נכון למועד פרסום הדוחות הכספיים. הערכות אלו עשויות שלא להתממש בפועל, כולן או חלקן, או להתממש באופן שונה מהותית מכפי שנצפה. הגורמים העיקריים שעשויים להשפיע על כך, הינם המשכיות המלחמה, סיכונים ביטחוניים, שינויים בתוכניות העבודה והפיתוח של החברה, שינויים ברגולציה בעקבות המלחמה, פגיעה במתקני החברה ו/או במתקני חברות הבנות שלה ובמערכות מהותיות שלהן, עיכובים בפרויקטי פיתוח, היעדר מקורות מימון עתידיים, חלוקת תקציב שונה, עליות מדדים והשפעות של הורדת דירוג האשראי של מדינת ישראל, מחסור בכח אדם ותחרות על כח אדם, עם הצורך בשיקום תשתיות שאינן רכבות וכן התממשות אחד או יותר מגורמי הסיכון של החברה.

באור 1 - כללי (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. כמו כן, הדוחות הכספיים ערוכים בהתאם לתקנות ניירות ערך (דוחות כספיים שנתיים), התשי"ע - 2010 (להלן - "תקנות דוחות כספיים") ולהוראות רשות החברות הממשלתיות.

הדוחות הכספיים המאוחדים אושרו לפרסום על ידי דירקטוריון החברה ביום 21 במרץ, 2024.

ב. תקופת המחזור התפעולי

מחזור הפעילות התפעולי של החברה הינו עד שנה.

באור 2 - בסיס עריכת הדוחות הכספיים (המשך)

ג. 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.

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 21(ג)(1)(3).
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 המשפטית, 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 21.
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 2024 מבוססות על הסכם הפיתוח וההפעלה וכן על תוכנית התפעולית ותחזית ההנהלה. - 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 הפסד (קימום) הפרשה לירידת ערך בשנים 2022-2023, ראה באור 13(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 20 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 19 בדבר הטבות לעובדים.

באור 2 - בסיס עריכת הדוחות הכספיים (המשך)

ד. 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 – מדיניות חשבונאית מהותית

כללי המדיניות החשבונאית המפורטת להלן יישמו בעקביות לכל התקופות המוצגות בדוחות מאוחדים אלה על ידי ישויות החברה.

א. מזומנים ושווי מזומנים

מזומנים כוללים מזומנים הניתנים לשימוש מיידי ופיקדונות לפי דרישה. שווי מזומנים הינם השקעות לזמן קצר (שלושה חודשים או פחות ממועד ההשקעה) ברמת נזילות גבוהה אשר ניתנות להמרה בנקל לסכומים ידועים של מזומנים ואשר חשופות לסיכון בלתי משמעותי של שינויים בשווי. שווי מזומנים מוחזקים למטרת עמידה בהתקשרויות לזמן קצר לתשלום מזומנים ולא למטרות השקעה או למטרות אחרות.

יתרות בחשבונות בנק שהשימוש של החברה בהן כפוף למגבלות חוזיות על ידי צד שלישי נכללות כחלק מהמזומנים ושווי המזומנים, אלא אם המגבלות מביאות לכך שאותן יתרות אינן עומדות בהגדרת מזומנים ושווי מזומנים.

במסגרת הסכם ההפעלה שנחתם בין החברה למדינה לצורך ביצוע תוכניות פיתוח, בהתאם להנחיות החשבת הכללית ובהתאם לכללי רשות החברות הממשלתיות, התחייבה החברה להחזיק את כל תקבולי הסובסידיה לפיתוח באמצעות חשבון נפרד, ולהשתמש בכספים אלה אך ורק לצורך מימון פעילות הפיתוח והכל בהתאם לתכנית הפיתוח. תקבולי הסובסידיה מופקדים בפקדונות ומיועדים לכסות את יתרת ספקי הפיתוח ולתשלום העלויות בגין פרויקטי הפיתוח. סכומים אלה מסווגים כמזומנים ושווי מזומנים בדוח על המצב הכספי תחת סעיף "מזומנים ושווי מזומנים מוגבלים בשימוש ומיועדים לפעילות הפיתוח". סיווג המזומנים ושווי המזומנים האמורים בדוח על המצב הכספי כנכסים שוטפים או לא שוטפים נקבע בהתאם לצפי החברה לשימוש במזומנים וכן בקיומן של יתרות לתשלום לספקים.

ב. מכשירים פיננסיים

נכסים פיננסיים

נכסים פיננסיים הנמדדים בעלות מופחתת

השקעות החברה במכשירי חוב המוחזקות במסגרת מודל עסקי שמטרתו גביית תזרימי המזומנים החוזיים וככל שהתנאים החוזיים כוללים מועדים מוגדרים של תקבולים שמהווים קרן וריבית בלבד, מטופלות בעלות מופחתת בשיטת הריבית האפקטיבית וכוללות בעיקר:

- מזומנים ושווי מזומנים.
- יתרת לקוחות הנובעת מליבת הפעילות העסקית של החברה.
- חייבים ויתרות חובה לזמן קצר ולזמן ארוך.
- יתרות לקבל מממשלת ישראל.

החברה מכירה לראשונה בלקוחות במועד היווצרותם. לקוחות החברה אינם כוללים רכיב מימון משמעותי ונמדדים לראשונה לפי מחיר העסקה. יתר הנכסים הפיננסיים מוכרים לראשונה במועד בו החברה הופכת לצד לתנאים החוזיים של המכשיר – בדרך כלל במועד בו נוצרה לחברה הזכאות לקבלת הכספים.

נכסים פיננסיים אלו נמדדים בעלות מופחתת תוך שימוש בשיטת הריבית האפקטיבית ובניכוי הפסדי אשראי חוזיים (ירידת ערך). הכנסות ריבית, רווחים או הפסדים מהפרשי שער, הפסדי אשראי והשלכות גריעה מוכרים ברווח או הפסד.

עבור לקוחות, החברה בוחנת את הפסדי האשראי הצפויים (או ביטולם) לאורך כל חיי המכשיר. הנהלת החברה עוקבת באופן שוטף אחר חובות הלקוחות ובדוחות הכספיים נכללות הפרשות ספציפיות לחובות מסופקים המשקפות בצורה נאותה, לפי הערכת הנהלה, את ההפסד הגלום בחובות שגבייתם מוטלת בספק.

נכסים פיננסיים הנמדדים בשווי הוגן דרך רווח או הפסד

לחברה ניירות ערך מוחזקים למסחר. לאחר ההכרה לראשונה, נכסים אלו נמדדים בשווי הוגן בסוף כל תקופת דיווח. כל רווח או הפסד הנובע משינויים בשווי ההוגן, לרבות אלה שמקורם בשינויים בשער 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.

באור 3 – מדיניות חשבונאית מהותית (המשך)

ב. מכשירים פיננסיים (המשך)

התחייבויות פיננסיות בעלות מופחתת

ההתחייבויות הפיננסיות כוללות בעיקר: אגרות חוב, ספקים, זכאים והתחייבויות אחרות נושאות ריבית.

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. הריבית האפקטיבית של אגרות החוב נקבעת כשיעור ריאלי. הפרשי הצמדה מוכרים ברווח או הפסד על פי השינויים במדד שהיו בפועל עד לתום תקופת הדיווח.

נגזרים משובצים

בחוזים הכוללים הצמדות למט"ח או למדדים שונים, לא מופרד נגזר משובץ אם קיים קשר הדוק (closely related) בין המאפיינים הכלכליים והסיכונים של החוזה המארח ושל הנגזר המשובץ. בנוסף, בחוזים הניתנים לביטול ע"י אחד מהצדדים לחוזה ובחוזים אשר לא כוללים מחויבות להיקף מינימלי כלשהו, החברה לא מפרידה נגזרים משובצים.

קניזו 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.

ג. רכוש קבוע

1. הכרה ומדידה

פריטי הרכוש הקבוע של החברה נמדדים לפי עלות בניכוי פחת שנצבר ובניכוי הפסדים מירידת ערך שנצברו.

העלות כוללת את עלות רכישת הרכוש הקבוע וכן עלויות שניתן לייחס במישרין להבאת הנכס למיקום ולמצב הדרושים לצורך הפעלתו באופן שהתכוונה אליו ההנהלה. לעניין בחינת ירידת ערך רכוש קבוע, ראה באור 13(א). רווח או הפסד הנוצר כתוצאה ממכירה או הוצאה משימוש של פריט רכוש קבוע נזקף לרווח או הפסד.

2. הפחתת רכוש קבוע

הרכוש הקבוע מופחת כאשר הוא זמין לשימוש, דהיינו כאשר הוא הגיע למיקום ולמצב הדרושים לו על מנת שהוא יוכל לפעול באופן שאליו התכוונה ההנהלה.

פחת נזקף לדוח רווח או הפסד לפי שיטת הקו הישר על פני אומדן אורך החיים השימושי של פריטי הרכוש הקבוע תוך הבאה בחשבון של ערך שייר צפוי בתום אורך החיים השימושיים.

אורך החיים השימושיים ושיעורי הפחת בהם נעשה שימוש בחישוב הפחת הינו כדלקמן:

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

נכסי זכות שימוש מופחתים על פני תקופת החכירה.

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".

באור 3 – מדיניות חשבונאית מהותית (המשך)

ג. רכוש קבוע (המשך)

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.

4. חלקי חילוף וציוד עזר

חלקי החילוף וציוד העזר של החברה מסווגים כרכוש קבוע אם הם עומדים בהגדרה של רכוש קבוע והחברה צופה להשתמש בהם למשך יותר מתקופה אחת. חלקי החילוף המתייחסים לפריטי רכוש קבוע מתווספים לעלות הרכוש הקבוע במועד הניפוק ומופחתים החל ממועד זה בהתאם לאורך החיים של הרכיב.

5. קרקעות חכורות

חכירה של קרקעות מרשות מקרקעי ישראל, לגביהן שילמה החברה דמי היוון, מוכרות כנכס זכות שימוש, מטופלות במסגרת רכוש קבוע ומופחתות על פני תקופת החכירה לרבות אופציית ההארכה, אם קיימת. תשלומים בגין מימוש אופציות הארכה שיקבעו בהתבסס על שוויה של הקרקע במועד מימוש האופציה אינם מוכרים כנכס וכהתחייבות בדוחות הכספיים מאחר והם מהווים דמי חכירה משתנים.

ד. נכסים בלתי מוחשיים

הנכסים הבלתי מוחשיים של החברה כוללים בעיקר תוכנות מחשב נרכשות ומפותחות. נכסים בלתי מוחשיים בעלי אורך חיים שימושיים מוגדר מופחתים בקו ישר על פני אורך החיים השימושיים המשוער שלהם בכפוף לבחינת ירידת ערך.

ה. ירידת ערך נכסים שאינם פיננסיים

הערך בספרים של הנכסים שאינם פיננסיים, נבדק בכל מועד דיווח כדי לקבוע האם קיימים סימנים המצביעים על ירידת ערך לרבות עלייה בשיעורי ההיוון הנובעת מעלייה בשיעור הריבית חסרת הסיכון של מדינת ישראל. 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"). החברה קבעה כי כל נכסי החברה מהווים יחידה מניבת מזומנים אחת לאור התלות הקיימת בין תזרימי המזומנים החיוביים המופקים באמצעות פריטי רכוש קבוע משותפים.

החברה קבועת את סכום בר ההשבה על בסיס שווי שימוש מאחר ואין שוק פעיל המתייחס לנכסיה של החברה. בקביעת שווי השימוש, מהווה החברה את תזרימי המזומנים העתידיים החזויים לפי שיעור היוון המשקף את הערכות משתתפי השוק לגבי ערך הזמן של הכסף והסיכונים הספציפיים המתייחסים ליחידה מניבת המזומנים, בגינם לא הותאמו תזרימי המזומנים העתידיים הצפויים לנבוע מהיחידה מניבת המזומנים. שווי השימוש מחושב בהתייחס למצבם הנוכחי של הנכסים ואינו כולל השקעות פיתוח חזויות ותזרים חיובי שינבע מהן, אלא אם כן, החברה החלה בביצוע ההשקעות האמורות למועד הדיווח הכספי. כמו כן, החברה מביאה בחשבון הסכמים להצטיידות בקרונות וקטרים החל מהמועד שבו התקבל אישור נציגי המדינה לתוכנית ההצטיידות ונחתמו הסכמים מחייבים מול הספקים הרלוונטיים.

הפסדים מירידת ערך מוכרים בדוח על הרווח או הפסד כאשר הערך בספרים של היחידה מניבת המזומנים עולה על הסכום בר ההשבה. הפסדים מירידת ערך שהוכרו מוקצים לנכסים ביחידה מניבת המזומנים, באופן יחסי.

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.

הכרה או ביטול של הפסד מירידת ערך מוכרים ברווח או הפסד בסעיף הכנסות (הוצאות) אחרות.

באור 3 – מדיניות חשבונאית מהותית (המשך)

1. מענקים ממשלתיים

מענקים ממשלתיים הינם סכום המתקבל מהממשלה בצורה של העברת משאבים לחברה בכפוף 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 מחייבת את החברה לעמידה בתנאים מסוימים. לפרטים נוספים, ראה באור 21(ג) להלן.

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

1. מענקים ממשלתיים המתייחסים לנכסים

מענקים המתקבלים מממשלת ישראל במסגרת הסכם הפיתוח וההפעלה לצורך השקעה בתשתיות ופיתוח פעילות הרכבות (נכסי רכוש קבוע ונכסים בלתי מוחשיים) לרבות כספים המיועדים להשקעות ברכוש קבוע מתוך כספי הסובסידיה השוטפת, מוצגים בדוח על המצב הכספי כהכנסה נדחית ונזקפים כקיטון בהוצאות הפחת 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).

2. התחייבויות בשל הטבות לעובדים

1. הטבות לאחר סיום העסקה

הטבות החברה לאחר סיום העסקה כוללות התחייבות לפיצויי פיטורין, מענק בגין אי-ניצול ימי מחלה, פיצויים מוגדלים, פנסיה מוקדמת ותלושי שי לגמלאים. התוכניות ממומנות בדרך כלל על ידי הפקדות לפוליסות ביטוח או קרנות מתאימות והן מסווגות כתוכניות להפקדה מוגדרת וכן כתוכניות להטבה מוגדרת.

תכנית 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 (בעיקר 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.

באור 3 – מדיניות חשבונאית מהותית (המשך)

ז. התחייבויות בשל הטבות לעובדים (המשך)

תכנית 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.

שיעור ההיוון נקבע בהתאם לתשואה במועד הדיווח על אגרות חוב קונצרניות צמודות באיכות גבוהה שהמטבע שלהן הינו שקל, ושמועד פירעון דומה לתנאי המחויבות של החברה. החישובים נערכים מידי שנה על ידי אקטואר מוסמך.

רווחים והפסדים אקטואריים בגין תוכנית הטבה מוגדרת נזקפים לרווח הכולל האחר או מהוונים לעלות הנכס (בעיקר 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 והכנסות ריבית בגין נכסי התוכנית שנזקפו לרווח או הפסד, מוצגות במסגרת הוצאות השכר בעלות ההכנסות ממכירות ושירותים ובמסגרת סעיף הוצאות הנהלה וכלליות.

2. 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 כמוקדם מבין המועד בו הישות מכירה בעלויות שינוי מבני, הכולל תשלום הטבות בגין פיטורין, לבין המועד בו הישות לא יכולה עוד לסגת מההצעה לפיטורי עובדים, לפני הגיעם למועד הפרישה המקובל על פי תכנית פורמאלית מפורטת. הטבות הניתנות לעובדים בפרישה מרצון נזקפות כהוצאה כאשר החברה הציעה לעובדים תוכנית המעודדת פרישה מרצון, צפוי שההצעה תתקבל וניתן לאמוד באופן מהימן את מספר הנענים להצעה. אם ההטבות עומדות לתשלום לאחר יותר מ- 12 חודשים מסוף תקופת הדיווח, הן מוצגות לפי ערך הנוכחי. שיעור ההיוון נקבע בהתאם לתשואה במועד הדיווח על אגרות חוב קונצרניות צמודות באיכות גבוהה שהמטבע שלהן הינו שקל ומועד הפירעון שלהן דומים לתנאי המחויבות של החברה.

3. הטבות עובד לטווח קצר

הטבות אלה כוללות את השכר השוטף, ימי חופשה והטבות דומות. מחויבויות בגין הטבות לעובדים לזמן קצר נמדדות על בסיס לא מהוון, וההוצאה נזקפת לרווח או הפסד או מהוונת לעלות הנכס (בעיקר 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 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.

באור 3 – מדיניות חשבונאית מהותית (המשך)

ח. הכרה בהכנסה

החברה עוסקת בעיקר בהסעת נוסעים באמצעות ניהול, תחזוקה והפעלת רשת מסילות הברזל בישראל ואספקת שירותי תחבורה ציבורית ברכבת ובהובלת מטענים על ידי אספקת שירותי הובלת מטענים לגורמים שונים הפועלים במדינת ישראל.

הכנסות משירותים

- הכנסות מהובלות משאות מוכרות עם מתן השירות.
- הכנסות מהסעת נוסעים מוכרות עם מתן השירות.
- הכנסות מדמי חכירה קבועים מוכרות בקו ישר לאורך תקופת השכירות. הכנסות מדמי חכירה משתנים (אחוז מפדיון) מוכרים בתקופה בה הם התהוו.
- הכנסות מגורמי חוץ בגין מתן שירותי תשתית ותחזוקה לטובת צדדים שלישיים מוכרות בהתאם לשיעור הביצוע ההנדסי בפועל.

במקרים בהם הפער בין מועד קבלת התשלום לבין מועד מתן השירות ללקוח הינו שנה או פחות, החברה מיישמת את ההקלה הפרקטית הקבועה בתקן ואינה מפרידה רכיב מימון משמעותי.

ט. עסקאות, נכסים והתחייבויות במטבע חוץ

מטבע הפעילות של כל אחת מחברות הקבוצה הינו השקל שהוא גם מטבע ההצגה של הדוחות הכספיים. 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. רכוש קבוע שמחירו נקוב במט"ח מוכר לפי שער המוקדם מבין מועד התשלום בגינו או מועד ההכרה בו.

י. הפרשות

הפרשות מוכרות כאשר לחברה קיימת מחויבות משפטית או משתמעת בהווה כתוצאה מאירוע שהתרחש בעבר, בגינה צפוי (More likely than not) שימוש במשאבים כלכליים הניתנים לאומדן באופן מהימן על מנת לסלק את המחויבות.

תביעות משפטיות, לרבות דרישות ארנונה והיטלי פיתוח

החברה מכירה בהפרשות אם היא מעריכה שיותר סביר מאשר לא כי יצאו משאבים כלכליים בגין תביעות משפטיות, דרישות ארנונה והיטלי פיתוח שהוגשו כנגד החברה, בהסתמך על חוות דעת יועציה המשפטיים, המתבססות על מיטב שיפוט המקצועי, בהתחשב בשלב בו מצויים ההליכים וכן על הניסיון המשפטי שנצבר בנושאים השונים. החברה מכירה בנכס בגין סכומים לקבל מחברת הביטוח רק אם וודאי למעשה שהסכומים יתקבלו ובכפוף לכך שהסכום המוכר בגין השיפוי אינו עולה על סכום ההפרשה. נכס שיפוי אינו מקוּוֹז מההפרשה בגינה הוא הוכר.

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 לרווח או הפסד במועד התהוותן.

באור 3 – מדיניות חשבונאית מהותית (המשך)

יא. טיפול בנכסים שהועברו מרנ"ר

ביום 1 ביולי, 2003 מועד הפעלת החברה, הועברה אליה, ללא תמורה, פעילות הרכבת בישראל, אשר עד למועד זה, התנהלה תחת רשות הנמלים והרכבות. הפעילות שהועברה כללה בעיקר פריטי רכוש קבוע וכן פריטי הון חוזר והתחייבויות אחרות, שערכם הפנקסני נטו בספרי רנ"ר למועד ההעברה הסתכם לכ- 5.2 מיליארד ש"ח וכ- 0.2 מיליארד ש"ח, בהתאמה.

בהתאם להסכם הפיתוח, הנכסים הועברו לחברה ללא תמורה וזאת כנגד התחייבות של החברה לפעול בהתאם לייעוד הציבורי שלשמו הוקמה, קרי מתן שירותי הסעת נוסעים ברכבת לכלל הציבור בישראל וכן לצורך אספקת שירותי הובלת מטענים ברכבת. לפיכך, עמדת החברה, המבוססת על דיונים שהתקיימו עם רשות החברות הממשלתיות, הינה כי העברת הנכסים ללא תמורה מרנ"ר לחברה, נעשתה על ידי המדינה בכובעה כריבון, ועל כן הנכסים ניתנו לה כמענק ממשלתי לא כספי שהינו בתחולת IAS 20. כאמור בבאור 3 לעיל, החברה בחרה למדוד מענקים ממשלתיים לא כספיים שהתקבלו בסכום סמלי (NOMINAL).

יב. 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 ידי כתזרימי מזומנים אשר שימשו לפעילות המימון.

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.

יג. מיסים על ההכנסה

כללי

הוצאות (הכנסות) המסים על ההכנסה כוללות את סך המסים השוטפים, וכן את סך השינוי ביתרות המסים הנדחים.

מיסים שוטפים

הוצאות המסים השוטפים מחושבות בהתבסס על ההכנסה החייבת לצרכי מס של החברה וחברות מאוחדות במהלך תקופת הדיווח. 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 לקיזוז את הסכומים שהוכרו וכן כוונה לסלק על בסיס נטו או לממש את הנכס ולסלק את ההתחייבות בו זמנית.

מיסים נדחים

החברה יוצרת 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 בגין הפסדים מועברים, הטבות מס והפרשים זמניים הניתנים לניכוי מוכרים כאשר צפוי שבעתיד תהיה הכנסה חייבת, שכנגדה ניתן יהיה לנצל אותם. נכסי המיסים הנדחים נבדקים בכל מועד דיווח, ובמידה ולא צפוי כי הטבות המס המתייחסות יתממשו, הם מופחתים.

בחישוב המסים הנדחים לא מובאים בחשבון המסים שהיו חלים במקרה של מימוש ההשקעות בחברות מוחזקות, ככל שלהערכת הנהלת החברה ההפרשים הזמניים נושאים 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 – מדיניות חשבונאית מהותית (המשך)

יד. תקני דיווח כספי חדשים, פרשנויות שפורסמו ותיקונים לתקנים

תקנים חדשים, פרשנויות חדשות ותיקונים המשפיעים על התקופה הנוכחית ו/או על תקופות דיווח קודמות

תיקון IAS 1 "הצגת דוחות כספיים" (בדבר גילוי לגבי מדיניות חשבונאית)

התיקון מחליף את המונח "מדיניות חשבונאית משמעותית" ב-"מידע מהותי לגבי מדיניות חשבונאית". מידע לגבי מדיניות חשבונאית הוא מהותי אם, כאשר הוא נחשב יחד עם מידע אחר הכלול בדוחות הכספיים של ישות, ניתן לצפות כי ישפיע באופן סביר על ההחלטות שהמשתמשים העיקריים בדוחות כספיים למטרות כלליות מקבלים על בסיס אותם דוחות כספיים.

בנוסף, התיקון מבהיר שמידע לגבי מדיניות חשבונאית המתייחס לעסקאות, אירועים או תנאים אחרים שאינם מהותיים, אינו מהותי ואין צורך לתת לגביו גילוי. מידע לגבי מדיניות חשבונאית עשוי להיות מהותי בגלל אופי העסקאות, האירועים או התנאים האחרים הקשורים אליו, גם אם הסכומים אינם מהותיים. עם זאת, לא כל מידע לגבי המדיניות החשבונאית הנוגע לעסקאות מהותיות, אירועים או תנאים אחרים הוא כשלעצמו מהותי.

התיקון מיושם באופן של מכאן ולהבא לתקופות דיווח שנתיות החל מיום 1 בינואר, 2023 או לאחריו.

לאור האמור לעיל, החל מיישמו לראשונה של תיקון IAS 1 בדבר "הצגת דוחות כספיים" (בדבר גילוי לגבי מדיניות חשבונאית) יוצגו בדוחותיה הכספיים של החברה גילויים בדבר "מדיניות חשבונאית בלבד" ואילו גילויים בדבר מדיניות חשבונאית שאינם נחשבים על פי תבחיני התיקון ל- IAS 1 כמשמעותיים דיים יושטו מבאור זה (ראה באור 3 להלן).

מדיניות חשבונאית תחשב כ"מדיניות חשבונאית משמעותית" במידה ועמדה באחד או יותר מהתבחינים הבאים :

- א. רכיבים בדוחותיה הכספיים של החברה שסכומם הכולל ו/או סך השפעתם הינו נמוך מרף המהותיות שנקבע בהתאם לשיקול דעתה המקצועי של החברה.
- ב. בתקופת הדיווח נערך שינוי במדיניות חשבונאית שיושמה בדוחותיה הכספיים של החברה בתקופות קודמות.
- ג. המדיניות החשבונאית מתייחסת לתחום הדורש שיקול דעת משמעותי ו/או שימוש בהנחות.
- ד. המדיניות החשבונאית פותחה בהתאם ל- IAS 8 בהיעדר תקן IFRS החל באופן ספציפי.
- ה. המדיניות החשבונאית מאפשרת בחירת מדיניות מתוך מספר חלופות המותרות בהתאם לתקני ופרסומי ה-IFRS.
- ו. הטיפול החשבונאי הנדרש הינו מורכב במידה שבה המשתמשים בדוחותיה הכספיים של הישות עשויים שלא להבין את אופן הטיפול החשבונאי בהיעדר גילוי ו/או הסבר.

תיקון IAS 8 "מדיניות חשבונאית, שינויים באומדנים חשבונאיים וטעויות" (בדבר הגדרת אומדנים חשבונאיים)

הגדרת "שינוי באומדן חשבונאי" הוחלפה בהגדרת "אומדנים חשבונאיים". אומדנים חשבונאיים לפי ההגדרה החדשה הם "סכומים כספיים בדוחות הכספיים הכפופים לאי ודאות במדידה".

התיקון מהיר כי שינוי באומדן חשבונאי הנובע ממידע חדש או התפתחויות חדשות אינו תיקון של טעות. בנוסף, ההשפעות של שינוי בנתון או בטכניקת מדידה המשמשת לפיתוח אומדן חשבונאי מהוות שינוי באומדנים חשבונאיים אם אותם שינויים אינם נובעים מתיקון טעויות בתקופה קודמת.

התיקון מיושם באופן של מכאן ולהבא לתקופות דיווח שנתיות המתחילות ביום 1 בינואר, 2023 או לאחריו.

באור 3 – מדיניות חשבונאית מהותית (המשך)

יד. תקני דיווח כספי חדשים, פרשנויות שפורסמו ותיקונים לתקנים

תקנים חדשים, פרשנויות חדשות ותיקונים לתקנים המשפיעים על התקופה הנוכחית ו/או על תקופות דיווח קודמות

תיקון IAS 12 "מסים על ההכנסה" (בדבר מסים נדחים בגין נכסים והתחייבויות הנובעים מאותה עסקה)

התיקון מבהיר כי חריג ההכרה לראשונה במסים נדחים לא חל על עסקאות אשר במועד ההכרה לראשונה בנכס ובהתחייבות הנובעים מהן, גורמות הן להפרש זמני ניתן לניכוי והם להפרש זמני חייב במס בסכומים שווים. לפיכך, יש להכיר במסים נדחים בגין הפרשים זמניים אלו.

התיקון חל לתקופות דיווח שנתיות המתחילות ביום 1 בינואר, 2023 או לאחריו. יישום מוקדם אפשרי. התיקון ייושם למפרע לגבי עסקאות שהתרחשו החל מתחילת תקופת ההשוואה המוקדמת ביותר המוצגת בדוחות הכספיים.

בנוסף, בתחילת תקופת ההשוואה המוקדמת ביותר המוצגת בדוחות הכספיים, ישות תכיר בנכס מס נדחה ובהתחייבות מסים נדחים הנובעים מ:

- נכסי זכות שימוש והתחייבויות בגין חכירה וכן
 - התחייבות בגין פירוק ושיקום והתחייבויות דומות והסכומים המקבילים להן שהוכרו כחלק מעלות הנכס הקשור.
- ההשפעה המצטברת של יישום התיקון לתחילת תקופת ההשוואה המוקדמת ביותר המוצגת תוכר כנגד התאמת יתרת הפתיחה של העודפים (או רכיב אחר בהון לפי הצורך) לאותו מועד.

להערכת החברה, ליישום התיקון לא צפויה השפעה/השפעה מהותית על דוחותיה הכספיים.

תיקון IAS 12 "מסים על ההכנסה" (בדבר חריג זמני לטיפול החשבונאי במסים נדחים הנוסעים מכללי Pillar 2)

במרץ 2022 פרסם הארגון לשיתוף פעולה ולפיתוח כלכלי (OECD) הנחיות הנוגעות לשיעור המס הגלובלי המינימלי בגובה של 15% שהוסכם במסגרת "Pillar 2" (כללי Pillar 2), כחלק מהפרויקט של ה-OECD להתמודדות עם אתגרי המס הנובעים מהדיגיטציה של הכלכלה. כללי Pillar 2 קובעים מערכת של כללים אשר נועדו להבטיח שארגונים רב לאומיים עם חזור הכנסות מאוחד של מעל 750 מיליון אירו, ישלמו מס, בכל אחד מתחומי השיפוט בו הם פעילים בשיעור של לפחות 15% מההכנסה שנוצרה באותו תחום שיפוט.

בעקבות פרסום ההנחיות, ה-IASB תיקן את התחולה של IAS 12 על מנת להבהיר שהתקן חל על מסים על הכנסה הנובעים מחוקי מס אשר נחקקו או אשר חקיקתם הושלמה למעשה לצורך יישום כללי Pillar 2. בנוסף, התיקון כולל פטור זמני מהוראת IAS 12 בהקשר למסים נדחים, כך שישות לא תכיר בנכסי ובהתחייבויות מסים נדחים הנובעים מכללי Pillar 2, ולא תיתן גילוי לגביהם. נדרש לתת גילוי אודות יישום הפטור האמור.

התיקון דורש לתת גילויים נוספים, בין השאר לסכומי המסים השוטפים הקשורים לכללי Pillar 2 ולמידע כמותי ואיכותי שיסייע למשתמשי הדוחות הכספיים להבין את החשיפה של הישות לתשלום מס כתוצאה מכללי Pillar 2.

התיקון לגבי הפטור ומתן גילוי על יישומו נכנס לתוקף מייד עם פרסום התיקון במאי, 2023 ומיושם למפרע בהתאם להוראות IAS 8. שאר דרישות הגילוי שנוספו בתיקון נכנסו לתוקף מחייב לתקופות דיווח שנתיות המתחילות ביום 1 בינואר, 2023 או לאחר מכן.

להערכת החברה, ליישום התיקון לא צפויה השפעה/השפעה מהותית על דוחותיה הכספיים.

באור 3 – מדיניות חשבונאית מהותית (המשך)

יד. תקני דיווח כספי חדשים, פרשנויות שפורסמו ותיקונים לתקנים

תקנים, פרשנויות חדשות ותיקונים לתקנים שפורסמו ואינם בתוקף, ולא אומצו באימוץ מוקדם בידי החברה, אשר צפויה או עשויה להיות להם השפעה על תקופות עתידיות

תיקוני IAS 1 "הצגת דוחות כספיים" (בדבר סיווג התחייבויות כשוטפות או כלא שוטפות)

בשנת 2020 פורסם תיקון ל- IAS 1 בדבר סיווג התחייבויות כשוטפות או כלא שוטפות (להלן – "תיקון 2020"). התיקון הבהיר כי סיווג ההתחייבויות כשוטפות או כלא שוטפות מבוסס על הזכויות 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 למועד 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 פיננסיים: הצגה".

התיקון משפיע רק על סיווג התחייבויות כשוטפות או כלא שוטפות בדוח על המצב הכספי ולא על הסכום או על עיתוי ההכרה באותן התחייבויות או בהכנסות ובהוצאות הקשורות להן.

באוקטובר 2022 פורסם תיקון נוסף בדבר סיווג התחייבויות עם אמות מידה פיננסיות (להלן: "תיקון 2022") אשר הבהיר כי רק אמות מידה פיננסיות אשר הישות נדרשת לעמוד בהן בסוף תקופת הדיווח או לפניה, משפיעות על זכותה של הישות לדחות סילוק התחייבות למשך לפחות 12 חודש לאחר תקופת הדיווח, גם אם העמידה בהן נבחנת בפועל לאחר תקופת הדיווח.

תיקון 2022 קובע כי אם זכותה של הישות לדחות את סילוק ההתחייבות כפופה לכך שהישות תעמוד באמות מידה פיננסיות בתוך 12 חודש לאחר תקופת הדיווח, הישות נדרשת לתת גילוי אשר יאפשר למשתמשי הדוחות הכספיים להבין את הסיכון הגלום בכך.

יתר התיקונים שפורסמו במסגרת תיקון 2020 נותרו על כנם. מועד התחילה של תיקון 2020 ותיקון 2022 נקבע לתקופות דיווח שנתיות המתחילות ביום 1 בינואר, 2024 או לאחריו. יישום מוקדם אפשרי ובתנאי שיבוצע לשני התיקונים בו זמנית.

תיקון IFRS 10 ו- IAS 28 בדבר מכירה או העברה של נכסים בין משקיע לבין חברה כלולה או עסקה משותפת

התיקון קובע כי בעת מכירה ו/או העברה של נכסים המהווים "עסק" לחברה כלולה או לעסקה משותפת, או בעת איבוד שליטה בחברה בת המהווה "עסק" תוך שמירה על שליטה משותפת ו/או השפעה מהותית בה, יש להכיר במלוא הרווח או ההפסד הנובע מהעסקה, לרבות בגין איבוד השליטה. לעומת זאת, בעת מכירה ו/או העברה של נכסים שאינם מהווים "עסק" לחברה כלולה או לעסקה משותפת, או בעת איבוד שליטה בחברה בת שאינה מהווה "עסק" תוך שמירה על שליטה משותפת ו/או השפעה מהותית בה, יש להכיר ברווח או הפסד רק בגובה חלקם של המשקיעים האחרים באותה חברה כלולה או עסקה משותפת.

לא נקבע מועד תחילה ליישום התיקון. אימוץ מוקדם אפשרי.

באור 4 - מזומנים ושווי מזומנים

ליום 31 בדצמבר,	
2022	2023
אלפי ש"ח	
584	624
143,349	189,280
143,933	189,904

מזומנים
שווי מזומנים- פיקדונות לזמן קצר (*)

(*) הפיקדונות נושאים ריבית שנתית משתנה אשר לימים 31 בדצמבר, 2023 ו- 2022 הייתה 4.66%-2.49% ו-3.01%-2.25% בהתאמה.

באור 5 - מזומנים ושווי מזומנים מוגבלים בשימוש ומיועדים לפעילות הפיתוח

ליום 31 בדצמבר,	
2022	2023
אלפי ש"ח	
161,027	208,685
342,546	267,687
503,573	476,372

פיקדונות מכספי מימון תקציב הפיתוח של המדינה לזמן קצר (א)
פיקדון מכספי מימון תקציב הפיתוח של המדינה לזמן ארוך (ב)

(א) פיקדונות המיועדים לכסות יתרות ספקי פיתוח המוצגות בהתחייבויות שוטפות נושאים ריבית שנתית משתנה אשר ליום 31 בדצמבר, 2023 הייתה 4.66%-2.49%. נציין כי כל היתרה מתייחסת לתקבולים מהמדינה לצורך תשלום לספקי פיתוח.
(ב) פיקדונות הנושאים ריבית שנתית משתנה אשר ליום 31 בדצמבר, 2023 הייתה 4.66%-2.49%, יועדו אך ורק לתשלום עלויות בגין פרויקטים של פיתוח המתייחסות ליתרת הרכוש הקבוע הנכסים הבלתי מוחשיים של החברה ולא עומדת כנגדם יתרת ספק.

מזומנים ושווי מזומנים בדוח על תזרימי מזומנים

ליום 31 בדצמבר,	
2022	2023
אלפי ש"ח	
143,933	189,904
161,027	208,685
342,546	267,687
647,506	666,276

מזומנים ושווי מזומנים בדוח על המצב הכספי
מזומנים ושווי מזומנים מוגבלים בשימוש ומיועדים
לפעילות הפיתוח לזמן קצר
מזומנים ושווי מזומנים מוגבלים בשימוש ומיועדים
לפעילות הפיתוח לזמן ארוך

סה"כ מזומנים ושווי מזומנים המוצגים במסגרת הדוח
על תזרימי מזומנים

באור 6 - השקעות לזמן קצר

ליום 31 בדצמבר,	
2022	2023
אלפי ש"ח	
1,038	586
1,038	586

חלויות שוטפות של הנכסים המגבים חלות שוטפת של פרישה מוקדמת לזמן ארוך (ראה באור 12 (א))

באור 7 - לקוחות

הרכב

ליום 31 בדצמבר,	
2022	2023
אלפי ש"ח	
46,896	54,364
9,261	13,086
17,545	11,380
1,949	265
75,651	79,095
(2,553)	(6,054)
73,098	73,041

חובות פתוחים
הכנסות לקבל
חברות אשראי
המחאות לגבייה

בניכוי- הפרשה לחובות מסופקים

לקוחות, נטו (*)

(*) לפרטים בדבר צדדים קשורים ראה באור 27.

תנועה בהפרשה לחובות מסופקים

אלפי ש"ח
2,374
-
179
-

יתרה ליום 31 בדצמבר, 2021

ביטול בגין חובות מסופקים
הפרשה בתקופה
חובות שנמחקו

2,553
(1,757)
6,659
(1,401)

יתרה ליום 31 בדצמבר, 2022

ביטול בגין חובות מסופקים
הפרשה בתקופה
חובות שנמחקו

6,054

יתרה ליום 31 בדצמבר, 2023

סה"כ	לקוחות שמועד פירעונם עבר והפיגור בגבייתם הינו			לקוחות שטרם הגיע מועד פירעונם (ללא פיגור בגבייה)
	מל 90 יום	30-90 יום	עד 30 יום	
אלפי ש"ח				
73,041	25,368	3,475	19,577	24,621
73,098	16,641	9,519	23,321	23,617

31 בדצמבר, 2023

31 בדצמבר, 2022

באור 8 - ממשלת ישראל

ליום 31 בדצמבר,	
2022	2023
אלפי ש"ח	
249,263	521,722
311,179	383,701
560,442	905,423
(86,330)	-
(86,330)	-

בחובה:
נכסים שוטפים

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

בזכות:
ממשלת ישראל בגין החזר מע"מ

באור 9 - חייבים ויתרות חובה

ליום 31 בדצמבר,	
2022	2023
אלפי ש"ח	
123,706	96,821
43,331	40,074
19,888	14,956
499	521
6,556	5,143
193,980	157,515

מוסדות
הוצאות מראש
שיפוי בגין תביעות צד ג' (ראה גם באור 21(א)(5))
מס הכנסה לקבל
חייבים ויתרות חובה אחרים

באור 10 - מלאי

ליום 31 בדצמבר,	
2022	2023
אלפי ש"ח	
8,046	9,510
8,920	10,343
16,966	19,853

חומרים שונים
מלאי דלקים

באור 11 - חייבים ויתרות חובה לזמן ארוך

ליום 31 בדצמבר,	
2022	2023
אלפי ש"ח	
5,901	5,236
953	952
6,854	6,188

פיקדון "מוגבל" (א)
הוצאות מראש ויתרות חובה לזמן ארוך

(א) יתרת הפיקדון בבנק יהב משמשת כבטוחה למתן הלוואות לעובדי החברה על ידי בנק יהב. הפיקדון נושא עמלות ודמי ניהול בשיעור של 2.5%.

באור 12 - השקעות בנכסים פיננסיים לא שוטפים

ליום 31 בדצמבר,	
2022	2023
אלפי ש"ח	
47	137
3,009	1,987
(1,038)	(586)
23,928	25,432
13,891	14,741
39,837	41,711

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

פיקדונות וחשבונות עו"ש בתאגידים בנקאיים ניירות ערך ואגרות חוב

חלויות שוטפות התחייבויות בשל פרישה מוקדמת לזמן ארוך

השקעות שיועדו על ידי החברה לכיסוי נזקים שאינם

מכוסים על ידי ביטוח (ב)

קרן שמורה בגין אג"ח

(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, 2023 ו- 2022 הייתה 4.66%-2.49% ו- 3.01%-2.25%, בהתאמה.

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.

באור 13 - רכוש קבוע

א. הרכב ותנועה - נכסים בבעלות המשמשים את החברה
שנת 2023

מקרקעין	תשתיות	תחנות ומתחמים	ציוד נייד	כלי רכב	ציוד ומחשבים	חלקי חילוף וחומרי עזר, נטו	סה"כ	
אלפי ש"ח								
937,131	20,276,187	6,354,225	8,723,596	2,958	522,558	418,840	37,235,495	רכוש קבוע מופעל, נטו
								עלות
								יתרה ליום 1 בינואר, 2023
-	292,541	196,864	254,414	578	68,572	1,340	814,309	תוספות במשך השנה:
-	588,241	457,877	399,596	388	71,015	-	1,517,117	רכישות
-	-	-	(249,775)	(986)	(136)	-	(250,897)	רכוש שהופעל
937,131	21,156,969	7,008,966	9,127,831	2,938	662,009	420,180	39,316,024	גרועות ומימושים
								יתרה ליום 31 בדצמבר, 2023
153,761	6,397,552	1,842,784	3,360,575	1,912	292,415	-	12,048,999	פחת שנצבר
								יתרה ליום 1 בינואר, 2023
15,748	693,492	259,002	421,447	224	40,016	-	1,429,929	תוספות במשך השנה:
-	-	-	(177,664)	(986)	(136)	-	(178,786)	פחת
169,509	7,091,044	2,101,786	3,604,358	1,150	332,295	-	13,300,142	גרועות במשך השנה:
								יתרה ליום 31 בדצמבר, 2023
39,236	532,278	171,352	61,740	-	1,764	-	806,370	הפרשה לירידת ערך (*)
(456)	(22,570)	(5,421)	(14,739)	-	(129)	-	(43,315)	יתרה ליום 1 בינואר, 2023
(38,780)	(509,708)	(165,931)	(47,001)	-	(1,635)	-	(763,055)	הפחתת הפרשה בתקופה
-	-	-	-	-	-	-	-	השבת ערך בתקופה
								יתרה ליום 31 בדצמבר, 2023
767,622	14,065,925	4,907,180	5,523,473	1,788	329,714	420,180	26,015,882	יתרת עלות מופחתת ליום 31 בדצמבר, 2023
								רכוש קבוע בהקמה
								עלות
								יתרה ליום 1 בינואר, 2023
-	(586,159)	(457,878)	(399,596)	(388)	(69,133)	-	(1,513,154)	תוספות
558,506	8,308,037	1,368,027	1,067,031	(549)	120,298	20,779	11,442,129	רכוש שהופעל (**)
1,326,128	22,373,962	6,275,207	6,590,504	1,239	450,012	440,959	37,458,011	יתרה ליום 31 בדצמבר, 2023
								סה"כ רכוש נטו

(*) ההפרשה לירידת ערך הינה בגין נכסי רכוש קבוע שלא מומנו במענקי ממשלה ונעשתה בגינם הפרשה לירידת ערך בשנים קודמות בעקבות קיום סממנים לירידת ערך (לפרטים נוספים, ראה סעיף א.1 להלן).

(**) סך של כ- 3,963 אלפי ש"ח הועבר מנכסים בלתי מוחשיים.

במהלך הרבעון הרביעי לשנה הנוכחית, לאור החלטת החברה להוציא משימוש את מערך קרונות ה- IC3, הכירה החברה בהוצאות פחת מואץ והעמידה את שווי הנכסים על ערך השייר בגינם.

באור 13 - רכוש קבוע (המשך)

א. הרכב ותנועה - נכסים מוחכרים
שנת 2023

ס"כ	כלי רכב אלפי ש"ח	מתחמים
149,990	114,728	35,262
31,180	21,105	10,075
-	-	-
-	-	-
181,170	135,833	45,337
75,371	57,625	17,746
27,351	20,927	6,424
-	-	-
102,722	78,552	24,170
78,448	57,281	21,167
78,448	57,281	21,167

רכוש קבוע מופעל, נטו

עלות

יתרה ליום 1 בינואר, 2023

תוספות במשך השנה :

רכישות

רכוש שהופעל

גריעות ומימושים

יתרה ליום 31 בדצמבר, 2023

פחת שנצבר

יתרה ליום 1 בינואר, 2023

תוספות במשך השנה :

פחת שנצבר

גריעות במשך השנה :

יתרה ליום 31 בדצמבר, 2023

יתרת עלות מופחתת ליום 31 בדצמבר, 2023

סה"כ רכוש נטו

באור 13 - רכוש קבוע (המשך)

א. הרכב ותנועה - נכסים בבעלות המשמשים את החברה (המשך)
שנת 2023

בחינת ירידת ערך ליום 31 בדצמבר, 2023

לאור עליה בשיעור ההיוון במחצית השנייה של שנת 2023, החליטה החברה לבצע בחינת ירידת ערך לנכסיה בהתאם לתקן חשבונאות בינלאומי 36. העבודה בוצעה על ידי מעריך שווי בלתי תלוי.

להלן פירוט ההנחות המרכזיות ששימשו בבסיס אומדן הסכום בר ההשבה:

- העבודה ותחזיות התזרים בעבודה מבוססות על תקציב ותחזיות מפורטות של הנהלת החברה על פי התכנית העסקית לשנים 2024-2026 ובהתאם לתנאי הסכם הפיתוח וההפעלה החדש שנחתם.
- הכנסות החברה במגזר הנוסעים מגלמות את תנאי הסכם הפיתוח וההפעלה החדש שנחתם יחד עם פרמטרים תפעוליים הנגזרים מהתכנית התפעולית הרב שנתית העדכנית לאותה התקופה ובעיקרן תוספת קיבולת ומעבר להפעלת הרכבות בחשמול, וכן הנחות עבודה שמרניות בנושא התמריצים להם החברה זכאית, אשר תורמים לגידול ברווח התפעולי.
- צד ההוצאות מבוסס על מבנה ההוצאות הקיים של החברה בהתחשב בשינוי בפרמטרים תפעוליים מתוך התכנית התפעולית הרב שנתית העדכנית והוצאות עתידיות חריגות הידועות לחברה (כגון עלויות תחזוקה של מערכת ETCS, שינויים בהרכב הצי הנייד וכ"ד) ותכנית גיוסים רב שנתית של החברה.
- מגזר המטענים מבוסס גם הוא על הסכם הפיתוח וההפעלה החדש, ולצידו הגדלת דמי הסובסידיה מהמדינה וכן מבנה הוצאות המבוסס על תחזית הובלה לחומש המבוססות על הכמויות הידועות היום בתוספת אירועים עתידיים צפויים, בעיקר השלמת שלוחות פרטיות, מסופים וחיבור מסילתי לנמלים החדשים.
- שיעור ההיוון הריאלי המשוקלל לאחר מס הינו 4.4% וחושב כממוצע משוקלל על שיעורי ההיוון שנאמדו עבור כל תחומי הפעילות.
- הונח שיעור צמיחה לטווח ארוך כ- 0.25%.
- הונח כי ההשקעה השוטפת בנכסים הינה בגובה 50% מהרווח התפעולי בניכוי פחת בשנה החולפת. בשנה הטרמינלית הונח כי גובה ההשקעות שווה לגובה הפחת השוטף.
- סכום בר ההשבה, אשר נקבע לפי שווי שימוש, עומד על סך של כ- 1,898 מיליוני ש"ח (בעבודה הקודמת ליום 30 ביוני, 2023 עמד על סך של כ- 1,894 מיליוני ש"ח).
- כלל פעילות החברה מהווה יחידה מניבת מזומנים.

נכון לתום תקופת הדיווח סכום בר ההשבה עולה על הערך הפנקסני ולפיכך לא נדרשת הפרשה לירידת ערך.

במהלך השנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר, 2023 רשמה החברה רווח מעליית ערך נכסים בסך של כ- 763 מיליוני ש"ח, המתייחס לפריט רכוש קבוע, עד למחיקת ההפרשה לירידת ערך במלואה.
בשנת 2022 רשמה החברה הפסד מירידת ערך נכסים בסך של כ- 101 מיליוני ש"ח ובשנת 2021 רשמה החברה רווח מעליית ערך נכסים בסך של כ- 14 מיליוני ש"ח.
השינוי בהפרשה לירידת ערך נכסים נזקף בכל אחת מהשנים לסעיף הכנסות (הוצאות) אחרות בדוח על הרווח והפסד.

באור 13 - רכוש קבוע (המשך)

א. הרכב ותנועה - נכסים בבעלות המשמשים את החברה (המשך)

שנת 2022

מקרקעין	תשתיות	תחנות ומתחמים	ציוד נייד	כלי רכב	ציוד ומחשבים	חלקי חילוף וחומרי עזר, נטו	סה"כ
אלפי ש"ח							
933,085	19,846,677	6,168,772	7,761,303	2,958	481,304	409,325	35,603,424
1,795	133,828	81,964	262,097	-	29,386	9,515	518,585
2,251	295,860	103,489	700,196	-	11,868	-	1,113,664
-	(178)	-	-	-	-	-	(178)
937,131	20,276,187	6,354,225	8,723,596	2,958	522,558	418,840	37,235,495
138,049	5,693,804	1,588,599	3,017,203	1,696	258,144	-	10,697,495
15,712	703,748	254,185	343,372	216	34,271	-	1,351,504
-	-	-	-	-	-	-	-
153,761	6,397,552	1,842,784	3,360,575	1,912	292,415	-	12,048,999
35,225	505,761	159,870	64,353	-	1,734	-	766,943
(834)	(41,327)	(9,928)	(9,247)	-	(237)	-	(61,573)
4,845	67,844	21,410	6,634	-	267	-	101,000
39,236	532,278	171,352	61,740	-	1,764	-	806,370
744,134	13,346,357	4,340,089	5,301,281	1,046	228,379	418,840	24,380,126
498,426	4,958,083	935,082	1,193,639	(161)	130,732	-	7,715,801
62,911	2,033,417	397,592	494,021	-	25,448	11,184	3,024,573
(16,775)	(311,357)	(64,410)	(709,520)	-	(11,569)	-	(1,113,631)
544,562	6,680,143	1,268,264	978,140	(161)	144,611	11,184	9,626,743
1,288,696	20,026,500	5,608,353	6,279,421	885	372,990	430,024	34,006,869

רכוש קבוע מופעל, נטו

עלות

יתרה ליום 1

בינואר, 2022

תוספות במשך

השנה:

רכישות

רכוש שהופעל

גריעות ומימושים

יתרה ליום 31

בדצמבר, 2022

פחת שנצבר

יתרה ליום 1

בינואר, 2022

תוספות במשך

השנה:

פחת

גריעות במשך

השנה:

יתרה ליום 31

בדצמבר, 2022

הפרשה לירידת

ערך (*)

יתרה ליום 1

בינואר, 2022

הפחתת הפרשה

בתקופה

השבת ערך

בתקופה

יתרה ליום 31

בדצמבר, 2022

יתרת עלות

מופחתת ליום

31 בדצמבר, 2022

רכוש קבוע

בהקמה

עלות

יתרה ליום 1

בינואר, 2022

תוספות

רכוש שהופעל (**)

יתרה ליום

31 בדצמבר, 2022

סה"כ רכוש נטו

(*) ההפרשה לירידת ערך הינה בגין נכסי רכוש קבוע שלא מומנו במענקי ממשלה ונעשתה בגינם הפרשה לירידת ערך בשנים קודמות בעקבות קיום סממנים לירידת ערך (לפרטים נוספים, ראה סעיף א.1 להלן).

(**) סך של כ- 35 אלפי ש"ח הועבר מנכסים בלתי מוחשיים.

באור 13 - רכוש קבוע (המשך)

א. הרכב ותנועה - נכסים מוחכרים
שנת 2022

<u>סה"כ</u>	<u>כלי רכב</u> <u>אלפי ש"ח</u>	<u>מתחמים</u>
117,477	82,215	35,262
32,513	32,513	-
-	-	-
-	-	-
149,990	114,728	35,262
46,119	33,334	12,785
29,252	24,291	4,961
-	-	-
75,371	57,625	17,746
74,619	57,103	17,516
74,619	57,103	17,516

רכוש קבוע מופעל, נטו

עלות

יתרה ליום 1 בינואר, 2022

תוספות במשך השנה:

רכישות

רכוש שהופעל

גריעות ומימושים

יתרה ליום 31 בדצמבר, 2022

פחת שנצבר

יתרה ליום 1 בינואר, 2022

תוספות במשך השנה:

פחת

גריעות במשך השנה:

יתרה ליום 31 בדצמבר, 2022

יתרת עלות מופחתת ליום 31 בדצמבר, 2022

סה"כ רכוש נטו

באור 13 - רכוש קבוע (המשך)

הפסד מירידת ערך במהלך שנת 2022

לאור עלייה בשיעור היוון, אשר נובעת בעיקר מעלייה בשיעורי הריבית חסרת הסיכון של מדינת ישראל, 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- 26 שנים, בהתאם ליתרת אורך החיים הממוצעת של נכסי התשתית, המהווים את נכס הליבה של החברה (בעבודה הקודמת ליום 30 ביוני, 2022 היה כ- 26 שנים).
- תחזית תזרים המזומנים המפורטת (לרבעון הרביעי בשנת 2022) מבוססת על תקציב הוצאות החברה לרבעון הרביעי בשנת 2022 שאושר על ידי הדירקטוריון וההכנסות מבוססות על הנחות עבודה של רווחיות המגזרים בתוספת התאמות.
- הכנסות החברה מסובסדיה שוטפת חושבו על פי עקרונות הסכם הפיתוח וההפעלה לרבות תוספותיו ואשר תוקפו הוארך ליום 30 בנובמבר, 2022 לאורך כל חיי התחזית תחת ההנחה כי עקרונות אלו ייכללו גם בהסכמי הסובסדיה שייחתמו בעתיד. יצוין כי בדומה לעבודה הקודמת (ליום 30 ביוני, 2022 ו-ליום 31 בדצמבר, 2021) הניחה החברה כי לא תתבצע התחשבות בגין הסובסדיה 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 הסובסדיה.
 - (2) תרחיש עם שיעור הרווחיות הנורמטיבית החל משנת 2022 ועד תום תקופת התחזית תעמוד על 2% מההכנסות. בהתאם להנהלת החברה, ההסתברות לתרחיש 1 לעיל הינה 70%.
- שיעור המיוון הנורמטיבי הרלוונטי לחברה בהתאם למגבלות נטילת האשראי החלות עליה מתוקף הסכם הפיתוח וההפעלה הינו 0%.
- שיעור היוון משוקלל (לאחר מס) הינו כ- 6% (בעבודה הקודמת ליום 30 ביוני, 2022 היה כ- 5.5%) וחושב כממוצע משוקלל של שיעורי ההיוון שנאמדו עבור כל תחום פעילות. בשנת 2022 הונחה תוספת של 0.5% כתוצאה מהשפעות הקורונה.
- שיעור הצמיחה בהכנסות העצמיות של מגזר הנוסעים לאחר שנת 2022 נאמד בהתאם לגידול החזוי בנסועה מהפרויקטים הקיימים למועד הערכת השווי, עד להגעת כמות הנוסעים לקיבולת המקסימלית בשנת 2026. בעקבות זאת, החל משנת 2027 הונח כי ההכנסות של מגזר זה לא תצמחנה.
- הכנסות העצמיות של מגזר המטענים בשנים 2022-2025 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 2041 והחל משנת 2042 הונח כי ההכנסות העצמיות של מגזר המטענים לא תצמחנה.
- אחוז ערך הגרט מסך השווי שנקבע בהערכה כ- 21%. ירידה בערך הגרט לעומת העבודה הקודמת ליום 30 ביוני, 2022 (שבה נאמר אחוז ערך הגרט מסך השווי שנקבע בהערכה בכ- 24%) נובעת בעיקר מעלייה בשיעור ההיוון.
- סכום בר השבה נקבע לפי שווי שימוש והוא עומד על סך של כ- 756 מיליוני ש"ח (בעבודה הקודמת ליום 30 ביוני, 2022 כ- 807 מיליוני ש"ח).

נכון ליום 30 בספטמבר, 2022 הגידול בערך הפנקסני עלה על הגידול בסכום בר השבה ולכן רשמה החברה הפסד מירידת ערך נכסים בסך של כ- 101 מיליוני ש"ח, המתייחס לפריט רכוש קבוע. בשנת 2021 רשמה החברה רווח מעליית ערך נכסים בסך של כ- 14 מיליוני ש"ח. השינוי בהפרשה לירידת ערך נכסים נזקף בכל אחת מהשנים לסעיף הוצאות (הכנסות) אחרות בדוח על הרווח והפסד.

באור 13 - רכוש קבוע (המשך)

ב. מקרקעין

לחברה הרשאת שימוש בקרקעות שהופקעו על ידי מרשות מקרקעי ישראל (להלן - "רמ"י"). סכומים ששולמו על ידי החברה בגין הפקעות כאמור מוצגים במסגרת הרכוש הקבוע שלה. כמו כן, סכומים אלו מופחתים לאורך תקופה של 60 שנים (20 שנים עם אופציה לחברה להארכת הרשאת השימוש לשתי תקופות נוספות בנות 20 שנים כל אחת ללא תמורה), ראה באור 21(ג)(2)(1) להלן.

לגבי הרשאות השימוש ביתר נכסי המקרקעין ראה באור 3(ב), ראה גם באור 21(ג)(2)(2) בדבר חתימה על הסכם מקרקעין חדש.

ג. יתרת הרכוש הקבוע בהקמה כוללת מקדמות ששולמו במהלך שנת 2023 בגין רכוש קבוע בסך של 18,163 אלפי ש"ח (ליום 31 בדצמבר, 2022 – 12,359 אלפי ש"ח).

באור 14 - נכסים בלתי מוחשיים, נטו

הרכב ותנועה

ליום 31 בדצמבר,		
2022	2023	
אלפי ש"ח		
		<u>עלות</u>
618,911	659,724	יתרה ליום 1 בינואר,
40,813	62,726	תוספות
659,724	722,450	יתרה ליום 31 בדצמבר,
		<u>הפחתה שנצברה</u>
307,032	335,200	יתרה ליום 1 בינואר,
28,168	23,872	הפחתה שהוכרה במהלך השנה
335,200	359,072	יתרה ליום 31 בדצמבר,
		<u>יתרה, נטו</u>
324,524	363,378	ליום 31 בדצמבר,

באור 15 - אגרות חוב

הרכב

שם הסדרה	אג"ח סדרה ג'
מועד ההנפקה	21.06.2021
יתרת ערך נקוב ליום 31.12.2023 (אלפי ש"ח)	80,000
סוג הריבית ושיעורה	צמודה בשיעור של 0.72%
בסיס ותנאי הצמדה (קרן + ריבית)	צמודות למדד מחירים לצרכן
מועדי תשלום הקרן	10 תשלומים שנתיים אשר ייפרעו ביום 30 ביוני של כל אחת מהשנים 2022-2031, ותשלום אחרון ביום 30 ביוני, 2031.
מועדי תשלום הריבית	13 תשלומים חצי שנתיים ביום 31 במרץ של השנים 2016-2021, ביום 30 בספטמבר של השנים 2015-2020 ותשלום אחרון ביום 30 ביוני,
סך הריבית הצבורה ליום 31.12.2023 (אלפי ש"ח)	311
ערך בספרים ליום 31.12.2023 - יתרה שוטפת (אלפי ש"ח)	10,944
ערך בספרים ליום 31.12.2023 - יתרה לא שוטפת (אלפי ש"ח)	81,101

ביום 9 ביוני, 2021 אישר דירקטוריון החברה את התקשרות החברה בהסכם סובסידיה בין החברה לבין ממשלת ישראל (בשם מדינת ישראל) (להלן - "הסכם הסובסידיה"). עיקרו של הסכם הסובסידיה הינו התחייבות המדינה להעמדת סכום של 100 מיליון ש"ח לרשות רכבת ישראל לשימוש עבור שיפור מצב ההון החוזר ופעילותה השוטפת של החברה מכוח הסכם הפיתוח וההפעלה. מועדי התשלומים יהיו בין השנים 2022-2030, בהתאם למועדים המפורטים בהסכם הסובסידיה. ביום 9 ביוני, 2021 נחתם הסכם הסובסידיה על ידי הצדדים.

כמו כן, החברה פרסמה כי ביום 9 ביוני, 2021 אישר דירקטוריון החברה את התקשרות החברה בהסכם אג"ח עם ממשלת ישראל (באמצעות נציגי הממשלה הרלבנטיים) (להלן - "הסכם האג"ח"). עיקרו של הסכם האג"ח הינו מתן אישור להציע לציבור סך של עד 125 מיליון ש"ח ערך נקוב, באמצעות הנפקה לציבור של סדרה חדשה של אגרות חוב, במטרה לגייס 100 מיליון ש"ח ערך נקוב.

במסגרת הסכם האג"ח, נקבע, בין היתר, כי ייעוד תמורת ההנפקה יהיה לצורך שיפור מצב ההון החוזר של החברה לשם חיזוק פעילותה השוטפת. ביום 9 ביוני, 2021 נחתם הסכם האג"ח על ידי הצדדים.

ביום 30 ביוני, 2022 בוצע פירעון ראשון של קרן אגרות החוב (סדרה ג') ותשלומי הריבית בסך כולל של כ- 11 מיליוני ש"ח.

ביום 25 ביוני, 2023 בוצע פירעון שני של קרן אגרות החוב (סדרה ג') ותשלומי הריבית בסך כולל של כ- 11 מיליוני ש"ח.

באור 16 - התחייבויות לספקים ולנותני שירותים

ליום 31 בדצמבר,	
2022	2023
אלפי ש"ח	
296,607	389,025
391,329	433,063
687,936	822,088
331,572	432,406
356,364	389,682
687,936	822,088

חובות פתוחים
הוצאות לשלם

כולל התחייבויות :
בגין פעילות פיתוח
בגין פעילות שוטפת

באור 17 - זכאים ויתרות זכות

ליום 31 בדצמבר,	
2022	2023
אלפי ש"ח	
66,391	79,194
182,592	175,856
1,038	586
339	311
21,600	23,419
271,960	279,366

הפרשה לחופשה
התחייבויות לעובדים והתחייבויות אחרות בגין שכר ומשכורת
חלויות שוטפות של התחייבות בגין פרישה מוקדמת (ראה באור 19 להלן)
ריבית לשלם בגין אג"ח
זכאים ויתרות זכות אחרים

באור 18 - 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,	
2022	2023
אלפי ש"ח	

נכסים פיננסיים

נכסים פיננסיים הנמדדים בשווי הוגן דרך רווח או הפסד:

26,051	27,096	השקעות מיועדות בנכסים פיננסיים קרן שמורה בגין אג"ח
13,665	14,498	
<u>39,716</u>	<u>41,594</u>	

נכסים פיננסיים הנמדדים בעלות מופחתת:

143,933	189,904	מזומנים ושווי מזומנים
161,027	208,685	מזומנים ושווי מזומנים מוגבלים בשימוש ומיועדים לפעילות הפיתוח לזמן קצר
342,546	267,687	מזומנים ושווי מזומנים מוגבלים בשימוש ומיועדים לפעילות הפיתוח לזמן ארוך
73,098	73,041	לקוחות
560,442	905,423	ממשלת ישראל לזמן הקצר
26,250	-	ממשלת ישראל לזמן הארוך
145,756	101,223	חייבים ויתרות חובה
6,854	6,188	חייבים ויתרות חובה לזמן ארוך
226	241	קרן שמורה בגין אג"ח
933	457	השקעות מיועדות בנכסים פיננסיים
<u>1,461,065</u>	<u>1,752,849</u>	

התחייבויות פיננסיות

התחייבויות פיננסיות הנמדדות בעלות מופחתת:

687,936	822,088	התחייבויות לספקים ולנותני שירותים
86,330	-	ממשלת ישראל
773	244	זכאים ויתרות זכות
101,199	92,045	התחייבות בגין אגרות חוב
64,744	69,856	התחייבות בגין חכירה
<u>940,982</u>	<u>984,233</u>	

באור 18 - 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 21(ג)(1) להלן) 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 בגין החברה חשופה לסיכון בגין תנודתיות במחיר נייר הערך הנקבע בהתבסס על מחירי שוק בבורסה.

ליום 31 בדצמבר,	
2022	2023
אלפי ש"ח	
26,051	27,095
26,051	27,095

נכסים פיננסיים

2. סיכון אשראי

לקוחות

הכנסות החברה נובעות בעיקר ממכירות ללקוחות בישראל, בעיקר מוסדות ממשלתיים וחברות אשראי בתחום הנוסעים וחברות ישראליות גדולות בתחום המטענים. הנהלת החברה עוקבת באופן שוטף אחר חובות הלקוחות ובדוחות הכספיים נכללות הפרשות ספציפיות לחובות מסופקים המשקפות בצורה נאותה, לפי הערכת ההנהלה, את ההפסד הגלום בחובות שגבייתם מוטלת בספק. כמו כן בידי החברה ערבויות בנקאיות אוטונומיות מלקוחות שונים.

מזומנים ושווי מזומנים, פיקדונות והשקעות בניירות ערך

החברה משקיעה במהלך העסקים הרגיל חלק מהיתרות לפעילות שוטפת באגרות חוב של ממשלת ישראל ובאגרות חוב קונצרניות בעלות דירוג אשראי גבוה. כמו כן, החברה מחזיקה את יתרות המזומנים ושווי המזומנים שלה ואת פיקדונותיה במוסדות בנקאיים מרכזיים בישראל בעלי דירוג אשראי גבוה.

באור 18 - מכשירים פיננסיים (המשך)

ב. גורמי סיכון פיננסיים (המשך)

3. סיכון נזילות

הטבלאות נערכו בהתבסס על תזרימי המזומנים הבלתי מהוונים של ההתחייבויות הפיננסיות בהתבסס על המועד המוקדם ביותר בו הקבוצה עשויה לדרוש לפרוע אותן. הטבלה כוללת תזרימי מזומנים הן בגין ריבית והן בגין קרן.

ליום 31 בדצמבר, 2023

תזרים מזומנים חוזי					
ס"ח תזרים מזומנים חוזי	מעל 5 שנים	2-5 שנים	1-2 שנים	עד 1 שנה	הערך בספרים
אלפי ש"ח					
822,088	-	-	-	822,088	822,088
244	-	-	-	244	244
90,003	33,098	33,943	11,442	11,520	92,045
912,335	33,098	33,943	11,442	833,852	914,377

התחייבויות
לספקים ולנותני
שירותים
זכאים
אגרות חוב

ליום 31 בדצמבר, 2022

תזרים מזומנים חוזי					
ס"ח תזרים מזומנים חוזי	מעל 5 שנים	2-5 שנים	1-2 שנים	עד 1 שנה	הערך בספרים
אלפי ש"ח					
687,936	-	-	-	687,936	687,936
773	-	-	-	773	773
98,679	43,113	33,115	11,189	11,262	101,199
787,388	43,113	33,115	11,189	699,971	789,908

התחייבויות
לספקים ולנותני
שירותים
זכאים
אגרות חוב

ג. שווי הוגן

בכל תקופות הדיווח, היתרות בדוח על המצב הכספי של מזומנים ושווי מזומנים, השקעות לזמן קצר, קרן שמורה, לקוחות, חייבים ויתרות חובה (לזמן קצר ולזמן ארוך), השקעות בנכסים פיננסיים, התחייבויות לספקים ולנותני שירותים, זכאים ויתרות זכות ונגזרים פיננסיים תואמת או קרובה לשווי ההוגן שלהם.

מכשירים פיננסיים שנמדדים בשווי הוגן לצרכי גילוי בלבד:

ליום 31 בדצמבר, 2023			
הערך בספרים	שווי הוגן רמה 1	טכניקת הערכה לקביעת השווי ההוגן	נתונים ששימשו בקביעת השווי ההוגן
אלפי ש"ח			

התחייבויות
שוטפות

מחיר השוק

הסתמכות על מחיר השוק

84,352

92,045

להלן נייר הערך הרשום למסחר בבורסה:

רכבת ישראל אג"ח סדרה ג' (אג"ח קונצרני צמוד מדד), מספר 1177625.

באור 18 - 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.

ליום 31 בדצמבר,	
2022	2023
רמה 1	
אלפי ש"ח	
1,038	586
13,665	14,498
25,012	26,509
39,715	41,593

נכסים פיננסיים בשווי הוגן דרך רווח או הפסד:

השקעות לזמן קצר

קרן שמורה בגין אג"ח

השקעות מיועדות בנכסים פיננסיים

באור 18 - מכשירים פיננסיים (המשך)

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

31 בדצמבר, 2023

סה"כ	לא מהווה מכשיר פיננסי	ללא הצמדה	צמוד למדד המחירים לצרכן	במטבע חוץ או בהצמדה לו אחר	אירו	
אלפי ש"ח						
נכסים שוטפים						
189,904	-	189,904	-	-	-	מזומנים ושווי מזומנים
						מזומנים ושווי מזומנים מוגבלים בשימוש ומיועדים לפעילות הפיתוח לזמן קצר
208,685	-	208,685	-	-	-	השקעות לזמן קצר
586	-	586	-	-	-	לקוחות
73,041	-	73,041	-	-	-	ממשלת ישראל
905,423	-	905,423	-	-	-	חייבים ויתרות חובה
157,515	56,292	101,223	-	-	-	
נכסים לא שוטפים						
						מזומנים ושווי מזומנים מוגבלים בשימוש ומיועדים לפעילות הפיתוח לזמן ארוך
267,687	-	267,687	-	-	-	חייבים ויתרות חובה לזמן ארוך
6,188	-	6,188	-	-	-	השקעות בנכסים פיננסיים
26,970	-	26,970	-	-	-	ממשלת ישראל
-	-	-	-	-	-	קרן שמורה בגין אג"ח
14,741	-	14,741	-	-	-	
התחייבויות שוטפות						
(822,088)	-	(736,535)	-	(4,184)	(81,369)	התחייבויות לספקים ולנתוני שירותים אחרים
(279,366)	(279,122)	67	(311)	-	-	זכאים ויתרות זכות
-	-	-	-	-	-	ממשלת ישראל
(10,944)	-	-	(10,944)	-	-	התחייבות בגין אגרות חוב
(34,496)	-	-	(34,496)	-	-	חלויות שוטפות בגין התחייבות לחכירה
התחייבויות לא שוטפות						
(81,101)	-	-	(81,101)	-	-	התחייבות בגין אגרות חוב
(35,360)	-	-	(35,360)	-	-	התחייבות בגין חכירה לזמן ארוך
587,385	(222,830)	1,057,980	(162,212)	(4,184)	(81,369)	

באור 18 - מכשירים פיננסיים (המשך)

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

31 בדצמבר, 2022

סה"כ	לא מהווה מכשיר פיננסי	ללא הצמדה	צמוד למדד המחירים לצרכן	במטבע חוץ או בהצמדה לו אחר	אירו	
אלפי ש"ח						
נכסים שוטפים						
143,933	-	143,933	-	-	-	מזומנים ושווי מזומנים
						מזומנים ושווי מזומנים
						מוגבלים בשימוש ומיועדים
161,027	-	161,027	-	-	-	לפעילות הפיתוח לזמן קצר
1,038	-	1,038	-	-	-	השקעות לזמן קצר
73,098	-	73,098	-	-	-	לקוחות
560,442	-	560,442	-	-	-	ממשלת ישראל
193,980	48,224	145,756	-	-	-	חייבים ויתרות חובה
נכסים לא שוטפים						
						מזומנים שווה מזומנים
						מוגבלים בשימוש ומיועדים
342,546	-	342,546	-	-	-	לפעילות הפיתוח לזמן ארוך
						חייבים ויתרות חובה לזמן
6,854	-	6,854	-	-	-	ארוך
25,946	-	25,946	-	-	-	השקעות בנכסים פיננסיים
26,250	-	26,250	-	-	-	ממשלת ישראל
13,891	-	13,891	-	-	-	קרן שמורה בגין אג"ח
התחייבויות שוטפות						
(687,936)	-	(575,024)	-	(11,298)	(101,614)	התחייבויות לספקים ולנתוני
						שירותים אחרים
(271,960)	(271,187)	(434)	(339)	-	-	זכאים ויתרות זכות
(86,330)	-	-	(86,330)	-	-	ממשלת ישראל
(10,630)	-	-	(10,630)	-	-	התחייבות בגין אגרות חוב
						חלויות שוטפות בגין
(29,829)	-	-	(29,829)	-	-	התחייבות לחכירה
התחייבויות לא שוטפות						
(90,569)	-	-	(90,569)	-	-	התחייבות בגין אגרות חוב
(34,915)	-	-	(34,915)	-	-	התחייבות בגין חכירה לזמן
						ארוך
<u>336,836</u>	<u>(222,963)</u>	<u>925,323</u>	<u>(252,612)</u>	<u>(11,298)</u>	<u>(101,614)</u>	

באור 18 - מכשירים פיננסיים (המשך)

1. מבחני רגישות

כאמור לעיל, החברה חשופה בפעילותה לסיכונים כמפורט בסעיף 18(ב)(1) לעיל.

רגישות לשינויים בריבית השקלית ושערי חליפין

להלן טבלאות המפרטות את הרגישות לסיכונים כאמור ליום 31 בדצמבר, 2023 (אלפי ש"ח):

סיכון מטבע

יתרה נושאת סיכון	-10%	-5%	ערך בספרים (אלפי ש"ח)	5%	10%
התחייבויות לספקים ולנותני שירותים	8,555	4,278	(85,553)	(4,278)	(8,555)
סה"כ	8,555	4,278	(85,553)	(4,278)	(8,555)

סיכון ריבית

יתרה נושאת סיכון	-10%	-5%	ערך בספרים (אלפי ש"ח)	5%	10%
השקעות בנכסים פיננסיים	2,013	1,948	1,902	1,865	1,833
קרן שמורה	10,862	10,688	10,518	10,352	10,191
קרן ביטוח	19,945	19,200	18,657	18,223	17,850
סה"כ	32,820	31,836	31,077	30,440	29,874

סיכון שוק

יתרה נושאת סיכון	-10%	-5%	ערך בספרים (אלפי ש"ח)	5%	10%
השקעות בנכסים פיננסיים	(201)	(100)	2,007	100	201
קרן שמורה	(1,381)	(691)	13,813	691	1,381
קרן ביטוח	(2,511)	(1,256)	25,110	1,256	2,511
סה"כ	(4,093)	(2,047)	40,930	2,047	4,093

באור 18 - מכשירים פיננסיים (המשך)

ו. מבחני רגישות (המשך)

כאמור לעיל, החברה חשופה בפעילותה לסיכונים כמפורט בסעיף 18(ב)(1) לעיל.

רגישות לשינויים בריבית השקלית ושערי חליפין

להלן טבלאות המפרטות את הרגישות לסיכונים כאמור ליום 31 בדצמבר, 2022 (אלפי ש"ח):

סיכון מטבע

יתרה נושאת סיכון	-10%	-5%	ערך בספרים (אלפי ש"ח)	5%	10%
התחייבויות לספקים ולנותני שירותים	11,291	5,646	(112,912)	(5,646)	(11,291)
סה"כ	11,291	5,646	(112,912)	(5,646)	(11,291)

סיכון ריבית

יתרה נושאת סיכון	-10%	-5%	ערך בספרים (אלפי ש"ח)	5%	10%
השקעות בנכסים פיננסיים	2,941	2,900	2,861	2,823	2,785
קרן שמורה	9,155	8,942	8,736	8,537	8,344
קרן ביטוח	16,660	16,362	16,075	15,798	15,531
סה"כ	28,756	28,204	27,672	27,158	26,660

סיכון שוק

יתרה נושאת סיכון	-10%	-5%	ערך בספרים (אלפי ש"ח)	5%	10%
השקעות בנכסים פיננסיים	(301)	(150)	3,009	150	301
קרן שמורה	(1,366)	(683)	13,665	683	1,366
קרן ביטוח	(2,304)	(1,152)	23,041	1,152	2,304
סה"כ	(3,971)	(1,985)	39,715	1,985	3,971

באור 19 - הטבות לעובדים

הרכב ההתחייבויות לעובדים:

ליום 31 בדצמבר,	
2022	2023
אלפי ש"ח	

מוצג במסגרת התחייבויות שוטפות- זכאים ויתרות זכות:

248,565	254,733
1,038	586
418	317
250,021	255,636

הטבות עובדים לטווח קצר (1)

חלויות שוטפות של התחייבות בגין פרישה מוקדמת (2)

התחייבות בגין פיצויים מוגדלים לבכירים (6)

מוצג במסגרת התחייבויות שאינן שוטפות- הטבות לעובדים:

75,198	76,303
1,389	907
18,127	16,850
213	187
11,409	11,063
106,336	105,310

התחייבות בגין פדיון ימי מחלה שלא נוצלו (3)

התחייבות בגין פרישה מוקדמת (2)

התחייבות בגין תלושי שי לגמלאים (4)

התחייבות בגין תוכנית הטבה מוגדרת, נטו (5)

התחייבות בגין פיצויים מוגדלים לבכירים (6)

(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 (לפרטים נוספים בדבר הסכם פרישה, ראה באור 21(ג)4 להלן). החברה יעדה סכומים מסוימים לכיסוי ההתחייבויות הנ"ל ע"י הפקדתם בפקדונות 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) והיו מבוטחים בקרן פנסיה נתיב (עמיתים) והיא תינתן עד האחרון מבין המאורעות הבאים: מות הפרש, מות אלמן/ת הפרש, הגעת ילד העובד לגיל 21. מדובר בהטבה חצי שנתית בגובה 840 ש"ח. לפרטים נוספים, ראה סעיף א' 2 להלן.

(5) ראה סעיף א' 2 להלן.

(6) ראה סעיף א' 3 להלן.

באור 19 - 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 הפקדויות השוטפות של החברה בקרנות פנסיה ופיצויים, פטורות 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,		
2021	2022	2023
אלפי ש"ח		
119,771	124,421	147,069

הוצאות בגין תוכניות להפקדה מוגדרת

2. תוכניות להטבה מוגדרת ותלושי שי לגמלאים (להלן - "תוכנית להטבה מוגדרת")

החלק של תשלומי הפיצויים שאינו מכוסה על ידי הפקדות בתוכניות להפקדה מוגדרת, כאמור לעיל, מטופל על ידי החברה כתוכנית להטבה מוגדרת לפיה מוכרת התחייבות בגין הטבות עובדים.

א) הוצאות שנזקפו לדוח רווח והפסד

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר,		
2021	2022	2023
אלפי ש"ח		
347	358	237
836	904	1,045
(63)	(73)	65
1,120	1,189	1,347
647	(239)	(65)

עלות שירות שוטף
הוצאות הריבית בגין ההתחייבות להטבות
תשואה צפויה על נכסי התוכנית
סך הוצאות בגין הטבות לעובדים
תשואה בפועל על נכסי התוכנית

באור 19 - 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,	
2022	2023
אלפי ש"ח	

28,148	20,641
358	237
904	1,045
(1,745)	(891)

יתרה ליום 1 בינואר
עלות שירות שוטף
הוצאות ריבית
הטבות ששולמו

מדידה מחדש של התחייבות בגין הטבה מוגדרת
רווח אקטוארי בגין שינויים בהנחות הפיננסיות

(7,024)	(1,729)
20,641	19,303

יתרה ליום 31 בדצמבר

(ג) השינויים בנכסי התוכנית

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר,	
2022	2023
אלפי ש"ח	

3,160	2,301
40	30
(660)	-
73	(65)

יתרה ליום 1 בינואר
הפקדות המעסיק נטו
תשלומים מהתוכנית
תשואה על נכסי התוכנית

מדידה מחדש של נכס בגין הטבה מוגדרת
הפסד אקטוארי בגין שינויים בהנחות הפיננסיות

(312)	-
2,301	2,266

יתרה ליום 31 בדצמבר

(ד) הנחות אקטואריות וניתוחי רגישות

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

2022	2023
אחוזים	

5.59	6.03
1.5	1.50

שיעור ההיוון של התחייבות התוכנית
שיעור עליית סכום תלושי שי

באור 19 - הטבות לעובדים (המשך)

א. הטבות לאחר סיום העסקה (המשך)

2. תוכניות להטבה מוגדרת ותלושי שי לגמלאים (להלן - "תוכנית להטבה מוגדרת") (המשך)

ד) הנחות אקטואריות וניתוחי רגישות (המשך)

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

ליום 31 בדצמבר,				שיעור עליית שכר: קיטון (גידול) בהתחייבות להטבה מוגדרת
<u>2022</u>	<u>2023</u>	<u>2022</u>	<u>2023</u>	
<u>קיטון באחוז אחד</u>		<u>גידול באחוז אחד</u>		
אלפי ש"ח				
9	11	(9)	(43)	

ליום 31 בדצמבר,				שיעור עליית סכום תלושי שי: קיטון (גידול) בהתחייבות בגין תלושי שי
2022	2023	2022	2023	
קיטון באחוז אחד		גידול באחוז אחד		
אלפי ש"ח				
1.874	1.591	(2.211)	(1.850)	

ליום 31 בדצמבר,				שיעור היוון:
2022	2023	2022	2023	
קיטון בחצי אחד		גידול בחצי אחד		
אלפי ש"ח				
(1,125)	(937)	1,021	859	
(53)	(48)	51	45	

התחייבות בגין תלושי שי	859	1,021	(937)	(1,125)
התחייבות להטבה מוגדרת	45	51	(48)	(53)

3. התחייבות בגין פיצויים מוגדלים לנושאי משרה

שבהתאם למדיניות התגמול של החברה, ועדת התגמול והדירקטוריון 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,		
2022	2023	
אלפי ש"ח		
10,715	11,827	יתרה ליום 1 בינואר,
1,681	2,126	עלות שירות שוטף
235	554	הוצאות ריבית
-	(2,723)	הטבות ששולמו
(804)	(404)	מדידה מחדש של התחייבות בגין הטבה מוגדרת
		הפסד (רווח) אקטוארי בגין שינויים בהנחות הפיננסיות
11,827	11,380	יתרה ליום 31 בדצמבר

באור 19 - 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:

	2022	2023
אחוזים		
שיעור ההיוון של ההתחייבות	5.31	5.62
שיעור עליית שכר	2.92	3.01

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,				
2022	2023	2022	2023	
קיטון באחוז אחד	קיטון באחוז אחד	גידול באחוז אחד	גידול באחוז אחד	שיעור עליית שכר:
אלפי ש"ח				
555	646	(598)	(703)	קיטון (גידול)

ליום 31 בדצמבר,				
2022	2023	2022	2023	
קיטון בחצי אחוז	קיטון בחצי אחוז	גידול בחצי אחוז	גידול בחצי אחוז	שיעור היוון:
אלפי ש"ח				
(589)	(690)	537	623	קיטון (גידול)

באור 19 - הטבות לעובדים (המשך)

א. הטבות לאחר סיום העסקה (המשך)

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 ותנאים שנקבעו בהסכם עבודה קיבוצי מיוחד לעובדי החברה.

א) השינויים בערך הנוכחי של התחייבות בגין פדיון ימי מחלה

2022	2023	
אלפי ש"ח		
97,325	75,198	יתרה ליום 1 בינואר
4,666	3,344	עלות שירות שוטף
3,239	4,110	הוצאות ריבית
(1,733)	(3,321)	הטבות ששולמו
		מדידה מחדש של התחייבות בגין הטבה מוגדרת
(28,299)	(3,028)	רווח אקטוארי בגין שינויים בהנחות הפיננסיות
75,198	76,303	יתרה ליום 31 בדצמבר

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

2022	2023	
אחוזים		
5.59	6.04	שיעור ההיוון של ההתחייבות
4.13	3.65	שיעור עליית שכר

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,				
<u>2022</u>	<u>2023</u>	<u>2022</u>	<u>2023</u>	
<u>קיטון באחוז אחד</u>		<u>גידול באחוז אחד</u>		שיעור עליית שכר:
אלפי ש"ח				
7,774	7,242	(9,095)	(8,367)	קיטון (גידול)
ליום 31 בדצמבר,				
<u>2022</u>	<u>2023</u>	<u>2022</u>	<u>2023</u>	
<u>קיטון באחוז אחד</u>		<u>גידול באחוז אחד</u>		שיעור היוון:
אלפי ש"ח				
(4,306)	(3,956)	3,949	3,653	קיטון (גידול)

באור 20 - 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 2021, 2022 ו-2023 הינו 23%.

ג. שומות מס

- ביום 9 בינואר, 2019 הוצאו שומות ניכויים סופיות בגין השנים 2017-2014 אשר שולמו בחודש מרץ לשנת 2019.
- ביום 30 בדצמבר, 2020 נחתם הסכם עם רשות המסים בדבר שומות מס הכנסה לשנים 2018-2014.
- ביום 23 במרץ, 2022 הוצאו שומות ניכויים סופיות בגין השנים 2021-2018 אשר שולמו בחודשים אפריל-יוני לשנת 2022.

ד. הפסדים מועברים לצורכי מס והפרשים זמניים אחרים

לחברה הפסדים עסקיים לצורכי מס המועברים לשנים הבאות, המוערכים ליום 31 בדצמבר, 2023 לסך של כ-1,401 מיליוני ש"ח. בנוסף, בהתאם להסכמי השומות שנחתמו הותרו לחברה ההוצאות הנ"ל:

- 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 2023 בגין ההסכם הנ"ל הינו כ-51 מיליוני ש"ח.

ה. הרכב נכסי מיסים נדחים

ליום 31 בדצמבר,		
2022	הוכר ברווח או הפסד אלפי ש"ח	2023
79,000	(17,000)	62,000

הפסדים לצרכי מס

לאור תוצאות החברה בשנת הדוח, החברה בחנה את תחזיותיה לרווחים העתידיים, ובהתאם לתחזיות עדכנה את תורת נכסי המס הנדחה.

ו. פריטים שבגינם לא הוכרו נכסי מיסים נדחים

ליום 31 בדצמבר,		
2021	2022	2023
	אלפי ש"ח	
380,150	387,355	175,039
1,237,766	1,498,968	582,184
1,617,916	1,886,323	757,223

הפרשים זמניים הניתנים לניכוי

הפסדים לצורך מס והוצאות שיוכרו בשנים הבאות

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.

באור 20 - מיסים על ההכנסה (המשך)

ז. באור מס תיאורטי

להלן מובאת התאמה בין סכום המס, שהיה חל אילו כל ההכנסות וההוצאות, הרווחים וההפסדים ברווח או הפסד היו מתחייבים במס לפי שיעור המס הסטטוטורי, לבין סכום מיסים על ההכנסה שנוקף ברווח או הפסד:

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר,			
2021	2022	2023	
אלפי ש"ח			
(6,818)	(137,134)	984,972	רווח (הפסד) נקי לפני מיסים על ההכנסה
23%	23%	23%	שיעור המס הסטטוטורי
(1,568)	(31,541)	226,544	מס מחושב לפי שיעור המס הסטטוטורי
			רווחים (הפסדים) לצורכי מס שלא הוכרו בגינם נכסי מיסים נדחים בעבר, אשר הוכרו בגינם נכסי מיסים נדחים בתקופת הדיווח
(2,000)	(4,000)	(41,444)	ירידה במיסים על ההכנסה הנובעת מהגורמים הבאים:
1,590	31,552	(168,100)	הוצאות (הכנסות) שאינן מותרות בניכוי לצורכי מס
(1,978)	(3,989)	(17,000)	הכנסות מיסים על ההכנסה

באור 21 - 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 ביום 11 במרץ, 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. ביום 31 בדצמבר, 2022 ניתן פסק דין במסגרתו נפסק פיצוי בסך של 13.5 מיליון ש"ח לטובת הקבוצה, נפסק גמול למבקש בסך של 360 אלף ש"ח (בצירוף מע"מ) ושכ"ט ב"כ המבקש בסך של 2 מיליון ש"ח (בצירוף מע"מ) וכן נפסק החזר הוצאות למבקש בסך של כ-66 אלף ש"ח. ביום 17 בינואר, 2023 ניתן ע"י ביהמ"ש המחוזי, לבקשת החברה, צו קצר מועד לעיכוב ביצוע של פסק הדין עד ליום 1 במרץ, 2023. ביום 27 בפברואר, 2023 הגישה החברה ערעור על פסק הדין, יחד עם בקשה לעיכוב ביצוע פסק הדין. ביום 20 במרץ, 2023 ניתנה ע"י ביהמ"ש העליון החלטה בנוגע לעיכוב ביצוע עד להכרעה בערעור. ביום 4 במאי, 2023 הוגש ערעור גם על ידי ב"כ המבקש והתיק קבוע לדיון. להערכת החברה, המבוססת על דעתם של יועציה המשפטיים, החברה כללה הפרשה המשקפת באופן נאות, את העלויות אשר ישולמו, בסבירות העולה על 50%.

1.1.2 ביום 20 בספטמבר, 2018 התקבלה בקשה לאישור תביעה ייצוגית על סך של כ-13.2 מיליוני ש"ח בטענה לפיה הרכבת מסרבת לפצות את הנוסעים המחזיקים בהסדרי נסיעה סטודנטאליים בגין סגירת מקטעי רכבות. להערכת החברה, המבוססת על דעתם של יועציה המשפטיים, החברה כללה הפרשה המשקפת באופן נאות, את העלויות אשר ישולמו, בסבירות העולה על 50%.

1.1.3 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 בדף הפייסבוק של חברת הרכבת. להערכת החברה, המבוססת על דעתם של יועציה המשפטיים, סיכויי התביעה נמוכים מ-50% ולפיכך לא נכללה הפרשה בספרי החברה.

1.1.4 ביום 2 בנובמבר, 2021 התקבלה בקשה לאישור תובענה ייצוגית על סך של 5 מיליון ש"ח, שעניינה טענות שונות הנוגעות לרמת השירות שמספקת הרכבת בתחום הנגישות לאנשים עם מוגבלויות. להערכת החברה, המבוססת על דעתם של יועציה המשפטיים, סיכויי הבקשה נמוכים מ-50% ולפיכך לא נכללה הפרשה בספרי החברה.

1.1.5 ביום 13 בדצמבר, 2022 התקבלה בחברה בקשה לאישור תובענה ייצוגית על סך 5 מיליוני ש"ח, שעניינה חיובי יתר של דמי נסיעה מנוסעים שרכשו מנוי תקופתי באמצעות כרטיס הרב קו, ולמרות זאת נגבו מהם דמי נסיעה גם מהערך הצבור שהיה בכרטיסם. הבקשה הוגשה נגד החברה ועוד 2 מפעילות תחב"צ. ביום 9 בפברואר, 2023 הוגשה בקשה לצרף מבקש נוסף ומפעילת תחב"צ נוספת כמשיבה ולתקן את הבקשה לאישור תובענה ייצוגית. להערכת החברה, המבוססת על דעתם של יועציה המשפטיים, סיכויי התביעה נמוכים מ-50% ולפיכך לא נכללה הפרשה בספרי החברה.

1.1.6 ביום 7 במאי, 2023, התקבלה בקשה לאישור תביעה ייצוגית על סך 2.5 מיליוני ש"ח, שעניינה טענה לחיובי יתר של דמי נסיעה מנוסעים שרכשו מנוי תקופתי באמצעות כרטיס הרב קו, ולמרות זאת נגבו מהם דמי נסיעה גם מהערך הצבור שהיה בכרטיסים. להערכת החברה, המבוססת על דעתם של יועציה המשפטיים, החברה כללה הפרשה המשקפת באופן נאות, את העלויות אשר ישולמו, בסבירות העולה על 50%.

1.1.7 ביום 31 בינואר, 2024 התקבלה בקשה לאישור תביעה ייצוגית על סך של כ-2.5 מיליוני ש"ח שעניינה טענה להפרת הוראות החוק למניעת עישון במקומות ציבוריים והחשיפה לעישון התשמ"ג-1983 בשטחי ארבע תחנות הרכבת בתל אביב, בשבע השנים האחרונות. להערכת יועציה המשפטיים של החברה, בשלב מקדמי זה לא ניתן עדיין להעריך את סיכויי הבקשה.

באור 21 - 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:**

1.1.8 החברה כללה בספריה הפרשות בגין חלק מהתביעות הייצוגיות לעיל (סעיפים 1.1.1 עד 1.1.7) בסכום של כ- 29 מיליוני ש"ח.

1.2 תביעות ייצוגיות שהוגשו כנגד החברה אשר ניתנות להערכה על ידי ההנהלה בהתבסס על דעתם של יועציה המשפטיים:

ביום 21 בספטמבר, 2015 הוגשה תביעה כספית נגד החברה על סך של כ- 20 מיליוני ש"ח בגין טענות בדבר נפח החומר שהתובעת התבקשה להעביר לאתרי כרייה ואופן החישוב והתשלום בגין הטמנת עודפי כרייה (להלן: "התביעה"). במקביל התנהלה עתירה של תושבי הכפר הסמוך לאתר הטמנת עודפי הכרייה, נגד גורמים רבים וביניהם החברה (ב"צ חסן דיב) (להלן: "העתירה"), בה נטען כי העפר הוטמן שלא כדין והחברה טענה כי האחריות להטמנה מוטלת, בין היתר, על התובעת. בין הצדדים לתביעה, התקיים הליך גישור אשר השתכלל לכדי הסכם פשרה במסגרתו סוכם כי החברה תשלם לתובעת סך של 0.5 מיליוני ש"ח וסך של 2 מיליוני ש"ח יעמוד לזכות התובעת ויותנה בתוצאותיו של פסק דין חלוט בעתירה. ביום 28 במרץ, 2018 אישר בית המשפט את הסדר הפשרה בתביעה ונתן לו תוקף של פסק דין. ביום 4 בספטמבר, 2019 ניתן פסק דין בעתירה, בו נקבע כי ברמה המנהלית, על החברה לפנות את עודפי העפר, אולם נאמר בו מפורשות כי דינה של המחלוקת האזרחית לגבי היקף האחריות בין הצדדים השונים, להתברר בערכאה אזרחית רלבנטית. במצב הדברים האמור ועל מנת לקבל פס"ד חלוט, בהתאם להסכם הגישור בתביעה, הגישה החברה ביום 12 באפריל, 2022 תביעה כנגד התובעת על סך של כ- 3.5 מיליוני ש"ח בגין היקף האחריות האזרחית של התובעת בפניו עודפי העפר. בין הצדדים התקיים הליך גישור אשר השתכלל לכדי הסכם פשרה לפיו התובעת תשלם לחברה סך של 1.25 מיליוני ש"ח אשר יקוזז מהסכום המוחזק על ידי החברה בגין התביעה בגין התביעה. יתרת הסכום (0.75 מיליוני ש"ח) תושב לתובעת. הסכם הפשרה לצורך סיום כלל המחלוקות, נחתם ואושר על ידי ביהמ"ש המחוזי בתל אביב ביום 15 במאי, 2023.

1.3 להלן פירוט בדבר תביעות משפטיות נוספות ודרישות תשלום שהוגשו כנגד החברה:

1. החברה הינה צד לתביעות פיצויי הפקעה בסך של כ- 44 מיליוני ש"ח. להערכת החברה, המבוססת על דעתם של יועציה המשפטיים, החברה כללה הפרשה בסך של כ- 7.3 מיליוני ש"ח, המשקפת באופן נאות, את העלויות אשר ישולמו, בסבירות העולה על 50%, וזאת כנגד יתרות הרכוש הקבוע שלה.
2. החברה הינה צד לתביעות בגין ירידת ערך מקרקעין בהתאם לסעיף 197 לחוק התכנון והבניה בהיקף כולל של כ- 190.3 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- 7.5 מיליוני ש"ח, וזאת כנגד יתרות הרכוש הקבוע שלה.
3. החברה הינה צד לתביעות משפטיות אחרות בסך של כ- 22.2 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- 2.4 מיליוני ש"ח המשקפת באופן נאות, את העלויות אשר ישולמו, בסבירות העולה על 50%, וזאת כנגד יתרות הרכוש הקבוע שלה.
4. החברה הינה צד לתביעות משפטיות כספיות אחרות בסך של כ- 7.4 מיליוני ש"ח שנבעו מפעילותה השוטפת. החברה לא כללה הפרשה בספרים בגין התביעות הנ"ל.
5. בתביעות נזקי גוף התובע אינו נדרש לכמת את סך כל נזקיו. תביעות אלו נמצאות בטיפול חברות ביטוח ולחברה קיים כיסוי ביטוחי בגין, בפרט ביטוח חבות מעבידים וביטוח צד ג'. הוגשו כנגד החברה תביעות בגין נזקי גוף ונזקי רכוש בהיקף כולל בסך של כ- 17.7 מיליוני ש"ח. החברה כללה בגין תביעות אלה הפרשה בסך של כ- 2.7 מיליוני ש"ח, ויתרת הנכס לקבל בגין עומדת על סך של כ- 15 מיליוני ש"ח. ההפרשה נטו הנ"ל משקפת את גובה ההשתתפות העצמית על פי תנאי פוליסות הביטוח שנקבעו מול חברות הביטוח.
6. החברה קיבלה דרישות תשלום בסכום כולל של כ- 12 מיליוני ש"ח בגין חובות ארנונה לרשויות מקומיות. להערכת החברה, המבוססת על דעתם של יועציה המשפטיים, החברה כללה הפרשה בספריה בסך של כ- 5 מיליוני ש"ח, המשקפת באופן נאות, את העלויות אשר ישולמו, בסבירות העולה על 50%.

באור 21 - התחייבויות תלויות, ערבויות, התקשרויות ושעבודים (המשך)**א. התחייבויות תלויות (המשך)****1.3 להלן פירוט בדבר תביעות משפטיות נוספות ודרישות תשלום שהוגשו כנגד החברה: (המשך)**

7. החברה קיבלה דרישות תשלום בגין היטלי פיתוח מרשויות מקומיות בסך כולל של כ- 32 מיליוני ש"ח. להערכת החברה, המבוססת על דעתם של יועציה המשפטיים, החברה כללה הפרשה בספרים בסכום של כ- 19 מיליון ש"ח המשקפת באופן נאות, את העלויות אשר ישולמו, בסבירות העולה על 50%, וזאת כנגד יתרות הרכוש הקבוע שלה.
8. 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.

דרישות כאמור אשר ניתנות להערכה על ידי החברה

נכון למועד פרסום הדוח, ידוע לחברה על דרישות לתוספות תשלום כאמור בסכום כולל של כ- 840 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- 15 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 פרסום הדוח, אין בידי החברה אישורי תקציב מהמדינה אם החברה תידרש לשלם את מלוא סכום הדרישות.

9. **מס ערך מוסף** - נכון למועד הדוח לחברה שומות מע"מ סגורות עד וכולל חודש דצמבר, 2018.

ב. ערבויות שניתנו על ידי החברה

נכון ליום 31 בדצמבר, 2023, 2022 ו- 2021, סך הערבויות שניתנו על ידי החברה עומד על כ- 4,696, 2,924 ו- 2,684 אלפי ש"ח, בהתאמה. הערבויות כאמור ניתנו בעיקר במסגרת הפעילות השוטפת להבטחת קיום ההתחייבויות של החברה. הערבויות הועמדו בהתאם לקביעת בית המשפט במסגרת הליכים משפטיים אשר החברה צד להם לשם המשך הדיונים. בנוסף קיימות ערבויות לעיריות להבטחת הסכמים בדבר היתרי בנייה.

ג. התקשרויות**הסדרים, הסכמים ומסמכי עקרונות מיוחדים****(1) הסכמים מול מדינת ישראל****(1.1) עדכון הסכם הסובסידיה בגין הסעת חיילים**

לאור הסכם הסעת חיילים (ראה באור 27(ד)(1) להלן), 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 21(ג)(1)(1.3) להלן) החליף, בין היתר, את הסכם סבסוד הסעת החיילים, אשר היה בתוקף עד לסוף שנת 2012.

החל מתאריך 1 בינואר, 2022 הסתיים ההסכם עם משרד הביטחון והסדרי הסעת חיילים כאמור ותשלום בגין הסעות אלו מוסדר בהסכם בין משרד הביטחון ומשרד התחבורה.

(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 לדוחות הכספיים כהשקעת בעלים, ראה באור 23(ג).

באור 21 - 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 31 במאי, 2023 נחתם הסכם מסגרת לפיתוח והפעלת רכבת ישראל (להלן - "הסכם הפיתוח וההפעלה החדש") אשר החליף את ההסכם הקודם. מטרתו של הסכם הפיתוח וההפעלה החדש להסדיר את היחסים בין המדינה לבין החברה בכל הנוגע להתחייבויות החברה ביחס לרמות השירות לנוסע בתחום התחבורה הציבורית בכלל והתחבורה הציבורית הרכבתית בפרט וביחס לביצוע תכניות פיתוח, וכן לקבוע הוראות בדבר מתן תשלומי סובסידיה לחברה על ידי המדינה כנגד עמידתה בהתחייבויות אלה.

להלן פירוט עיקרי ההסכם:(א) תקופת ההסכם הפיתוח וההפעלה החדש

תקופת הסכם הפיתוח וההפעלה החדש החלה רטרואקטיבית מיום 1 בינואר, 2022 ותסתיים ביום 31 בדצמבר, 2026. נקבע בו כי הצדדים רשאים להאריך בהסכמה בתקופות נוספות קצובות שלא תעלינה על שנתיים במצטבר.

(ב) התחייבויות החברה

במסגרת הסכם ההפעלה והפיתוח החדש, התחייבה החברה לפעול למימוש מדיניות הממשלה בתחום התחבורה הציבורית והרכבתית, באמצעות ביצוע הוראות נציגי הממשלה, הוראות הדין החלות עליה, החלטות הממשלה או הוראות מנהל מסילת הברזל הארצית ובכלל זה לפעול לקידום המטרות הבאות: 1. ניהול ומימון מיטביים של התשתיות והציוד שבידי החברה; 2. שיפור מתמיד ברמת השירות לנוסעים; 3. הקפדה על רמת הבטיחות; 4. הקפדה על שמירת איכות התשתיות בעת ביצוע עבודות תכנון, הקמה ותחזוקה של תשתיות אלו; 5. הטמעת טכנולוגיות חדשות בהתאם לדרישות הממשלה; 6. הובלת מטענים באופן המיטבי; 7. הבטחת איכות ביצועה של תכנית הפיתוח בהתאם ליעדים, לתקציב, ללוחות הזמנים ולאבני הדרך המפורטות בה - הכל כמפורט בהסכם הפיתוח וההפעלה החדש.

(ג) התחייבויות הממשלה

לשם מימוש מדיניותה, וכנגד ביצוע התחייבויותיה של החברה לפי הסכם הפיתוח וההפעלה החדש, התחייבה הממשלה להעמיד את סכום הסובסידיה ואת תקציב הפיתוח כאמור בהסכם.

(ד) רמת השירות

במסגרת הסכם הפיתוח וההפעלה החדש, התחייבה החברה לנקוט בכל הצעדים הנדרשים על מנת להפעיל את שירותי ההסעה בקווי הנוסעים ברמת שירות מיטבית בכפוף לכל דין, בהתאם להוראות משרד התחבורה, לרבות הוראות, נהלי והנחיות המנהל, כפי שישתנו מעת לעת, וכן למדדי השירות המפורטים בהסכם, לרבות: (1) דיוק בנסיעת הרכבות; (2) תחזוקה, ניקיון וסדר של התחנות ושל הציוד הנייד המשמש להולכת הנוסעים; (3) הפצת מידע לציבור בדבר שירותי החברה בתחנות בקרונות הנוסעים, בקופות, באינטרנט, באמצעות המוקד הטלפוני ובכל מקום נוסף שיורה לה המנהל; (4) טיפול בהפחתת הצפיפות ברכבות; (5) שיפור השילוביות עם אמצעי התחבורה האחרים; (6) מכירה וכיבוד של הסדרי הנסיעה בהתאם לצו הפיקוח על מחירי מצרכים ושירותים (דמי נסיעה ברכבת), התשפ"ב-2022, באמצעות אמצעי חיוב שיקבע משרד התחבורה, לרבות מערכות כרטוס חכם או יישומונים סלולריים הפועלים בהיתר משרד התחבורה; (7) נגישות לבעלי מוגבלויות בהתאם לכל דין; (8) התנהלות בעת תקלות בהתאם לנוהל מידע לציבור ובהתאם לנוהל פיצוי בגין איחור ופיצוי בגין ביטול נסיעות, אשר פורסמו על ידי המנהל; (9) טיפול בפניות הציבור בהתאם להוראות המנהל בעניין ובהתאם לנוהל פניות ציבור אשר פורסם על ידו; (10) טיפול באבדות ומציאות בהתאם לנוהל אבדות ומציאות של החברה.

בגין אי עמידה ברמת שירות, הוראות ונהלים, תחויב החברה בפיצויים מוסכמים, כמפורט בהסכם הפיתוח וההפעלה החדש.

באור 21 - 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) רמת שירות (המשך)

בהסכם הפיתוח וההפעלה החדש מפורטים התמריצים השונים להם זכאית החברה, ובהם תמריצים בגין רמת הדיוק ורמת השירות (המכונים בהסכם: "מרווח דיוק ורמת שירות", בסך 40 מיליוני ש"ח בכל שנה) ושביעות רצון (עד 5 מיליוני ש"ח לכל שנה שבה יבוצע סקר שביעות רצון).

יצוין, כי בכל מקרה, במהלך שנת התחשבות קלנדארית, סכומי כלל הפיצויים המוסכמים בהם תחוייב החברה לא יעלו על סכום כלל התמריצים נטו, כלומר, סך כל התמריצים שישולמו לחברה על פי ההסכם (בניכוי סכומים שישולמו לחברה כתמריצים ספציפיים בגין גידול במספר הנוסעים בשתי תחנות ספציפיות שנקבעו בהסכם הפיתוח וההפעלה החדש).

(ה) רמת התפעול

במסגרת הסכם הפיתוח וההפעלה החדש, התחייבה החברה לעמוד ברמת זמינות גבוהה של הצי הנייד שלה, תוך אימוץ סטנדרטים מקובלים בעולם, תוך עמידה במדדי הזמינות בהוראות היצרן.

כן התחייבה החברה להשיג זמינות מרבית של המסילה לתנועת רכבות. בכלל זה, לתזמן ולתכנן את אירועי סגירת המסילה לצורך עבודות פיתוח, חשמול, תחזוקה ושדרוג באופן שיאפשר זמינות מרבית של המסילה לתנועת רכבות, באופן שיצמצם ככל הניתן את ההפרעה הנגרמת לפעילות הרכבת.

(ו) התכניות התפעוליות

במסגרת הסכם הפיתוח וההפעלה החדש, התחייבה להפעיל את שירותי ההסעה בקווי הרכבת בהתאם לתכנית רב שנתית לשנים 2022-2026 ולתכניות השנתיות, אשר יאושרו על ידי נציגי הממשלה, ובהתאם לתכניות התפעוליות המפורטות ולהוראות שיינתנו על ידי המנהל מעת לעת. לעניין זה:

"תכנית רב שנתית" - תיאור מערך הנסיעות של קווי הנוסעים (הכוללת תדירויות בשעות השיא והשפל, תחזית נוסעים לקווי השירות השונים ושינויים מהותיים מתוכננים) שתתבסס בין השאר על תכנית הפיתוח, הצי הנייד הקיים ותכנית ההצטיידות הרב-שנתית.

"תכנית שנתית" - תיאור מערך הנסיעות של קווי הנוסעים (לרבות שעות הפעילות, התדירויות, התחנות לאורך מסלולו של כל קו, מספר ימי השירות ומרחק הנסיעה המצרפי, ושינויים צפויים); השוואה לתכנית השנתית שאושרה בשנה הקודמת; ההוצאה השנתית המוכרת הנדרשת (כולל ניתוח של כל הרכיבים המשפיעים על גובה הסובסידיה הנדרשת); תכנית לקליטת ציוד נייד חדש ולגרירת ציוד נייד ישן; תכנית סגירת מסילה עקב מבצעי פיתוח וחשמול.

"תכנית תפעולית מפורטת" - תכנית להפעלת רשת הרכבת, הכוללת בתוכנה מידע מפורט בעניינים האמורים לעיל, בהתאם להוראות הסכם הפיתוח וההפעלה החדש.

(ז) קבלת אישורים מוקדמים

במסגרת הסכם הפיתוח וההפעלה החדש, התחייבה החברה, בין השאר, לתכנן את פרויקטי הפיתוח בהתאם להוראות נוהל "ליווי הליכי תכנון" של משרד התחבורה; לבצע תכנון סטטוטורי (מעבר לפעולות קידום תכנון ופעולות תכנון ראשוניות בהיקף כספי שיסוכם בין החברה לבין מנהל התשתיות במשרד התחבורה) רק בתיאום עם משרד התחבורה; לבקש אישור ממשרד התחבורה לכל תכנית או פרוגרמה של תכנית שאומדן עלותה הכולל עולה על 100 מיליוני ש"ח, וכן תכנית להקמת תחנת רכבת – עוד לפני הגשתן של התכניות למוסדות התכנון - הכל כמפורט בהסכם.

בנוסף, התחייבה החברה שלא לפרסם ללא אישור מראש ובכתב מנציגי הממשלה מכרז מן המכרזים המפורטים להלן.

מכרז הקשור בביצוע פרויקט אשר היקפו הכולל של המכרז עולה על 70 מיליון ש"ח בהתאם לאומדן המופיע בתוכנית הפיתוח המעודכנת או בהתאם לאומדן עדכני שערכה החברה, הגבוה מבניהם; מכרז הקשור בציוד נייד או באחזקתו, אשר היקפו הכולל עולה על 70 מיליון ש"ח, בהתאם לאומדן המופיע בתוכנית הפיתוח המעודכנת או בהתאם לאומדן עדכני שערכה החברה, הגבוה מבניהם.

באור 21 - 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) התקציב השוטף

במסגרת הסכם הפיתוח וההפעלה החדש, התחייבה החברה לאשר מדי שנה תקציב שוטף רווחי, ולא לאשר תקציב גרעוני, למעט אם הגרעון ממומן כולו מרווחים שהצטברו בשנים קודמות, בהתאם ליתרת העודפים המצטברים בדוחות הכספיים של החברה.

בנוסף, התחייבה החברה לקדם פרויקטים בתחומי התשתיות, הציוד הנייד, הטכנולוגיות ושיפור השירות, וזאת במסגרת ארבעה סלים תקציביים ייעודיים (המכונים בהסכם "השקעות שוטפות"), שבהם תפקיד הממשלה בכל שנה סכומים ייעודיים כמפורט בהסכם. רוב הפקדות הממשלה בסלים תקציביים ייעודיים אלו מוגדרות בהסכם כ"הפקדות קבועות" ובלתי מותנות, ואילו חלקן מוגדר כ"הפקדות תלויות", המותנות בהפקדות מקבילות מצד החברה (בשיטת ה"מאצינג"). בהסכם נקבע כי הפקדות החברה ייעשו באמצעות ייעוד סכומי התמריצים הספציפיים שהובטחו לחברה בגין גידול במספר הנוסעים בשתי תחנות רכבת למטרה זו, וכן באמצעות הפקדות נוספות באותם סלים תקציביים ייעודיים שרשאית החברה לבצע לפי שיקול דעתה. כנגד הפקדות החברה כאמור, התחייבה הממשלה להפקיד (בשיטת ה"מאצינג") סכומים בגובה 36% מהפקדות החברה, כך שהפקדות הממשלה המותנות לא יעלו על סכום מצטבר של 125 מיליוני ש"ח לכל אורך תקופת ההסכם - הכל כמפורט בהרחבה בהסכם הפיתוח וההפעלה החדש.

(ט) הסובסידיה השוטפת

בהסכם הפיתוח וההפעלה החדש נקבעו מנגנונים מפורטים לחישוב גובה הסובסידיה השוטפת אשר תשולם לחברה בגין ביצוע מחויבויותיה בשנה מסוימת. מנגנונים אלו כוללים פרמטרים שונים, כגון היקף פעילותה של הרכבת, הקילומטראז' הכולל של רשת מסילות הברזל המופעלות על ידי החברה, סך הנוסעים, הפעלתם של רכיבי תשתיות ומערכות שונות, הצטיידות ועוד, לצד מנגנונים של הכרה מלאה או חלקית בהוצאות תפעול שונות שמוציאה החברה במסגרת פעילותה - הכל כמפורט בהרחבה בהסכם הפיתוח וההפעלה החדש.

(י) תוכנית הפיתוח של החברה

1. פעילות הפיתוח של החברה

הסכם הפיתוח וההפעלה החדש מסדיר גם את היחסים שבין הצדדים בכל הנוגע להתחייבות החברה לבצע את תכנית הפיתוח במשך תקופת ההסכם, כפי שזו תעודכן ע"י הממשלה, וכן קובע הוראות לעניין המימון שינתן על ידי הממשלה לחברה עבור ביצוע תכנית הפיתוח.

2. הגשת תוכנית פיתוח

תכנית הפיתוח המאושרת לשנים 2021-2025 צורפה כנספח להסכם.

הסכם הפיתוח וההפעלה החדש קובע מנגנון לאישור שנתי של עדכונים ושינויים לתכנית הפיתוח המאושרת ואת חובתה של החברה לפעול בהתאם לתכנית הפיתוח המעודכנת כפי שאושרה על ידי נציגי הממשלה.

(יא) קרן הפיתוח ומרכיב המע"מ

הסכם הפיתוח וההפעלה החדש קובע כי כספים שיועברו לחברה לצורך מילוי התחייבויותיה בגין תכנית הפיתוח (למעט כספית שיועברו לה לטובת פיתוח מטענים) יועברו ללא מע"מ. תשלומי מע"מ בגין פרויקטים מעורבים (בתחומי הפעילות של המטענים והנוסעים) יועברו לחברה בכל שנה, בכפוף להמצאת חיובי המע"מ בגין הפרויקטים הללו.

באור 21 - 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)****(יב) הנפקת איגרות חוב**

1. ההסכם הפיתוח וההפעלה החדש קובע, כי הסכם סובסידיה לצורך שיפור ההון החוזר של רכבת ישראל, מיום 9 ביוני, 2021, והסכם אג"ח מדינת ישראל לרכבת ישראל, מיום 9 ביוני, 2021, ימשיכו לעמוד בתוקפם, והמדינה תעביר לחברה תשלומים על פיהם.

אגרות חוב סדרות א' ו- ב'

ביום 30 ביוני, 2021 בוצע פירעון אחרון של קרן אגרות החוב (סדרה א') וקרן אגרות החוב (סדרה ב') בסך כולל של כ- 125 מיליוני ש"ח. פירעון יתרת הקרן של אגרות החוב התבצע מכספי הקרן השמורה.

אגרות חוב סדרה ג'

ביום 18 בפברואר, 2021 פרסמה החברה תשקיף מדף בנושא תאריך 19 בפברואר, אשר מכוחו, החברה תוכל להנפיק אגרות חוב (לרבות בדרך של הרחבת סדרות קיימות של אגרות חוב של החברה), כתבי אופציה הניתנים למימוש לאגרות חוב וכן ניירות ערך מסחריים (להלן: "תשקיף המדף").

ביום 30 במאי, 2021 פרסמה החברה כי היא בוחנת אפשרות לבצע הנפקה ורישום למסחר בבורסה לניירות ערך בתל אביב בע"מ של אגרות חוב (סדרה ג') של החברה.

ביום 9 ביוני, 2021 אישר דירקטוריון החברה את התקשרות החברה בהסכם סובסידיה ספציפי בין החברה לבין ממשלת ישראל (בשם מדינת ישראל) (להלן: "הסכם הסובסידיה"). עיקרו של הסכם הסובסידיה הינו התחייבות המדינה להעמדת סכום של 100 מיליון ש"ח לרשות רכבת ישראל לשימוש עבור שיפור מצב ההון החוזר ופעילותה השוטפת של החברה מכוח הסכם הפיתוח וההפעלה הקודם. מועדי התשלומים יהיו בין השנים 2022-2030, בהתאם למועדים המפורטים בהסכם הסובסידיה. ביום 9 ביוני, 2021 נחתם הסכם הסובסידיה על ידי הצדדים.

כמו כן, ביום 9 ביוני, 2021 אישר דירקטוריון החברה את התקשרות החברה בהסכם אג"ח עם ממשלת ישראל (באמצעות נציגי הממשלה הרלבנטיים) (להלן: "הסכם האג"ח"). עיקרו של הסכם האג"ח הינו מתן אישור להציע לציבור סך של עד 125 מיליון ש"ח ערך נקוב, באמצעות הנפקה לציבור של סדרה חדשה של אגרות חוב, במטרה לגייס 100 מיליון ש"ח ערך נקוב. במסגרת הסכם האג"ח, נקבע, בין היתר, כי ייעוד תמורת ההנפקה יהיה לצורך שיפור מצב ההון החוזר של החברה לשם חיזוק פעילותה השוטפת. ביום 9 ביוני, 2021 נחתם הסכם האג"ח על ידי הצדדים.

ביום 11 ביוני, 2021 התקבלה החלטת ממשלה מס' 1023 בקשר להנפקת אגרות חוב של החברה לציבור (להלן: "החלטה 1023"). בהתאם להחלטה 1023, ניתן אישור לפי סעיף 11(א)(9) לחוק החברות הממשלתיות, התשל"ה-1975, כי במסמכי ההנפקה של אגרות החוב המוצעות על ידי החברה לציבור במטרה להנפיק סך של 100 מיליון ש"ח ע.נ. אשר יעמוד לפירעון סופי בשנת 2031, תיכלל, בין היתר, התניה המאפשרת את העמדת אגרות החוב לפירעון מיד, אם המדינה תחדל להיות בעלת שליטה בחברה. לעניין זה, "שליטה" - כמשמעה בחוק ניירות ערך, התשכ"ח - 1968.

באור 21 - 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)

(יב) הנפקת איגרות חוב (המשך)

ביום 21 ביוני 2021 השלימה החברה ההנפקה של אגרות חוב (סדרה ג') של החברה, בתמורה כוללת (ברוטו) של כ- 108.6 מיליון ש"ח. ההנפקה נערכה על פי דוח הצעת המדף של החברה מיום 20 ביוני, 2021 (מס' אסמכתא: 041221-01-2021) (להלן: "דוח הצעת המדף"), שפורסם מכוח תסקיף המדף, כדלהלן: 100,000,000 ש"ח ערך נקוב של אגרות החוב (סדרה ג'), רשומות על שם, בנות 1 ש"ח ע.נ. כל אחת (לעיל ולהלן: "אגרות חוב (סדרה ג')") בתנאים דלהלן: אגרות החוב (סדרה ג') צמודות (קרן וריבית) לעלייה במדד המחירים לצרכן בגין חודש מאי 2021 אם יתברר במועד תשלום כלשהו על חשבון קרן ו/או ריבית בגין אגרות חוב אלה כי מדד התשלום גבוה מהמדד היסודי, תשלם החברה אותו תשלום של קרן ו/או ריבית, כשהוא מוגדל באופן יחסי לשיעור העלייה במדד התשלום לעומת המדד היסודי. אם יתברר כי מדד התשלום נמוך מהמדד היסודי, ייחשב מדד התשלום כאילו הינו זהה למדד היסודי.

קרן אגרות החוב (סדרה ג') תעמוד לפירעון עשרה תשלומים שנתיים שווים, אשר ייפרעו ביום 30 ביוני של כל אחת מהשנים 2022 ועד 2031 (כולל) באופן שכל אחד מהתשלומים יהווה 10% מקרן ערך הנקוב הכולל של אגרות החוב, באופן שתשלום הקרן הראשון שולם ביום 30 ביוני, 2022 ותשלום הקרן האחרון ישולם ביום 30 ביוני, 2031.

אגרות החוב (סדרה ג') תשאנה ריבית שנתית קבועה בשיעור של 0.7153% שתשלום צמודה למדד המחירים לצרכן. שיטת ההצמדה לא תשונה במהלך התקופה בה תיסחרנה אגרות החוב (סדרה ג'). הריבית תשולם אחת לשנה ביום 30 ביוני של כל אחת מהשנים 2022-2031 עד התקופה של 12 החודשים שנסיימה ביום הקודם למועד התשלום והתחילה במועד התשלום הסמוך שלפניה, פרט לתשלום הריבית הראשון ששולם ביום 30 ליוני, 2022 עבור התקופה המתחילה ביום המסחר הראשון שלאחר יום המכרז בגין אגרות החוב (סדרה ג') ותסתיים ביום האחרון שלפני מועד התשלום הראשון של הריבית, קרי ביום 29 ביוני, 2022 כאשר הוא מחושב על בסיס 365 ימים בשנה, לפי מספר הימים בתקופה זו.

החברה התחייבה כי לאחר השלמת הגיוס תפקיד לחשבון הקרן השמורה סכום בשיעור של חמישה עשר אחוזים (15%) מתוך סך הערך הנקוב של אגרות החוב (סדרה ג') שיונפקו בהנפקה בחשבון בנק ייעודי בבעלות החברה אשר זכויות החתימה בו הינן של החברה בלבד. יובהר, כי הסכום שהופקד הינו חלק מהסכום שיגויס במסגרת הרחבת הסדרה. זכויות החברה בחשבון הקרן השמורה והכספים ו/או ניירות הערך אשר בו, שועבדו בשעבוד שוטף (צף), יחיד ראשון בדרגה וללא הגבלה בסכום לטובת הנאמן (עבור מחזיקי אגרות החוב) עד לתשלום כלל תשלומי הקרן, הריבית והפרשי ההצמדה למחזיקי אגרות החוב. כל עוד השעבוד יהא בתוקף, החברה תהא רשאית לעשות שימוש בסכום הקרן לתשלום תשלומי הקרן והריבית של סדרת אגרות החוב (סדרה ג') בלבד.

מבלי לגרוע מהאמור לעיל, החברה רשאית להשקיע את סכום הקרן בהשקעות סולידיות עפ"י 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 בסעיף זה לעיל. ככל שהשתמשה החברה בכספים מתוך סכום הקרן, תפעל החברה למילוי כספי הקרן השמורה עד לגובה סכום הקרן, וזאת עד לתום 6 חודשים ממועד השימוש בכספים מתוך סכום הקרן כאמור.

באור 21 - 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) חברות בנות

ביום 31 ביולי, 2016 נחתם הסכם בין החברה לבין חברת הפיתוח (להלן: "הסכם חברת הפיתוח"), שתכליתו הסדרת מערכת היחסים ומודל ההתחשבות ביניהן, לתקופה של 5 שנים מיום 1 בינואר, 2016 ועד ליום 31 בדצמבר, 2020. בדצמבר 2020 הוארך ההסכם עד ליום 31 בדצמבר, 2021 ובדצמבר 2021 הוארך ההסכם בשנה נוספת עד ליום 31 בדצמבר, 2022. בנוסף, בדצמבר 2022 הוארך ההסכם בשנה נוספת עד ליום 31 בדצמבר, 2023, בהתאם להחלטת דירקטוריון החברה. ביום 17 בינואר, 2024 הוארך ההסכם בשנה נוספת עד ליום 31 בדצמבר, 2024 בהתאם להחלטת דירקטוריון החברה.

הסכם הפיתוח וההפעלה החדש קובע, כי החברה רשאית להאריך את תוקפו של הסכם חברת הפיתוח, אך עליה להביא לאישור נציגי הממשלה כל שינוי מהותי בו. לא התייחסו נציגי הממשלה, תוך 30 יום, לשינוי מהותי כאמור שהחברה הביאה לאישורם - ייכנס השינוי לתוקפו.

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 וההפעלה הקודם 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 על סך 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 (להלן - "הסכם 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 וההפעלה 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 ואושר על ידי נציגי הממשלה.

הסכם הפיתוח וההפעלה החדש קובע, כי החברה רשאית להאריך גם את תוקפו של הסכם חברת המטענים, אך עליה להביא לאישור נציגי הממשלה כל שינוי מהותי בו. לא התייחסו נציגי הממשלה, תוך 30 יום, לשינוי מהותי כאמור שהחברה הביאה לאישורם - ייכנס השינוי לתוקפו.

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 מטענים, באופן המביא לכדי סיום פעילות חברת הבת מטענים 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 מטענים 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.

באור 21 - 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) חברות בנות (המשך)

הסכם הפיתוח וההפעלה החדש קובע, כי החברה רשאית להאריך גם את תוקפו של הסכם חברת המטענים, אך עליה להביא לאישור נציגי הממשלה כל שינוי מהותי בו. לא התייחסו נציגי הממשלה, תוך 30 יום, לשינוי מהותי כאמור שהחברה הביאה לאישור - ייכנס השינוי לתוקפו.

(יד) התחשבויות בין המדינה לבין החברה עם חתימת הסכם ההפעלה החדש

הסכם ההפעלה החדש קובע כי עם חתימת ההסכם תבוצע התחשבויות סופית בגין התקופה שבין ה-1 בינואר, 2022 לסוף החודש בו נחתם ההסכם.

מתשלומים המגיעים לחברה בגין התקופה האמורה יקוזזו הסכומים הבאים:

כל הכספים שהועברו לחברה החל מיום 1 בינואר, 2022 ועד לתום החודש בו נחתם הסכם ההפעלה החדש, בגין פעילותה השוטפת.
כל הכספים שהועברו לחברה בגין החלק היחסי של פרויקטי השירות שהחלו מיום 1 בינואר, 2022 ועד לחודש חתימת ההסכם.
כל עלויות שכר הפיתוח ששולמו מתוך הכספים שהועברו החל מה 1 בינואר 2022 ועד לחודש חתימת ההסכם.

בנוסף, לצורך הפעילות השוטפת ובמטרה לסייע לחברה לגשר על פערים בתזרים המזומנים, נקבע בהסכם ההפעלה החדש כי משרד התחבורה יעביר בגין כל שנה את הסכומים המפורטים להלן, בתשלום בחודש ינואר (המשולם בגין חודש נובמבר):

- 2022 : 110 מיליוני ש"ח.
- 2023 : 105 מיליוני ש"ח.
- 2024 : 100 מיליוני ש"ח.
- 2025 : 90 מיליוני ש"ח.
- 2026 : 80 מיליוני ש"ח.

הסכום השנתי שיועבר לחברה כאמור לעיל, יוחזר על ידה למשרד התחבורה עד יום ה-20 לחודש דצמבר מידי שנה, כאשר הוא מוצמד למדד המחירים לצרכן הידוע במועד זה, כאשר מדד הבסיס הוא מדד המחירים לצרכן הידוע ביום העברת הסכום האמור לחברה.

(טו) תרופות בשל הפרות

1. הסכם הפיתוח וההפעלה החדש קובע כי מבלי לגרוע מכל זכות אחרת העומדת לה, רשאית הממשלה, לאחר שנציגי הממשלה ישמעו את טענות החברה בעניין – לעכב העברת תשלומים לחברה, מתוך התשלומים המגיעים לה לפי הוראות ההסכם, בתנאי שהתשלומים המעוכבים כאמור נוגעים לנושא שבמחלוקת בין הצדדים כן לעכב כל תשלום לפיו או להפסיקו, בכפוף להגבלות הסכומים המפורטות להלן, בכל אחד מן המקרים הבאים (*):

(א) החברה הפרה הוראה מהותית של הסכם הפיתוח וההפעלה החדש ולא תיקנה את ההפרה מיד, ומבלי לגרוע מכלליות האמור, פעלה בניגוד מהותי לתכנית השנתית, לתכנית התפעולית המפורטת המעודכנת, הפרה הוראות לעניין הסכמי המסגרת עם חברות הבת, הוראות לעניין שימוש ברווח שנתי (ראה באור 21(ג)(1)(3)(טו)(3) להלן), 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 הפרתן של הוראות בהסכמי המסגרת עם החברות הבנות, כאמור לעיל, תיחשב אף היא מקרה אשר בו רשאית המדינה לעכב תשלומים או להפסיקם כמפורט לעיל;

באור 21 - 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)

(טו) תרופות בשל הפרות (המשך)

1. (המשך)

(ב) החברה הפרה הוראה שנתנו לה נציגי הממשלה, או מי מטעמם לפי ההסכם הפיתוח וההפעלה החדש.

(ג) החברה הפרה הוראה מהוראות הסכם הפיתוח וההפעלה החדש, ולא תיקנה את ההפרה עד תום המועד שנקבע בהודעה של נציגי 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. מבלי לגרוע מכלליות האמור לעיל, נקבע כי שימוש של החברה בכספים שהועברו לה שלא למטרה שלשמה הועברו יהווה הפרה מהותית של הסכם ההפעלה החדש, 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 בעבר מעת לעת בזכות עיכוב זו, לה הייתה זכאית מכח הסכם הפיתוח וההפעלה הקודם.

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").

הסכם הפיתוח וההפעלה החדש קובע עוד כי המדינה לא תהא מוגבלת להשתמש בזכות הקיזוז הכללית הקבועה בהסכם הפיתוח וההפעלה כמפורט בסעיף יז 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 הפיתוח וההפעלה החדש. בהתאם למנגנון זה, נציגי הממשלה יהיו רשאים לעכב תשלומים השנויים במחלוקת עד להגשת חשבון או דו"ח כנדרש לפי ההסכם, הכל לפי שיקול דעתם הבלעדי. הסתייגויות נציגי הממשלה יועברו לחברה בתוך 45 יום, מהיום בו העבירה את הדיווח במחלוקת. בתוך 30 יום מהמועד בו תסתיים המחלוקת, יועברו התשלומים על פי התוצאות המוסכמות לחברה.

באור 21 - 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)

(טו) תרופות בשל הפרות (המשך)

3. הסכם הפיתוח וההפעלה החדש אינו קובע רשימה סגורה של הפרות אשר ייחשבו כהפרות מהותיות של ההסכם אשר בגינן תהא המדינה רשאית לעכב ו/או להפסיק את העברת הכספים מכוח הסכם הפיתוח וההפעלה, לרבות בגין תשלומי אגרות החובה. הסכם קובע מנגנון שלפיו רשאית הממשלה, לאחר שתינתן לחברה זכות הטיעון לעכב או להפסיק העברת תשלומים מתוך תשלומים המגיעים לחברה לפי ההסכם, בתנאי שהתשלומים המעוכבים נוגעים לנושא שבמחלוקת בין הצדדים הבאים:

א. הפרה של הוראה מהותית של ההסכם שלא תוקנה מיד, ומבלי לגרוע מכלל זה, בנושאים דלהלן:

- (1) פעולה של החברה בניגוד מהותי לתכניות התפעוליות המאושרות;
- (2) הפרת ההוראות שבהסכם ההפעלה החדש המתייחסות להסכמים שבין החברה לבין החברות הבנות, כמפורט לעיל;
- (3) הפרת הוראות שנקבעו בהסכם ההפעלה החדש לעניין השימוש ברווח השנתי או לעניין התנאים והתקציב שנקבעו בתכנית הפיתוח וכן ביצועו של פרויקט בטרם קבלת כל האישורים הנדרשים;

ב. הפרת הוראות נציגי הממשלה לפי הסכם 2022;

ג. הפרת הוראה מהוראות הסכם הפיתוח וההפעלה החדש שלא תוקנה עד תום המועד שנקבע בהודעת נציגי הממשלה שנמסרה לחברה בעניין זה;

ד. הוגשו כנגד החברה בקשות לעיקול בסכום העולה על 50 מיליוני ש"ח, שלא הוסרו תוך 90 יום;

ה. מונה כונס נכסים זמני או קבוע לחברה; הוצא צו פירוק לחברה; הוגשה בקשה להקפאת תהליכים כנגד החברה, ובעקבות כל אחד מאלה נפגעה פעילותה השוטפת של החברה או קרה כל אירוע אחר שבעקבותיו החברה לא תוכל להמשיך לפעול האופן שוטף כרגיל.

מבלי לגרוע מכלליות האמור, שימוש החברה בכספים שהועברו לה שלא למטרה שלשמה הועברו הכספים מהווה, על פי הסכם הפיתוח וההפעלה החדש, הפרה מהותית של הסכם הפיתוח וההפעלה החדש; ככל שתהיה כזו, יהיו רשאים נציגי הממשלה, מבלי לגרוע מכל סעד אחר, לקזז סכומים בגובה ההוצאה כאמור בתוספת ריבית פיגורים כפי שמפרסם החשב הכללי מעת לעת, מכל סכום המשתלם על ידי הממשלה לחברה על פי כל הסכם הפיתוח וההפעלה החדש בין הצדדים.

יודגש, כי להערכת החברה עשויות להתקיים עילות נוספות אשר עלולות להיחשב כהפרות מהותיות של הסכם הפיתוח וההפעלה החדש וכי החברה מעריכה כי עשויות להיות הפרות נוספות של הסכם הפיתוח וההפעלה החדש (אשר אינן מפורטות לעיל) אשר יתכן שייקבע לגביהן שהינן הפרות מהותיות.

בין השאר, עלול שימוש בסכום מהותי מהכספים שיגויסו במסגרת ההנפקה למטרות אחרות מלבד מימון תוכניות הפיתוח של החברה להיחשב כהפרה כאמור.

החברה תהיה אחראית לפי כל דין ותישא בתשלום כל נזק, הוצאה או הפסד שייגרמו לממשלה, כתוצאה ממעשה או מחדל רשלניים שלה בביצוע הסכם הפיתוח וההפעלה החדש, 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 הפיתוח וההפעלה החדש, למעט כמפורט לעיל ולהלן.

אי מימוש או מימוש חלקי של זכות או סמכות כלשהי לפי הסכם הפיתוח וההפעלה החדש לא ייחשבו כוויתור על הזכות או הסמכות או כשלילת האפשרות לממשלה במלואה במועד מאוחר יותר.

באור 21 - 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) קיזוז

הסכם הפיתוח וההפעלה החדש קובע כי מבלי לגרוע מכל זכות אחרת העומדת לממשלה, רשאי החשב הכללי לקיזז כל סכום שיגיע לה מן החברה לפי כל דין או הסכם, מתוך סכום שיגיע לחברה מן הממשלה לפי כל דין או הסכם הפיתוח וההפעלה החדש.

(יז) ביטול ושינוי הסכם הפיתוח וההפעלה החדש

לנציגי הממשלה נתונה הסמכות לבטל את הסכם הפיתוח וההפעלה החדש 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 הסכם הפיתוח וההפעלה החדש ואשר החברה לא קיבלה תשלום בגינם, או תעביר לחברה סכומים הנדרשים לטובת ביטול. הדבר יחול רק לגבי התחייבויות אשר נכללות בתכניות הפיתוח המאושרות של החברה, אשר אין לחברה מקור חיצוני למימון הקשור בתכנית הפיתוח, לרבות כספי גיוס חוב מהציבור והחזרים כספיים ממע"מ. דבר זה לא יחול על התחייבויות אשר לא קיבלו אישורים הנדרשים לפי כל דין או הסכם הפיתוח וההפעלה החדש, לרבות אישור נציגי הממשלה לפי הסכם הפיתוח וההפעלה החדש. התחייבויות להחזר כספי חוב שגויסו מהציבור, לא יומחו לחברה אשר דירוג האשראי שלה יפחת מדירוג החברה.

מבלי לגרוע מהאמור לעיל לעניין סמכות הביטול של נציגי הממשלה, שום ויתור, אורכה, הנחה או שינוי כלשהו בתנאי הסכם הפיתוח וההפעלה החדש לא יהיו ברי תוקף, אלא אם כן נעשו בכתב ונחתמו על-ידי הצדדים, בחתימת האורגנים המוסמכים של הצדדים ובכפוף לאישורים הנדרשים על פי דין.

(יח) זכות צד שלישי

יצוין, כי הסכם הפיתוח וההפעלה החדש קבע כי הסכם הפיתוח וההפעלה החדש או כל הוראה בו לא יפורשו כחווה לטובת צד שלישי, ואין בהסכם הפיתוח וההפעלה החדש כדי להקנות זכות כלשהי למי שאינו צד לו.

(יט) הון ואשראי

הסכם הפיתוח וההפעלה החדש קובע כי החברה לא תתן ולא תגייס הון ולא תקבל או תעניק אשראי במישרין או בעקיפין מכל גורם שהוא, אלא באישור מראש ובכתב של החשב הכללי במשרד האוצר ושל מנכ"ל משרד התחבורה, ובכפוף לכל דין.

לעניין זה, אשראי - לרבות הלוואה מכל סוג, אשראי ספקים חריג, משיכת יתר, ערבות מעל 25 מיליון שקלים חדשים במצטבר בכל זמן נתון, קיבול או ניכיון שטרות, שיעבוד או מימון באמצעות השכרת נכסים והתחייבויות לשלם כסף על חשבון הזולת, ולמעט הסדר תשלומים בעקבות פסק דין.

אשראי ספקים חריג - התחייבות לתשלום לספקים מעל 60 יום לאחר תחילת החודש העוקב לזה בו קיבלה החברה את חשבונית התשלום (מעל שוטף +60), או 90 יום לאחר תחילת החודש האמור (מעל שוטף +90), אם מדובר בסכום הנמוך מ 20 מיליון שקלים חדשים.

התקשרויות החברה תבוצענה בהתאם להוראות כל דין ובכלל זה חוק חובת המכרזים, התשנ"ב-1992 ותקנותיו. תשלומי החברה לספקים, קבלני משנה או צדדים שלישיים תעשה בכפוף לחוק מוסר תשלומים לספקים, התשע"ז-2017, והממשלה תעביר לחברה את התשלומים כאמור בסעיף 17 להלן על מנת שתוכל לעמוד במועדים הקבועים בחוק. על אף האמור, הסכם הפיתוח וההפעלה החדש קובע כי הממשלה שומרת לעצמה את הזכות לדרוש מהחברה לקיצור ימי תהליך התשלום לספקים, קבלני משנה או צדדים שלישיים הקבוע בחוק מוסר תשלומים לספקים, התשע"ז.

על אף האמור, הסכם הפיתוח וההפעלה החדש קובע כי החברה תעשה כמיטב יכולה לשלם לספק תוך 45 יום מהמועד בו קיבלה מהספק חשבונית לתשלום.

באור 21 - 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)

(כ) הסכמים קודמים בין החברה לבין הממשלה

הסכם הפיתוח וההפעלה החדש קובע כי כל ההסכמים בין המדינה לבין החברה, למעט הסכם המקרקעין על תיקוניו ולמעט הסכם סובסידיה לצורך שיפור ההון החוזר של רכבת ישראל בע"מ מיום 9 ביוני, 2021 ומסמך "הסכם אג"ח מדינת ישראל לרכבת ישראל" מיום 9 ביוני, 2021, בטלים.

באור 21 - התחייבויות תלויות, ערבויות, התקשרויות ושעבודים (המשך)

ג. התקשרויות (המשך)

הסדרים, הסכמים ומסמכי עקרונות מיוחדים (המשך)

(2) זכויות במקרקעין

(2.1) הסכם עקרונות למתן זכות שימוש ולהעברת זכויות במקרקעין

ביום 29 באפריל, 2004, נחתם הסכם עקרונות למתן זכות שימוש ולהעברת זכויות במקרקעין (להלן בסעיף זה: "ההסכם") בין ממשלת ישראל, בשם מדינת ישראל, לבין החברה (להלן בסעיף זה: "הצדדים"), אשר במסגרתו הסדירו הצדדים את פעילות הרכבת על מקרקעי המדינה הדרושים להפעלת שירותי החברה, כחלק מהעברת פעילות הרכבת מר"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 חוזה 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 21(ג)(2.2) להלן.

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 וזכויות החברה להכנסות משיווק השטחים בתכנון המשותף בהתאם לתיקון הסכם המקרקעין, ראה באורים 21(ד)(2.2) ו- (ה) להלן.

עוד יצוין, כי בהתאם להסכם, החברה תישא באחריות מלאה ובלעדית כלפי המדינה וכלפי כל צד שלישי בגין כל פעולותיה ו/או מחדליה של הרכבת או מי מטעמה, בקשר במקרקעין לגביהם קיבלה החברה זכויות. לפרטים בדבר אחריות החברה בקשר להסכמי החכירה וההרשאה בהתאם לתיקון הסכם המקרקעין, ראה באור 21(א)(2.2) להלן.

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 21 - התחייבויות תלויות, ערבויות, התקשרויות ושעבודים (המשך)

ג. התקשרויות (המשך)

הסדרים, הסכמים ומסמכי עקרונות מיוחדים (המשך)

(2) זכויות במקרקעין (המשך)

(2.2) תיקון ההסכם למתן זכות שימוש ולהעברת זכויות במקרקעין

ביום 18 בפברואר, 2014 חתמו החברה, רמ"י ומשרד התחבורה על תיקון ההסכם למתן זכות שימוש ולהעברת זכויות במקרקעין מיום 29 באפריל, 2004 (להלן - "תיקון הסכם המקרקעין"). תוקפו של התיקון להסכם המקרקעין הותנה באישורה של מועצת מקרקעי ישראל את התיקון בכתב. תיקון הסכם המקרקעין אושר על ידי מועצת מקרקעי ישראל בהחלטה מספר 1367 ביום 31 במרץ, 2014, בכפוף לכך שבכל שינוי בשליטה בחברה יובא התיקון להסכם המקרקעין לדיון חוזר במועצה אשר תחליט האם נדרש לעדכן את התיקון להסכם המקרקעין. החלטה מספר 1367 נחתמה על ידי שר האוצר ונכנסה לתוקף ביום 18 ביוני, 2014. בהתאם לאמור, ביום 21 בדצמבר, 2014 חתמו הצדדים לתיקון הסכם המקרקעין על תוספת לתיקון הוראה המעגנת את דרישת המועצה כאמור לעיל. מטרת תיקון הסכם המקרקעין הינה להסדיר את זכויות השימוש, הפיתוח והחכירה של המקרקעין. תיקון הסכם המקרקעין יעמוד בתוקף לתקופה של 49 שנים.

להלן עקרונות תיקון הסכם המקרקעין:

(א) זכויות חכירה במקרקעי הרכבת - החברה תחכור את המקרקעין הפעילים, מקרקעין בהקמה (לרבות תחנות ומתחמים תפעוליים) ואת מעטפת השירותים הנלווים לנוסע בשטח התחנה ובמעברים אליה וממנה בתחום רצועה 1, כהגדרתה בס"ק ד' להלן, ותקבל הרשאת שימוש בכלל מסילות הרכבת שמחוץ לתחנות וכן מסילות הרכבת שמחוץ למתחמים התפעוליים, מיום אישור מועצת מקרקעי ישראל את התיקון להסכם המקרקעין, כאשר הסכמי החכירה הינם לתקופה של 49 שנה והסכמי ההרשאה הינם לתקופה של 20 שנים.

(ב) תשלום בגין חכירת המקרקעין - החברה תשלם לרמ"י בגין החכירות בתשלומים שנתיים סך השווה ל- 2% מסך הכנסותיה (בתוספת מע"מ) מהכנסות הרכבת מכירת כרטיסי נוסעים, מתחום המטענים (לרבות הובלת משאות והשכרת 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 21(ג)(2.2)(ו) בעניין מס רכישה.

(ג) פיתוח מסחר ושירותים נלווים בתחנות - המפתח הקובע לגודל מעטפת השירותים הנלווים לנוסע שניתן יהיה לפתח בתחנות הינו בהתאם לתחזית היקף הנוסעים לשנת 2040. לפיכך, חולקו שטחי המסחר בתחנות לארבע קבוצות גודל, כמפורט להלן - (1) תחנה קטנה - עד 1,500 מ"ר לשטח עיקרי נטו לשימושים מסחריים; (2) תחנה בינונית - עד 3,000 מ"ר לשטח עיקרי נטו לשימושים מסחריים; (3) תחנה גדולה - עד 6,000 מ"ר לשטח עיקרי נטו לשימושים מסחריים; ו- (4) תחנה מטרופולינית - מעל 6,000 מ"ר לשטח עיקרי נטו לשימושים מסחריים, בהיקף שיוחלט בוועדת המעקב והבקרה, כפי שהוגדרה בתיקון להסכם המקרקעין. מימוש זכויות אלו כפוף לאישור ועדות התכנון הרלוונטיות וליכולת היישום הפיזית.

באור 21 - התחייבויות תלויות, ערבויות, התקשרויות ושעבודים (המשך)

ג. התקשרויות (המשך)

הסדרים, הסכמים ומסמכי עקרונות מיוחדים (המשך)

(2) זכויות במקרקעין (המשך)

(2.2) תיקון ההסכם למתן זכות שימוש ולהעברת זכויות במקרקעין (המשך)

(ד) מתחמי תכנון משותף בתחנות החברה ורצועות התכנון - הצדדים הסכימו כי החברה תנהל הליך תכנון משותף עבור מספר מתחמים לתכנון משותף, אשר סווגו בהתאם לאופיים. משמעות התכנון המשותף הינו לרכז שימושי תעסוקה ומסחר אינטנסיביים במתחמי התחנה ובשטחים הצמודים אליה. סוכם כי יתבצע תכנון הכולל את אזור התחנה ושטחים נוספים מחוץ לרצועת הרכבת בכדי לייצר התייחסות אורבנית כוללת ומקיפה של תא שטח זה. תיקון ההסכם המקרקעין כולל רשימת מתחמים לתכנון משותף תוך פירוט הגורם המנהל את התכנון. הוחלט כי ברוב הפרויקטים יובל תהליך התכנון על ידי הרכבת על מנת לייצר מיקוד וקידום מהיר של התהליך.

מרחב התכנון חולק לשלוש רצועות, כדלהלן-

רצועה 1

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

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

השטחים שמעבר לרצועה 2 בתחום הקו הכחול של תוכנית המתחם לתכנון משותף. יצוין, כי רצועה זו מתוכננת לרוב על ידי רמ"י ולא על ידי החברה.

זכויות החברה ברצועה: לחברה אין זכות חכירה ברצועה זו.

עמלת שיווק מרמ"י: החברה אינה זכאית לעמלת שיווק מרמ"י בגין רצועה זו.

(ה) הליך תכנון ותמורות משיווק מקרקעין על ידי רמ"י ברצועה 2 - הצדדים הסכימו, כי בפרויקטים גדולים ומרכזיים (כדוגמת בני ברק וסבידור) בהם קיים עירוב שימושים, ובכלל זה מרכז תחבורה הכולל מסופי אוטובוסים, תחנת רכבת ושירותים נלווים, תהיה רשאית וועדת המעקב והבקרה, כהגדרתה להלן, להעביר את תכנון המתחם התחבורתי (כולל שלב התב"ע של המתחם) לחברה ולהשאיר את תכנון יתרת המתחם לרמ"י. יצוין, כי בהתאם לסעיף 7 להחלטת מועצת מקרקעי ישראל מס' 1367, החברה תשיב למדינה שטחים כפי שיוחלט בצוות בין משרדי על פי מנגנון שיגובש על ידי הצוות, לרבות מתחם הנהלת הרכבת בתחנת סבידור-מרכז, כפי שנחתם בהסכם הפינני מיום 23 במאי, 2011, ולכל המאוחר בסוף שנת 2015. בסוף שנת 2017 השלימה החברה את המעבר ממתחם תחנת הרכבת "סבידור".

באור 21 - 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 ההסכם 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 ההסכם המקרקעין אם ישתנה ייעודו של מגרש או חלק ממגרש מבין המגרשים הכלולים בסעיפים 3.2-3.3 לתיקון ההסכם 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 ההסכם 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 ההסכם המקרקעין, כל פעולה שתבצע בחברה, אשר כתוצאה ממנה יועברו או יוקצו לפחות 10% מהערך הנקוב של הון המניות הנפרע או הון המניות המוצא של החברה (לפי הנמוך מביניהם), או 10% מכח ההצבעה החברה, או 10% מהזכות למנות מנהלים של החברה, תחשב כהעברת זכויות (בין בתמורה ובין ללא תמורה, בשלמות או בחלק) ותהיה חייבת בקבלת אישור מרמ"י מראש ובכתב. בנוסף, פעולות בחברה, אשר בכל אחת מהן מועברים פחות מ-10% מהזכויות הני"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 ההסכם המקרקעין, ובמשך כל תקופת החכירה, תישא החברה לבדה בכל המיסים, הארנונות המלוות ותשלומי החובה לסוגיהם, העירוניים והממשלתיים, לרבות היטל השבחה, החלים בקשר עם המוכר וכן בכל האגרות והוצאות הפיתוח מכל סוג שהוא החלים או שיחולו על המוכר. כמו כן, החברה בלבד תהא אחראית כלפי רמ"י וכלפי צד שלישי לכל נזק שייגרם לגופו או לרכושו של אדם כלשהו (לרבות החברה) וכן לפיצויים שיוטלו עקב או כתוצאה מפעולות ו/או מחדלים במוכר או בשטח ההרשאה או בקשר עם החזקתו והשימוש בו. סעיפים דומים מצויים גם בהסכם ההרשאה שצורף כנספח לתיקון ההסכם המקרקעין.
- (יג) תיקון ההסכם המקרקעין משנת 2004 - הצדדים הסכימו שיראו במקרקעין רכבת ישראל (כהגדרתם בתיקון ההסכם 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 ההסכם המקרקעין קיבלה הרכבת הרשאת שימוש, זכאית החברה להרשאת שימוש בלבד.
- הצדדים הסכימו שהתיקון להסכם המקרקעין גובר על ההסכם המקרקעין משנת 2004 וככל שתהיה סתירה ביניהם יגברו סעיפי התיקון להסכם המקרקעין.

באור 21 - 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)**

ביום 8 במרץ, 2021, התקיים דיון בדירקטוריון החברה בעניין הצעת רשות מקרקעי ישראל (להלן - רמ"י) למתווה שיתוף פעולה בין הרמ"י לבין החברה ביחס לפיתוח מתחמי החברה. דירקטוריון החברה רואה חשיבות רבה בפיתוח מסחרי מיטבי של מתחמי הרכבת, לרווחת ציבור הנוסעים ולטובת חברת רכבת ישראל. דירקטוריון החברה רשם בפניו את העקרונות המוצעים ע"י רמ"י באשר למתווה האמור. עוד רשם בפניו דירקטוריון החברה כי פרטי שיתוף הפעולה בין הרכבת לרמ"י ייקבעו במסגרת צוות היגוי משותף של החברה ורמ"י אשר יקבע, בין היתר, את אופי העבודה, כללי ההתחשבות ושיעורי התשלום של היזם לרכבת. כמו כן, הנחה 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.

ביום 8 ביולי, 2021, אישר דירקטוריון החברה את עקרונות שיתוף הפעולה של החברה עם רמ"י, לטובת שיווק משותף של מתחמי המקרקעין של החברה, אשר יחולו כ"פיילוט" על מתחם תחנת מודיעין מרכז.

(2.3) הסכם לפיתוח שטחי המסחר והמגורים בתחנת הרכבת מודיעין

ביום 27 בנובמבר, 2023 פרסמה החברה כי באותו המועד אישר דירקטוריון החברה תוספת להסכם המקרקעין בין רשות מקרקעי ישראל לבין החברה מיום 29 באפריל, 2004, אשר תוקן ביום 17 בפברואר, 2014 שמהותה פרסום מכרז לפיתוח שטחי המקרקעין באזור תחנת מודיעין לטובת דיור להשכרה, מסחר, תעסוקה ושאר השימושים המותרים (להלן - 'המכרז').

ביום 13 בפברואר, 2024 עדכנה החברה כי נתקבלו חתימות כלל הגורמים הרלוונטיים על התוספת להסכם המקרקעין. להלן פירוט עיקרי התוספת להסכם המקרקעין:

- א. **פרסום מכרז מודיעין** – רשות מקרקעי ישראל תשווק את קרקע מכרז מודיעין (מגרש 101 בתוכנית 420-0138651) במכרז פומבי בשיטת המחיר הגבוה ביותר לקרקע.
- ב. **תקופת חכירה לזים** – היזם הזוכה במכרז מודיעין יחתום מול רשות מקרקעי ישראל על חוזה חכירה הכולל זכויות עתידיות לתקופה של 98 שנים עם אופציה ל-98 שנים נוספות.
- ג. **מסגרת עבודה משותפת** – רשות מקרקעי ישראל והחברה הסכימו על מסגרת עבודה לעריכת מכרזים ולשיווק משותף של מתחמי נדל"ן של החברה. מכרז מודיעין יקודם בהתאם למסגרת עבודה זו.
- ד. **תמורות הרכבת** – להלן פירוט תמורות החברה ממכרז מודיעין:

1. מכרז מודיעין יכלול את התחייבות היזם הזוכה במכרז מודיעין לביצוע עבודות בנייה של 2,000 מ"ר עיקרי בייעוד מסחר ברמת מעטפת ולבניית 6 חניות תפעוליות עבור החברה, וכן לבניית עד 300 חניות נוספות (בניית החניות הנוספות כפופה לאישור החברה ואינה כלולה בעלות המכרז, אלא מבוצע תמחור נפרד), והכל בהתאם להסכמים שייכרתו בין החברה לבין היזם הזוכה במכרז, אשר יצורפו לחוברת מכרז מודיעין.
2. כלל השטחים שייבנו עבור החברה יהיו באחריותה של החברה מיום קבלת אישור אכלוס או טופס 4 לשטחים הבנויים. השטחים הבנויים יירשמו על שם החברה. ככל שתיווצר בעיה רישומית ברישום הזכויות על שם החברה לאחר סיום הבנייה, אזי ייחתם חוזה חכירה בין רשות מקרקעי ישראל לבין החברה בנוגע לזכויות החברה ללא תמורה לתקופה של 98 שנים הכוללת אופציה להארכה ל-98 שנים נוספות.
3. החברה תהא זכאית לשיעור של 12% מתקבולי המכרז לאחר ניכוי תשלומי חלף היטל השבחה מהתקבולים.
4. תשלום תמלוגים בגובה 8% לרשות מקרקעי ישראל בגין שטחי המסחר הקיימים במגרש נשוא מכרז מודיעין ושטחי המסחר של החברה כאמור בסעיף 4.3 להסכם 2014 - יבוטל.

באור 21 - התחייבויות תלויות, ערבויות, התקשרויות ושעבודים (המשך)

ג. התקשרויות (המשך)

הסדרים, הסכמים ומסמכי עקרונות מיוחדים (המשך)

(3) הסכם קיבוצי מיום 6 בדצמבר, 2012

סכסוכי העבודה בהם נקטו העובדים במהלך השנים 2010-2012, אשר הביאו לגיבוש מתווה עקרונות (מסמך ההבנות) שנרשם ביום 27 במרץ, 2012, כמו גם החלטות ממשלה 4545 (מיום 12 באפריל, 2012), הביאו לכך שביום 6 בדצמבר, 2012 נחתם הסכם קיבוצי, על בסיס מסמך ההבנות (להלן - "הסכם קיבוצי 2012"). הסכם קיבוצי 2012 קיבל את אישורו של הממונה על השכר במשרד האוצר, ונרשם כהסכם קיבוצי אצל הממונה על יחסי העבודה. ההסכם בתוקף עד ליום 31 בדצמבר, 2015.

להלן עיקרי ההסכם הקיבוצי 2012:

- (א) תוספות השלמה מדורגת עד לשיעור של 5.95% מהשכר המשולב לפי מסגרת ההסכם הקיבוצי בין המגזר הציבורי להסתדרות אשר נחתם ביום 12 בינואר, 2011, שחושבו רטרואקטיבית מיום 1 בינואר, 2011.
- (ב) מענק חתימה ותוספת שכר מדורגת מפעלית (תוספת 2012) - עד לשיעור של 7.3% מהשכר המשולב, שחושבו רטרואקטיבית מיום 1 בינואר, 2011.
- (ג) תוספת ומענק בגין הוצאת תחזוקת קרונועי IC3 למיקור חוץ (השלמה לתוספת 2012); החל ממועד תחילת יישומו של ההסדר לתחזוקת הקרונועים שולמו מענקים והשלמה לתוספת 2012. ההשלמה לתוספת 2012 הגדילה את התוספת ל-9.55% על בסיס השכר המשולב. בנוסף קיבלו העובדים מענק בסך 15,000 ש"ח ואילו עובדי מחלקת IC3 ששם מופיע בנספח ב' להסכם קיבלו מענק נוסף של 10,000 ש"ח.
- תוספת בגין העברת חברת הבת מטענים - החל ממועד העברת השליטה בחברת הבת מטענים ליום פרטי (לפי ההסכם - 51% ממניות החברה) תשולם תוספת בשיעור 2.25% מהשכר המשולב. ככל שלא תועבר השליטה עד ליום 1 בספטמבר, 2013, תינתן התוספת במשכורת העוקבת למועד העברת השליטה, בתחולה למפרע מיום 1 בספטמבר, 2013. במסגרת הדוחות הכספיים ליום 31 בדצמבר, 2018 בוטלה ההפרשה בגין הפרטת חברת המטענים, בהתאם להערכת דירקטוריון החברה, בהחלטתו מיום 27 בפברואר, 2019 כי ההסתברות להפרטת חברת הבת מטענים הינו נמוכה מ-50% (לפרטים נוספים ראה באור 21(ג)(1.5) לעיל. 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) תהווה חלק משכר השעה הרגיל, מהמשכורת הקובעת לגמל ומהמשכורת הקובעת לפיצויים.
- (ו) הפרשות לקופות - שיעורי דמי הגמולים בגין העובדים המבוטחים בפנסיה צוברת חדשה, בביטוח מנהלים או בקופת גמל לא משלמת לקצבה יגדלו ב-1% אחד (שיעור הפרשות העובד יגדל ב-1% ושיעור הפרשות המעביד יגדל ב-1%) ובלבד שלא יעלו על 7% חלק עובד ו-7.5% חלק מעביד.
- שיעורי ההפרשות בגין רכיבי שכר שאינם נכללים בשכר המבוטח בפנסיה צוברת ואינם החזרי הוצאות יגדלו אף הם - חלק המעביד ב-1% (ולא יותר מ-6% סה"כ) חלק העובד ב-1% (או בשיעור הדרוש להשלמה ל-6% - לפי הנמוך).
- האמור בוצע במשכורת דצמבר 2012, למפרע מיום 1 בינואר, 2012.
- (ז) מענקי תמרוץ לעמידה ביעדים ב-2013 ואילך בשיעור של 3% מבסיס השכר באותה שנה. ככל שלא נוצלה כל המסגרת בשנה מסוימת יועבר הסכום שלא מנוצל לשנה הבאה. יקבע על פי תמהיל עמידה ביעדים של החברה, היחידה והעובד וכן על פי הערכת העובד על ידי מנהלו.
- (ח) ילדי עובדים, מתחת לגיל 26, יהיו זכאים לנסיעות חינוך ברכבת.
- (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 הפיתוח 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 בתקציב פיתוח, סוכס 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.

באור 21 - התחייבויות תלויות, ערבויות, התקשרויות ושעבודים (המשך)**ג. התקשרויות (המשך)****הסדרים, הסכמים ומסמכי עקרונות מיוחדים (המשך)****(3) הסכם קיבוצי מיום 6 בדצמבר, 2012 (המשך)**

(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 מטענים לא יפחתו מ-49%, שיעור אחזקות זה ישמר במשך 10 שנים לפחות. חברת המטענים לא תתחרה ברכבת וכל פעילויות התפעול, השינוע, הנתיבה, ההפעלה ומסופי המטען יבוצעו על ידי עובדי הרכבת. בנוסף, חברת הבת לא תרכוש קטרים.

(יג) תחזוקת ציוד נידוד 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 הדוחות הכספיים, 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 21(ג)(1.3) לעיל), החברה מקבלת במסגרת הסובסידיה שוטפת את תוספות השכר הנגזרות מההסכם הקיבוצי 2012.

(4) הסכם פרישה 2008

ההסכם מיום 25 במרץ, 2008, נחתם לשם יישום תוכנית התייעלות ברכבת ולפרישת עובדים (להלן - "הסכם הפרישה") וזאת בהתאם לאמור בהסכמי 2003. בהסכם הפרישה נקבעו תנאים לעידוד פרישת עובדים בשני מסלולי פרישה: מסלול פרישה לפנסיה מוקדמת ומסלול פיצויי פיטורים מוגדלים. במסגרת יישום הסכם זה, פרשו מהעבודה בחברה 184 עובדים.

במהלך שנת 2009 אישר דירקטוריון החברה הגדלת מספר הפורשים ב- 40 עובדים נוספים במסגרת הסכם הפרישה והוארכה תקופת הסכם הפרישה עד ליום 31 בדצמבר, 2009. הגדלת מספר הפורשים כאמור לעיל הביאה את החברה למכסה מאושרת של 200 ובפועל במסגרת התוכנית פרשו 184 עובדים. ראה באור 19 בדבר התחייבות בגין פרישה מוקדמת.

באור 21 - התחייבויות תלויות, ערבויות, התקשרויות ושעבודים (המשך)

ג. התקשרויות (המשך)

הסדרים, הסכמים ומסמכי עקרונות מיוחדים (המשך)

(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 בינואר, 2016.
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 5(א) ו-5(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 הישגות 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 21 - 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").

ביום 25 בספטמבר 2020, אישר הדירקטוריון את הצטרפות החברה להחלטת ועדת המעקב מיום 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 17 בנובמבר, 2020 פרסמה החברה כי ביום 16 בנובמבר 2020, אישר דירקטוריון החברה את הארכת תוקף ההסכם הקיבוצי עד ליום 15 במרץ, 2021.

ביום 21 במרץ, 2021 פרסמה החברה כי באותו היום אישר דירקטוריון החברה את הארכת תוקף ההסכם הקיבוצי עד ליום 30 ביוני, 2021.

(8) ביום 13 בפברואר, 2022 פרסמה החברה כי באותו היום אישר דירקטוריון החברה הסכם קיבוצי ספציפי בין החברה לבין הסתדרות העובדים הכללית החדשה, איגוד עובדי התחבורה בישראל וועד העובדים בחברה, שעניינו הקמת קרן ימי חופשה לטובת סיוע לעובדים שנדרשו לצאת לחופשה בהתאם לקבוע בהסכם הקיבוצי (כהגדרתו לעיל), עפ"י מודל פיצוי ניצול ימי חופשה בגין המשבר ובאופן דיפרנציאלי. תוקפו של ההסכם הקיבוצי הספציפי טעון אישור הממונה על השכר וההסכמי העבודה במשרד האוצר.

(9) ביום 1 בפברואר, 2023 אישר דירקטוריון החברה את עקרונות ההסכמים הקיבוציים המתגבשים בין החברה לבין הסתדרות העובדים הכללית החדשה - האגף לאיגוד מקצועי, איגוד עובדי התחבורה וועד עובדי החברה (להלן ביחד - "נציגות העובדים").

במסגרת זו, אישר הדירקטוריון חתימת הסכם קיבוצי המסדיר, בין היתר, את הנושאים הבאים:

- א. חשמו"ל ומנהור.
- ב. ההסכמים טכנולוגיים.
- ג. מעבר מוקדים.
- ד. גמישות ניהולית.
- ה. חדשנות טכנולוגית.

ו. ביטול הליכים (ראה דיווחים מיידיים מיום 25 לפברואר, 2018, 5 ביולי, 2018, 17 באוקטובר, 2018, 24 לינואר, 2019, 7 במרץ, 2019 ומיום 7 באוקטובר, 2021, מספר אסמכתא 015228-01-2018, 060036-01-2018, 01-097322, 01-009615, 2019-01-020095 ו- 2019-01-153669, בהתאמה. מידע זה מהווה הכללה על דרך הפניה).

תקופת ההתקשרות בהסכם הקיבוצי הנ"ל הינה 4.7 שנים.

כמו כן, אישר הדירקטוריון חתימה על הסכם קיבוצי נוסף בו תוסדר סוגיית ההיסעים (ההסכם הקיבוצי הנ"ל והסכם המסדיר את סוגיית ההיסעים, יוגדרו להלן ביחד - "ההסכמים הקיבוציים").

ביום 2 בפברואר, 2023 נחתמו ההסכמים הקיבוציים, התקבלו האישורים הנדרשים והחברה פועלת ליישומם. ההסכמים הקיבוציים פורסמו ברשומות בימים 26 ביוני, 2023 (הסכם קיבוצי מיוחד מספר 150/2023) וביום 15 באוגוסט, 2023 (הסכם קיבוצי מיוחד מספר 200/2023).

(10) ביום 19 באוקטובר, 2021 פורסם דוח מבקר המדינה השנתי מס' 72א בדבר הנגשת התחבורה הציבורית לאנשים עם מוגבלות בהתאם לכך מינה מנכ"ל החברה צוות לתיקון ליקויים שאושר ע"י דירקטוריון החברה ביום 27 באוקטובר, 2021. ביום 24 לינואר, 2022 אישר דירקטוריון החברה את המלצות הצוות לתיקון ליקויים בעקבות דוח מבקר המדינה מס' 72א' בדבר הנגשת התחבורה הציבורית לאנשים עם מוגבלות.

באור 21 - התחייבויות תלויות, ערבויות, התקשרויות ושעבודים (המשך)

ג. התקשרויות (המשך)

הסדרים, הסכמים ומסמכי עקרונות מיוחדים (המשך)

(11) ביום 10 במאי, 2022 פורסם דו"ח מבקר המדינה מספר 72'ג בנושא מניעת מעילות במשרדי ממשלה ובחברות ממשלתיות, בו נדגמה בין השאר גם רכבת ישראל. במסגרת הדו"ח מבקר המדינה העלה ליקויים והמלצות שונות הנוגעות לנושא מניעת הונאות ומעילות. ביום 15 במאי, 2022 אישר דירקטוריון החברה הקמת צוות לתיקון ליקויים שעלו בדו"ח. ביום 1 באוגוסט, 2022 אישר דירקטוריון החברה את המלצות הצוות לתיקון הליקויים בעקבות דוח מבקר המדינה מספר 72'ג בנושא מניעת מעילות במשרדי ממשלה ובחברות ממשלתיות.

(12) לחברה חוזים חתומים להשקעה בתקציב פיתוח, מעבר לחשבונות חלקיים שאושרו ונרשמו בדוחות הכספיים. יתרת ההתקשרויות נכון למועד הדוח הכספי מסתכמת לסך של כ- 10,685 מיליוני ש"ח.

(13) ביום 25 במאי, 2010 חתמה החברה על תוספת להסכם הבנות עם חברת ICL (איי.סי.אל גרופ בע"מ - לשעבר 'כי"ל') (להובלת מחצבים) 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.

ביום 28 בינואר, 2021 פרסמה החברה כי הסכם המסגרת עם חברת ICL הוארך מידי רבעון עד ליום 30 ביוני, 2022.

במסגרת הארכות אלו הצדדים ניהלו משא ומתן להסכם מסגרת חדש.

ביום 18 בנובמבר, 2021 הצדדים הגיעו להסכמה על הארכת תוקף ההסכם, עד ליום 31 בדצמבר, 2021. יצוין כי במהלך התקשרות הרכבת עם חברת ICL לשינוע מטענים, ארוכת השנים, נשחק מחיר השינוע ולפיכך ביקשה החברה לעלות את מחירי ההובלה.

ביום 30 ביוני, 2022 חתמו הצדדים על תוספת להסכם שעיקרה בהארכת תקופת ההתקשרות בין הצדדים עד ליום 31 בדצמבר, 2026 עם אופציה להארכה בחמש שנים נוספות בהסכמת שני הצדדים, וכן בהעלאת תעריף ההובלה. נכון למועד פרסום הדוחות הכספיים, מתקיימים דיונים בין הצדדים לחתימה על הסכם חדש שיסדיר במסגרתו את כלל הפעילות שבין הצדדים.

(14) ביום 30 בספטמבר, 2013 נחתם הסכם למיקור חוץ לתחזוקת קרונועי IC3 עם חברת Alstom Transport SA (להלן "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 (לפרטים נוספים, ראה באור 21(ג)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 במרץ, 2021 וזאת על מנת לאפשר לצדדים להמשיך במו"מ להארכת ההסכם לתקופה ממושכת יותר. ביום 7 במרץ, 2021, נחתמה תוספת להסכם אשר תעמוד בתוקף עד ליום 31 בדצמבר, 2022 (עם אופציית הארכה לשנתיים נוספות) במסגרתה עודכנו שירותי תחזוקה. בהמשך לאישור הוועדה להגדלת ערך היעד לטובת שירותי תחזוקה IC3 בהיקף של כ- 51 מיליון ש"ח, אישרה הוועדה ביום 4 באוגוסט, 2022 את הארכת ההתקשרות בשנה נוספת (עד ליום 31 בדצמבר, 2023) לטובת שירותי תחזוקת IC3.

ביום 6 בדצמבר, 2023 אישרה וועדה עליונה את הארכת ההסכם בארבעה חודשים נוספים בלבד לטובת פעולות הכנה לגריטה ו/או מכירה (מדובר בפעולות זהות) וזאת לאור כך כי תפעול הרכבות בקווי החברה הסתיים בתאריך 30 בנובמבר, 2023.

התקשרות לרכישת חלקי חילוף:

ביום 16 בדצמבר, 2021 אישרה ועדת המכרזים העליונה התקשרות כספק יחיד לתקופה של 3 שנים בתוספת שנתיים אופציה בהיקף של 14 מיליון אירו, לטובת אספקת חלקי חילוף מקוריים לקרונות ה- DD ו- IC3.

באור 21 - התחייבויות תלויות, ערבויות, התקשרויות ושעבודים (המשך)

ג. התקשרויות (המשך)

הסדרים, הסכמים ומסמכי עקרונות מיוחדים (המשך)

הסכם לרכישת מערכת ETCS:

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.

ביום 31 באוקטובר, 2021 נחתמה תוספת להסכם בהיקף של כ- 11.5 מיליון אירו. התוספת עוסקת בין היתר בנושאים כגון ביטול סדרת IC3 ו- PP, תוספת 22 קרונות DDPC לתכולת עבודה בהסכם, רכישת מערכת RMR ותדירים.

ביום 1 מרץ, 2023 אישרה ועדת המכרזים העליונה את תוצאות המו"מ שהתקיים עם החברה וחתימה על תוספת מס' 2, הכוללת ביטול סדרת SD, הקטנה כמות קטרי BOBO, עדכון לוחות זמנים וויתור על קנסות ותשלומים בגין עיכובים, והכל בהיקף של כ- 5.7 מיליון אירו. יצוין כי התוספת נחתמה רק במהלך חודש אוקטובר 2023.

(15) ביום 22 באוקטובר, 2010 התקשרה החברה בהסכם עם חברת Bombardier Transportation GMBH (להלן- "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, במהלך השנים 2010 - 2019, יצאו 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. פרויקט ההסבה לחשמול הסתיים במהלך שנת 2021, למעט קרון אחד שנמצא בעבודה. 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 וחוף, החלפת כבלים, החלפת מצגי מידע לנוסע והתקנת שקעים בקרונות נכים. עבודות אלו הסתיימו חלקית עד לסוף חודש פברואר, 2023.

בחודש מרץ, 2023 לאחר מו"מ שהתנהל עם הספק לצורך התחשבות סופית על עבודות השדרוג הללו, נחתמה תוספת להסכם לפיה החברה תשלם בגין ביצוע עבודות WP3 סכום של כ- 13.2 מיליון אירו, משמע, יתרה לתשלום של כ- 3.7 מיליון אירו, (לאחר ניכוי תשלומים שכבר שולמו בגין ביצוע העבודות), בתוספת סכום של כ- 3.3 מיליון ש"ח. יצוין כי יתרת הסכומים באירו ובש"ח מייצגים את עלות העבודות שכבר בוצעו ע"י הספק (התקזזות בעיקר בנושא כ"א), רכישת יתרת חלקי החילוף הנדרשים וכן פריטים נוספים שנרכשו מהספק לשם המשך ביצוע העבודות ע"י החברה (כדוגמת כלי עבודה אישיים ואמצעים לביצוע העבודות) בתוספת וסיום התחשבות בגין עבודות תשתית שבוצעו ע"י אלסטום בעת ביצוע עבודות WP1/WP2. יצוין כי החלק הנותר של העבודות יבוצע ע"י החברה.

ביום 22 באוקטובר, 2023 חתמה החברה עם חברת אלסטום על הסכם לרכש קרונות DD נוספים- כ 81 קרונות אופניים (TCB) ו- 15 קרונות TC נוספים, בהיקף של כ- 240 מיליון אירו. יצוין כי הנושא הוצג ואושר ע"י דירקטוריון החברה, ועדת המכרזים העליונה, ושלושת נציגי המדינה כנדרש.

(16) ביום 20 בספטמבר, 2015 חתמה החברה על הסכם עם חברת Bombardier Transportation GMBH (להלן- "Bombardier") לרכישת 62 קטרים חשמליים עם אופציה לרכישת 32 קטרים חשמליים נוספים. היקף ההסכם הינו סך של כ- 200 מיליוני יורו (62 קטרים). יצוין כי לחברה אופציה לרכישת 32 קטרים נוספים בסכום של כ- 97.4 מיליוני יורו וכן אופציה לרכישת חלקי חילוף עבור הצטיידות ראשונית בסכום של כ- 2.4 מיליוני יורו. נכון למועד פרסום הדוחות הכספיים, הגיעו לארץ 27 קטרים חשמליים NTP1 וכן החלה הגעת הקטרים החשמליים המהווים חלק מ- NTP2/3.

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.

ביום 30 באוקטובר, 2021 נחתמה הזמנה לאספקת 36 קטרים בסך של כ- 133 מיליון אירו.

באור 21 - התחייבויות תלויות, ערבויות, התקשרויות ושעבודים (המשך)

ג. התקשרויות (המשך)

הסדרים, הסכמים ומסמכי עקרונות מיוחדים (המשך)

(17)

ביום 28 בדצמבר, 2015, חתמה החברה על הסכם עם חברת Sociedad Espanola de Montajes Industriales S.A. (להלן - 'SEMI') לחשמואל תשתית הרכבות, בהיקף של כ- 2 מיליארד שקלים. ההסכם כולל הסבה לחשמואל של 420 ק"מ של קווי מסילות קיימים ומתוכננים, הקמת תחנות השנאה וכן מערכות שליטה ובקרה, הנלוות לחשמואל 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. על פי ההסכם התשלומים במטבע אירו מוצמדים לפי סל הצמדה הכולל 4 מדדים אירופאיים.

ביום 24 לפברואר, 2020 אישר דירקטוריון החברה את עקרונות המתווה לניהול המשא ומתן בדבר האצת פרויקט החשמואל וביום 26 למרץ, 2020 ניתן אישור נציגי המדינה למתווה הכולל.

ביום 1 באפריל, 2020 נחתמה תוספת להסכם הקיים עם קבלן החשמואל בהתאם למתווה 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 אירו ואילו הקדמת הפרויקט, כך שיתיים לפני ה- 31 בדצמבר, 2025 תזכה את הקבלן בבונוס מקסימאלי של כ- 18 מיליון אירו, בהתאם למשך ההקדמה.

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).

ביום 15 לפברואר, 2021 נחתמה תוספת מס' 5 להסכם עם הספק במסגרתה אושרו תשלומים בגין תקופת קורונה, שביתה ומבצע "שומר החומות" בסכום של 8.7 מיליון ש"ח.

ביום 22 ביוני, 2022 נחתמה תוספת מס' 7 להסכם, שעיקרה סנכרון בין התוכנית התפעולית של הרכבת לקצב ההתקדמות בפרויקט החשמואל (לרבות הקדמה של חלק מהקווים).

ביום 15 בפברואר, 2023 אישרה הוועדה את החתימה על תוספת מס' 8 להסכם (עבודות בקו אשקלון גורל) בהיקף כולל של 190 מיליון ש"ח בכפוף לקבלת אישור למלוא הסכום מהמדינה. יצוין כי בדיון זה אושרה הגדלת ההסכם הקיים רק בסכום של 30 מיליון ש"ח וזאת בהתאם לאישור נציגי המדינה לשימוש בבצ"מ עד לגובה של 100 מיליון ש"ח.

ביום 18 במאי, 2023 בהחלטת ועדת מכרזים עליונה מס' 19-23 אושרה הגדלת ההסכם פעם נוספת (מיתרת הבצ"מ) בסך של כ- 25 מיליון ש"ח והכל בהתאם לאישורים שהתקבלו מהמדינה.

ביום 2 באוגוסט, 2023 אישרה וועדה עליונה מס' 23-30 את ההסכם בהיקף של 100.6 מיליון ש"ח (השלמה ל- 190 מיליון ש"ח) וזאת לאור עדכון משרד התחבורה אשר התקבל בתחילת חודש יולי (מכתב משרד התחבורה הנושא את המועד 8 ביוני, 2023), בו אושרה השתתפות משרד התחבורה במימון פרויקט החשמואל- תוכנית הפיתוח 2021- 2025 בסך של 122.6 מיליון ש"ח (השלמה ל- 222.6 מיליון ש"ח סה"כ).

ביום 8 בנובמבר, 2023 אישרה ועדת המכרזים העליונה, עקרונית, את חשמואל מוסך ב"ש באמצעות הקבלן בהיקף של 95 מיליון ש"ח. יצוין כי העבודה טרם הועברה לביצוע הקבלן.

באור 21 - התחייבויות תלויות, ערבויות, התקשרויות ושעבודים (המשך)

ג. התקשרויות (המשך)

הסדרים, הסכמים ומסמכי עקרונות מיוחדים (המשך)

(18) ביום 26 לספטמבר, 2017, הודיעה החברה על זכייתן של 3 חברות מקבוצת Siemens (2 ag 1 : Siemens osterreich 3 Siemens Israel Ltd) (להלן יחד: "הספק") במכרז כאמור. בהתאם לתנאי המכרז, החברה תרכוש מהספק 60 סטים של קרונות חשמליים. בנוסף, הספק יקים עבור החברה מתקן תחזוקה לקרונות חשמליים וכן החברה תרכוש מהספק שירותי תחזוקה לקרונות חשמליים. סכום התמורה הכוללת הינו כדלקמן: (א) עבור 60 הקרונות החשמליים תשלום 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 הקרונות החשמליים הראשונים שיוספקו הינו כ-400 מיליוני ש"ח אשר ישולם לאורך תקופת השימוש בקרונות האמורים, והכל בכפוף להתאמות ושערי חליפין כמפורט בתנאי המכרז. תחזוקת יתר הקרונות החשמליים שיוספקו תבוצע, לפי בחירת החברה, ע"י הספק בהתאם למנגנון המחיר הקבוע בהסכם, או ע"י גורם אחר. בנוסף, לחברה זכות לרכישת קרונות חשמליים נוספים לתקופה של עשר שנים ממועד חתימת ההסכם עם הספק בהתאם למחיר וההתאמות הקבועים בתנאי המכרז.

ההסכם עם החברה נחתם ביום 5 בדצמבר, 2017 (לאחר קבלת אישור הרשפ"ת). עם חתימה יצאה הזמנה ראשונית ושולם סכום של כ-330 מיליון אירו בעבור 60 קרונות חשמליים (המנה הראשונה שהוזמנה הינה של 24 קרונות). יצוין כי התקופה לרכש הקרונות הינה עד 10 שנים ממועד חתימת ההסכם, ותחזוקה ראשונית לקרונות הינה 15 שנים ממועד הוצאת Final Acceptance בעבור היחידה הראשונה שהוזמנה.

ביום 20 בדצמבר, 2018 נחתמה תוספת להסכם עם הספק, במסגרתה ההסכם הוסב לחברות הבאות: SIMENS AG ו-SIEMENS MOBILITY.

ביום 4 בספטמבר, 2022 נחתמה תוספת מס' 5 עם הספק בהיקף של כ-17 מיליון אירו עבור ביצוע שינויים ב-IPO3 וביצוע retrofit ב-IPO1, תוספת אשר תיקונה אושר ע"י ועדת המכרזים ביום 2 בנובמבר, 2022 לאור טעות חשבונית שבוצעה ע"י הספק בתמחור מחיר היחידה ומתן הנחה כפולה (היקף התיקון- כ-11.5 אלפי אירו ליחידה).

בדיון שהתקיים ביום 19 לדצמבר, 2022 אישרה הוועדה את הסדר הפרשה עם הספק לטובת סיום עבודות הקמת המוסך החשמלי וגמר חשבון בסכום של כ-199 מיליוני ש"ח (במקום כ-193 מיליוני ש"ח בהתאם להסכם).

ביום 25 באוקטובר, 2023 חתמה החברה עם חברת סימנס על תוספת מס' 7 להסכם לרכישת 50 קרונות EMU (IPO4) בתוספת אופציה, השמורה לחברה עד ליום 31 בדצמבר, 2023 לרכישת 31 קרונות EMU נוספים בתנאים זהים.

ביום 31 בדצמבר, 2023 הודיעה החברה לחברת סימנס על מימוש האופציה להזמנת 31 קרונות EMU נוספים (IPO5) בתנאים זהים לקרונות שהוזמנו במסגרת IPO4. יצוין כי היקף הרכישה הכולל עומד על כ-1.3 מיליארד אירו.

יצוין כי הנושא הוצג ואושר עקרונית ע"י דירקטוריון החברה, ועדת המכרזים העליונה, ושלושת נציגי המדינה כנדרש. בנוסף, העסקה דווחה לבורסה.

(19) ביום 19 בינואר, 2020 נחתם הסכם ארוך טווח עם לקוח אסטרטגי 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. ביום 29 בנובמבר, 2022 הודיע הלקוח על הפסקת הפעילות וסיום ההתקשרות עם החברה ביום 29 במאי, 2023. ההתקשרות הסתיימה ביום 25 ביוני, 2023.

באור 21 - התחייבויות תלויות, ערבויות, התקשרויות ושעבודים (המשך)

ג. התקשרויות (המשך)

הסדרים, הסכמים ומסמכי עקרונות מיוחדים (המשך)

(20) 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 10 בפברואר, 2021 חתמה החברה על הסכם עם חברת 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 מיליוני ש"ח, וזאת מתוך היקף כלל פרויקט מסילת 431 שנאמד בכ-3.5 מיליארד ש"ח.

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.

(21) ביום 21 באפריל, 2021, פרסמה החברה כי משרד התחבורה הודיע כי בכוונתו להחזיר את האחריות על ביצוע המסילה הרביעית במקטע איילון לנתיבי ישראל.

ביום 15 ביולי, 2021 פרסמה החברה כי ביום 14 ביולי, 2021 אישר משרד התחבורה להחזיר את האחריות על ביצוע המסילה הרביעית במקטע איילון לחברה.

ביום 30 בדצמבר, 2022 פרסמה החברה מכרז לתכנון ולביצוע הקמה של המסילה הרביעית במקטע איילון באורך של כ-4.65 ק"מ לצד 3 המסילות הקיימות במקטע (להלן - 'המכרז'). תקופת ההתקשרות עם הזוכה במכרז תעמוד על 71 חודשים.

ביום 1 ביוני, 2023 פרסמה החברה על זכייתה של דניה סיבוס בע"מ במכרז. תקופת ההתקשרות עם הזוכה הינה ל-71 חודשים והיקף ההתקשרות מסתכם בכ-490 מיליוני ש"ח.

הערכות החברה בדבר תקופת ההתקשרות עם הזוכה, מועד השלמת פרויקט המסילה הרביעית במקטע איילון והיקפו, מבוססות על תכניות העבודה והפיתוח של החברה, תקציב החברה, תחזיות והערכות ומידע המצוי בידיה נכון למועד פרסום הדוחות הכספיים. 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, סכסוכי עבודה, היעדר מקורות מימון עתידיים וכן התממשות אחד או יותר מגורמי הסיכון של החברה.

(22) ביום 4 במאי, 2021 פרסמה החברה כי בהמשך לאמור בבאור 20ג(18) לעיל בדבר התקשרות החברה עם שלוש חברות מקבוצת סימנס (כהגדרתן בדוח התקופתי) לרכישת קרונות חשמליים בעקבות בדיקה של ועדה מקצועית הנערכת בחודשים האחרונים בהנחיית מנכ"ל החברה, בנוגע להפרש הגבהים בין רצפת הקרונות החשמליים האמורים לבין רציפי הרכבת, על אף עמידתם בתקן האירופאי לעניין זה, החברה עדכנה כי באותו היום, התקבל בחברה מכתב ממנכ"ל משרד התחבורה לפיו שרת התחבורה הנחתה על הקמת צוות בדיקה דחופה, שיבחן את השלכות הנושא. הנושא נבדק ע"י צוות בדיקה חיצוני. החברה קיבלה החלטה לבצע פרויקט ארצי רחב היקף להגבהת המסילות במטרה לצמצם פערי גובה בין קרונות Ddemu לרציפים. פרויקט זה נמצא בעיצומו, בהתאמה ללוחות זמנים של הפעלת הקרונות הנ"ל בקווי שירות.

באור 21- התחייבויות תלויות, ערבויות, התקשרויות ושעבודים (המשך)

ג. התקשרויות (המשך)

הסדרים, הסכמים ומסמכי עקרונות מיוחדים (המשך)

- (23) ביום 7 באוקטובר, 2021 פרסמה החברה כי ביום זה התקבלה בחברה הודעה על סכסוך עבודה בהתאם לחוק יישוב סכסוכי עבודה, התשי"ז-1957 שהוכרז על ידי הסתדרות העובדים הכללית החדשה - הסתדרות עובדי התחבורה. על פי ההודעה האמורה, מהות הסכסוך הינה בעיקרה בעניינים הנוגעים לטענה בדבר שימוש במיקור חוץ לצורך ליווי רכבות. בהתאם להודעה, תיתכן שביתת עובדי החברה החל מיום 21 באוקטובר, 2021. במסגרת ההסכם הקיבוצי המיוחד שנחתם בין ביום 2 בפברואר, 2023 בין החברה לבין הסתדרות העובדים הכללית, נקבע כי מבוטלים כל סכסוכי העבודה שהוכרזו על ידי נציגות העובדים ובכלל זאת סכסוך העבודה שצוין לעיל.
- (24) החברה עדכנה ביום 4 בנובמבר, 2021 במסגרת אישור תקציב המדינה לשנים 2021-2022, אושרו התנאים במסגרת הסיכום התקציבי בין משרד התחבורה למשרד האוצר אשר כלל בין היתר, מסגרת תקציב לחברה בסך של כ-46 מיליארד ש"ח, לשנים 2021-2025.
- עיקר התקציב האמור מיועד למימוש תכנית הפיתוח, לרבות ביצוע פרויקטי הכפלת מסילות החוף והכפלת מסילות נוספות, עוקף לוד, המשך הקו המהיר לירושלים, המסילה המזרחית, מתחמי דיור ותחזוקה, רכש צי נייד, התאמת קיבולת ברציפים, שיפור השירות ושדרוג תחנות.
- הערכות החברה בדבר אישור תכנית הפיתוח מבוססות על מידע המצוי בידיה נכון למועד זה. הערכות אלו עשויות שלא להתממש, כולן או חלקן, או להתממש באופן שונה מהותית מכפי שנצפה, בין היתר, בעקבות שינויים בתקציב המדינה, היעדר תקצוב מתאים מטעם הממשלה והתפתחות ושינויים ברגולציה בתחומי הפעילות של החברה.
- (25) ביום 30 בדצמבר, 2021 פרסמה החברה מכרז לביצוע עבודות הנדסיות והקמת תחנת אלעד ('אלעד' - פתח תקווה דרום) בפרויקט המסילה המזרחית, (להלן - 'המכרז'). אומדן המכרז עומד על סכום של מאות מיליוני ש"ח. תקופת ההתקשרות עם הזוכה במכרז תעמוד על 44 חודשים.
- ביום 24 למאי, 2022 פרסמה החברה על זכייתה של טר ארמה בע"מ (להלן - 'הזוכה') במכרז. תקופת ההתקשרות עם הזוכה הינה 43 חודשים, כאשר פרויקט המסילה המזרחית בכללותו צפוי להיות מושלם בשנת 2026. היקף ההתקשרות עם הזוכה מסתכם בכ- 477 מיליוני ש"ח, וזאת מתוך היקף כלל פרויקט המסילה המזרחית שנאמד בכ- 3.7 מיליארד ש"ח.
- הערכות החברה בדבר תקופת ההתקשרות עם הזוכה, מועד השלמת פרויקט המסילה המזרחית והיקפו, מבוססות על מידע המצוי בידיה נכון למועד זה. הערכות אלו עשויות שלא להתממש בפועל, כולן או חלקן, או להתממש באופן שונה מהותית מכפי שנצפה, בין היתר, בעקבות שינויים בתקציב המדינה, היעדר תקצוב מתאים מטעם הממשלה והתפתחות ושינויים ברגולציה בתחומי הפעילות של החברה.
- (26) ביום 14 בפברואר, 2022 פרסמה החברה כי בהמשך לפנייתה למשרד התחבורה במהלך חודש ינואר, 2022, בה עדכנה את המשרד בדבר ליקויים הנדסיים בתכנון תחנות, שהתגלו תוך כדי עבודות פיתוח בתחנות כפר סבא נורדאו והוד השרון סוקולוב, שתוכננו לפני למעלה מ-20 שנה, ולאחר שנקטה, עם היוודע דבר הליקויים, בפעולות מידיות להבטחת הבטיחות הרכבתית והמסילתית ולצמצום הפגיעה בשירות לציבור, נמסרה לחברה הודעה לפיה שרת התחבורה מינתה ועדת בדיקה לבחינת ליקויים אלה.
- החברה פעלה לתיקון הליקויים הנדסיים. במסגרת תיקונים אלה, תחנות כפר סבא- נורדאו, הוד השרון-סוקולוב ורעננה דרום נסגרו זמנית לשירות. החברה נקטה בכל הצעדים המקצועיים הנדרשים בעניין זה, לרבות פרסום לציבור על המתווה התפעולי והשירותי בתקופת העבודות עד החזרת השירות באופן מלא. כמו כן, יצוין כי החברה שיתפה פעולה באופן מלא עם צוות הבדיקה שמונה והעביר לעיונה את כלל החומרים שהתבקשו ממנה. הליקויים תוקנו והתחנות נפתחו לתנועה ביום 14 באפריל, 2022.
- (27) ביום 27 ביולי, 2022 פורסם ע"י מבקר המדינה דוח מיוחד בנושא 'ערים מעורבות'. הדו"ח כולל בתוכו התייחסות גם לחברה. ביום 1 באוגוסט, 2022 אישר הדירקטוריון הקמת צוות ברשות המנכ"ל לתיקון הליקויים. ביום 7 בנובמבר, 2022 אישר הדירקטוריון את המלצות הצוות ברשות המנכ"ל.

באור 21 - התחייבויות תלויות, ערבויות, התקשרויות ושעבודים (המשך)

ג. התקשרויות (המשך)

הסדרים, הסכמים ומסמכי עקרונות מיוחדים (המשך)

(28) ביום 29 בספטמבר, 2022 פרסמה החברה מכרז לביצוע עבודות הנדסיות בקטע D בפרויקט המסילה המזרחית (להלן - 'המכרז'). ביום 5 במרץ, 2023 פרסמה החברה על זכייתה של חברת שיכון ובינוי סולל בונה תשתיות בע"מ (להלן: 'הזוכה') במכרז. תקופת ההתקשרות עם הזוכה הינה 27 חודשים, כאשר פרויקט המסילה המזרחית בכללותו צפוי להיות מושלם בשנת 2026. היקף ההתקשרות עם הזוכה מסתכם בכ-287 מיליון ש"ח, וזאת מתוך היקף כלל פרויקט המסילה המזרחית שנאמד בכ-3.7 מיליארד ש"ח.

הערכות החברה בדבר תקופת ההתקשרות עם הזוכה, מועד השלמת פרויקט המסילה המזרחית והיקפו, מבוססות על מידע 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, סכסוכי עבודה, היעדר מקורות מימון עתידיים וכן התממשות אחד או יותר מגורמי הסיכון של החברה.

(29) ביום 31 ביולי, 2023 פרסמה החברה כי ביום זה אישר הדירקטוריון החברה תוכנית הצטיידות בצי נייד הכולל 96 קרונות דו קומתיים מתוצרת חברת אלסטום (ASLTOM) לטובת הארכת המערכים הקיימים לתצורה של 8 קרונות במערך ו-81 סטים של שישיות קרונועים חשמליים מתוצרת קבוצת Siemens עוד אישר הדירקטוריון רכש של 4 קטרים חשמליים מדגם TRAXX מתוצרת הספק אלסטום. תכנית ההצטיידות נאמדת בכ-7.1 מיליארד אירו.

יודגש כי תכנית ההצטיידות היתה כפופה להשלמת מו"מ עם הספקים, להחלטות נדרשות של ועדת המכרזים של החברה ואישור גורמי ממשלה רלוונטיים ולא היתה וודאות כי יתקבלו ו/או ימומשו.

(30) ביום 16 באוקטובר, 2023 פרסמה החברה כי אישר דירקטוריון החברה עדכון של תכנית ההצטיידות באופן שזו תחלק, לבקשת נציגי המדינה לשתי פעימות (למעט 4 הקטרים החשמליים הנוספים מדגם TRAXX מתוצרת חברת ALSTOM שלא יירכשו בעת הזו) כמפורט להלן:

- א. רכש נייד של 96 קרונות דו קומתיים מתוצרת הספק ALSTOM ו-50 סטים של שישיות קרונועים חשמליים מתוצרת קבוצת SIEMENS בסכום כולל של 4.5 מיליארד ש"ח.
- ב. אופציה לרכש נוסף של 31 סטים של שישיות קרונועים חשמליים מתוצרת הספק SIEMENS בסכום של 2.06 מיליארד ש"ח.

תוכנית ההצטיידות כאמור נאמדת בכ-6.56 מיליארד ש"ח.

יודגש, כי תוכנית ההצטיידות היתה כפופה להחלטות נדרשות של ועדת המכרזים של החברה ואישור תקציבי של גורמי הממשלה הרלוונטיים.

ביום 23 לאוקטובר, 2023 פרסמה החברה כי באותו היום התקבלו בחברה כל האישורים הנדרשים לתכנית ההצטיידות כאמור ובהמשך לכך באותו היום נחתם ההסכם עם הספק ALSTOM.

ביום 25 לאוקטובר, 2023 פרסמה החברה כי באותו היום נחתם ההסכם עם הספק SIEMENS.

המידע המפורט לעיל, לרבות היקף הרכישה, אומדן תכנית ההצטיידות והאישורים הנדרשים, מבוססים על תוכניות העבודה והפיתוח של החברה, תקציבי 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.

(31) במסגרת החלטת ממשלה מספר 855 מיום 30 ביולי, 2023 בנושא "התוכנית לחיבור ישראל ברשת מסילות רכבת" הוחלט שיוספו תקציבים שסוכמו במסגרת תכנית הפיתוח הרב שנתית, אשר נחתמה מול החברה, בעלות של 2.4 מיליארד ש"ח לטובת קידום פרויקטים מסילתיים אחרים: מסילת הגליל העליון ק"ש - כרמיאל, מסילה מהירה לבאר שבע (תתל 111), מסילת דימונה - אילת, מסילת מנשה דרום, עוקף לוד ופולשת שורק (תתל 79 שלב ג'), מסילות 5 ו-6 (שפיים - נתב"ג). נכון למועד פרסום הדוח טרם התקבלו הנחיות ממת"ח בדבר החלטה זו.

באור 21 - התחייבויות תלויות, ערבויות, התקשרויות ושעבודים (המשך)

ג. התקשרויות (המשך)

הסדרים, הסכמים ומסמכי עקרונות מיוחדים (המשך)

(32) ביום 16 במאי, 2023, פורסם דוח מבקר המדינה בדבר סייבר ומערכות מידע ובו נכלל פרק בדבר הנגשת שירותי ממשל בעידן הדיגיטלי לאנשים עם מוגבלות ולציבור שאינו משתמש במדיה, הכולל התייחסות לרכבת ישראל. ביום 15 במאי, 2023 אישר דירקטוריון החברה הקמת צוות לתיקון ליקויים בעקבות דוח מבקר המדינה כאמור. ביום 17 באוגוסט, 2023 אישר הדירקטוריון את המלצות הצוות ברשות המנכ"ל. החברה פועלת על מנת ליישם את המלצות דוחות הביקורת ולתקן את הליקויים שנמצאו.

אירועים מהותיים נוספים

(33) ביום 18 באוקטובר, 2022 מונתה גב' חנה הולנדר כדירקטורית חיצונית בחברה.

ביום 17 במרץ, 2023 הסתיימה כהונתה של הדירקטורית החיצונית, גב' רות דהן-פורטנוי. ביום 6 ביוני, 2023, מונתה גב' רות דהן פורטנוי לכהונה נוספת כדירקטורית חיצונית בחברה. לפיכך, החל מיום 17 במרץ, 2023 ועד ליום 5 ביוני 2023, כיהנה בחברה דירקטורית חיצונית אחת, גב' חנה הולנדר והוועדה לבחירת הדוחות הכספיים פעלה בהרכב חסר, לאור החוסר בדח"צ הנדרש למניין חוקי (קוורום). החל מיום 6 ביוני, 2023 ונכון למועד פרסום הדוח, החברה עומדת במספר המזערי הנדרש של דירקטורים בלתי תלויים בהתאם להוראות חוק החברות ותקנות החברות (הוראות ותנאים לעניין הליך אישור הדוחות הכספיים), התש"ע-2010.

ביום 17 במרץ, 2023 הסתיימה כהונתה של הדירקטורית החיצונית, גב' רות דהן-פורטנוי. ביום 6 ביוני, 2023, מונתה גב' רות דהן פורטנוי לכהונה נוספת כדירקטורית חיצונית בחברה. לפיכך, החל מיום 17 במרץ, 2023 ועד ליום 5 ביוני 2023, כיהנה בחברה דירקטורית חיצונית אחת, גב' חנה הולנדר וועדת הביקורת, לרבות בשבתה כוועדת תגמול, פעלה בהרכב חסר, לאור החוסר בדח"צ הנדרש למניין חוקי (קוורום). החל מיום 6 ביוני, 2023 ונכון למועד פרסום הדוח, החברה עומדת במספר המזערי הנדרש של דירקטורים בלתי תלויים בהתאם להוראות חוק החברות.

(34) ביום 20 במרץ, 2023 אישר דירקטוריון החברה בשבתו כאסיפה הכללית של חברות הבנות ליטול את סמכויות דירקטוריון חברות הבנות לצורך אישור דוחותיהם הכספיים של חברות הבנות. זאת, מכוח סעיף 48(ג) לתקנון חברות הבנות ונוכח היעדר קוורום בדירקטוריון חברות הבנות. ביום 20 במרץ, 2023 התקבלה חוות דעתה של רשות החברות הממשלתיות המאשרת את נטילת הסמכויות.

ביום 29 במאי, 2023 אישר דירקטוריון החברה בשבתו כאסיפה הכללית של חברות הבנות ליטול את סמכויות דירקטוריון חברות הבנות לצורך אישור דוחותיהן הכספיים של חברות הבנות לרבעון הראשון לשנת 2023. זאת, מכוח סעיף 48(ג) לתקנון חברות הבנות ונוכח היעדר קוורום בדירקטוריון חברות הבנות. ביום 28 במאי, 2023 התקבלה חוות דעתה של רשות החברות הממשלתיות המאשרת את נטילת הסמכויות.

ביום 17 באוגוסט, 2023 אישר דירקטוריון החברה בשבתו כאסיפה הכללית של חברות הבנות ליטול את סמכויות דירקטוריון חברות הבנות, בין היתר לצורך אישור דוחותיהן הכספיים של חברות הבנות לרבעון השני לשנת 2023. זאת, מכוח סעיף 48(ג) לתקנון חברות הבנות ונוכח היעדר קוורום בדירקטוריון חברות הבנות. ביום 16 באוגוסט, 2023 התקבלה חוות דעתה של רשות החברות הממשלתיות המאשרת את נטילת הסמכויות.

ביום 27 בנובמבר, 2023 אישר דירקטוריון החברה בשבתו כאסיפה הכללית של חברות הבנות ליטול את סמכויות דירקטוריון חברות הבנות, בין היתר לצורך אישור דוחותיהן הכספיים של חברות הבנות לרבעון השלישי לשנת 2023. זאת, מכוח סעיף 48(ג) לתקנון חברות הבנות ונוכח היעדר קוורום בדירקטוריון חברות הבנות. ביום 22 בנובמבר, 2023 התקבלה חוות דעתה של רשות החברות הממשלתיות המאשרת את נטילת הסמכויות.

באור 21 - התחייבויות תלויות, ערבויות, התקשרויות ושעבודים (המשך)

ג. התקשרויות (המשך)

הסדרים, הסכמים ומסמכי עקרונות מיוחדים (המשך)

אירועים מהותיים נוספים (המשך)

(35) ביום 14 במאי, 2023 הודיע מנכ"ל החברה, מר מיכאל מייקסנר על סיום כהונתו החל מיום 8 באוקטובר, 2023 (או במועד מוקדם יותר הנתון להחלטתו, עליו יודיע המנכ"ל 14 יום מראש). בהמשך לכך, ביום 15 במאי, 2023 אישרה ועדת הביקורת בשבתה כוועדת תגמול, ובהמשך לכך דירקטוריון החברה, את תנאי סיום ההעסקה כפי שסוכמו עם המנכ"ל בשיתוף הגורמים הממשלתיים הרלוונטיים.

ביום 14 בספטמבר, 2023, אישר דירקטוריון החברה את מינויו של מר משה (שיקו) זנה למנכ"ל החברה. בהתאם לחוק החברות הממשלתיות, התשל"ה-1975, המינוי טעון אישור שרת התחבורה והבטיחות בדרכים והשר לשיתוף פעולה אזורי והשר האחראי על רשות החברות הממשלתיות, לאחר התייעצות עם הוועדה לבדיקת מינויים. ביום 8 באוקטובר, 2023 אישר דירקטוריון החברה את הארכת כהונתו של מר מייקסנר כמנכ"ל החברה עד ליום 11 באוקטובר, 2023 כולל.

ביום 12 באוקטובר, 2023 אושר מינויו של מר אבשלום אלמליח, סמנכ"ל תכנון והפעלה, למנכ"ל (בפועל). ביום 23 באוקטובר, 2023, עם קבלת כתב מינוי חתום על ידי שרת התחבורה והבטיחות בדרכים והשר לשיתוף פעולה אזורי, החל מר משה (שיקו) זנה לכהן כמנכ"ל החברה. כמו כן, החל ממועד זה ועם כניסתו לתפקיד של המנכ"ל החדש, סיים מר אבשלום אלמליח את כהונתו כמנכ"ל (בפועל) וממשיך לכהן כסמנכ"ל תכנון והפעלה בחברה.

הסכם העסקתו של מנכ"ל החברה הינו הסכם עבודה אישי בנוסח אחיד המוכתב על ידי רשות החברות הממשלתיות בהתאם לחוזר רשות החברות הממשלתיות מספר 2-7-2023 מתאריך 14 בפברואר, 2023. 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).

באור 22 - הכנסה נדחית בגין מענקים ממשלתיים

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר,		תנועה
2022	2023	
אלפי ש"ח		
31,391,187	33,889,827	יתרה ליום 1 בינואר
3,826,551	4,114,377	תקבולים במהלך השנה
(48,731)	35,774	נכס לקבל ממשלה
(1,279,180)	(1,371,157)	העברה לרווח או הפסד בתקופה
33,889,827	36,668,821	יתרה ליום 31 בדצמבר

באור 23 - הון עצמי

א. הרכב הון המניות

ליום 31 בדצמבר, 2023, 2022 ו- 2021	
מונפק ונפרע	רשום
30,000,000	30,000,000

מניות רגילות בנות 100 ש"ח ע.ג. כ"א

ב. זכויות הנלוות למניות

המניות הרגילות הינן שוות זכויות ושוות דרגה מכל הבחינות ותענקנה את כל הזכויות בחברה כגון: זכויות הצבעה, זכויות לקבלת דיבידנדים בין במזומן ובין במניות הטבה בחלוקות זכאים או בכל חלוקה אחרת וזכויות בכל הנוגע להחזרת ההון ולהשתתפות בחלוקת עודף נכסי החברה במקרה של פירוק לפי יחס סכומי ההון שנפרעו או שזוכו כנפרעים על ערך הנקוב של המניות המוחזקות בידיהם.

באור 23 - הון עצמי (המשך)

ג. התקשרויות להקצאת מניות

במסגרת הסכם הפיתוח המפורט, כאמור בבאור 21(ג)(1)(3) נקבע כי ההלוואות בצירוף הריבית שנצברה בגין עד ליום חתימת ההסכם, תפרענה כנגד הקצאת מניות למדינה. כמו כן, נקבע כי החברה תקצה מניות כנגד סכומים נוספים שהועברו לה והכל עד לסכום כולל של 3 מיליארד ש"ח.

ביום 16 ביולי, 2009, בהתאם לסעיף 11(א)(2) לחוק החברות הממשלתיות, התשל"ה-1975, אישרה ממשלת ישראל את הגדלת הון המניות הרשום של החברה ב- 2,900,000,000 ש"ח, לסכום של 3,000,000,000 ש"ח על-ידי הוספת 29,000,000 מניות רגילות בנות 100 ש"ח ערך נקוב כל אחת להון הרשום, לצורך הקצאת המניות למדינה על-פי הסכם הפיתוח אשר נחתם בין המדינה לחברת רכבת ישראל בע"מ ביום 11 באוגוסט, 2008.

ביום 10 בדצמבר, 2009 אישרה ממשלת ישראל תיקון להחלטה הנ"ל לפיו אושרה הגדלת הון המניות הרשום של החברה ללא צורך באישור ועדת הכספים של הכנסת.

בחודש ינואר 2010 הוגדל ההון הרשום של החברה כאמור לעיל והונפקו המניות.

בהתאם לסעיף 29.2 להסכם הפיתוח מיום 11 באוגוסט, 2008 הקצתה החברה לממשלה הון מניות כנגד סכום של 3 מיליארד ש"ח מתוך הסכום שהתקבל בחברה בהתאם למסמך העקרונות. על מנת לקבוע האם הסכומים שבגינם הוקצו המניות, הועברו לחברה על ידי המדינה כבעלת מניות ולא הושקעו כמענק ממשלתי מתוקף תפקיד הממשלה כריבון, פנתה החברה לגורמים שונים במשרדי הממשלה במטרה לבחון מה עמד ביסוד החלטת הממשלה להקצות את הון המניות ולקבל מסמכים ותחשיבים, ככל שישנם, המבססים את החלטת הממשלה ועמדת החברה כי מדובר בסכומים שהועברו על ידי הממשלה כבעלת מניות ולא כריבון.

בהתאם למסמכים שהתקבלו ועל בסיס חוות דעת יועציה המשפטיים של החברה, הכספים שהשקיעה המדינה בחברה בסך 3 מיליארד ש"ח שכנגדה בוצעה הקצאת הון מניות, הוצגו בדוחות הכספיים כהשקעת בעלים.

ד. קרן הון

קרן ההון נובעת מהון חוזר נטו שהועבר מרנ"ר לרכבת בעת העברת הנכסים.

באור 24 - התחייבויות תלויות

תנועה בתביעות משפטיות ודרישות תשלום

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר,

2022	2023
אלפי ש"ח	
151,439	123,399
38,418	201,988
(13,469)	(11,583)
(52,989)	(211,086)
123,399	102,718

יתרה ליום 1 בינואר
הפרשות שנוצרו במהלך השנה
הפרשות שבוטלו במהלך השנה
הפרשות שמומשו במהלך השנה
יתרה ליום 31 בדצמבר

מתוך סך ההפרשות לימים 31 בדצמבר, 2023 ו- 2022 סכום של 57,817 ו-58,464 אלפי ש"ח, בהתאמה, הינו בגין היטלי פיתוח והפרשה לתביעות משפטיות בגין פעילות פיתוח. הפרשות אלו נרשמות מול הרכוש הקבוע. לפרטים בדבר תביעות משפטיות ודרישות תשלום שהוגשו לחברה, ראה באור 21(א) לעיל.

באור 25 - פירוטים נוספים לסעיפי רווח או הפסד

א. הכנסות ממכירות ושירותים

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר,			
2021	2022	2023	
אלפי ש"ח			
			הכנסות מחיצוניים:
303,286	295,679	282,898	הסעת נוסעים
161,908	160,357	149,440	הובלת משאות
18,898	10,987	23,615	עבודות לגורמי חוץ
27,673	49,282	55,462	דמי שכירות ואחרות
511,765	516,305	511,415	
			סובסידיה מממשלת ישראל:
2,046,628	2,324,967	3,095,358	הכנסות מסובסידיה שוטפת
2,046,628	2,324,967	3,095,358	
2,558,393	2,841,272	3,606,773	

ב. עלות ההכנסות ממכירות ושירותים

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר,			
2021	2022	2023	
אלפי ש"ח			
1,022,854	1,089,915	1,262,054	שכר עבודה, משכורות ונלוות
58,218	60,935	120,820	פחת והפחתות, נטו (*)
978,353	1,101,037	1,264,262	אחזקה והפעלה
38,929	39,311	48,523	ביטוח
180,451	193,946	233,081	שמירה ואבטחה
63,616	90,836	95,952	שירותים לנוסעים ולמטענים
49,165	52,450	59,562	תמלוגים בגין מקרקעין (ראה באור 21(ג)(2.2))
37,324	44,004	56,715	אחרות
2,428,910	2,672,434	3,140,969	

(*) הוצאות פחת והפחתות מוצגות בקיזוז הפחתת הכנסה נדחית בגין מענקים מממשלתיים בסכום של כ- 1,371,157, 1,279,180 וכ- 1,190,329 אלפי ש"ח בשנים 2023, 2022 ו- 2021, בהתאמה.

ג. הוצאות מכירה ושיווק

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר,			
2021	2022	2023	
אלפי ש"ח			
669	758	816	שכר עבודה, משכורות ונלוות
11,853	23,167	31,005	פרסום
12,522	23,925	31,821	

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

ד. הוצאות הנהלה וכלליות

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר,		
2021	2022	2023
אלפי ש"ח		
112,246	124,462	143,355
12,656	12,424	15,425
1,292	7,798	(2,243)
387	179	3,501
27,000	28,705	35,716
153,581	173,568	195,754

שכר עבודה, משכורות ונלוות
שירותים מקצועיים
תביעות משפטיות
הפרשה לחובות מסופקים ואבודים
אחרות

ה. הכנסות (הוצאות) אחרות, נטו

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר,		
2021	2022	2023
אלפי ש"ח		
(101)	3,356	(22,161)
14,000	(101,000)	763,055
3,151	2,660	2,003
17,050	(94,984)	742,897

רווח (הפסד) מממוש נכסים קבועים, נטו
קימום (הפסד) מירידת ערך שהוכר בתקופה
הכנסות אחרות, נטו

ו. הכנסות והוצאות מימון

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר,		
2021	2022	2023
אלפי ש"ח		
1,678	194	3,093
-	-	4,750
77	2,604	14,723
18,278	5,441	4,938
5	-	263
20,038	8,239	27,767

הכנסות מימון

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

הוצאות מימון

(7,286)	(21,734)	(23,921)
---------	----------	----------

הפרשי שער בגין ספקי ציוד והוצאות מימון אחרות

באור 26 - מגזרי פעילות

א.

כללי

מגזרי הפעילות נקבעו בהתבסס על המידע הנבחן על ידי מקבל ההחלטות התפעוליות הראשי (CODM) לצורכי קבלת החלטות לגבי הקצאת משאבים והערכת ביצועים. בהתאם לזאת, למטרות ניהול, החברה בנויה לפי מגזרי פעילות בהתבסס על המוצרים והשירותים של היחידות העסקיות ולה מגזרי פעילות כדלקמן:

מגזר נוסעים - החברה מקימה, מפתחת, מנהלת, מתחזקת ומפעילה את רשת מסילות הברזל בישראל וכן תחנות הקשורות אליה ומספקת שירותי תחבורה בקווי ההסעות לציבור. פעילות זו הינה הפעילות העיקרית של החברה.

מגזר מטענים - החברה מספקת שירותי הולכת מטענים לגורמים עסקיים שונים הפועלים בישראל באמצעות רשת מסילות הברזל שברשותה.

מגזר סחר - השכרת שטחי מסחר וזיכיונות בתחנות הרכבת.

מגזר פיתוח - החברה מתחייבת לבצע את תכניות הפיתוח המפורטות בהתאם להסכם הפיתוח וההפעלה החדש שנחתם. 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 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.

באור 26 - מגזרי פעילות (המשך)

ב. דיווח בדבר מגזרי פעילות						
סה"כ	פעילויות אחרות	מגזר פיתוח	מגזר סחר	מגזר מטענים	מגזר נוסעים	
אלפי ש"ח						
לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר, 2023						
511,415	23,615	-	55,462	149,440	282,898	הכנסות מחיצוניים
3,095,358	-	-	-	230,202	2,865,156	הכנסות מדמי הפעלה שוטפים
3,606,773	23,615	-	55,462	379,642	3,148,054	סה"כ הכנסות
311,541	3,889	-	39,988	(5,281)	272,945	רווח (הפסד) מגזרי
(93,470)						פחת והפחתות, נטו
763,055						הכנסות משותפות בלתי מוקצות
981,126						רווח תפעולי
3,846						הכנסות מימון, נטו
984,972						רווח לפני מיסים
לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר, 2022						
516,305	10,987	-	49,282	160,357	295,679	הכנסות מחיצוניים
2,324,967	-	-	8,773	113,832	2,202,362	הכנסות מדמי הפעלה שוטפים
2,841,272	10,987	-	58,055	274,189	2,498,041	סה"כ הכנסות
17,654	5,742	-	45,063	(82,364)	49,213	רווח (הפסד) מגזרי
(40,293)						פחת והפחתות, נטו
(101,000)						הוצאות משותפות בלתי מוקצות
(123,639)						הפסד תפעולי
(13,495)						הוצאות מימון, נטו
(137,134)						הפסד לפני מיסים

באור 26 - מגזרי פעילות (המשך)

ב. דיווח בדבר מגזרי פעילות (המשך)

סה"כ	פעילויות אחרות	מגזר פיתוח	מגזר סחר	מגזר מטענים	מגזר נוסעים	
אלפי ש"ח						
511,765	18,898	-	27,673	161,908	303,286	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר, 2021
2,046,628	-	-	8,730	121,455	1,916,443	הכנסות מחיצוניים
2,558,393	18,898	-	36,403	283,363	2,219,729	הכנסות מדמי הפעלה שוטפים
8,712	5,698	-	24,463	(80,221)	58,772	סה"כ הכנסות
(42,282)						רווח (הפסד) מגזרי
14,000						פחת והפחתות, נטו
(19,570)						הכנסות משותפות בלתי מוקצות
12,752						הפסד תפעולי
(6,818)						הכנסות מימון, נטו
						הפסד לפני מיסים

ג. מידע נוסף

סה"כ	התאמות	פעילויות אחרות	מגזר פיתוח	מגזר סחר	מגזר מטענים	מגזר נוסעים	
אלפי ש"ח							
4,209,538	845,253	-	3,364,285	-	-	-	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר, 2023
							השקעות הוניות
3,593,280	541,269	-	3,052,011	-	-	-	לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר, 2022
							השקעות הוניות
39,832,430	28,000,167	11,686	11,759,222	15,928	33,461	11,966	ליום 31 בדצמבר, 2023
							נכסי המגזר
36,050,983	26,057,661	6,707	9,920,224	15,961	31,940	18,490	ליום 31 בדצמבר, 2022
							נכסי המגזר

באור 26 - מגזרי פעילות (המשך)

ד. מידע נוסף על הכנסות

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר,		
2021	2022	2023
אלפי ש"ח		

הכנסות מלקוח עיקרי:

לקוח צד קשור (ראה באור 27(ד)(1))

83,660	561	37
--------	-----	----

באור 27 - יתרות ועסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים

מדינת ישראל, חברות ומוסדות בשליטתה (לרבות חברות ממשלתיות, רשויות ומשרדי ממשלה ותאגידים אחרים שלממשלה שיעור בעלות מסוים בהם) מהוות צד קשור ובעל עניין בחברה. התקשרויות מהותיות עם צדדים קשורים אלה מתוארות בסעיף ה' מטה. הכנסות החברה מעסקאות אותן מבצעת החברה עם בעלי העניין, במהלך העסקים הרגילים הינן הסעות נוסעים ומטענים. תשלומים למדינה ורשויותיה כריבון, דהיינו תשלומים על פי דין כגון מיסים ואגרות, אלו עסקאות שאינן חורגות מעסקיה השוטפים של החברה.

א. יתרות עם בעלי עניין וצדדים קשורים

1. יתרות עם מדינת ישראל כריבון

הרכב

ליום 31 בדצמבר,		בדבר תנאים ראה באור
2022	2023	
אלפי ש"ח		

בחובה:

נכסים שוטפים

249,263	521,722	8	(א), (ב), (ג)
311,179	383,701		
560,442	905,423		

ממשלת ישראל בגין דמי הפעלה שוטפים, נטו (א), (ב), (ג)

ממשלת ישראל בגין פעילות פיתוח (ב)

נכסים לא שוטפים

26,250	-		
--------	---	--	--

ממשלת ישראל בגין פעילות פיתוח (ב)

בזכות:

התחייבויות שוטפות

86,330	-		ממשלת ישראל בגין החזר מע"מ
86,330	-		

התחייבויות לא שוטפות

33,889,827	36,668,821	22	הכנסה נדחית בגין מענקים ממשלתיים (ב)
------------	------------	----	--------------------------------------

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

(ב) לא התקבל אישור מהמדינה לגבי יתרות החובה ויתרות הזכות לתום תקופת הדיווח.

(ג) לפרטים נוספים, ראה באור 21(ג)(1)(3) בדבר עקרונות הסכם הפיתוח וההפעלה החדש.

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

א. יתרות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)

2. יתרות עם מדינת ישראל כבעל עניין וצד קשור הרכב

ליום 31 בדצמבר,		בדבר תנאים ראה באור
2022	2023	
אלפי ש"ח		
10,340	6,466	27(ה)
31,496	16,282	
27,255	24,312	

לקוחות, נטו (*)
התחייבות לספקים ולנותני שירותים
התחייבות לרשויות מקומיות

(*) מתוכם משרד הביטחון מהווה כ- 0 ו- 46 אלפי ש"ח לימים 31 בדצמבר, 2023 ו- 2022, בהתאמה.

3. לפרטים בדבר הסכם הפיתוח וההפעלה החדש ראה באור 21(ג)(1.3) לעיל.

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,					
2021		2022		2023	
סכום	מספר	סכום	מספר	סכום	מספר
אלפי ש"ח	אנשים	אלפי ש"ח	אנשים	אלפי ש"ח	אנשים
13,583	22	14,184	22	19,787	22

הטבות לעובדים לטווח קצר

באור 27 - 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,					
2021		2022		2023	
סכום		סכום		סכום	
מספר אנשים	אלפי ש"ח	מספר אנשים	אלפי ש"ח	מספר אנשים	אלפי ש"ח
4	170	4	166	4	242

סך הטבות בגין דירקטורים שאינם מועסקים (*)

(*) 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 בשבתה כוועדת תגמול מיום 28 באוקטובר, 2020, תיקון לכתב ההתחייבות לשיפוי לדירקטורים ולנושאי משרה, שעיקרו בהארכת תוקף כתב ההתחייבות לשיפוי, מיום 27 בפברואר, 2020 ולמשך 3 שנים נוספות. ביום 15 במרץ, 2022 אישרה אסיפת בעלי המניות של החברה את התיקון האמור.

ביום 20 במרץ, 2023 אישר הדירקטוריון, לאחר קבלת אישור ועדת הביקורת בשבתה כוועדת תגמול מיום 13 במרץ, 2023 כתב ההתחייבות לשיפוי לדירקטורים ולנושאי משרה, שעיקרו בהארכת תוקף כתב ההתחייבות לשיפוי הקיים, מיום 27 בפברואר, 2023 ולמשך 3 שנים נוספות. נכון למועד פרסום הדוח, כתב ההתחייבות לשיפוי ממתיך לאישור אסיפת בעלי המניות של החברה.

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

ב. הטבות לאנשי מפתח ניהוליים (לרבות דירקטורים) (המשך)

מדיניות תגמול

ביום 27 במאי, 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 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.

מינוי יו"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%. ביום 13 בינואר, 2021, בישיבה 2/21 אישר הדירקטוריון, 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% - 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. ביום 19 באפריל, 2021, אישרה אסיפת בעלי המניות של החברה את תנאי כהונתו והעסקתו של יו"ר הדירקטוריון, בהיקף משרה של 75%, לתקופה של שנה, החל ממועד מינויו ליו"ר הדירקטוריון (קרי מיום 22 בדצמבר, 2020 ועד ליום 21 בדצמבר, 2021, כולל). ביום 15 במרץ, 2022 לאחר אישור ועדת הביקורת בשבתה כוועדת תגמול 4-22 מיום 28 בפברואר, 2022 ואישור הדירקטוריון מיום 28 בפברואר, 2022, אישרה אסיפת בעלי המניות של החברה את תנאי כהונתו והעסקתו של יו"ר הדירקטוריון בהיקף משרה של 50%, לכל יתרת תקופת כהונתו כיו"ר הדירקטוריון (קרי מיום 22 בדצמבר, 2021 ועד ליום 21 בדצמבר, 2023, כולל), בתנאים כמפורט להלן: (1) היקף משרה של 50% - שכר מנכ"ל חברה ממשלתית בסיווג 10; (2) התנאים הסוציאליים כמקובל לעובדים בכירים בחברה, באופן יחסי לפי היקף משרה של 50%; (3) החזר הוצאות כמקובל בחברה, ולרבות בגין נסיעה לחו"ל בשליחות החברה; (4) החזר הוצאות רכב בגובה באופן יחסי לפי היקף משרה של 50% מזקיפת ההטבה של בעל הרכב בעל השווי הגבוה ביותר בחברה. ביום 26 בספטמבר, 2023 מונה עו"ד משה שמעוני כדירקטור בחברה לתקופת כהונה נוספת. ביום 28 בספטמבר, 2023 בישיבה 19/23 אישר דירקטוריון החברה את מינויו של הדירקטור משה שמעוני כיו"ר דירקטוריון החברה לתקופת כהונה נוספת בהיקף משרה של 50%, וזאת לכל תקופת כהונתו של עו"ד משה שמעוני כיו"ר דירקטוריון (קרי ממועד מינויו לתקופת הכהונה הנוספת, 26 בספטמבר, 2023 ועד ליום 25 בספטמבר 2026). ביום 28 בדצמבר, 2023 התקבל בחברה כתב מינוי חתום על ידי השרים של הדירקטור, עו"ד משה שמעוני, כיו"ר דירקטוריון החברה לתקופת הכהונה הנוספת. ביום 17 בינואר, 2024 בישיבה 1/24 אישר דירקטוריון החברה, לאחר קבלת אישור ועדת ביקורת בשבתה כוועדת תגמול 1-24 מיום 17 בינואר, 2024 את תנאי כהונתו והעסקתו של יו"ר הדירקטוריון בהיקף משרה של 50%, לכל תקופת כהונתו של עו"ד שמעוני כיו"ר דירקטוריון (קרי ממועד מינויו לתקופת הכהונה הנוספת, 26.9.23 ועד ליום 25.9.26), בתנאים כמפורט להלן: (1) שכר מנכ"ל חברה ממשלתית בסיווג 10; (2) תנאים סוציאליים כמקובל לגבי עובדים בכירים, באופן יחסי לפי היקף המשרה של 50%; (3) החזר הוצאות כמקובל בחברה, ולרבות בגין נסיעה לחו"ל בשליחות החברה; (4) החזר הוצאות רכב בגובה באופן יחסי לפי היקף משרה של 50% מזקיפת ההטבה של בעל הרכב בעל השווי הגבוה ביותר בחברה או לחלופין, רכב צמוד (בכפוף להסדרת הנושא ע"י רשות החברות הממשלתיות). התנאים האמורים יעמדו בתוקפם לכל תקופת כהונתו הנוספת של עו"ד שמעוני כיו"ר דירקטוריון החברה, קרי החל ממועד קבלת כתב המינוי האמור ועד ליום 25 בספטמבר, 2026, והכל בהתאם לחוזה האישי בנוסח חוזה הבכירים המאושר ע"י רשות החברות הממשלתיות.

אישור תנאי כהונתו והעסקתו של יו"ר הדירקטוריון ממתנינים לאישור אסיפת בעלי המניות של החברה.

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

ב. הטבות לאנשי מפתח ניהוליים (לרבות דירקטורים) (המשך)

1. עסקאות עם מדינת ישראל כריבון

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר,			בדבר תנאים ראה באור	
2021	2022	2023		
אלפי ש"ח				
2,046,628	2,324,967	3,095,358	(1)(ג)21	הכנסות מסבסוד פעולות שוטפות
1,190,329	1,279,180	1,371,157	(1)(ג)21	הפחתת הכנסה נדחית בגין מענקים ממשלתיים
3,236,957	3,604,147	4,466,515		

2. עסקאות עם מדינת ישראל כבעל עניין וצד קשור

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר,				
2021	2022	2023		
אלפי ש"ח				
120,646	63,280	109,353		הכנסות מהמדינה ורשויותיה (*)
93,075	75,057	83,759		ארנונה והיטלים מול רשויות מקומיות

(*) מתוכם משרד הביטחון מהווה כ- 37, 561 ו- 83,660 אלפי ש"ח לשנים 2021-2023, בהתאמה. החל משנת 2022 הכנסות ממשרד הביטחון מתקבלות במסגרת הסובסידיה השוטפת. לפרטים נוספים, ראה באור 27(ד)(1) להלן.

ג. 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.

ד. התקשרויות

1. הסכם הסעת חיילים - משרד הביטחון

ביום 6 במאי, 2012 חתמה החברה על הסכם עם משרד הביטחון להסעת חיילים במימון משרד הביטחון. 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 בקוויים 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 למשרד הביטחון 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.

החל מתאריך 1 בינואר, 2022 הסתיים ההסכם עם משרד הביטחון והסדרי הסעת חיילים כאמור ותשלום בגין הסעות אלו מוסדר בהסכם בין משרד הביטחון ומשרד התחבורה.

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

ד. התקשרויות (המשך)

2. הסכם תדירים-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 בתדירים האמורים נחוץ לשם התקנת מערכת שליטה ובקרה על תנועת הרכבות בחברה (ETCS).
- בהתאם לסיכום, פינוי התדירים 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 על 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 28 - אירועים לאחר תאריך הדיווח

1. ביום 17 בינואר, 2024 הוארך ההסכם בין החברה לבין חברת פיתוח מתחמי רכבת ישראל בע"מ בשנה נוספת עד ליום 31 בדצמבר, 2024, בהתאם להחלטת דירקטוריון החברה.
2. בהמשך לבאור 1(א), ביום 23 בינואר, 2024 פרסמה החברה כי מנכ"ל חברת הבת רכבת ישראל מטענים בע"מ הודיע כי יסיים את כהונתו בחברה ביום 22 באפריל, 2024.
3. בהמשך לבאור 21(ג)(2.3), החברה מעדכנת כי בתאריך 13 בפברואר, 2024 התקבלו בחברה חתימות כלל הגורמים הרלוונטיים על התוספת להסכם המקרקעין.
4. ביום 15 בפברואר, 2024 פרסמה החברה תשקיף מדף הנושא תאריך 16 בפברואר, 2024, אשר מכוחו, החברה תוכל להנפיק אגרות חוב, כתבי אופציה הניתנים למימוש לאגרות חוב וכן ניירות ערך מסחריים.
5. ביום 21 במרץ, 2024 אישר דירקטוריון החברה בשבתו כאסיפה הכללית של חברות הבנות ליטול את סמכויות דירקטוריון חברות הבנות לצורך אישור דוחותיהם הכספיים של חברות הבנות. זאת, מכוח סעיף 48(ג) לתקנון חברות הבנות ונוכח היעדר קוורום בדירקטוריון חברות הבנות. ביום 21 במרץ, 2024 התקבלה חוות דעתה של רשות החברות הממשלתיות המאשרת את נטילת הסמכויות.

רכבת ישראל בע"מ

מידע כספי נפרד

ליום 31 בדצמבר, 2023

תוכן העניינים

עמוד	
2-4	הצהרות מנהלים
5	דוח רואי החשבון המבקרים
6-7	נתונים על המצב הכספי
8	נתונים על הרווח או ההפסד ורווח כולל אחר
9-10	נתונים על תזרימי המזומנים
11-21	מידע נוסף

רכבת ישראל בע"מ

הצהרת מנהלים בהתאם לתקנות החברות הממשלתיות (דוח נוסף בדבר הפעולות שננקטו והמצגים שניתנו להבטחת נכונות הדוחות הכספיים ודוח הדירקטוריון) התשס"ו - 2005

הצהרת יו"ר דירקטוריון

אני, משה שמעוני, מצהיר כי:

1. בחנתי את הדוח התקופתי כמשמעותו בפרק ב' לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומידיים), התש"ל - 1970 של חברת רכבת ישראל בע"מ (להלן - "החברה"), לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר, 2023 (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 בקורות ונהלים לצורך גילוי הנדרש בדוחות. בהתאם לכל, קבענו בקורות ונהלים כאלה, או גרמנו לקביעתם תחת פיקוחנו של בקורות ונהלים כאלה, המיועדים להבטיח שמידע מהותי המתייחס לחברה, מובא לידיעתנו על ידי אחרים בחברה, בפרט במהלך תקופת ההכנה של הדוחות.
 5. אני ואחרים בחברה המצהירים הצהרה כזו, גילינו לרואה החשבון המבקר של החברה ולדירקטוריון שלה, בהתבסס על הערכתנו העדכנית ביותר:
 - א. את כל הליקויים המשמעותיים והחולשות המהותיות בקביעתה או בהפעלתה של בקרה פנימית על דיווח כספי העלולים, באופן סביר, להשפיע לרעה על יכולת החברה לרשום, לעבד, לסכם ולדווח מידע כספי.
 - ב. כל תרמית, בין מהותית ובין שאינה מהותית, בה מעורבים מנהלים או עובדים אחרים 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: 21 במרץ, 2024

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, משה (שיקו) זנה, מצהיר כי:

1. בחנתי את הדוח התקופתי כמשמעותו בפרק ב' לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומידיים), התש"ל - 1970 של חברת רכבת ישראל בע"מ (להלן - "החברה"), לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר, 2023 (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 בקורות ונהלים לצורך גילוי הנדרש בדוחות. בהתאם לכל, קבענו בקורות ונהלים כאלה, או גרמנו לקביעתם תחת פיקוחנו של בקורות ונהלים כאלה, המיועדים להבטיח שמידע מהותי המתייחס לחברה, מובא לידיעתנו על ידי אחרים בחברה, בפרט במהלך תקופת ההכנה של הדוחות.
 5. אני ואחרים בחברה המצהירים הצהרה כזו, גילינו לרואה החשבון המבקר של החברה ולדירקטוריון שלה, בהתבסס על הערכתנו העדכנית ביותר:
 - א. את כל הליקויים המשמעותיים והחולשות המהותיות בקביעתה או בהפעלתה של בקרה פנימית על דיווח כספי העלולים, באופן סביר, להשפיע לרעה על יכולת החברה לרשום, לעבד, לסכם ולדווח מידע כספי.
 - ב. כל תרמית, בין מהותית ובין שאינה מהותית, בה מעורבים מנהלים או עובדים אחרים 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 (שיקו) זנה
מנכ"ל

תאריך: 21 במרץ, 2024

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 ומידיים), התש"ל - 1970 של חברת רכבת ישראל בע"מ (להלן - "החברה"), לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר, 2023 (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 בקורות ונהלים לצורך גילוי הנדרש בדוחות. בהתאם לכל, קבענו בקורות ונהלים כאלה, או גרמנו לקביעתם תחת פיקוחנו של בקורות ונהלים כאלה, המיועדים להבטיח שמידע מהותי המתייחס לחברה, מובא לידיעתנו על ידי אחרים בחברה, בפרט במהלך תקופת ההכנה של הדוחות.
 5. אני ואחרים בחברה המצהירים הצהרה כזו, גילינו לרואה החשבון המבקר של החברה ולדירקטוריון שלה, בהתבסס על הערכתנו העדכנית ביותר :
 - א. את כל הליקויים המשמעותיים והחולשות המהותיות בקביעתה או בהפעלתה של בקרה פנימית על דיווח כספי העלולים, באופן סביר, להשפיע לרעה על יכולת החברה לרשום, לעבד, לסכם ולדווח מידע כספי.
 - ב. כל תרמית, בין מהותית ובין שאינה מהותית, בה מעורבים מנהלים או עובדים אחרים 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
סמנכ"ל כספים וכלכלה

תאריך : 21 במרץ, 2024

**הנדון: דוח מיוחד של רואה החשבון המבקר על מידע כספי נפרד
לפי תקנה 9' לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומידיים), התש"ל-1970**

ביקרנו את המידע הכספי הנפרד המובא לפי תקנה 9' לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומידיים), התש"ל-1970 של רכבת ישראל בע"מ (להלן - "החברה") לימים 31 בדצמבר 2023 ו-2022 ולכל אחת משלוש השנים שהאחרונה שבהן הסתיימה ביום 31 בדצמבר 2023. המידע הכספי הנפרד הינו באחריות הדירקטוריון והנהלה של החברה. אחריותנו היא לחוות דעה על המידע הכספי הנפרד בהתבסס על ביקורתנו.

ערכנו את ביקורתנו בהתאם לתקני ביקורת מקובלים בישראל. על-פי תקנים אלה נדרש מאיתנו לתכנן את הביקורת ולבצעה במטרה להשיג מידה סבירה של ביטחון שאין במידע הכספי הנפרד הצגה מוטעית מהותית. ביקורת כוללת בדיקה מדגמית של ראיות התומכות בסכומים ובפרטים הכלולים במידע הכספי הנפרד. ביקורת כוללת גם בחינה של הכללים החשבונאיים שיושמו בעריכת המידע הכספי הנפרד ושל האומדנים המשמעותיים שנעשו על ידי הדירקטוריון והנהלה של החברה וכן הערכת נאותות ההצגה של המידע הכספי הנפרד. אנו סבורים שביקורתנו מספקת בסיס נאות לחוות דעתנו.

לדעתנו, בהתבסס על ביקורתנו, המידע הכספי הנפרד ערוך, מכל הבחינות המהותיות, בהתאם להוראות תקנה 9' לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומידיים), התש"ל-1970.

בנוסף לאמור בפסקה הקודמת, לדעתנו, המידע הכספי הנ"ל ממלא, מכל הבחינות המהותיות, אחר הוראות הגילוי לפי הוראות רשות החברות הממשלתיות.

בריטמן אלמגור זהר ושות'
רואי חשבון
A Firm in the Deloitte Global Network
תל אביב, 21 במרץ, 2024

תל אביב - משרד ראשי

מרכז עזריאלי 1 תל אביב, ת.ד. 16593 תל אביב 6116402 | טלפון: 03-6085555 | info@deloitte.co.il

בית שמש
יגאל אלון 1
בית שמש 9906201

משרד נצרת
מרג' אבן עאמר 9
נצרת, 16100

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

משרד חיפה
מעלה השחרור 5
ת.ד. 5648
חיפה, 3105502

משרד ירושלים
קרית המדע 3
מגדל הר חוצבים
ירושלים, 914510

טלפון: 073-3994455
פקס: 073-399445
info-nazareth@deloitte.co.il

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

טלפון: 04-8607333
פקס: 04-8672528
info-haifa@deloitte.co.il

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

ליום 31 בדצמבר,		באור	
2022	2023		
אלפי ש"ח			
נכסים שוטפים			
134,412	178,491		מזומנים ושווי מזומנים
161,027	208,685		מזומנים ושווי מזומנים מוגבלים בשימוש ומיועדים לפעילות הפיתוח לזמן קצר
1,038	586		השקעות לזמן קצר
420,346	617,812		לקוחות
560,442	905,423	4	ממשלת ישראל
193,959	157,466		חייבים ויתרות חובה
16,966	19,853		מלאי
1,488,190	2,088,316		
נכסים לא שוטפים			
342,546	267,687		מזומנים ושווי מזומנים מוגבלים בשימוש ומיועדים לפעילות הפיתוח לזמן ארוך
6,854	6,188		חייבים ויתרות חובה לזמן ארוך
26,250	-	4	ממשלת ישראל
13,891	14,741		קרן שמורה בגין אג"ח
25,946	26,970		השקעות מיועדות בנכסים פיננסיים
79,000	60,000		נכסי מיסים נדחים
494,487	375,586		
רכוש קבוע			
24,454,745	26,094,330		רכוש קבוע מופעל, נטו
9,626,743	11,442,129		רכוש קבוע בהקמה
34,081,488	37,536,459		סה"כ רכוש קבוע, נטו
324,524	363,378		נכסים בלתי מוחשיים, נטו
34,900,499	38,275,423		סה"כ נכסים לא שוטפים
36,388,689	40,363,739		סה"כ נכסים

הבאורים המצורפים מהווים חלק בלתי נפרד מהדוחות הכספיים.

ליום 31 בדצמבר,		באור	
2022	2023		
אלפי ש"ח			
התחייבויות שוטפות			
844,072	1,166,714	4	התחייבויות לספקים ולנותני שירותים
270,994	278,368		זכאים ויתרות זכות
86,330	-		ממשלת ישראל
123,399	102,718		התחייבויות תלויות
10,630	10,944		התחייבות בגין אג"ח לזמן קצר
29,829	34,496		חלויות שוטפות בגין התחייבות חכירה
1,365,254	1,593,240		
התחייבויות לא שוטפות			
90,569	81,101	4	התחייבות בגין אג"ח לזמן ארוך
182,552	187,681		עודף התחייבויות על נכסים של חברת הבת
106,336	105,310		הטבות לעובדים
33,889,827	36,668,821		הכנסה נדחית בגין מענקים ממשלתיים
34,915	35,360		התחייבות בגין חכירה לזמן ארוך
34,304,199	37,078,273		
הון עצמי			
3,000,000	3,000,000		הון מניות
174,720	174,720		קרן הון
(2,455,484)	(1,482,494)		יתרת הפסד
719,236	1,692,226		
36,388,689	40,363,739		

הבאורים המצורפים מהווים חלק בלתי נפרד מהדוחות הכספיים.

21 במרץ, 2024			
תאריך אישור הדוחות הכספיים	משה שמעוני	משה (שיקו) זנה	רן סטרומזה
	יו"ר הדירקטוריון	מנכ"ל	סמנכ"ל כספים וכלכלה

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר,			
2021	2022	2023	
	אלפי ש"ח		
2,285,592	2,577,337	3,247,702	הכנסות ממכירות ושירותים
(2,115,603)	(2,345,330)	(2,775,963)	עלות ההכנסות ממכירות ושירותים
169,989	232,007	471,739	רווח גולמי
(12,546)	(23,890)	(31,817)	הוצאות מכירה ושיווק
(152,399)	(172,121)	(194,406)	הוצאות הנהלה וכלליות
17,050	(94,984)	742,897	הכנסות (הוצאות) אחרות
(41,687)	(64,628)	(5,143)	הפסדי חברות בנות, נטו ממס
(19,593)	(123,616)	983,270	רווח (הפסד) תפעולי
20,038	8,239	27,622	הכנסות מימון
(7,285)	(21,768)	(23,920)	הוצאות מימון
(6,840)	(137,145)	986,972	רווח (הפסד) לפני מסים על הכנסה
2,000	4,000	(19,000)	הכנסות (הוצאות) מיסים נדחים
(4,840)	(133,145)	967,972	רווח (הפסד) נקי
			רווח כולל אחר:
12,037	36,149	5,018	רווח כולל אחר
7,197	(96,996)	972,990	סה"כ רווח (הפסד) כולל

הבאורים המצורפים מהווים חלק בלתי נפרד מהדוחות הכספיים.

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר,

2021	2022	2023
אלפי ש"ח		

תזרימי מזומנים מפעילות שוטפת של החברה

(4,840)	(133,145)	967,972
---------	-----------	---------

רווח (הפסד) נקי

התאמות הדרושות להצגת תזרימי מזומנים מפעילות שוטפת:

הכנסות והוצאות שאינן כרוכות בתזרימי מזומנים:

(2,000)	(4,000)	19,000
58,218	60,935	120,820
(14,000)	101,000	(763,055)
(694)	(3,658)	22,089
1,333	11,561	2,100
41,663	64,608	5,129
865	1,053	1,673
85,385	231,499	(592,244)

הוצאות (הכנסות) מסים נדחים

פחת והפחתות, נטו

הפסד (קימום) מירידת ערך

הפסד (רווח) מממוש רכוש קבוע

שערך נכסים פיננסיים הנמדדים בשווי הוגן דרך רווח או הפסד, נטו

חלק החברה בהפסדי חברות בנות

הוצאות מימון בגין חכירה

שינויים בסעיפי נכסים והתחייבויות:

(61,963)	(78,779)	(197,466)
176,715	(66,551)	(272,460)
(15,682)	(12,370)	20,050
(677)	(1,105)	(2,887)
6,413	7,190	3,992
(66,022)	102,082	221,808
(1,752)	49,988	(11,695)
37,032	455	(238,658)

עלייה בלקוחות

ירידה (עלייה) בחוב ממשלת ישראל

ירידה (עלייה) בחייבים ויתרות חובה (כולל יתרות חובה

לזמן ארוך)

עלייה במלאי

עלייה בהתחייבויות בשל הטבות לעובדים, נטו

עלייה (ירידה) בהתחייבויות לספקים ולנותני שירותים

עלייה (ירידה) בזכאים, יתרות זכות והתחייבויות תלויות

מזומנים נטו שנבעו מפעילות שוטפת

117,577	98,809	137,070
---------	--------	---------

הבאורים המצורפים מהווים חלק בלתי נפרד מהדוחות הכספיים.

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר,		
2021	2022	2023
	אלפי ש"ח	

תזרימי מזומנים מפעילות השקעה

(3,137,674)	(3,680,647)	(4,037,224)	רכישת רכוש קבוע
(31,276)	(40,813)	(62,725)	רכישת נכסים בלתי מוחשיים
(80,804)	26,688	11,512	שינוי בזכאים/חייבים בגין מע"מ
3,193,953	3,826,551	4,017,550	תקבולים בגין מענקי השקעה ממשלת ישראל
1,257	3,658	126	תמורה מממוש רכוש קבוע
112,402	1,577	1,039	תמורה מממוש נכסים פיננסיים הנמדדים בשווי הוגן
21,053	349	665	דרך רווח או הפסד, נטו
			גבייה מפקדונות בתאגידים בנקאיים, נטו
78,911	137,363	(69,057)	מזומנים נטו שנבעו מפעילות (שימוש לפעילות) השקעה

תזרימי מזומנים לפעילות מימון

106,980	-	-	תמורה נטו מהנפקת אג"ח
(125,018)	(10,415)	(10,893)	פירעון קרן האג"ח
(913)	(745)	(684)	ריבית ששולמה
-	77,000	105,000	קבלת הלוואה לזמן קצר ממשלת ישראל, נטו
(79,005)	(80,752)	(107,821)	פירעון הלוואה לזמן קצר ממשלת ישראל, נטו
(865)	(1,053)	(1,674)	ריבית ששולמה בגין חכירה
(21,935)	(27,899)	(35,063)	פירעון התחייבות בגין חכירה
(120,756)	(43,864)	(51,135)	מזומנים נטו ששימשו לפעילות מימון

75,732	192,308	16,878	עלייה במזומנים ושווי מזומנים
369,945	445,677	637,985	יתרת מזומנים ושווי מזומנים לתחילת התקופה
445,677	637,985	654,863	יתרת מזומנים ושווי מזומנים לסוף התקופה

הבאורים המצורפים מהווים חלק בלתי נפרד מהדוחות הכספיים.

באור 1 - כללי

א. הישות המדווחת

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.

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 הקודם") בתוקף מיום 1 בינואר, 2013 ועד ליום 21 במאי, 2023.

החל משנת 2021 ועד ליום 31 בדצמבר, 2022, אישר דירקטוריון החברה מספר תוספות להסכם הפיתוח וההפעלה הקודם, שנחתמו בין נציגי הממשלה לבין החברה, שמהותן בהארכת תוקפו של הסכם הפיתוח וההפעלה הקודם והתוספות לו כך שהסכם זה הוארך עד מועד כניסת ההסכם החדש לתוקף.

במהלך שנת 2023 אישר דירקטוריון החברה מספר תוספות נוספות להסכם הפיתוח וההפעלה הקודם (תוספות שש עשרה ועד עשרים), שנחתמו בין נציגי הממשלה לבין החברה, שמהותן הארכת תוקפו של ההסכם הנ"ל והתוספות לו.

הסכם הפיתוח וההפעלה החדש נחתם ביום 31 במאי, 2023 וביום 5 ביוני, 2023 התקבלה בחברה חתימת נציגי הממשלה על הסכם המסגרת לפיתוח וההפעלה של החברה (להלן - "הסכם הפיתוח וההפעלה החדש") המחליף את ההסכם הקודם מיום 17 ביוני, 2014, שתוקפו הוארך מעת לעת עד ליום 21 במאי, 2023. תחולתו של ההסכם החדש מיום 1 בינואר, 2022 ועד ליום 31 בדצמבר, 2026. יודגש כי תחולתו של הסכם הפיתוח וההפעלה החדש היא רטרואקטיבית מיום 1 בינואר, 2022, כך שנשמרה רציפות הסכמית בין החברה לבין הממשלה. לפרטים בדבר עיקרי ההסכם ראה באור 21(ג)(1)(1.3) לדוחות הכספיים המאוחדים השנתיים.

הסכם הפיתוח וההפעלה החדש, כמו הסכם ההפעלה הקודם, מסדיר את היחסים בין ממשלת ישראל לבין החברה, בכל הנוגע להתחייבויות החברה ביחס לרמת השירות לנוסע בתחום התחבורה הציבורית בכלל, התחבורה הרכבתית בפרט וביחס לביצוע תכניות פיתוח נקבעו הוראות בדבר מתן סובסידיה לחברה על ידי הממשלה כנגד עמידתה בהתחייבויותיה. בנוסף קובע הסכם הפיתוח וההפעלה החדש כי ישולם תשלום נוסף בגין פעילויות נוספות בהתאם להוראות נציגי הממשלה מעבר לפעילויות שקבועות בהסכם ההפעלה החדש.

הסכם הפיתוח וההפעלה החדש צפוי לשפר את מצבה הכספי של החברה ולהגדיל את תזרימי המזומנים מפעילות שוטפת וזאת לאור התאמת מנגנוני הסובסידיה השוטפת למבנה העלויות של החברה.

יצוין, כי שינויים בהסכם הפיתוח וההפעלה החדש או ביטולו ו/או ביטול תכנית הפיתוח או שינויים בה, עלולים להיגרם, בין היתר, כתוצאה משינויים בסדרי העדיפויות הלאומיים וקיצוצים בתקציב המדינה ועלולים לפגוע בהיקף הסובסידיה והמימון אותם מקבלת החברה מהממשלה. יודגש, כי לחברה תלות קריטית בהסכם הפיתוח וההפעלה החדש ובהעברת הכספים מהמדינה לפי הסכם זה. בהתאם לכך, ביטול הסכם הפיתוח וההפעלה החדש ו/או שינויו באופן שאינו עולה בקנה אחד עם טובת החברה, ו/או אי העברת תשלומים מהמדינה מכוחו מכל סיבה שהיא (לרבות כתוצאה מהפרת ההסכם על ידי החברה ו/או כתוצאה מעיכוב ו/או קיזוז תשלומים המגיעים לחברה על פיו, על ידי המדינה), עלולים לפגוע בחברה ובתזרים השוטף שלה, וכתוצאה מכך במקורות המימון לפעילותה השוטפת וביכולתה ליישם את תכנית הפיתוח ולהתאים את ההיצע (כלומר, את משאבי התשתית והציוד הנייד) לביקושים הגדלים. בנוסף, אי העברת תשלומים מהמדינה לחברה בגין אגרות החוב, לרבות במקרה של הפרת ההסכם על ידי החברה, עלול לפגוע, ברמת וודאות גבוהה, ביכולת עמידתה של החברה בהתחייבויותיה כלפי מחזיקי אגרות החוב. יחד עם זאת, נכון למועד פרסום הדוח החברה לא צופה כי יחול שינוי בהסכם זה.

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.

באור 1 - כללי (המשך)

א. הישות המדווחת (המשך)

הקמת חברות בנות (המשך)

הקמת חברות בנות

ביום 2 באפריל, 2013 אישרה הממשלה (הקבינט החברתי-כלכלי) הקמת שתי חברות בנות לחברה: חברת בת למטענים וחברת בת לנדל"ן.

ההחלטה לאשר לחברה, לפי סעיף 11(א)(9) לחוק החברות הממשלתיות, תשל"ה - 1975 (להלן - "החוק") ובהתאם להחלטת דירקטוריון החברה מיום 21 במרץ, 2013 להקים שתי חברות בנות ממשלתיות, אשר יהיו במועד הקמתן בבעלות מלאה של החברה (להלן - "חברות הבנות"), להלן מטרות חברות הבנות:

1. מטרות חברת רכבת מטענים בע"מ (להלן - "חברת הבת מטענים"):

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 וחברות הבנות שלה ובפעילותן בטווח הארוך.

נכון למועד פרסום הדוחות הכספיים, חברות הבנות 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 למטענים אשר הפכה ללקוח היחיד של הרכבת בתחום הובלת מטענים. לעניין מס הכנסה החברה טיפלה בהעברת הפעילות בהתאם לסעיף 104 לפקודת מס הכנסה.

לעניין החלטת הדירקטוריון בדבר המלצתו לרשות החברות לפעול מול ממשלת ישראל לסיום פעילות חברת הבת רכבת מטענים בע"מ, ראה באור 1(ב) להלן.

ביום 1 בספטמבר, 2016 נחתם הסכם בין החברה לבין חברת המטענים (להלן - "הסכם 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 החברה. בהתאם לתנאי הסכם חברת המטענים, ההסכם יעמוד בתוקף כל עוד הסכם ההפעלה והפיתוח בתוקף.

ביום 23 בינואר, 2024 עדכנה החברה כי, מנכ"ל חברת הבת למטענים הודיע כי יסיים את כהונתו בחברה ביום 22 לאפריל, 2024.

ביום 31 ביולי, 2016 נחתם הסכם בין החברה לבין חברת פיתוח מתחמי רכבת ישראל בע"מ (להלן - "חברת הבת"), שתכליתו הסדרת מערכת היחסים ומודל ההתחשבות ביניהן לתקופה של 5 שנים מיום 1 בינואר, 2016 ועד ליום 31 בדצמבר, 2020. הסכם זה הוארך מידי שנה ועד ליום 31 בדצמבר, 2023, בהתאם להחלטת דירקטוריון החברה. ביום 17 בינואר, 2024 הוארך ההסכם בשנה נוספת עד ליום 31 בדצמבר, 2024 בהתאם להחלטת דירקטוריון החברה.

חברת פיתוח מתחמי רכבת ישראל בע"מ החלה לפעול ביום 1 בינואר, 2017.

ביום 28 בפברואר, 2021, סיים מנכ"ל חברת פיתוח מתחמי רכבת ישראל בע"מ, חברת בת בבעלות ושליטה מלאה של החברה, את כהונתו כמנכ"ל חברת הבת.

באור 1 - כללי (המשך)

ב. מצב עסקי של 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 21(ג)(1)(1.3) לדוחות הכספיים השנתיים המאוחדים.

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 באור 21(ג)(1)(1.3) לדוחות הכספיים השנתיים המאוחדים.

לחברה הון חוזר חיובי בסכום של כ- 495 וכ- 123 מיליוני ש"ח לימים 31 בדצמבר, 2023 ו- 2022, בהתאמה; לחברה תזרים מזומנים חיובי מפעילות שוטפת בסך של כ- 137 מיליוני ש"ח וכ- 99 מיליוני ש"ח לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר, 2023 ו- 2022, בהתאמה.

כמו כן, לחברה רווח תפעולי לפני הוצאות אחרות נטו (בעיקר השבת ערך נכסים) בסך של כ- 240 מיליוני ש"ח לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר, 2023 והפסד תפעולי לפני הוצאות אחרות נטו (בעיקר ירידת ערך נכסים) בסך של כ- 29 מיליוני ש"ח לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר, 2022.

ביום 14 בפברואר, 2019, החליט דירקטוריון החברה להמליץ לרשות החברות הממשלתיות לפעול מול ממשלת ישראל לסיום פעילות חברת הבת מטענים 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 מטענים הינה נמוכה מ- 50%.

ביום 29 בנובמבר, 2018 אישר דירקטוריון החברה כי החברה לא תדרוש את פירעון החוב של חברת 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 28 בפברואר, 2024 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 2023 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 2023 של חברת הבת מטענים, אשר אושר ביום 21 במרץ, 2024, לאור החלטת דירקטוריון החברה מיום 21 במרץ, 2024, נכלל באור לפיו קיימים ספקות משמעותיים בדבר המשך קיומה של חברת הבת מטענים כ"עסק חי" וכן נכללה הפניית תשומת הלב לאמור בחוות הדעת של רואה החשבון המבקר של חברת הבת מטענים.

ביום 21 ביוני, 2021 השלימה החברה הנפקת 100 מיליון ש"ח ערך נקוב אגרות חוב (סדרה ג'), צמודה למדד מחירים לצרכן, וזאת מכוח דוח הצעת מדף מיום 20 ביוני, 2021. לפרטים נוספים בדבר אגרות החוב, ראה באור 21(ג)(1)(1.3)(יב) לדוחות הכספיים המאוחדים השנתיים.

ביום 15 בפברואר, 2024 פרסמה החברה תשקיף מדף שמכוחו תוכל החברה להנפיק אגרות חוב (לרבות הרחבת סדרות קיימות של אגרות חוב של החברה), כתבי אופציה הניתנים למימוש אגרות חוב וכן ניירות ערך מסחריים.

באור 1 - כללי (המשך)

ב. מצב עסקי החברה (המשך)

מלחמת "חרבות ברזל"

ביום 7 באוקטובר, 2023 החל ארגון הטרור חמאס במתקפת פתע על מדינת ישראל. בעקבות המתקפה כאמור הכריזה ממשלת ישראל על מלחמת "חרבות ברזל" (להלן: "הלחימה"/"מלחמה"), אשר נכון למועד פרסום הדוח עודנה נמשכת.

בראשית תקופת הלחימה, ההשפעה על החברה הייתה, בין היתר, כדלהלן: קיטון במצבת כח האדם של החברה וכן קיטון בכמות העובדים בקרב ספקי ויועצי החברה (בעקבות היקפי הגיוס של אזרחים למילואים ועקב הפינוי של יישובי קו העימות בצפון ובדרום), סגירת קווים ותחנות רכבת בהנחיית גורמי הביטחון באזורי העימות שהובילו להקטנת השירות הן תחת מגזר הנוסעים והן תחת מגזר המטענים; בנוסף, בראשית תקופת הלחימה חלה ירידה טבעית בביקושים לשירותי החברה, פער אשר הלך והצטמצם עם התמשכות הלחימה והרחבת השירותים אשר ניתנו על ידי החברה; כמו כן, קיטון במצבת כח האדם של ספקי ויועצי החברה כמפורט לעיל (לרבות עקב מגבלות על כניסת פועלים זרים לישראל), הוביל לעיכוב בעמידה בלוחות הזמנים בחלק מפרויקטי הפיתוח של החברה (משך העיכוב הינו שונה ביחס לפרויקטים השונים) באופן שעשוי היה להביא להשפעה תזרימית על החברה. יצוין, כי הקיטון במצבת כח האדם של החברה בשלביה הראשונים של המלחמה הביא לצמצום הפעילות בתחנות הרכבת ובקווים המופעלים ואולם הפעילות השוטפת של החברה חזרה בהדרגה לשגרה חרף מחסור בכוח אדם, ונכון למועד פרסום הדוח, נפתחו כלל תחנות הרכבת ברחבי הארץ. בנוסף על כך, בראשית תקופת הלחימה, בשל מתן הקלות לשוכרי שטחים במתחמים המסחריים, אי פתיחת שטחי מסחר בתחנות הרכבת שהיו סגורות בתקופת הלחימה וחזרו לפעילות בהדרגה, וכן בשל צמצום בכמות נוסעי הרכבת, נוצר קיטון בהכנסות החברה ממסחר.

נכון למועד פרסום הדוח, בשל פעילות ממוקדת מצד החברה לניהול שגרת המלחמה, בין היתר, באמצעות מיקוד יומיומי לשיפור רמת השירות והתפעול, עלתה כמות הנוסעים ברכבות בהדרגה, תוך הקפדה על רמת דיוק גבוהה של הרכבות, וזאת על אף המחסור בכוח אדם.

בנוסף, להתמשכות המלחמה עשויה להיות השפעה על החברה והיא עלולה, בין היתר, להוביל להתמשכות סיכונים ביטחוניים ביחס לחי אדם וכן ביחס לרכוש ו/או תשתיות החברה; הקטנה נוספת בתפעול ובשירות שמספקת החברה ללקוחות מגזר הנוסעים וללקוחות מגזר המטענים; סגירת קווים ותחנות רכבת בהנחיית גורמי הביטחון באזורי עימות; התאמת פעילות החברה לאילוצים ביטחוניים; אי עמידה בלוחות אבני דרך מהותיות בפרויקטים; מחסור בכח האדם של החברה ו/או ספקי החברה ויועצי החברה; פגיעה באיתנות הפיננסית של ספקים ו/או יועצים; עיכובים נוספים בלוחות הזמנים בהשלמת פרויקטי הפיתוח של החברה וכן השפעה מסוימת על תקציב הפרויקטים כאמור; פגיעה בתקציב פרויקטים אסטרטגיים בשל עליות מדדים, השבתות עבודה, ריתוק ציוד החברה, עיכוב בהגעת חומרי גלם וציוד, עליית מחירי חומרי גלם, פגיעה באיכות חומרי גלם וכו'; גידול בנסיגנות של תקיפות סייבר ובחומרות; התמשכות אירועי מעילות והונאות; פגיעה בתזרים המזומנים של החברה בשל התעצמות הלחימה וזליגתה לעורף וכן להתמשכות סיכונים הנובעים מהתמשכות אירועי חירום המפורטים בסעיף 26 לפרק א' בדוח התקופתי לשנה. עוד יצוין, כי המלחמה והצורך בשיקום העורף והביטחון, עשויים להביא לשינוי בסדר העדיפויות הלאומי ביחס להשקעות בחברות התשתית התחבורתיות, דבר אשר עשוי להיות בעל השפעה על פעילות החברה והתפתחותה, על תזרים המזומנים שלה ועל התחרות על המשאב האנושי בדגש מהנדסים ואזרחיים, מנהלי פרויקטים ועוד.

יובהר, כי נכון למועד פרסום הדוח, קיימת אי וודאות ביחס להמשך ואופי הלחימה ומספר החזיתות מולם קיים איום מלחמתי. יחד עם זאת, ההערכות נכון למועד זה, הינן שהלחימה תמשך בחודשים הקרובים, לפיכך, נכון למועד זה, אין ביכולתה של החברה להעריך את ההשפעות העתידיות, ככל שתהינה, של המלחמה ומצב המשק כאמור על פעילותה של החברה ושל חברות הבנות שלה, בין היתר, לאור אי הוודאות ביחס להיקף המלחמה, התמשכותה, השפעתה והיקפה.

הערכות החברה בדבר המשך פעילות החברה בתקופת המלחמה, משך תקופת המלחמה והשפעות המלחמה על פעילות החברה ועל תוצאותיה הכספיות, מבוססות על תוכניות העבודה והפיתוח של החברה, תקציב החברה, תחזיות והערכות של החברה ומידע המצוי בידיה נכון למועד פרסום הדוחות הכספיים. הערכות אלו עשויות שלא להתמש בפועל, כולן או חלקן, או להתמש באופן שונה מהותית מכפי שנצפה. הגורמים העיקריים שעשויים להשפיע על כך, הינם המשכיות המלחמה, סיכונים ביטחוניים, שינויים בתוכניות העבודה והפיתוח של החברה, שינויים ברגולציה בעקבות המלחמה, פגיעה במתקני החברה ו/או במתקני חברות הבנות שלה ובמערכות מהותיות שלהן, עיכובים בפרויקטי פיתוח, היעדר מקורות מימון עתידיים, חלוקת תקציב שונה, עליות מדדים והשפעות של הורדת דירוג האשראי של מדינת ישראל, מחסור בכח אדם ותחרות על כח אדם, עם הצורך בשיקום תשתיות שאינן רכבות וכן התמשכות אחד או יותר מגורמי הסיכון של החברה.

באור 2 - מדיניות חשבונאית מהותית**א. הצהרה על עמידה בתקני דיווח כספי בינלאומיים**

1. המידע הכספי הנפרד של החברה ערוך בהתאם להוראות תקנה 9' לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומיידיים) התש"ל-1970.
2. יש לעיין בדוחות אלה ביחד עם הדוחות הכספיים המאוחדים ליום ולשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר, 2023. המידע הכספי נפרד אושר לפרסום על ידי דירקטוריון החברה ביום 21 במרץ, 2024. המדיניות החשבונאית של החברה בתמצית דוחות כספיים ביניים אלה, הינה המדיניות שיושמה בדוחות הכספיים המאוחדים.
3. 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 בבאור 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 באור 2(ג) לדוחות הכספיים המאוחדים.

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:

באלפי ש"ח	ליום 31 בדצמבר, 2023		ליום 31 בדצמבר, 2022	
	הערך בספרים	שווי הוגן רמה 1	הערך בספרים	שווי הוגן רמה 1
התחייבות בגין אגרות חוב	92,045	84,352	101,199	94,311

בהתאם לסעיף 38ה' לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומיידיים), התש"ל-1970, מפנה הדוח לטופס ת126-דיווח על מצבת ההתחייבויות של תאגיד לפי מועדי פירעון, ובו נתונים בדבר מצבת ההתחייבויות של החברה ליום 31 בדצמבר, 2023.

להלן נייר הערך הרשום למסחר בבורסה:

רכבת ישראל אג"ח סדרה ג' (אג"ח קונצרני צמוד מדד), מספר 1177625.

ב. גורמי סיכון פיננסיים

סיכון נזילות

ליום 31 בדצמבר, 2023

תזרים מזומנים חוזי						התחייבויות לספקים ולנותני שירותים זכאים אגרות חוב
סה"כ תזרים מזומנים חוזי	מעל 5 שנים	אלפי ש"ח		עד 1 שנה	הערך בספרים	
		2-5 שנים	1-2 שנים			
1,166,714	-	-	-	1,166,714	1,166,714	
589	-	-	-	589	589	
90,003	33,098	33,943	11,442	11,520	92,045	
1,257,306	33,098	33,943	11,442	1,178,823	1,259,348	

באור 3 - מכשירים פיננסיים

ב. גורמי סיכון פיננסיים (המשך)

סיכון נזילות (המשך)

ליום 31 בדצמבר, 2022

תזרים מזומנים חוזי						התחייבויות לספקים ולנותני שירותים זכאים אגרות חוב
סה"כ תזרים מזומנים חוזי	מעל 5 שנים	2-5 שנים	1-2 שנים	עד 1 שנה	הערך בספרים	
אלפי ש"ח						
844,072	-	-	-	844,072	844,072	
605	-	-	-	605	605	
98,679	43,113	33,115	11,189	11,262	101,199	
943,356	43,113	33,115	11,189	855,939	945,876	

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).

נכסים פיננסיים הנמדדים בשווי הוגן

2022	2023
רמה 1 אלפי ש"ח	
1,038	586
13,665	14,498
25,012	26,509
39,715	41,593

נכסים פיננסיים בשווי הוגן דרך רווח או הפסד:
השקעות לזמן קצר
קרבן שמורה בגין אג"ח
השקעות מיועדות בנכסים פיננסיים

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. הסכמים**1. הסכם מול מדינת ישראל**

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"). לפרטים נוספים, ראה באור 21(ג)(1.3) לדוחות הכספיים השנתיים המאוחדים.

ביום 5 ביוני, 2023 התקבלה בחברה חתימת נציגי הממשלה על הסכם המסגרת לפיתוח והפעלת החברה (להלן - "הסכם הפיתוח וההפעלה החדש"). לפרטים בדבר עיקרי ההסכם ראה באור 21(ג)(1.3) לדוחות הכספיים המאוחדים.

2. 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 בחברה.

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 שיוכסם 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 תהיינה 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.

3. הסכם עם חברת פיתוח מתחמי רכבת ישראל בע"מ

ביום 31 ביולי, 2016 נחתם הסכם בין החברה לבין חברת הבת פיתוח מתחמי רכבת ישראל בע"מ, שתכליתו הסדרת מערכת היחסים ומודל ההתחשבות ביניהן לתקופה של 5 שנים מיום 1 בינואר, 2016 ועד ליום 31 בדצמבר, 2020. בדצמבר 2020 הוארך ההסכם עד ליום 31 בדצמבר, 2021, בדצמבר 2021 הוארך ההסכם בשנה נוספת עד ליום 31 בדצמבר, 2022. בדצמבר 2022 הוארך ההסכם בשנה נוספת עד ליום 31 בדצמבר, 2023. ביום 17 בינואר, 2024 הוארך ההסכם בשנה נוספת עד ליום 31 בדצמבר, 2024, בהתאם להחלטת דירקטוריון החברה.

במסגרת זו, תרכוש רכבת ישראל מחברת הבת שירותי ניהול ופיתוח למתחמים המיועדים לשימושים מסחריים במתחמי הרכבת. חברת הבת תרכוש מרכבת ישראל שירותים מנהלתיים ותהיה אחראית על ניהול ה"זכויות הסחירות במקרקעין" ומעטפת השירותים הנלווים ושיווקם ו/או השכרתם במתחמים עליהם תחליט רכבת ישראל.

באור 4 - יתרות ועסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)

ב. יתרות עם בעלי עניין וצדדים קשורים

1. יתרות עם מדינת ישראל כריבון

הרכב:

ליום 31 בדצמבר,	
2022	2023
אלפי ש"ח	

בחובה:

נכסים שוטפים

249,263	521,722	ממשלת ישראל בגין דמי הפעלה שוטפים, נטו (א), (ב), (ג)
311,179	383,701	ממשלת ישראל בגין פעילות פיתוח (ב)
560,442	905,423	

נכסים לא שוטפים

26,250	-	ממשלת ישראל בגין פעילות פיתוח (ב)
--------	---	-----------------------------------

בזכות:

התחייבויות שוטפות

86,330	-	ממשלת ישראל בגין החזר מע"מ
86,330	-	

התחייבויות לא שוטפות

33,889,827	36,668,821	הכנסה נדחית בגין מענקים ממשלתיים (ב)
------------	------------	--------------------------------------

- (א) הכנסות לקבל בגין דמי הפעלה אינן צמודות ואינן נושאות ריבית.
 (ב) לא התקבל אישור מהמדינה לגבי יתרות החובה ויתרות הזכות לתום תקופת הדיווח.
 (ג) לפרטים נוספים, ראה באור 21(ג)(1.3) לדוחות הכספיים המאוחדים בדבר עקרונות הסכם הפיתוח וההפעלה החדש.

2. יתרות עם רכבת ישראל מטענים

הרכב:

ליום 31 בדצמבר,	
2022	2023
אלפי ש"ח	

370,578	568,623
(150,771)	(336,599)
219,807	232,024

לקוחות
 התחייבות לספקים ולנותני שירותים

באור 4 - יתרות ועסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)

ב. יתרות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)

3. יתרות עם פיתוח מתחמי רכבת ישראל בע"מ

הרכב:

ליום 31 בדצמבר,	
2022	2023
אלפי ש"ח	
5,810	6,566
(6,089)	(6,795)
(279)	(229)

לקוחות
התחייבות לספקים ולנותני שירותים

ג. עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים

1. עסקאות עם מדינת ישראל כריבון

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר,		
2021	2022	2023
אלפי ש"ח		
1,935,730	2,221,389	2,885,727
1,190,329	1,279,180	1,371,157
3,126,059	3,500,569	4,256,884

הכנסות מדמי הפעלה
הפחתת הכנסה נדחית בגין מענקים ממשלתיים

2. עסקאות עם רכבת ישראל מטענים

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר,		
2021	2022	2023
אלפי ש"ח		
110,898	103,578	209,631
(306,476)	(319,476)	(357,542)
(963)	(971)	(732)
(196,541)	(216,869)	(148,643)

דמי הפעלה בגין חברת רכבת ישראל מטענים אשר מועברים
דרך החברה
עלות הכנסות ממכירות ושירותים - השתתפות בהוצאות
תפעול בהתאם למפורט בבאור 4א'
הוצאות הנהלה וכלליות - השתתפות בהוצאות תפעול
בהתאם למפורט בבאור 4א'

באור 4 - יתרות ועסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)**ג. עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)****3. עסקאות עם פיתוח מתחמי רכבת ישראל**

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר,			
2021	2022	2023	
	אלפי ש"ח		
2,165	2,057	1,971	הכנסות מדמי שכירות ומסחר
(53)	(48)	(58)	עלות הכנסות ממכירות ושירותים - השתתפות בהוצאות תפעול בהתאם למפורט בבאור 4א'
(388)	(388)	(388)	הוצאות הנהלה וכלליות - השתתפות בהוצאות תפעול בהתאם למפורט בבאור 4א'
-	(19)	-	הוצאות אחרות מהחברה
1,724	1,602	1,525	

באור 5 - התחייבויות תלויות ותביעות ייצוגיות

לפרטים בדבר התחייבויות תלויות ותביעות ייצוגיות, ראה באור 21(א)(1) לדוחות הכספיים המאוחדים, לרבות דרישות קבלנים כמפורט בסעיף 21(א)(8) לדוחות הכספיים המאוחדים.

באור 6 - אירועים בתקופת הדיווח לאחר תקופת הדיווח

לאירועים נוספים בתקופת הדיווח ולאחר תקופת הדיווח, ראה באורים 21(ג) ו-28 לדוחות הכספיים המאוחדים.

רכבת ישראל בע"מ

פרק ד' - פרטים נוספים על התאגיד

תוכן עניינים

עמוד

3	1. תקנה 10א' - תמצית דוחות רווח והפסד רבעוניים
4	2. תקנה 10ג' - שימוש בתמורת ניירות ערך ויעדי התמורה כפי שהוגדרו בתשקיף
5	3. תקנה 11 - רשימת השקעות בחברות בת ובחברות קשורות
5	4. תקנה 13 - הכנסות של חברות בת וחברות קשורות והכנסות מהן
6-8	5. תקנה 21 - תגמולים לבעלי עניין ולנושאי משרה בכירה
9	6. תקנה 21א' - בעל השליטה בתאגיד
9	7. תקנה 22 - עסקאות עם בעל שליטה
9	8. תקנה 24 - החזקות בעלי עניין בחברה
10	9. תקנה 24א' - הון רשום הון מונפק וניירות ערך המירים
10	10. תקנה 24ב' - מרשם בעלי מניות
11-15	11. תקנה 26 - דירקטורים של התאגיד
16-19	12. תקנה 26א' - נושאי משרה בכירה
20	13. תקנה 27 - רואה חשבון של התאגיד
20	14. תקנה 28 - שינוי בתזכיר או בתקנות
20	15. תקנה 29 - המלצות והחלטות דירקטורים
20-21	16. תקנה 29א' - החלטות החברה

פרק ד' - פרטים נוספים על התאגיד לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר, 2023

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'): shiray2@rail.co.il

טלפון (תקנה 25א'): 08-6533846

פקסימיליה (תקנה 25א'): 15386533801

תאריך המאזן (תקנה 9): 31 בדצמבר, 2023

1. תקנה 10א' - תמצית דוחות רווח והפסד רבעוניים

להלן תמצית דוחות רווח והפסד רבעוניים באלפי ש"ח, לכל אחד מהרבעונים בשנת הדיווח, במתכונת של דוחות כספיים ביניים.

<u>Q4/23</u>	<u>Q3/23</u>	<u>Q2/23</u>	<u>Q1/23</u>	<u>סעיף</u>
787,183	860,563	1,177,519	781,508	הכנסות
(833,192)	(814,020)	(773,950)	(719,807)	עלות ההכנסות
(46,009)	46,543	403,569	61,701	רווח (הפסד) גולמי
(9,290)	(7,866)	(5,679)	(8,986)	הוצאות מכירה ושיווק
(53,360)	(53,682)	(41,630)	(47,082)	הוצאות הנהלה וכלליות
431	(17,942)	763,513	(3,105)	הכנסות (הוצאות) אחרות, נטו
(108,228)	(32,947)	1,119,773	2,528	רווח (הפסד) תפעולי
13,184	(1,273)	(3,023)	(5,042)	הכנסות (הוצאות) מימון, נטו
25,009	(1,998)	(40,004)	(7)	הכנסות (הוצאות) מסים, נטו
(70,035)	(36,218)	1,076,746	(2,521)	רווח (הפסד) נקי
(3,094)	1,031	1,644	5,437	רווח (הפסד) אקטוארי בגין תוכניות להטבה מוגדרת
(73,129)	(35,187)	1,078,390	2,916	סה"כ רווח (הפסד) כולל

2. תקנה 10א' - שימוש בתמורת ניירות ערך ויעדי התמורה כפי שהוגדרו בתשקיף

ביום 18 בפברואר, 2021 פרסמה החברה תשקיף מדף הנושא תאריך 19 בפברואר, 2021 (אסמכתא מס' 01-2021-019665), אשר מכוחו, החברה תוכל להנפיק אגרות חוב (לרבות בדרך של הרחבת סדרות קיימות של אגרות חוב של החברה), כתבי אופציה הניתנים למימוש לאגרות חוב וכן ניירות ערך מסחריים (להלן: "תשקיף המדף").

ביום 21 ביוני, 2021 השלימה החברה ההנפקה של אגרות חוב (סדרה ג') של החברה, בתמורה כוללת (ברוטו) של כ-108.6 מיליון ש"ח. ההנפקה נערכה על פי דוח הצעת המדף של החברה מיום 20 ביוני, 2021 (מס' אסמכתא: 01-2021-041221) (להלן - "דוח הצעת המדף"), שפורסם מכוח תשקיף המדף, כדלהלן: 100,000,000 ש"ח ערך נקוב של אגרות החוב (סדרה ג'), רשומות על שם, בנות 1 ש"ח ע.נ. כל אחת (לעיל ולהלן - "אגרות חוב (סדרה ג')") בתנאים דלהלן: אגרות החוב (סדרה ג') צמודות (קרן וריבית) לעלייה במדד המחירים לצרכן בגין חודש מאי, 2021 אם יתברר במועד תשלום כלשהו על חשבון קרן ו/או ריבית בגין אגרות חוב אלה כי מדד התשלום גבוה מהמדד היסודי, תשלם החברה אותו תשלום של קרן ו/או ריבית, כשהוא מוגדל באופן יחסי לשיעור העלייה במדד התשלום לעומת המדד היסודי. אם יתברר כי מדד התשלום נמוך מהמדד היסודי, ייחשב מדד התשלום כאילו הינו זהה למדד היסודי.

קרן אגרות החוב (סדרה ג') תעמוד לפירעון בעשרה תשלומים שנתיים שווים, אשר ייפרעו ביום 30 ביוני של כל אחת מהשנים 2022 ועד 2031 (כולל) באופן שכל אחד מהתשלומים יהווה 10% מקרן ערכן הנקוב הכולל של אגרות החוב, באופן שתשלום הקרן הראשון שולם ביום 30 ביוני, 2022 ותשלום הקרן האחרון ישולם ביום 30 ביוני, 2031.

אגרות החוב (סדרה ג') נושאות ריבית שנתית קבועה בשיעור של 0.7153% שתשולם צמודה למדד המחירים לצרכן. שיטת ההצמדה לא תשונה במהלך התקופה בה תיסחרנה אגרות החוב (סדרה ג'). הריבית תשולם אחת לשנה ביום 30 ביוני של כל אחת מהשנים 2022-2031 עד התקופה של 12 החודשים שנתיים ביום הקודם למועד התשלום והתחילה במועד התשלום הסמוך שלפניה, פרט לתשלום הריבית הראשון ששולם ביום 30 ביוני, 2022 עבור התקופה המתחילה ביום המסחר הראשון שלאחר יום המכרז בגין אגרות החוב (סדרה ג') ותסתיים ביום האחרון שלפני מועד התשלום הראשון של הריבית, קרי ביום 29 ביוני, 2022 כאשר הוא מחושב על בסיס 365 ימים בשנה, לפי מספר הימים בתקופה זו.

החברה התחייבה כי לאחר השלמת הגיוס תפקיד לחשבון הקרן השמורה סכום בשיעור של חמישה עשר אחוזים (15%) מתוך סך הערך הנקוב של אגרות החוב (סדרה ג') שיונפקו בהנפקה בחשבון בנק ייעודי בבעלות החברה אשר זכויות החתימה בו הינן של החברה בלבד. יובהר, כי הסכום שיופקד הינו חלק מהסכום שיגויס במסגרת הרחבת הסדרה. זכויות החברה בחשבון הקרן השמורה והכספים ו/או ניירות הערך אשר בו, ישועבדו בשעבוד שוטף (צף), יחיד ראשון בדרגה וללא הגבלה בסכום לטובת הנאמן (עבור מחזיקי אגרות החוב) עד לתשלום כלל תשלומי הקרן, הריבית והפרשי ההצמדה למחזיקי אגרות החוב. כל עוד השעבוד יהא בתוקף, החברה תהא רשאית לעשות שימוש בסכום הקרן לתשלום תשלומי הקרן והריבית של סדרת אגרות החוב (סדרה ג') בלבד.

מבלי לגרוע מהאמור לעיל, החברה תהא רשאית להשקיע את סכום הקרן בהשקעות סולידיות עפ"י 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 בסעיף זה לעיל. ככל שהשתמשה החברה בכספים מתוך סכום הקרן, תפעל החברה למילוי כספי הקרן השמורה עד לגובה סכום הקרן, וזאת עד לתום 6 חודשים ממועד השימוש בכספים מתוך סכום הקרן כאמור.

ביום 6 באוגוסט, 2023, הודיעה החברה כי רשות ניירות ערך החליטה להאריך את התקופה להצעת ניירות ערך על פי תשקיף המדף עד ליום 18 בפברואר 2024 (מס' אסמכתא: 01-2023-072994, מידע זה מהווה הכללה על דרך ההפניה). ביום 15 בפברואר 2024 פרסמה תשקיף מדף חדש הנושא תאריך 16 בפברואר, 2024, אשר מכוחו, החברה תוכל להנפיק אגרות חוב (לרבות בדרך של הרחבת סדרות קיימות של אגרות חוב של החברה), כתבי אופציה הניתנים למימוש לאגרות חוב וכן ניירות ערך מסחריים (אסמכתא מס' 01-2024-016671).

3. תקנה 11 - רשימת השקעות בחברות בת ובחברות קשורות

שם החברה	חברה מאוחדת/ חברה בשליטה משותפת/ חברה כלולה	מועד התאגדות	מדינת התאגדות	סוג מניות	ע"נ	מספר מניות בהון הרשום	הון מניות מונפק ונפרע	עלות השקעה (אלפי ש"ח) נכון ליום 31 בדצמבר, 2023	יתרת הלוואות שניתנו (שהתקבלו) (אלפי ש"ח) נכון ליום 31 בדצמבר, 2023	שיעור ההחזקה	עיסוק החברה
חברת פיתוח מתחמי רכבת ישראל בע"מ	מאוחדת	15/07/2014	ישראל	רגילות	1 ש"ח	1000	1000	301	-	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	(187,982)	-	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 ביאור 21(ג)(1.3)(יד) לדוחות הכספיים השנתיים המאוחדים.

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

חברת רכבת ישראל מטענים בע"מ החלה פעילותה ביום 1 באוקטובר 2016, וחברת פיתוח מתחמי רכבת ישראל בע"מ החלה את פעילותה ביום 1 בינואר, 2017.

5. תקנה 21 - תגמולים לבעלי עניין ולנושאי משרה בכירה

5.1 להלן פרטים בדבר תגמולים שניתנו לכל אחד מחמשת בעלי התגמולים הגבוהים ביותר מבין נושאי המשרה הבכירה בחברה בקשר עם כהונתו בחברה (לרבות פירוט אודות הסכמי ההעסקה הרלבנטיים), בשנים עשר החודשים שהסתיימו ביום 31 בדצמבר, 2023 (באלפי ש"ח, במונחי עלות לתאגיד) כדלקמן:

שנת 2023 (באלפי ש"ח)														
תגמולים אחרים				תגמולים בעבור שירותים						פרטי מקבל התגמולים				
סה"כ	אחר (3)	דמי שכירות	ריבית	אחר	תשלומי פרישה	דמי ייעוץ	דמי ניהול	תשלום מבוסס מניות	מענק (2)	שכר (1)	שיעור החזקה בהון התאגיד	היקף המשרה	תפקיד	שם
1,148	32	-	-	-	-	-	-	-	153	963	0%	100%	מנכ"ל	מיכאל מייקסנר
1,133	51	-	-	-	-	-	-	-	238	844	0%	100%	סמנכ"ל תשתיות	מיכאל כהן
1,070	2	-	-	-	-	-	-	-	261	807	0%	100%	סמנכ"ל פיתוח	איליה וולקוב
1,106	27	-	-	-	-	-	-	-	261	818	0%	100%	סמנכ"ל תכנון והפעלה	אבשלום אלמליח
1,159	20	-	-	-	-	-	-	-	259	880	0%	100%	מ"מ סמנכ"ל חשמו	אברהם זלמן

- (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). בשנת 2023 שולם מענק בגין השנים 2021-2022.
- (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 מיליון ש"ח בשנה.

5.2 פירוט בדבר התגמולים לנושאי המשרה הבכירה:

- (א) תנאי העסקתם של נושאי המשרה המפורטים בטבלאות לעיל (להלן- "נושאי המשרה") הוסדרו במסגרת הסכמי העסקה בעלי נוסח אחיד, למעט תנאים מסוימים כקבוע בהסכמים (להלן- "ההסכמים"). להלן תמצית תנאי העסקתם של נושאי המשרה:
- (1) משכורת הבסיס של נושאי המשרה צמודה למדד המחירים לצרכן. פעם בשנה, בחודש ינואר, ובכפוף לאישור הדירקטוריון ניתן לעדכנה אך ורק על פי השינוי במדד, בניכוי תוספות היוקר אם שולמו מאז מועד העדכון האחרון של השכר ובהתאם להנחיות רשות החברות הממשלתיות. בנוסף, ביום 1 בפברואר, 2023 אישר הדירקטוריון את עדכון שכר המנכ"ל והעובדים הבכירים, בהתאם לעלייה במדד המחירים לצרכן. ביום 1 בפברואר, 2024 אישר הדירקטוריון את עדכון שכר המנכ"ל והעובדים הבכירים, בהתאם לעלייה במדד המחירים לצרכן.
- (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 ולקרן 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, 2024 (אלפי ש"ח)
מיכאל מייקסנר	163
מיכאל כהן	147
איליה וולקוב	140
אבשלום אלמליח	142
אברהם זלמן	0

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

5.3 תגמולים שניתנו בשנת הדיווח לכל בעל עניין בתאגיד, אשר אינו נמנה על המפורטים בסעיף 5.1 לעיל

גמול הדירקטורים שאינו חורג מהמקובל (קרי, אינו עולה על הסכום המרבי בהתאם לתקנות החברות (כללים בדבר גמול והוצאות לדירקטור חיצוני), התש"ס-2000), ששולם לדירקטורים בחברה וההוצאות הנלוות אליו בשנת 2023 הסתכם לסך של כ- 242 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 2023 עומד על 10. בהתאם לסיווג זה, גמול הדירקטורים הזכאים לקבלת גמול בהתאם לתקנות הגמול הממשלתיות מיום 1 בפברואר, 2024 עמד על 1,645 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.

אישור תנאי כהונת והעסקתו של יו"ר הדירקטוריון - עו"ד משה שמעוני

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%.

ביום 13 בינואר, 2021 בישיבה 2/21 אישר הדירקטוריון, 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.

ביום 19 באפריל, 2021 אישרה אסיפת בעלי המניות של החברה את תנאי כהונתו והעסקתו של יו"ר הדירקטוריון, בהיקף משרה של 75%, לתקופה של שנה, החל ממועד מינויו ליו"ר הדירקטוריון (קרי מיום 22 בדצמבר, 2020 ועד ליום 21 בדצמבר, 2021 כולל).

ביום 15 במרץ, 2022 לאחר אישור ועדת הביקורת בשבתה כוועדת תגמול 4-22 מיום 28 בפברואר, 2022 ואישור הדירקטוריון מיום 28 בפברואר, 2022 אישרה אסיפת בעלי המניות של החברה את תנאי כהונתו והעסקתו של יו"ר הדירקטוריון בהיקף משרה של 50%, לכל יתרת תקופת כהונתו כיו"ר הדירקטוריון (קרי מיום 22 בדצמבר, 2021 ועד ליום 21 בדצמבר, 2023 כולל), בתנאים כמפורט להלן: (1) היקף משרה של 50% שכר מנכ"ל חברה ממשלתית בסיווג 10; (2) התנאים הסוציאליים כמקובל לעובדים בכירים בחברה, באופן יחסי לפי היקף משרה של 50%; (3) החזר הוצאות כמקובל בחברה, ולרבות בגין נסיעה לחו"ל בשליחות החברה; (4) החזר הוצאות רכב בגובה באופן יחסי לפי היקף משרה של 50% מזקיפת ההטבה של בעל הרכב בעל השווי הגבוה ביותר בחברה.

ביום 26 בספטמבר, 2023 מונה עו"ד משה שמעוני כדירקטור בחברה לתקופת כהונה נוספת. ביום 28 בספטמבר, 2023 בישיבה 19/23 אישר דירקטוריון החברה את מינויו של הדירקטור משה שמעוני כיו"ר דירקטוריון החברה לתקופת כהונה נוספת בהיקף משרה של 50%, וזאת לכל תקופת כהונתו של עו"ד משה שמעוני כיו"ר דירקטוריון (קרי ממועד מינויו לתקופת הכהונה הנוספת, 26.9.23 ועד ליום 25.9.26).

ביום 28 בדצמבר, 2023 התקבל בחברה כתב מינוי חתום על ידי השרים של הדירקטור, עו"ד משה שמעוני, כיו"ר דירקטוריון החברה לתקופת הכהונה הנוספת.

ביום 17 בינואר, 2024 בישיבה 1/24 אישר דירקטוריון החברה, לאחר קבלת אישור ועדת ביקורת בשבתה כוועדת תגמול 1-24 מיום 17 בינואר, 2024 את תנאי כהונתו והעסקתו של יו"ר הדירקטוריון בהיקף משרה של 50%, לכל תקופת כהונתו של עו"ד שמעוני כיו"ר דירקטוריון (קרי ממועד מינויו לתקופת הכהונה הנוספת, 26.9.23 ועד ליום 25.9.26), בתנאים כמפורט להלן: (1) 50% שכר מנכ"ל חברה ממשלתית בסיווג 10; (2) תנאים סוציאליים כמקובל לגבי עובדים בכירים, באופן יחסי לפי היקף המשרה של 50%; (3) החזר הוצאות כמקובל בחברה, ולרבות בגין נסיעה לחו"ל בשליחות החברה; (4) החזר הוצאות רכב בגובה באופן יחסי לפי היקף משרה של 50% מזקיפת ההטבה של בעל הרכב בעל השווי הגבוה ביותר בחברה או לחלופין, רכב צמוד (בכפוף להסדרת הנושא ע"י רשות החברות הממשלתיות). התנאים האמורים יעמדו בתוקפם לכל תקופת כהונתו הנוספת של עו"ד שמעוני כיו"ר דירקטוריון החברה, קרי החל ממועד קבלת כתב המינוי ועד ליום 25 בספטמבר, 2026, והכל בהתאם לחוזה האישוי בנוסח חוזה הבכירים המאושר ע"י רשות החברות הממשלתיות.

אישור תנאי כהונתו והעסקתו של יו"ר הדירקטוריון ממתין לאישור אסיפת בעלי המניות של החברה.

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, ראה ביאור 27 לדוחות הכספיים השנתיים המאוחדים ליום 31 בדצמבר, 2023 וכן הפירוט המובא להלן.
- 7.2 לפרטים אודות הסכם הפיתוח וההפעלה מיום 17 ביוני, 2014 שנחתם בין החברה לבין מדינת ישראל (בעלת השליטה בחברה) והתוספות לו, ראה ביאור ג21(1)(3). לדוחות הכספיים השנתיים המאוחדים. לפרטים אודות הסכם ההפעלה והפיתוח שאושר בדירקטוריון 18/22 מיום 8 באוקטובר, 2022, ראה ביאור ג21(1)(3). לדוחות הכספיים השנתיים המאוחדים.
- 7.3 לפרטים אודות הסכם המקרקעין מיום 29 באפריל, 2004 לרבות התיקון להסכם המקרקעין מיום 18 בפברואר, 2014 והתוספת לו מיום 13 בפברואר, 2024 שנחתם בין החברה לבין מדינת ישראל (בעלת השליטה בחברה) ולבין רשות מקרקעי ישראל, ראה ביאור ג21(2) לדוחות הכספיים השנתיים המאוחדים.
- 7.4 לפרטים אודות התקשרויות בין החברה לבין משרד הביטחון, משטרת ישראל, שרות בתי הסוהר, ראה ביאור ג27(ד) לדוחות הכספיים השנתיים 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 ראה סעיף 16.1 להלן.

8 תקנה 24 - החזקות בעלי עניין בחברה

למיטב ידיעת החברה, כמות ושיעור החזקות בניירות הערך של החברה, לרבות של חברות בנות ו/או קשורות, בידי בעלי עניין ונושאי משרה בכירה בחברה במועד דוח זה הינה כדלהלן:

מס' מניות	סוג המניה	שיעור בהון ובהצבעה	שיעור בהון ובהצבעה בדילול מלא
30,000,000	רגילות	100%	100%
מדינת ישראל			

9 **תקנה 24א' - הון רשום הון מונפק וניירות ערך המירים**

לפרטים בדבר ההון הרשום וההון המונפק, ראה ביאור 23 לדוחות הכספיים השנתיים 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, 2023 ולמועד פרסום הדוח, למיטב ידיעת החברה והדירקטורים שלה:

שם הדירקטור	עו"ד משה שמעוני	אברהם לוי
מספר זיהוי	024073846	057083412
תאריך לידה	9.12.1968	15.6.1961
מען להמצאת כתבי בי-דין	זרחי 90, ירושלים	אמיר דרורי 34, חולון
נתינות	ישראלית	ישראלית ואיטלקית
חברות בועדות הדירקטוריון	ועדת פרויקטים, ועדת בטיחות, ועדת ארגון ואסטרטגיה.	ועדת ארגון ואסטרטגיה, ועדת פרויקטים, יו"ר 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	לא	כן, מנהל אגף א' פיקוח ובקרה, אגף הרישוי, משרד התחבורה, ממשלת ישראל.
תאריך תחילת כהונה כדירקטור	כהונה ראשונה - 17.12.20 ביום 22.12.20 התקבל כתב מינויו כיו"ר הדירקטוריון. כהונה שניה - 26.9.23. ביום 28.12.23 התקבלת כתב מינויו כיו"ר הדירקטוריון לתקופה נוספת.	כהונה ראשונה - 5.1.2021 כהונה שניה - 20.11.2023
השכלה	תואר ראשון במשפטים, מכללת שערי משפט.	תואר ראשון במדעי היהדות - היסטוריה כללית (לימודי המזרח התיכון) וגיאוגרפיה, אוניברסיטת בר אילן; תואר שני בדמוקרטיה בין תחומיים - ממשל ומדיניות ציבורית, האוניברסיטה הפתוחה.
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.	מנהל אגף א' פיקוח ובקרה, אגף הרישוי, משרד התחבורה, ממשלת ישראל.
פירוט תאגידים נוספים בהם משמש כדירקטור	אאורה השקעות בע"מ	אין
קירבה משפחתית לבעל עניין אחר בחברה	אין	אין
בעל מומחיות חשבונאית ופיננסית	לא	לא
בעל כשירות מקצועית	כן	לא

שם הדירקטור	דר' שלומית גלר	יעל בתיה לינדנברג
מספר זיהוי	054131271	302899539
תאריך לידה	19.7.1957	8.4.1990
מען להמצאת כתבי בי-דין	לינדנשטראוס 4, חיפה	הרב ברלין 45, ירושלים
נתינות	ישראלית	ישראלית
חברות בועדות הדירקטוריון	ועדת פרויקטים, ועדת בטיחות, ועדת ארגון ואסטרטגיה.	ועדת ביקורת, ועדת תגמול.
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	לא	כן, רכזת שיכון ודתות, אגף התקציבים משרד האוצר, ממשלת ישראל.
תאריך תחילת כהונה כדירקטור	תוקפת כהונה ראשונה - 7.3.2021 תקופת כהונה שנייה - 20.2.24	5.1.2022
השכלה	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 ; תואר ראשון במדעי הרוח - היסטוריה של המזרח התיכון, אוניברסיטת חיפה.	תואר ראשון בפילוסופיה, כלכלה ומדעי המדינה, האוניברסיטה העברית.
תעסוקה בחמש השנים האחרונות	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 המדינה, מסלול ביקורת פנימית וציבורית, אוניברסיטת בר אילן ; 2012 - היום - מרצה במכון הבינלאומי למנהיגות, בית ברל.	2022 - עד היום - רכזת בריאות, אגף התקציבים 2020 - 2022 - רכזת שיכון ודתות, אגף התקציבים משרד האוצר, ממשלת ישראל ; 2016-2020 - רפרנטית תעסוקה, אגף התקציבים משרד האוצר, ממשלת ישראל.
פירוט תאגידים נוספים בהם משמש כדירקטור	2007 - היום - בית צבי - בית הספר הגבוה לאומנות הבמה. 2019 - היום - חברת הנהלה באיגוד הספרדי העולמי ; 2019 - היום - נשיאת כבוד של אגודת האקדמאים במדעי החברה והרוח בישראל ; 2018 - 2021 החברה לשירותי איכות הסביבה בע"מ - חברת דירקטוריון, יו"ר ועדת הביקורת (מ-2020, יו"ר הדירקטוריון שנבחר בכל ישיבה).	אין

קירבה משפחתית לבעל עניין אחר בחברה	אין	אין
בעל מומחיות חשבונאית ופיננסית	לא	לא
בעל כשירות מקצועית	כן	כן

שם הדירקטור	אינג' אבו חלא ג'מיל	רות דהן פורטנוי
מספר זיהוי	040503112	024807927
תאריך לידה	10.12.1980	1.2.1970
מען להמצאת כתבי בי-דין	אלסנדיאן 23 כפר ג'ולס, ת.ד. 1488 מיקוד 2498000	ז'בוטנסקי 41, גבעתיים.
נתינות	ישראלית	ישראלית
חברות בועדות הדירקטוריון	ועדת בטיחות, ועדת פרויקטים	הוועדה לבחינת דוחות כספיים, ועדת ביקורת לרבות בשבתה כועדת תגמול, ועדת פרויקטים, ועדת ארגון ואסטרטגיה.
האם מכהן כדירקטור חיצוני	לא	כן
האם הינו דירקטור בלתי תלוי	לא	כן
עובד של החברה, חברה בת שלה, חברה קשורה של החברה או של בעל ענין בה והתפקיד אותו ממלא	כן, מנהל מחלקת תקינה, אגף הרכב במשרד התחבורה, ממשלת ישראל.	לא
תאריך תחילת כהונה כדירקטור	09.03.2022	תקופה כהונה ראשונה - 18.3.2020. ביום 17.3.2023 סיימה גב' דהן פורטנוי את כהונתה כדירקטורית בחברה. ביום 6.6.2023 התקבל בחברה כתב מינויה של גב' דהן פורטנוי כדירקטורית בחברה לתקופת כהונה נוספת.
השכלה	תואר ראשון בהנדסת מכונות, המכללה האקדמית אורט בראודה ; הנדסאי מכטרוניקה.	תואר ראשון בכלכלה, האוניברסיטה העברית ירושלים ; תואר שני במימון וחשבונאות, האוניברסיטה העברית ירושלים.
תעסוקה בחמש השנים האחרונות	2016 - היום - מנהל מחלקת תקינה, אגף הרכב במשרד התחבורה, ממשלת ישראל.	2021 - היום - מייסדת ומנהלת רייזספוט בע"מ ; 2013 - 2023 - מייסדת ומנהלת TMF – Tailor Made Finance
פירוט תאגידים נוספים בהם משמש כדירקטור	אין	2021 - היום - מייסדת ומנהלת רייזספוט בע"מ ; קבוצת דלק בע"מ, מישורים השקעות נדל"ן בע"מ.
קירבה משפחתית לבעל עניין אחר בחברה	אין	לא
בעל מומחיות חשבונאית ופיננסית	לא	כן
בעל כשירות מקצועית	לא	כן

שם הדירקטור	חנה הולנדר
מספר זיהוי	029513736
תאריך לידה	6.9.1972
מען להמצאת כתבי בי-דין	בנימין 52, מודיעין
נתינות	ישראלית
חברות בועדות הדירקטוריון	יו"ר הוועדה לבחינת דוחות כספיים, יו"ר ועדת ביקורת לרבות בשבתה כועדת תגמול, ועדת פרויקטים.
האם מכהן כדירקטור חיצוני	כן
האם הינו דירקטור בלתי תלוי	כן
עובד של החברה, חברה בת שלה, חברה קשורה של החברה או של בעל ענין בה והתפקיד אותו ממלא	לא
תאריך תחילת כהונה כדירקטור	18.10.2022
השכלה	תואר ראשון בכלכלה וחשבונאות, האוניברסיטה העברית ירושלים. תואר שני במנהל עסקים, בהתמחות מימון, האוניברסיטה העברית ירושלים.
תעסוקה בחמש השנים האחרונות	2017-2022 - מנכ"לית אקסלנס בית השקעות 2012-2017 - סמנכ"לית, מנהלת מערך המימון, הפניקס השקעות ופיננסיים.
פירוט תאגידים נוספים בהם משמש כדירקטור	עשות אשקלון תעשיות בע"מ. קופת הגמל והפנסיה של עובדי הסוכנות היהודית
קירבה משפחתית לבעל עניין אחר בחברה	לא
בעל מומחיות חשבונאית ופיננסית	כן
בעל כשירות מקצועית	כן

להלן פרטים אודות חברי הדירקטוריון אשר חדלו לכהן במהלך שנת 2023 ולאחריה, למיטב ידיעת החברה והדירקטורים שלה:

שם הדירקטור	יאנה אינדי גרינמן	יהודה אודי לוי	דוד כהן	פרופ' זיו רייך ¹
מספר זיהוי	304595176	032346934	032819021	25078544
תאריך לידה	06.01.1981	4.11.1975	21.7.1978	4.12.1972
מען להמצאת כתבי בי-דין	שדרות הרצל 110/29, ירושלים	משה לרר 20, נס ציונה	נעמי שמר 10 עכו	עלומים 44, תל אביב
תאריך תחילת כהונה כדירקטור	10.03.2022	7.2.2021	18.9.2023	1.11.2020
תאריך סיום כהונה כדירקטור	15.10.2023	6.2.2024	6.2.2024	29.2.2024

¹ בהתאם לחוק הארכת תקופות ודחיית מועדים (הוראת שעה -חרבות ברזל) (סדרי מינהל, תקופות כהונה ותאגידים), התשפ"ד-2023, ועל אף האמור בדיווח מיידי של החברה מיום 1.11.23 בדבר סיום כהונתו של פרופ' רייך כדירקטור בחברה (מס' אסמכתא : 120528-01-2023, מידע זה מהווה הכללה על דרך ההפניה), מועד סיום כהונתו של הדירקטור נדחה, לפי המוקדם, ב-4 חודשים, ליום 31.2.24, או עד שימונה במקומו אדם אחר באופן קבוע.

12. תקנה 26א' - נושאי משרה בכירה

להלן פרטים אודות נושאי המשרה הבכירה בחברה, אשר אינם מכהנים כדירקטורים, ליום 31 בדצמבר, 2023 ולמועד פרסום הדוח, לפי מיטב ידיעת החברה:

שם נושא המשרה	נטלי כץ	איליה וולקוב	אבשלום אלמליח
מספר זיהוי	306316902	306296864	022722649
תאריך לידה	24.08.1972	16.11.1965	19.04.1967
תפקיד שממלא בחברה, בחברת בת, בחברה קשורה של החברה או של בעל עניין בה	המשנה למנכ"ל בפועל.	סמנכ"ל פיתוח.	סמנכ"ל תכנון והפעלה.
תאריך תחילת כהונה	18.08.2021	1.7.2018	15.1.2020
השכלה	תואר ראשון בהנדסה אזרחית; תואר שני בהנדסת תחבורה ודרכים; תואר ראשון בהנדסה אזרחית דוקטור לפילוסופיה.	תואר שני בהנדסת רכבות, מכון להנדסת רכבות ברה"מ.	תואר ראשון כללי, אוניברסיטת חיפה; תואר שני במנהל עסקים, אוניברסיטת בר אילן.
תעסוקה בחמש שנים האחרונות	2016-2020 - מנהלת אגף תכנון משאבים; 2012-2016 - מנהלת אגף דרכים והסדרי תנועה.	2010-2018 - מנהל חטיבת תשתיות, קבוצת ממך.	2019-2020 - מ"מ מנהל אגף הפעלה; 2015-2019 - מנהל אגף הדרכה ותורת הפעלה.
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	שירה ירדני גינדי	אריאל גוטקינד ²	מיכאל כהן
מספר זיהוי	059644393	300815735	027130566	022674261
תאריך לידה	24.7.1966	5.7.1987	08.03.1974	9.3.1967
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.	מזכירת החברה ומספקת שרותי מזכירות חברה לחברות הבנות של רכבת ישראל.	מ"מ סמנכ"ל חשמו"ל	סמנכ"ל תשתיות, מ"מ סמנכ"ל משא"ן
תאריך תחילת כהונה	1.1.2019	1.10.2022	11.10.2023	1.9.2016
השכלה	תואר ראשון בכלכלה וחשבונאות, אוניברסיטה העברית; רואה חשבון מוסמך (C.P.A.); תואר ראשון במשפטים, אוניברסיטת בר אילן.	תואר ראשון במשפטים ומנהל עסקים, אוניברסיטת רייכמן.	תואר ראשון הנדסת חשמל, אוני' אריאל.	תואר ראשון במשפטים וכלכלה, אוניברסיטת ת"א.
תעסוקה בחמש שנים האחרונות	2013-2018 - המבקר הפנימי הראשי, מקורות חברת המים הלאומית.	2021-2022 - מזכירת החברה (בפועל), רכבת ישראל 2017 – 2021 - סגנית מזכירת החברה, רכבת ישראל.	01/08/2022 - מנהל אגף תכנון והנדסת חשמל בפועל 1/1/2021 – סגן מנהל אגף תכנון והנדסת חשמל. 2018-2021 – מהנדס חשמל רשת	2019-2020 - דירקטור בחברת הבת מטענים; 2013-2016 - מנהל מחוזות צפון, ת"א והשרון בחברת בזק.
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

² נכון למועד פרסום הדוח, מר אריאל גוטקינד אינו מכהן כנושא משרה והינו כפוף לסמנכ"ל פיתוח.

שם נושא המשרה	הילה שמיר	דוד פילוסוף	יואש בן יצחק	ז'נה משה
מספר זיהוי	029523628	055882096	031446362	058747718
תאריך לידה	31.5.1972	20.05.1959	10.11.1978	24.06.1964
תפקיד שממלא בחברה, בחברת בת, בחברה קשורה של החברה או של בעל עניין בה	יועצת משפטית ומספקת שרותי משפטי לחברות הבנות של רכבת ישראל.	סמנכ"ל תפעול נוסעים.	מ"מ סמנכ"ל דוברות, שיווק וקשרי קהילה בפועל.	מנכ"ל
תאריך תחילת כהונה	25.6.2017	1.1.2020	18.08.2022	23.10.2023
השכלה	תואר ראשון במשפטים, אוניברסיטת בר אילן; תואר שני במנהל עסקים, אוניברסיטת בר אילן.	תואר ראשון מדעים בהנדסה חקלאית, טכניון; תואר שני מנהל עסקים, אוניברסיטת מנצ'סטר.	תואר ראשון בתקשורת, אוניברסיטה העברית; תואר שני במשפטים, אוניברסיטת בר אילן.	תואר שני בהנדסת מכונות, הטכניון. מגיסטר בהנדסת מערכות, הטכניון.
תעסוקה בחמש שנים האחרונות	2011-2017 - היועצת המשפטית של הרשות השנייה לטלוויזיה ורדיו.	2017-2019 - מנהל פרויקט באלביט; 2004-2016 - סמנכ"ל תפעול במרכבים.	2019-2023 - מנהל דוברות ושיווק; 2015-2019 - סמנכ"ל שיווק ותקשורת, התאחדות התעשיינים.	2020-2022 - מנכ"ל נמל אשדוד. 2016-2020 - סמנכ"ל בכיר חברת "זוקו שילובים".
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	גנאדי גרינברג	ישראל מרקו	דיב פרג'	רן סטרומזה
מספר זיהוי	311676464	059271965	056968282	040476707
תאריך לידה	07.12.1972	20.4.1965	03.07.1961	28.08.1980
תפקיד שממלא בחברה, בחברת בת, בחברה קשורה של החברה או של בעל עניין בה	מנהל אגף סייבר.	סמנכ"ל בטיחות, ביטחון ואיכות הסביבה.	סמנכ"ל ניד בפועל	סמנכ"ל כלכלה וכספים
תאריך תחילת כהונה	01.06.2020	03.02.2021	01.08.2023	23.06.2021
השכלה	תואר ראשון במתמטיקה ומחשבים, אוניברסיטת אריאל; תואר שני במנהל עסקים, אוניברסיטת חיפה.	תואר ראשון בניהול וחינוך, אוניברסיטה הפתוחה; תואר שני במנהל עסקים, אוניברסיטה הפתוחה.	תואר ראשון תעשייה וניהול. תואר שני מדעים ואבטחת איכות ואמינות.	תואר ראשון בכלכלה, מכללת רופין.
תעסוקה בחמש שנים האחרונות	2015-2020 - מנהל תחום אבטחת מידע וסייבר באקסלנס בית השקעות.	2020-2021 – מ"מ סמנכ"ל בטיחות, בטחון; 2019-2020 – מנהל אגף תפעול מטענים; 2016-2019 – מ"מ סמנכ"ל מטענים.	מנהל אגף תכנון, אחזקה ותפעול מיום 30/10/2019. 2013-2019 : מנהל אגף אחזקה ותפעול קישון.	2021-6-11 – מ"מ סמנכ"ל כלכלה וכספים; 2019-2014 – סמנכ"ל כספים בסידאדי ישראל בע"מ.
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	יורי מורוזוב	יסמין מיאה כהנא אשכנזי
מספר זיהוי	320967920	36451318
תאריך לידה	23.02.1975	11.6.1979
תפקיד שממלא בחברה, בחברת בת, בחברה קשורה של החברה או של בעל עניין בה	סמנכ"ל מטענים	מנהלת סיכונים ראשית
תאריך תחילת כהונה	23.06.2021	13.09.2021
השכלה	תואר ראשון בהנדסת רכבות ; תואר שני בהנדסת תעבורה וניהול מסילות ברזל.	תואר ראשון בניהול ; תואר שני במדעי החקלאות.
תעסוקה בחמש שנים האחרונות	5.2021-6.2021 - מ"מ סמנכ"ל מטענים ; 2015-2021 - מנהל אגף שינוע מטענים.	5.2017-9.2021 - מנהלת סיכונים רכבת ישראל.
האם בעל עניין בחברה או "בן משפחה" של נושא משרה בכירה אחר או של בעל עניין בחברה	לא	לא
האם הינו מורשה חתימה עצמאי בתאגיד	לא	לא

להלן פרטים אודות נושאת משרה בכירה בחברה אשר חדלה לכהן במהלך שנת 2023, לפי מיטב ידיעת החברה :

שם נושא המשרה	פלג נועם	זלמן אברהם	מיכאל מייקסנר
מספר זיהוי	055298913	022205835	054940267
תאריך לידה	01.08.1958	15.12.1965	31.3.1958
תפקיד שמילא בחברה	סמנכ"ל נייד	מ"מ סמנכ"ל חשמול	מנכ"ל
תאריך תחילת כהונה	16.02.2020	26.12.2022	25.6.2019
תאריך סיום כהונה	30.09.2023	31.12.2023	31.03.2024

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>
	ביום 19 באפריל, 2021 אישרה אסיפת בעלי המניות של החברה את תנאי כהונתו והעסקתו של יו"ר הדירקטוריון, עו"ד משה שמעוני, בהיקף משרה של 75% לתקופה של שנה, החל ממועד מינויו ליו"ר הדירקטוריון (קרי מיום 22 בדצמבר, 2020 ועד ליום 21 בדצמבר, 2021, כולל). ביום 15 במרץ, 2022 אישרה אסיפת בעלי המניות של החברה את תנאי כהונתו והעסקתו של יו"ר הדירקטוריון, עו"ד משה שמעוני, בהיקף משרה של 50%, לכל יתרת תקופת כהונתו כיו"ר הדירקטוריון (קרי מיום 22 בדצמבר, 2021 ועד ליום 21 בדצמבר, 2023, כולל). לפרטים נוספים, ראה סעיף 5.3 לעיל.
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 20 במאי, 2020 אישר דירקטוריון החברה (בהמשך לאישור ועדת הביקורת, בשבתה כוועדת תגמול מיום 11 במרץ, 2020 את התקשרות החברה בפוליסת ביטוח אחריות דירקטורים ונושאי משרה בחברה החל מיום 1 בינואר, 2020 ועד ליום 31 בדצמבר, 2020 בתנאים 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 ו54,000 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 15 במרץ, 2022 אישרה האסיפה הכללית של החברה את ההתקשרות האמורה.
16.1.2	ביום 8 ביולי, 2021 אישר דירקטוריון החברה (בהמשך לאישור ועדת הביקורת, בשבתה כוועדת תגמול מיום 8 ביולי, 2021 את התקשרות החברה בפוליסת ביטוח אחריות דירקטורים ונושאי משרה בחברה החל מיום 1 בינואר, 2021 ועד ליום 31 בדצמבר, 2021, באותם התנאים כפי שאושרו לשנת 2020. ביום 15 במרץ, 2022 אישרה האסיפה הכללית של החברה את ההתקשרות האמורה.

16.1.3 ביום 24 בנובמבר, 2021 אישר דירקטוריון החברה (בהמשך לאישור ועדת הביקורת, בשבתה כוועדת תגמול מיום 17 בנובמבר, 2021 את התקשרות החברה בפוליסת ביטוח אחריות דירקטורים ונושאי משרה בחברה החל מיום 1 בינואר, 2022 ועד ליום 31 בדצמבר, 2022, באותם התנאים כפי שאושרו לשנת 2021. ביום 15 במרץ, 2022 אישרה האסיפה הכללית של החברה את ההתקשרות האמורה.

16.1.4 ביום 23 בינואר, 2023 אישר דירקטוריון החברה (בהמשך לאישור ועדת הביקורת, בשבתה כוועדת תגמול מיום 23 בינואר, 2023), את התקשרות החברה בפוליסת ביטוח אחריות דירקטורים ונושאי משרה בחברה החל מיום 1 בינואר, 2023 ועד ליום 30 ביוני, 2024, בתנאים כמפורט להלן:

- (1) גבול אחריות - 274,000,000 ש"ח למקרה ולתקופה;
- (2) המבטח - הפניקס חברה לביטוח בע"מ;
- (3) פרמיה לשנה - 960,000 ש"ח;
- (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.

16.1.5 ההתקשרות האמורה ממתינה לאישור אסיפת בעלי המניות של החברה.

16.1.6 לפרטים בדבר הרחבת כתב השיפוי הקיים והענקת כתב התחייבות חדש לשיפוי דירקטורים ונושאי משרה בחברה המכהנים בחברה וכפי שיכהנו בה מעת לעת ראה סעיף 23.5 לפרק א' לדוח התקופתי של החברה לשנת 2022 (כפי שפורסם בדיווח מידי מיום 23 בפברואר, 2017 מס' אסמכתא 201701016633 (מידע זה מהווה הכללה על דרך ההפניה).

16.1.7 ביום 18 בנובמבר, 2020 אישר הדירקטוריון, לאחר קבלת אישור ועדת הביקורת בישיבתה 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. ביום 15 במרץ, 2022 אישרה אסיפת בעלי המניות של החברה את התיקון האמור.

16.1.8 ביום 20 במרץ, 2023 אישר הדירקטוריון, לאחר קבלת אישור ועדת הביקורת בשבתה כוועדת תגמול מיום 13 במרץ, 2023 כתב ההתחייבות לשיפוי לדירקטורים ולנושאי משרה, שעיקרו בהארכת תוקף כתב ההתחייבות לשיפוי הקיים, מיום 27 בפברואר, 2023 ולמשך 3 שנים נוספות. כתב ההתחייבות לשיפוי ממתין לאישור אסיפת בעלי המניות של החברה.

16.2 כפיפות מסמכי היסוד לחוק החברות הממשלתיות

חוק החברות הממשלתיות, החל על החברה כחברה ממשלתית, קובע הוראות המתייחסות לעניינים המובאים לעיל ממסמכי היסוד של החברה. בסעיף 3 לחוק החברות הממשלתיות נקבע כי אין בכוחם של מסמכי היסוד כדי לגרוע מהוראות חוק החברות הממשלתיות. לפיכך, יש לקרוא את האמור לעיל בכפוף להוראות האמורות בחוק החברות הממשלתיות.

רן סטרומזה סמנכ"ל כספים וכלכלה	משה שיקן זנה מנכ"ל	משה שמעוני יו"ר הדירקטוריון	21 במרץ, 2024 תאריך
-----------------------------------	-----------------------	--------------------------------	------------------------

רכבת ישראל בע"מ

**דוח של הדירקטוריון והנהלה
בדבר הבקרה הפנימית על דיווח כספי לפי תקנות החברות הממשלתיות
(דוחות נוספים בדבר אפקטיביות הבקרה הפנימית על דיווח כספי), התשס"ח - 2007**

הנהלה, בפקוח ובאישור הדירקטוריון של רכבת ישראל בע"מ (להלן: "החברה"), אחראים לקביעתה והתקיימותה של בקרה פנימית נאותה על דיווח כספי בחברה.

בקרה פנימית על דיווח כספי היא תהליך המיועד לספק מידה סבירה של ביטחון לגבי מהימנות הדיווח הכספי והכנת הדוחות הכספיים למטרות חיצוניות, בהתאם לכללי חשבונאות מקובלים והוראות חוק החברות הממשלתיות.

במסגרת אישור הדוחות הכספיים של החברה לשנת 2023, 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, 2023 הינה אפקטיבית.

בהתאם, להערכת הדירקטוריון והנהלת החברה, החברה קיימה, מכל הבחינות המהותיות, בקרה פנימית אפקטיבית על דיווח כספי ליום 31 בדצמבר, 2023 בהתבסס על קריטריונים שנקבעו במסגרת המשולבת של בקרה פנימית שפורסמה על ידי COSO משנת 2013.

תאריך: 21 במרץ, 2023

רן סטרומזה
סמנכ"ל כספים וכלכלה

משה (שיקו) זנה
מנהל כללי

משה שמעוני
יו"ר הדירקטוריון

תאריך: 21 במרץ 2024

לכבוד:
הדירקטוריון של חברת רכבת ישראל בע"מ ("החברה")
באמצעות: מר משה שמעוני-יו"ר הדירקטוריון
מר משה (שיקו) זנה- מנכ"ל החברה
מר רן סטרומזה- 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 2024

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 21 במרץ 2024 על הדוחות הכספיים המאוחדים של החברה לימים 31 בדצמבר 2023-2022 ולכל אחת משלוש השנים בתקופה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2023.
- (2) דוח רואי החשבון המבקרים מיום 21 במרץ 2024 על ביקורת של בקרה פנימית על דיווח כספי של החברה ליום 31 בדצמבר 2023.
- (3) דוח רואי החשבון המבקרים מיום 21 במרץ 2024 על המידע הכספי הנפרד של החברה בהתאם לתקנה 9ג' לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומידיים), התש"ל-1970 לימים 31 בדצמבר 2023 ו-2022 ולכל אחת משלוש השנים בתקופה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2023.

בכבוד רב,

בריטמן אלמגור זהר ושות'
רואי חשבון
A Firm in the Deloitte Global Network

תל אביב - משרד ראשי

מרכז עזריאלי 1 תל אביב, ת.ד. 16593 תל אביב 6116402 | טלפון: 03-6085555 | info@deloitte.co.il

בית שמש
יגאל אלון 1
בית שמש 9906201

משרד נצרת
מרג' אבן עאמר 9
נצרת, 16100

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

משרד חיפה
מעלה השחרור 5
ת.ד. 5648
חיפה, 3105502

משרד ירושלים
קרית המדע 3
מגדל הר חוצבים
ירושלים, 914510

טלפון: 073-3994455
פקס: 073-399445
info-nazareth@deloitte.co.il

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

טלפון: 04-8607333
פקס: 04-8672528
info-haifa@deloitte.co.il

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