



רכבת ישראל בע"מ

# **דוחות כספיים תמציתיים**

## **ליום 30 בספטמבר 2020**

# תוכן עניינים

- פרק א' - דוח הדירקטוריון על מצב ענייני התאגיד  
תיאור עסקי התאגיד - עדכון
- פרק ב' - דוחות כספיים תמציתיים מאוחדים ליום 30 בספטמבר,  
2020  
ומידע כספי ביניים נפרד ליום 30 בספטמבר, 2020
- פרק ג' - דוח רבעוני בדבר אפקטיביות הבקרה הפנימית

**רכבת ישראל בע"מ**

**דוח הדירקטוריון למצב ענייני התאגיד  
לתקופה שהסתיימה ביום 30 בספטמבר, 2020**

דירקטוריון חברת רכבת ישראל בע"מ (להלן: "החברה") מתכבד להגיש את דוח הדירקטוריון על מצב ענייני החברה לתקופה שהסתיימה ביום 30 בספטמבר, 2020 (להלן: "תקופת הדוח") בהתאם לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומיידיים), התש"ל-1970 (להלן: "תקנות ניירות ערך") ולהוראות חוזרי רשות החברות הממשלתיות, ובהם חוזר "דוחות כספיים 2020-5-1" (להלן: "חוזר דוחות כספיים").

הדוח מוגש בהנחה שבפני הקורא מונח הדוח התקופתי של החברה לשנת 2019 (להלן: "הדוח התקופתי").

## 1. הסברי הדירקטוריון למצב עסקי התאגיד

### א. התאגיד וסביבתו העסקית

#### כללי

החברה הינה חברה ממשלתית בבעלות מלאה של מדינת ישראל, ולפיכך היא ופעילותה כפופים בין היתר להוראות חוק החברות הממשלתיות, התשל"ה-1975 (להלן: "חוק החברות הממשלתיות"). עיקר עיסוקה של החברה הינו בהסעת נוסעים, הובלת מטענים, וכן פיתוח, ניהול ותחזוקה של תשתית מסילות רכבת בישראל ושל מערכות ציוד נייד נלווים.

בחודש יולי 2003, עם כניסתו לתוקף של חוק רשות הנמלים והרכבות (תיקון מספר 11), התשס"ג-2002, הופרדה פעילותה של הרכבת מרנ"ר והחברה החלה לפעול.

בשנת 2012 התקבלה החלטת ממשלה על הקמת שתי חברות בת, אשר תהיינה במועד הקמתן בבעלות מלאה של החברה (להלן: "חברות הבנות"). חברות הבנות התאגדו ונרשמו בישראל ביום 15 ביולי, 2014. נכון למועד אישור הדוחות הכספיים, חברות הבנות מוחזקות במלואן על ידי החברה, כאשר חברת רכבת ישראל מטענים בע"מ החלה פעילותה ביום 1 באוקטובר, 2016, וחברת פיתוח מתחמי רכבת ישראל בע"מ החלה את פעילותה ביום 1 בינואר, 2017.

ביום 17 ביוני, 2014 נחתם הסכם מסגרת לפיתוח והפעלת רכבת ישראל כפי שתוקן ביום 25 בפברואר, 2015 (להלן: "ההסכם החדש") בתוקף מיום 1 בינואר, 2013 ועד ליום 31 בדצמבר, 2016. בהתאם להסכם זה, לאור הנפקת אגרות החוב לציבור ביום 18 במרץ, 2015, הוארך ההסכם עד סוף שנת 2020. ראה גם באור 20(ג)(1)(1.3) לדוחות הכספיים השנתיים המאוחדים.

ביום 13 בפברואר, 2019 קיבל דירקטוריון החברה החלטה לפיה הוא ממליץ לרשות החברות הממשלתיות לפעול לתיקון החלטת ממשלת ישראל מס' 4545 מיום 2 באפריל, 2012 (חכ/268), אשר תוקנה בהחלטה מס' 5307 מיום 18 בדצמבר, 2012, (חכ/327), בדבר הקמה והפרטה של חברת הבת למטענים, באופן המביא לכדי סיום פעילות חברת הבת למטענים וכן לפירוקה כך שכלל פעילות בתחום המטענים תרוכז ותנוהל בידי החברה. בהמשך להחלטה האמורה, העריך דירקטוריון החברה, בהחלטתו מיום 27 בפברואר, 2019, כי ההסתברות להפרטת חברת הבת הינו נמוך מ-50%. נכון למועד אישור הדוח, אין שינוי בהערכה זאת.

כמו כן, ביום 15 במאי, 2019, אישר דירקטוריון החברה תוספת להסכם ההפעלה והפיתוח בנוגע לגובה הסובסידיה השנתית של פעילות הובלת מטענים לשנים 2019-2020, שאלה עיקרית: ביטול שחיקת מחולל דמי הסובסידיה לטווח/ק"מ בשנים 2019 ו-2020; בונוסים על גידול בהיקף הובלת מטענים בהשוואה לשנת 2018 ותמריץ להובלת מכולות: תעריף ל-TEU מכולה. התיקון האמור אושר על ידי נציגי הממשלה כמתחייב מהסכם ההפעלה והפיתוח.

ביום 27 במאי, 2020 נחתמה תוספת שלישית להסכם ההפעלה והפיתוח, במסגרת תוספת זו ניתנו תוספות רטרואקטיביות משנת 2018 ועד וכולל שנת 2020. התוספת כוללת בין היתר שיפוי בגין עלויות הפעלת תחנת יצחק נבון, הפעלת טרמינלים חדשים בתחנות קיימות ושיפוי בגין הארכת מערכי רכבת. ההתחשבות בגין הרבעון השני לשנת 2020 תתבצע על פי התוספת הרביעית להסכם אשר נחתמה ביום 30 ביוני 2020.

ביום 1 ביולי, 2020 פרסמה החברה כי ביום 30 ביוני, 2020 נחתמה תוספת ד' להסכם ההפעלה והפיתוח, כהגדרתו בסעיף 2.1 לפרק א' לדוח התקופתי של החברה לשנת 2019 שפורסם ביום 25 במרס, 2020 בין נציגי הממשלה לבין החברה, בגין השלכות התפשטות וירוס ה'קורונה' כאמור על פעילות החברה (להלן – 'התוספת להסכם').

להלן עיקרי התוספת להסכם:

1. בגין כל אחד מהחודשים אפריל, מאי ויוני לשנת 2020, יועבר לחברה סך של 140 מלש"ח כמקדמה על חשבון ההוצאה המוכרת בגין נוסעים ובגין הסובסידיה למטענים.
  2. ההתחשבות בגין מחולל הסובסידיה התמריצית תבוטל החל מחודש ינואר 2020 ועד לחזרה לפעילות מלאה של שירותי התחבורה הציבורית ברכבות הנוסעים, ללא הגבלת נוסעים. ככל ותתחדש ההתחשבות בעניין זה, נקבע בהסכם אופן חישובה.
  3. בגין התשלום לחודש אפריל 2020, יועבר לחברה בנוסף סך של כ-43.5 מלש"ח עבור מחולל תמלוגים לרשות מקרקעי ישראל.
  4. העקרונות לחישוב התשלום עבור חודש יוני ייקבעו בהסכם נוסף.
- התוספת להסכם אושרה על ידי דירקטוריון החברה ביום 1 ביולי, 2020.

**א. התאגיד וסביבתו העסקית (המשך)**

ביום 30 בספטמבר, 2020 נחתמה תוספת חמישית להסכם המסגרת לפיתוח והפעלת רכבת ישראל כהגדרתו בסעיף 2.1 לפרק א' לדוח התקופתי של החברה לשנת 2019 שפורסם ביום 25 במרס, 2020 בין נציגי הממשלה לבין החברה.

תוספת זו מתייחסת להתחשבות בדמי ההפעלה לחודשים יולי - דצמבר 2020, והיא מסדירה בין היתר את מנגנון שיפוי העלויות בפעילות השוטפת בגין ירידה בהיקף הנסיעה במגזר הנוסעים, וכן, בגין עלויות נוספות שנגרמו כתוצאה ממשבר הקורונה במהלך שנת 2020. בנוסף, התוספת הסדירה את ההתחשבות בגין חודש יוני, 2020 וכן קובעת כי יתקיים תהליך התדיינות להתחשבות עתידית נוספת בתחומי הסחר והמטענים ביחס לחציון השני לשנת 2020.

**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.

**יעדיה הפיננסיים העיקריים של החברה:**

לפרטים בדבר היעדים הפיננסיים של החברה, ראה סעיף 25 בפרק א' לדוחות הכספיים השנתיים המאוחדים.

**ג. תחומי הפעילות של החברה**

החברה פועלת בארבעה תחומי פעילות עיקריים, המדווחים כמגזרים עסקיים ברי דיווח בדוחותיה הכספיים של החברה (לפרטים ראה באור 6 לדוחות הכספיים התמציתיים 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 ומדווחות תחת פעילויות אחרות.

**2. המצב הכספי**

בעקבות התפשטות נגיף הקורונה בתחילת שנת 2020 ברחבי העולם, חלה ירידה בהיקפי הפעילות הכלכלית באזורים רבים בעולם וגם בישראל. התפשטות הנגיף והפעולות בהן נוקטות מדינות רבות בעולם ובכללן ישראל למניעת התפשטות הנגיף כאמור, גרמו בין היתר לירידה בהיקף התחבורה העולמית, למגבלות תנועה ותעסוקה. במסגרת המגבלות נאלצה החברה בהוראת משרד התחבורה להפסיק את תנועת הרכבות לנוסעים. החל מיום 11 במרס, 2020 החלו הגבלות בהם ירדה הדרגתית תנועת הרכבות וביום 26 במרס, 2020 הופסקה לחלוטין תנועת הרכבות עד ליום 21 ביוני, 2020. החל מיום 22 ביוני, 2020 חודשה פעילות שירותי התחבורה הציבורית ברכבות הנוסעים. בכפוף למגבלות שנקבעו על ידי משרד התחבורה ומשרד הבריאות, וזאת למעט בקווים בהם החברה ממשיכה בקידום פרויקט החשמול.

בעקבות התפשטות הנגיף והפסקת תנועת הרכבות לנוסעים, חלה ירידה משמעותית בפעילות החברה, בעיקר במגזר הנוסעים.

בנוסף, חלה פגיעה בהכנסות וברווחיות מגזר הסחר עקב החלטת החברה לוותר על דמי השכירות מהלקוחות עבור התקופה 1 במרס, 2020 עד 21 ביוני, 2020, ובנוסף, החל מיום 22 ביוני, 2020 ניתנו הנחות בגין דמי השכירות עד ליום 31 בדצמבר 2020.

באשר למגזר המטענים, לא הייתה השפעה מהותית למשבר הקורונה במהלך תקופת הדוח, למעט השפעה עקיפה של סגירת קווים לטובת פעילות הפיתוח.

החברה מעדכנת כי ביום 27 במאי, 2020 נחתמה תוספת שלישית להסכם ההפעלה והפיתוח, במסגרת תוספת זו ניתנו תוספות רטרואקטיביות משנת 2018 ועד וכולל שנת 2020, וביום 30 ביוני, 2020 נחתמה תוספת רביעית להסכם ההפעלה והפיתוח בין נציגי המדינה ובין החברה המסדירה בין היתר את גובה השיפוי בגין הרבעון השני לשנת 2020, (כמפורט בסעיף 1 לעיל).

מנגד, החברה מצאה בתקופת המשבר הזדמנות לביצוע עבודות אחזקה, שיקום התשתיות והאצת העבודות בפעילות הפיתוח. בהתאם לכך, במהלך תקופת הדוח התקבלו מענקים ממשלתיים לטובת האצת עבודות בפעילות הפיתוח, כתוצאה מכך חלה האצה משמעותית בפרויקטים, בין היתר בפרויקט החשמול כך שהקו המהיר לי-ם יגיע לתחנת הרצליה כבר בשנת 2020 במקום בשנת 2021. וכן במסגרת עבודות שיקום התשתיות שבוצעו בתקופת הדוח ולאחריה, החברה מקטינה את הצורך בסגירות המסילה ביחס לאותן עבודות בתקופות העתידיות. היערכות החברה תוך זמן קצר לביצוע והרחבת העבודות בפעילות הפיתוח אפשרה לחברה להמשיך את עבודתם של מאות עובדים בתקופת המשבר ללא הוצאתם לחופשה בתשלום.

ביום 30 בספטמבר, 2020 נחתמה תוספת חמישית להסכם ההפעלה והפיתוח שהשלימה את ההתחשבות בגין חודש יוני, 2020 כפי שסוכם בתוספת הרביעית כמתואר לעיל. בנוסף, נקבע מנגנון שיפוי עלויות לשנת 2020. ברבעון השלישי לשנת 2020 הכירה החברה בהכנסות דמי ההפעלה בהתאם לתוספת השלישית והתוספת החמישית וכן בהתאם למנגנון ההתחשבות המקורי כמפורט בהסכם ההפעלה והפיתוח, יצויין כי החברה הכירה בהכנסות מדמי הפעלה ברבעון השלישי בגין החציון הראשון בסך של כ- 40 מיליוני ש"ח.

כל התוספות שנחתמו כאמור לעיל במהלך תקופת הדוח הובילו לצמצום משמעותי בפגיעה ברווחיות כתוצאה מהשלכות משבר הקורונה.

לפרטים נוספים בנושא התפשטות נגיף הקורונה והשלכותיו על המצב הכספי של החברה בתקופת הדוח ולאחריה ראה ביאור 1 ג' בדוחות כספיים תמציתיים מאוחדים.

הערכות החברה בדבר השלכות נגיף הקורונה לאחר תאריך המאזן מהווה מידע צופה פני עתיד, כהגדרתו בחוק ניירות ערך, התשכ"ח-1968.

מידע זה מבוסס, בין היתר, על הערכות ואומדנים של החברה נכון למועד דיווח זה ומתבססים על הפרסומים בארץ ובעולם בנושא זה והנחיות הגופים הרלוואנטיים, הן לחברות התחבורה והן לציבור הנוסעים, ואשר התממשותם אינה ודאית ואינה בשליטת החברה.

התממשות הערכות החברה עשויה להיגרם כתוצאה מהתפתחויות או התממשות שונה של הגורמים אשר נזכרו לעיל ואשר אינם בשליטת החברה.

החברה ממשיכה לעקוב באופן שוטף אחר התפתחויות בארץ ובעולם בנושא ותעדכן בדבר המשך השלכות מהותיות בעקבות התפשטות נגיף הקורונה על פעילות החברה, ככל שתהיינה.

## להלן הנתונים מתוך סעיפי מאזן החברה:

(א) נכסים שוטפים

הסברי החברה לשינויים	סך השינוי		ליום 31 בדצמבר 2019	ליום 30 בספטמבר 2020	סעיף
	ב- %	באלפי ש"ח	באלפי ש"ח		
ראה/י הסבר בסעיף 4(א).	(80%)	(53,937)	67,541	13,604	מזומנים ושווי מזומנים
	(26%)	(793)	2,995	2,202	השקעות לזמן קצר
הקיטון נובע כתוצאה משימוש חלקי בקרן לצורך פירעון האג"ח.	(16%)	(26,311)	161,993	135,682	קרן שמורה בגין אג"ח
הקיטון נובע בעיקר בשל ירידה בהיקף ההכנסות מנוסעים ושכירויות בחודשים מרס - ספטמבר כתוצאה מהשלכות משבר הקורונה על הפעילות העסקית של החברה.	(36%)	(43,172)	119,029	75,857	לקוחות
	2%	20,292	845,493	865,785	ממשלת ישראל
הגידול נובע בעיקרו עקב גידול בהוצאות שכר מראש ותקבולים שהתקבלו מהמדינה בתקופה לצורך השקעה בפעילות הפיתוח.	37%	107,735	291,344	399,079	חייבים ויתרות חובה
	8%	1,140	13,954	15,094	מלאי
	%	4,954	1,502,349	1,507,303	סה"כ נכסים שוטפים

## (ב) נכסים לא שוטפים

הסברי החברה לשינויים	סך השינוי		ליום 31 בדצמבר 2019	ליום 30 בספטמבר 2020	סעיף
	ב- %	באלפי ש"ח	באלפי ש"ח		
הגידול נובע בעיקרו מגידול בהוצאות מראש.	15%	5,814	38,256	44,070	חייבים ויתרות חובה לזמן ארוך
	(7%)	(2,607)	35,392	32,785	השקעות בנכסים פיננסיים
	15%	10,000	67,000	77,000	נכסי מסים נדחים
	9%	<b>13,207</b>	<b>140,648</b>	<b>153,855</b>	<b>סה"כ נכסים לא שוטפים</b>
ראה הערה 1	1%	152,914	21,469,628	21,622,542	רכוש קבוע מופעל, נטו
ראה הערה 2	23%	1,461,037	6,371,044	7,832,081	רכוש קבוע בהקמה
ראה הערה 3	1%	4,089	292,821	296,910	נכסים בלתי מוחשיים, נטו
	5%	1,636,201	<b>29,776,490</b>	<b>31,412,691</b>	<b>סה"כ נכסים</b>



**הערה 1- רכוש קבוע מופעל, נטו - גידול בסך של כ- 153 מיליוני ש"ח נובע בעיקר מ:**

- הוצאות פחת והפחתות בסך של כ- 854 מיליוני ש"ח (הוצאות הפחת בספרים בסך של כ-41 מיליוני ש"ח מוצגות נטו ממענקים ממשלתיים ומהפחתת הפרשה לירידת ערך נכסים). בנוסף, במהלך הרבעון הראשון של 2020 החברה ביצעה השבת ערך נכסים בסך של כ-49 מיליוני ש"ח.
- בקיזוז גידול בסך של כ- 941 מיליוני ש"ח בגין פריטי רכוש קבוע אשר הופעלו לראשונה בתקופת הדוח שצוינו מפורט להלן:
  - כ- 435 מיליוני ש"ח בגין השקעה בפרויקטים ותשתיות (בעיקר תחנה תפעולית רחובות, שיקום תשתיות ועוד).
  - כ- 332 מיליוני ש"ח בגין תחנות ומתחמים וציוד (משואה ב', תחנה תפעולית נשר, חניון להבים ועוד).
  - כ- 174 מיליוני ש"ח ציוד נייד (בעיקר רכש נייד חשמלי, קרונוט וקטרים).
- בנוסף, סך של כ- 17 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.

**הערה 2- רכוש קבוע בהקמה - גידול בסך של כ- 1,461 מיליוני ש"ח נובע בעיקר מ:**

- גידול בסך של כ- 2,077 מיליוני ש"ח בגין השקעות בפרויקטים חדשים שעיקרם:
  - כ- 626 מיליוני ש"ח השקעה בפרויקטים קוויים, לרבות מסילה מזרחית, מסילה 431 משה דיין-ראשונים-ענבה, קשת מודיעין ועוד.
  - כ- 482 מיליוני ש"ח תחנות ומתחמים וציוד: מתחם תחנת לוד, מתחם אשקלון שלב א', מתחם לוד שלב א', מתחם קישון שלב ב', ועוד).
  - כ- 361 מיליוני ש"ח רכש ציוד נייד (בעיקר ציוד נייד חשמלי).
  - כ- 310 מיליוני ש"ח השקעה בתשתיות, לרבות פרויקטי החלפת איתות חשמלי לאלקטרוני ו-ERTMS, הפרדות מפלסיות, שיקום תשתיות קיימות ועוד.
  - כ- 298 מיליוני ש"ח בגין פרויקט החשמול.
- קיטון בסך של כ- 616 ברכוש בהקמה עקב הפעלתו והעברתו לרכוש קבוע מופעל.

**הערה 3- נכסים בלתי מוחשיים- גידול בסך של כ- 4 מיליוני ש"ח נובע מסך של כ-18 מיליוני ש"ח הפעלות ורכישות (רכש תוכנה ופיתוחים) ובקיזוז הפחתות בסך של כ-14 מיליוני ש"ח.**

## השבת ערך במהלך רבעון ראשון לשנת 2020

בעקבות התפשטות נגיף הקורונה והפסקת תנועת הרכבות כאמור בביאור 1 ג' בדוח הכספי התמציתי המאוחד ומנגד לאור קבלת אישור מדינה לביצוע פרויקט קרונו אורבניים שהביא לעדכון תחזית הנוסעים והחתימה על התוספת השלישית להסכם ההפעלה והפיתוח כאמור בביאור 1ג', נוצרו סימנים המצביעים על הצורך לאמוד מחדש את הסכום בר ההשבה של החברה. לצורך כך בוצעה בחינה של אומדן סכום בר ההשבה ליום 31 במרס, 2020 על ידי מעריך שווי בלתי תלוי.

להלן פירוט ההנחות המרכזיות ששימשו בבסיס אומדן הסכום בר ההשבה:

- אורך חיי התחזית נאמד בכ- 28 שנים, בהתאם ליתרת אורך החיים הממוצעת של נכסי התשתית, המהווים את נכס הליבה של החברה.
- תחזית תזרים המזומנים המפורטת (לשנת 2020) מבוססת על תחזית מעודכנת של החברה לשלושת הרבעונים המסתיימים ביום 31 בדצמבר, 2020 שאושר על ידי הדירקטוריון וכן על התכנית התפעולית המעודכנת של החברה לשנה זו.
- הכנסות החברה מסובסדיה שוטפת בשנת 2020 חושבו על פי עקרונות ההסכם החדש לרבות התוספות שלו אשר בתוקף ליום 31 בדצמבר, 2020.
- הכנסות החברה מדמי הפעלה החל משנת 2021 ולאורך חיי התחזית חושבו על פי עקרונות ההסכם החדש אשר בתוקף ליום 31 בדצמבר, 2020 תחת ההנחה כי עקרונות אלו יכללו גם בהסכמי הסובסדיה שיחתמו בעתיד.
- חישוב הכנסות מדמי הפעלה שוטפים חולק 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 2021 ועד תום תקופת התחזית תעמוד על 2% מההכנסות. בהתאם להנהלת החברה, ההסתברות לתרחיש 1 לעיל הינה 70%. כך שהרווחיות הנורמטיבית המשוקללת תעמוד על 3.4%.
- בנוסף, החברה הניחה בתחזית ההכנסות שלה ביחס לתקופת המשבר כי תקבל שיפוי מהמדינה בגובה ההוצאות. שיעור המינוף הנורמטיבי הרלוונטי לחברה בהתאם למגבלות נטילת האשראי החלות עליה מתוקף ההסכם החדש הינו 0.0%.
- שיעור הרווח משוקלל (לאחר מס) - שיעור ההיוון הנבחר הינו שיעור היוון דיפרנציאל, תזרים המזומנים של שנת 2020 הוון בשיעור היוון של 5.41% (אשר משקף עלייה של 0.5% בפרמיית השוק לאור אופי פעילות החברה, הסבסוד המתמשך מהמדינה והנחת הנהלת החברה כי השפעת הקורונה על פעילות החברה יבואו לידי ביטוי בשנת 2020 בלבד) ותזרימי המזומנים של יתר השנים הונו בשיעור היוון של 4.91%.
- שיעור הצמיחה בהכנסות העצמיות של מגזר הנוסעים לאחר שנת 2020 נאמד בהתאם לגידול החזוי בנסועה מהפרויקטים הקיימים למועד הערכת השווי, עד להגעת כמות הנוסעים לקיבולת המקסימלית בשנת 2025. בעקבות זאת, החל משנת 2026 הונח כי ההכנסות של מגזר זה לא תצמחנה.
- שיעור הצמיחה בהכנסות העצמיות של מגזר המטענים לאחר שנת 2020 נאמד בכ- 3.4% ביחס לתחזית המקורית לשנת 2020 טרם משבר הקורונה. עד להגעת כמות הטון לק"מ לקיבולת המקסימלית בשנת 2037. בעקבות זאת, החל משנת 2038 הונח כי ההכנסות העצמיות של מגזר המטענים לא תצמחנה.
- החברה הניחה כי משבר הקורונה לא ישפיע על היקף הפעילות המתוכנן לשנים העתידיות.
- אחוז ערך הגרט מסך השווי שנקבע בהערכה כ- 14%.
- סכום בר השבה נקבע לפי שווי שימוש.

נכון ל- 31 במרס, 2020 הערך בספרים נמוך משווי השימוש, לכן רשמה החברה רווח מהשבת ערך נכסים בסך של 49 מיליוני ש"ח, המתייחס לפריט רכוש קבוע. בשנת 2019 רשמה החברה רווח מהשבת ערך נכסים בסך של 68 מיליוני ש"ח. השינוי בהפרשה לירידת ערך נכסים נזקף בכל אחת מהשנים לסעיף הכנסות אחרות בדוח על הרווח והפסד.

## (ג) התחייבויות שוטפות

הסברי החברה לשינויים	סך השינוי		ליום 31 בדצמבר 2019	ליום 30 בספטמבר 2020	סעיף
	ב- %	באלפי ש"ח	באלפי ש"ח		
	(1%)	(8,625)	811,975	803,350	התחייבויות לספקים ונוטני שירותים
	4%	9,245	205,548	214,793	זכאים ויתרות זכות
הגידול בסך של כ- 77 מיליוני ש"ח נובע מקבלת הלוואה מהמדינה למימון ההון החוזר.	89%	76,465	86,330	162,795	ממשלת ישראל
	(2%)	(5,765)	255,574	249,809	התחייבויות תלויות
הקיטון בסך 125 מיליוני ש"ח נובע בעיקר בשל פירעון אג"ח בחודש מרס (ראה גם ביאור 8 (19) לדוח הכספי)	(50%)	(124,924)	249,196	124,272	אגרות חוב
	(5%)	(885)	18,168	17,283	חלויות שוטפות בגין התחייבות חכירה
	3%-	(54,489)	1,626,791	1,572,302	סה"כ התחייבויות שוטפות

## (ד) התחייבויות לא שוטפות

הסברי החברה לשינויים	סך השינוי		ליום 31 בדצמבר 2019	ליום 30 בספטמבר 2020	סעיף
	ב- %	באלפי ש"ח	באלפי ש"ח		
	2%	2,444	142,495	144,939	הטבות לעובדים
הגידול נובע מתקבולים שהתקבלו במהלך השנה.	6%	1,662,241	27,182,403	28,844,644	הכנסה נדחית בגין מענקים ממשלתיים
היתרה מתייחסת להתחייבויות בגין חכירת רכבי ליסינג ומבנים אשר נוצרה בשל יישום של תקן חכירות IFRS 16.	26%	6,549	25,624	32,173	התחייבות בגין חכירה לזמן ארוך
	6%	1,671,234	27,350,522	29,021,756	סה"כ התחייבויות לא שוטפות

## (ה) הון עצמי

הסברי החברה לשינויים	סך השינוי		ליום 31 בדצמבר 2019	ליום 30 בספטמבר 2020	סעיף
	ב- %	באלפי ש"ח	באלפי ש"ח		
	-	-	3,000,000	3,000,000	הון מניות
	-	-	174,720	174,720	קרן הון
	(1%)	19,456	(2,375,543)	(2,356,087)	יתרת הפסד
	2%	19,456	799,177	818,633	סה"כ הון עצמי
	5%	1,636,201	29,776,490	31,412,691	סה"כ התחייבויות והון

## 3. תוצאות הפעילות העסקית

להלן תמצית נתונים אודות התוצאות העסקיות:

סך השינוי (באלפי ש"ח)	לתקופה של תשעה חודשים שהסתיימה ביום 30 בספטמבר, (באלפי ש"ח)		
	2019	2020	
(159,050)	1,931,137	1,772,087	סה"כ הכנסות*:
(158,105)	1,842,199	1,684,094	סה"כ עלות ההכנסות
<b>(945)</b>	<b>88,938</b>	<b>87,993</b>	<b>רווח גולמי</b>
6,503	4,438	10,941	הוצאות מכירה ושיווק
(1,542)	111,157	109,615	הוצאות הנהלה וכלליות
(26,260)	(24,379)	(50,639)	הכנסות אחרות, נטו
<b>20,354</b>	<b>(2,278)</b>	<b>18,076</b>	<b>רווח (הפסד) תפעולי</b>
(17,327)	18,260	933	הכנסות מימון
5,273	5,133	10,406	הוצאות מימון
<b>(2,246)</b>	<b>10,849</b>	<b>8,603</b>	<b>רווח לפני מסים</b>
(9,043)	(938)	(9,981)	הכנסות מסים על הכנסה, נטו
<b>6,797</b>	<b>11,787</b>	<b>18,584</b>	<b>רווח נקי</b>
27,729	(26,857)	872	רווח (הפסד) אקטוארי בגין תכניות להטבה מוגדרת
<b>34,526</b>	<b>(15,070)</b>	<b>19,456</b>	<b>סה"כ רווח (הפסד) כולל</b>

לפרטים אודות מגזרי הפעילות של החברה ראה באור 6 לדוחות הכספיים.

\* סה"כ הכנסות – פירוט

סך השינוי (באלפי ש"ח)	לתקופה של תשעה חודשים שהסתיימה ביום 30 בספטמבר, (באלפי ש"ח)		
	2019	2020	
(389,438)	739,104	349,666	הכנסות מחיצוניים
230,388	1,192,033	1,422,421	הכנסות מדמי הפעלה
<b>(159,050)</b>	<b>1,931,137</b>	<b>1,772,087</b>	<b>סה"כ הכנסות</b>

**באורים לטבלת תוצאות הפעילות העסקית:****להלן השינויים העיקריים שחלו ב- 9 החודשים שהסתיימו ביום 30 בספטמבר, 2020 לעומת 9 החודשים שהסתיימו ביום 30 בספטמבר, 2019:**

**ההכנסות מהסעת נוסעים** לתשעת החודשים המסתיימים ביום 30 בספטמבר 2020, הסתכמו לסך של כ- 194 מיליוני ש"ח לעומת הכנסות בסך של כ- 558 מיליוני ש"ח בתקופה המקבילה אשתקד, קיטון של כ- 65%. כמות הנסיעות בתשעת החודשים הראשונים לשנת 2020 הסתכמה לכ- 18.9 מיליוני נסיעות לעומת כ- 52.3 מיליוני נסיעות בתקופה המקבילה אשתקד, קיטון של כ- 64% כתוצאה מהאטה והפסקת תנועת הרכבות החל מיום 11 במרס, 2020 ועד ליום 21 ביוני, 2020, ובשל עדכון ההגבלות על ידי משרד התחבורה ומשרד הבריאות החל מיום 22 ביוני, 2020 על כמות הנוסעים ומועדי הנסיעה.

(ה) **הכנסות מדמי הפעלה** לתשעת החודשים שהסתיימו ביום 30 בספטמבר 2020, הסתכמו לסך של כ- 1,422 מיליוני ש"ח לעומת סך של כ- 1,192 מיליוני ש"ח בתקופה המקבילה אשתקד, גידול של כ- 19%. ההכנסות מדמי הפעלה בתקופת הדוח מתבססות על התוספת השלישית, התוספת הרביעית והתוספת החמישית שנחתמו בתקופה וכן על מנגנון ההתחשבות כמפורט בהסכם הפעלה והפיתוח. דמי הפעלה כוללים סך של 34 מיליוני ש"ח בגין תקופות קודמות.

(ו) **הכנסות מהובלת מטענים** לתשעת החודשים שהסתיימו ביום 30 בספטמבר, 2020, הסתכמו לסך של כ- 125 מיליוני ש"ח לעומת הכנסות בסך של כ- 136 מיליוני ש"ח בתקופה המקבילה אשתקד, קיטון של כ- 8%. בתשעת החודשים לשנת 2020 החברה הובילה 5.9 מיליוני טון לעומת 6.4 מיליוני טון בתקופה המקבילה אשתקד, קיטון של כ- 8%. הירידה בכמות המובלת ובהכנסות נובעת בעיקר בשל השפעה עקיפה של משבר הקורונה עקב סגירת קווים לטובת האצת פרויקטים בתחום הפיתוח.

(ז) **הכנסות מדמי שכירות וגורמי חוץ** לתשעת החודשים שהסתיימו ביום 30 בספטמבר, 2020, הסתכמו לסך של כ- 30 מיליוני ש"ח לעומת הכנסות של כ- 45 מיליוני ש"ח בתקופה המקבילה אשתקד, קיטון של כ- 33%, עיקר השינוי נובע בהתאם להחלטת החברה לוותר לחלק מהשוכרים על דמי השכירות לתקופה החל מ- 1 במרס ועד ליום 21 ביוני, 2020 ומתן הנחות ללקוחות החל מיום 22 ביוני, 2020 ועד ליום 31 בדצמבר, 2020 בשל עבודה במתכונת מצומצמת עקב משבר הקורונה.

(ח) **עלות המכירות העבודות והשירותים** לתשעת החודשים שהסתיימו ביום 30 בספטמבר, 2020, הסתכמו לסך של כ- 1,684 מיליוני ש"ח בהשוואה לסך של כ- 1,842 מיליוני ש"ח בתקופה המקבילה אשתקד, קיטון זה בסך של כ- 158 מיליוני ש"ח, המהווה כ- 9%, נובע בעיקר מ:

- קיטון בסך של כ- 131 מיליוני ש"ח בהוצאות דלק המהווה קיטון של כ- 37%, הנובע כתוצאה מקיטון בצריכה בשיעור של 26% וקיטון במחירי הדלק 11%, השינוי בצריכה הינו כתוצאה מהפסקת תנועת הרכבות במהלך החודשים מרס-יוני ובנוסף בשל מגבלות שהוטלו על החברה עקב משבר הקורונה.

- קיטון של כ- 27 מיליוני ש"ח בהוצאות תפעול ואחזקה בעיקר עקב קיטון של כ- 12% בהוצאות השמירה, הניקיון ושירותי הנוסעים כתוצאה מקיטון בהיקף הפעילות, בעיקר במגזר הנוסעים עקב משבר הקורונה.

(ט) **הוצאות הנהלה וכלליות** לתשעת החודשים שהסתיימו ביום 30 בספטמבר, 2020, הסתכמו לסך של כ- 109 מיליוני ש"ח בהשוואה לסך של כ- 111 מיליוני ש"ח בתקופה המקבילה אשתקד, קיטון בסך של כ- 2 מיליוני ש"ח, כ- 1%.

(י) **הוצאות מכירה ושיווק** לתשעת החודשים שהסתיימו ביום 30 בספטמבר, 2020, הסתכמו לסך של כ- 11 מיליוני ש"ח, לעומת סך של כ- 4 מיליוני ש"ח בתקופה המקבילה אשתקד, כתוצאה מגידול בעלויות פרסום, בשל השקעה בקמפיינים הסברתיים לנוסעי הרכבת ביחס לתנאי הנסיעה תחת מגבלות הקורונה.

(יא) **הכנסות אחרות, נטו** לתשעת החודשים שהסתיימו ביום 30 בספטמבר, 2020, הסתכמו לסך של כ- 51 מיליוני ש"ח לעומת הכנסות בסך של כ- 24 מיליון ש"ח בתקופה מקבילה אשתקד, נובע בעיקר מקיטון בהפרשה לירידת ערך נכסים בעקבות עדכון השבת ערך נכסים שנרשם בתקופת הדוח בסך של כ- 49 מיליוני ש"ח לעומת 23 מיליוני ש"ח קיטון בהפרשה לירידת ערך בתקופה המקבילה אשתקד.

(יב) **הוצאות מימון, נטו** לתשעת החודשים שהסתיימו ביום 30 בספטמבר, 2020, הסתכמו לסך של כ- 9.4 מיליוני ש"ח בהשוואה לסך של כ- 13.1 הכנסות מימון, נטו בתקופה מקבילה אשתקד, עיקר השינוי נובע בעיקר בשל רישום הפרשי שער על תשלומים במט"ח בגין ספקי חו"ל בפעילות הפיתוח.

(יג) **הכנסות מסים, נטו** לתשעת החודשים שהסתיימו ביום 30 בספטמבר, 2020, הסתכמו לסך של כ- 10 מיליוני ש"ח לעומת 1 מיליון ש"ח בתקופה המקבילה אשתקד, נובע בעיקר בשל גידול בנכס מס נדחה.

להלן תמצית נתונים אודות התוצאות העסקיות לתקופה של שלושה חודשים:

סך השינוי (באלפי ש"ח)	לתקופה של שלושה חודשים שהסתיימה ביום 30 בספטמבר (באלפי ש"ח)		
	<u>2019</u>	<u>2020</u>	
(8,015)	664,039	656,024	סה"כ הכנסות*
(29,472)	636,195	606,723	סה"כ עלות ההכנסות
<b>21,457</b>	<b>27,844</b>	<b>49,301</b>	<b>רווח גולמי</b>
1,953	1,274	3,227	הוצאות מכירה ושיווק
(3,224)	37,570	34,346	הוצאות הנהלה וכלליות
249	(552)	(303)	הכנסות אחרות, נטו
<b>22,479</b>	<b>(10,448)</b>	<b>12,031</b>	<b>רווח תפעולי</b>
(12,495)	9,133	(3,362)	הכנסות (קיטון בהכנסות) מימון
2,662	2,100	4,762	הוצאות מימון
<b>7,322</b>	<b>(3,415)</b>	<b>3,907</b>	<b>רווח לפני מסים</b>
<b>1</b>	5	6	מסים על הכנסה
7,321	(3,420)	3,901	רווח (הפסד) נקי
(3,912)	17,009	13,097	הפסד אקטוארי בגין תכניות להטבה מוגדרת
<b>11,233</b>	<b>(20,429)</b>	<b>(9,196)</b>	<b>סה"כ הפסד כולל</b>

לפרטים אודות מגזרי הפעילות של החברה ראה באור 6 לדוחות הכספיים.

\* סה"כ הכנסות – פירוט

סך השינוי (באלפי ש"ח)	לתקופה של שלושה חודשים שהסתיימה ביום 30 בספטמבר (באלפי ש"ח)		
	<u>2019</u>	<u>2020</u>	
(163,647)	254,419	90,772	הכנסות מחיצוניים
155,632	409,620	565,252	הכנסות מדמי הפעלה
(8,015)	664,039	656,024	סה"כ הכנסות

**באורים לטבלת תוצאות הפעילות העסקית:****הלחן השינויים העיקריים שחלו ברבעון השלישי של שנת 2020 לעומת התקופה המקבילה אשתקד:**

- (א) **ההכנסות מהסעת נוסעים** ברבעון השלישי של שנת 2020 הסתכמו לסך של כ- 42 מיליוני ש"ח לעומת סך של כ- 195 מיליוני ש"ח בתקופה המקבילה אשתקד, קיטון של כ- 79%, כמות הנסיעות בתקופת הדוח הסתכמה לכ- 4.7 מיליוני נסיעות לעומת כ- 18.2 מיליוני נסיעות בתקופה המקבילה אשתקד, השינוי נובע עקב הטלת מגבלות על כמות הנוסעים ומועדי הנסיעות על ידי משרד התחבורה ומשרד הבריאות בעקבות משבר הקורונה.
- (ב) **הכנסות מדמי הפעלה** ברבעון השלישי של שנת 2020 הסתכמו לסך של כ- 565 מיליוני ש"ח לעומת סך של כ- 410 מיליוני ש"ח בתקופה המקבילה אשתקד, גידול של כ- 38%. העלייה המשמעותית בהכנסות מדמי הפעלה בתקופת הדוח נובעת בעיקר מעלייה בסובסדיית הבסיס הנובעת מירידה משמעותית בהכנסות מנוסעים וכן מהכרה בהכנסה מדמי הפעלה לתוספות השלישית והחמישית להסכם ההפעלה והפיתוח. ראה גם ביאורים ג' ו- 8 (17) לדוח הכספי התמציתי המאוחד. ההכנסות מדמי ההפעלה בתקופה כוללות סך של כ- 40 מיליוני ש"ח בגין החציון הראשון 2020.
- (ג) **הכנסות מהובלת מטענים** ברבעון השלישי של שנת 2020 הסתכמו לסך של כ- 41 מיליוני ש"ח לעומת הכנסות בסך של כ- 47 מיליוני ש"ח בתקופה המקבילה אשתקד. קיטון של כ- 13%, ברבעון השלישי לשנת 2020, החברה הובילה 2 מיליון טון לעומת 2.2 מיליון טון בתקופה המקבילה אשתקד, קיטון של כ- 9%. הירידה בכמות המובלת ובהכנסות נובעת עקב סגירת קווים לטובת פרויקטים בתחום הפיתוח.
- (ד) **הכנסות מדמי שכירות וגורמי חוץ** ברבעון השלישי של שנת 2020 הסתכמו לסך של כ- 8.6 מיליוני ש"ח לעומת סך של כ- 12.4 מיליוני ש"ח בתקופה המקבילה אשתקד. עיקר השינוי נובע בהתאם להחלטת החברה על מתן הנחות ללקוחות במהלך הרבעון השלישי בשל עבודה במתכונת מצומצמת עקב משבר הקורונה.
- (ה) **עלות המכירות העבודות והשירותים** ברבעון השלישי של שנת 2020 הסתכמו לסך של כ- 607 מיליוני ש"ח בהשוואה לסך של כ- 636 מיליוני ש"ח בתקופה המקבילה אשתקד. קיטון בסך של כ- 29 מיליוני ש"ח, כ- 5%, נובע בעיקר מ:
- קיטון בסך של כ- 37 מיליוני ש"ח בהוצאות דלק המהווה קיטון של כ- 29%, הנובע כתוצאה מקיטון בצריכה בשיעור של 13% וקיטון במחירי הדלק בשיעור של 15%, השינוי בצריכה הינו כתוצאה מירידה בתנועת הרכבות בשל ההגבלות שהוטלו על החברה עקב משבר הקורונה.
  - גידול בסך של כ- 5 מיליוני ש"ח בהוצאות שכר המהווה גידול של כ- 2%.
  - גידול בסך של כ- 3 מיליוני ש"ח בעלויות התפעול שעיקרן נובע כתוצאה מעלייה משמעותית בהוצאות שירותי נוסעים לצורך מתן מענה למגבלות המוטלות על החברה בשל התפשטות נגיף הקורונה.
- (ו) **הוצאות הנהלה וכלליות** ברבעון השלישי של שנת 2020 הסתכמו לסך של כ- 34 מיליוני ש"ח, בהשוואה לסך של כ- 38 מיליוני ש"ח בתקופה המקבילה אשתקד, קיטון של כ- 9%, נובע בעיקר בשל קיטון בסך של 3 מיליוני ש"ח בהוצאות שכר ונלוות.
- (ז) **הוצאות מכירה ושיווק** ברבעון השלישי של שנת 2020 הסתכמו לסך של כ- 3 מיליוני ש"ח, בהשוואה לסך של כ- 1 מיליוני ש"ח בתקופה המקבילה אשתקד, כתוצאה מגידול בעלויות פרסום, בשל השקעה בקמפיינים הסברתיים לנוסעי הרכבת ביחס לתנאי הנסיעה תחת מגבלות הקורונה.
- (ח) **הוצאות מימון, נטו** ברבעון השלישי של שנת 2020 הסתכמו לסך של כ- 8 מיליון ש"ח לעומת סך של כ- 7 מיליוני ש"ח הכנסות מימון בתקופה מקבילה אשתקד, עיקר השינוי נובע בעיקר בשל רישום הפרשי שער על תשלומים במט"ח בגין ספקי חו"ל בפעילות הפיתוח.
- (ט) **הוצאות מסים, נטו** ברבעון השני של שנת 2020, הסתכמו לסך של כ- 6 אלפי ש"ח לעומת 5 אלפי ש"ח בתקופה המקבילה אשתקד.



**4. נזילות ומקורות מימון**

החברה מממנת את פעילותה מהכנסות עצמיות מנוסעים, מטענים ומסחר וכן מהכנסות מדמי הפעלה מהמדינה. חלק דמי הפעלה מסך כל הכנסות החברה הסתכם בתשעת החודשים שנתיימו ביום 30 בספטמבר, 2020 וביום 30 בספטמבר, 2019 לשיעור של כ- 80% וכ- 62% בהתאמה.

במסגרת ההסכם החדש, פרט להכנסות דמי הפעלה:

- המדינה מעמידה לחברה הלוואה לזמן קצר בסך של 77 מיליוני ש"ח לצרכי גישור על פערי הון חוזר.
- החברה מקבלת מימון מלא מהממשלה לפעילות הפיתוח שלה.

יש לציין כי החברה אינה רשאית ליטול אשראי מכל גורם שהוא אלא באישור מראש של החשבת הכללית ושל מנכ"ל משרד התחבורה. נכון למועד חתימת הדוח לא פנתה החברה לקבלת אישור כאמור.

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

כתוצאה מהשלכות משבר הקורונה חלה ירידה בהכנסות מנוסעים בתקופה, ביחס לתחזית החברה טרם פרוץ משבר הקורונה. בהתאם להנחיות משרד הבריאות ומשרד התחבורה מיום 22 ביוני, 2020, הרכבת רשאית להסיע עד כ- 50% מתפוסת הנוסעים המותרת, במהלך הרבעון השלישי כמות הנוסעים מהווה 35% מהכמות בשגרה לפני פרוץ מגיפת הקורונה, ירידה זאת בהכנסות הפחיתה את יכולות ההון החוזר של החברה נכון ליום המאזן ולאחריו. בהתאם לכך, המדינה הקדימה את התשלומים בגין דמי הפעלה בגין תקופת הדוח ולאחריה.

באשר לפעילות הפיתוח, במהלך תקופת הדוח הייתה הקדמה של תקבולים מהמדינה אשר שימשו לתשלומים לספקים בתחום הפיתוח.

הערכות החברה בדבר השלכות נגיף ה'קורונה' לאחר תאריך המאזן מהווה מידע צופה פני עתיד, כהגדרתו בחוק ניירות ערך, התשכ"ח-1968.

מידע זה מבוסס, בין היתר, על הערכות ואומדנים של החברה נכון למועד דיווח זה ומתבססים על הפרסומים בארץ ובעולם בנושא זה הרלוואנטיים, הן לחברות התחבורה והן לציבור הנוסעים, ואשר התממשותם אינה ודאית ואינה בשליטת החברה.

התממשות הערכות החברה עשויה להיגרם כתוצאה מהתפתחויות או התממשות שונה של הגורמים אשר נזכרו לעיל ואשר אינם בשליטת החברה.

החברה ממשיכה לעקוב באופן שוטף אחר התפתחויות בארץ ובעולם בנושא ותעדכן בדבר המשך השלכות מהותיות בעקבות התפשטות נגיף ה'קורונה' על פעילות החברה, ככל שתהיינה.

**(א) תזרים המזומנים**

(1) תזרימי המזומנים ששימשו לפעילות שוטפת בתקופת הדוח הסתכמו לסך של כ- 94 מיליוני ש"ח, בהשוואה לסך של כ- 71 מיליוני ש"ח בתקופה מקבילה אשתקד. עיקר השינוי נובע מגידול בחוב ממשלת ישראל בגין דמי הפעלה שוטפים בגין התוספת השלישית והחמישית המקוּזז בגידול בסעיפי ההון החוזר.

(2) תזרימי המזומנים שנבעו מפעילות ההשקעה בתקופת הדוח הסתכמו לסך של כ-5 מיליון ש"ח בהשוואה לסך של כ- 35 מיליוני ש"ח בתקופה המקבילה אשתקד.

(3) תזרימי המזומנים שנבעו מפעילות המימון בתקופת הדוח הסתכמו לסך של כ-35 מיליוני ש"ח לעומת סך של כ- 60 מיליוני ש"ח בתקופה המקבילה אשתקד. במהלך תקופת הדוח המדינה העבירה את התשלום האחרון בגין פרעון האג"ח בחדש מרס, 2020 ובהתאם הפרעון הצפוי האחרון ימומן במלואו מהקרן השמורה זאת בהתאם לאישור ההנפקה.

לפרטים נוספים אודות תזרים המזומנים של החברה ראה דוח תזרים מזומנים בדוחות הכספיים.

לחברה גרעון בהון החוזר בסך של כ- 65 מיליוני ש"ח וכ- 124 מיליוני ש"ח ליום 30 בספטמבר, 2020 וליום 31 בדצמבר, 2019, בהתאמה.

יצוין כי ההון החוזר לעיל חושב לפי סה"כ הנכסים השוטפים וההתחייבויות השוטפות כהגדרתם בתקינה החשבונאית. התחייבויות החברה השוטפות כוללות יתרות של ספקים, זכאים והפרשות השייכות לפעילות הפיתוח, אשר ממומנות באופן מלא על ידי מענקים ממשלתיים, כך שליתרות אלו אין כל השפעה על ההון החוזר מהפעילות השוטפת של החברה.

ההון החוזר בניכוי סעיפי הפיתוח כפי שפורטו לעיל, ליום 30 בספטמבר, 2020 הינו שלילי ומסתכם לסך של כ- 43 מיליוני ש"ח וזאת בהשוואה להון חוזר שלילי בסך של כ- 97 מיליוני ש"ח ליום 31 בדצמבר, 2019.

להערכת החברה יהיו בידיה מקורות מספקים בהיקף ובעיתוי הנדרש על מנת לעמוד בהתחייבויותיה ולממן את פעילותה בעתיד הנראה לעין.

בנוסף, בישיבת הדירקטוריון שהתקיימה ביום 18 בנובמבר, 2020, קיים דירקטוריון החברה דיון בתחזית תזרים המזומנים החזוי של החברה לשנתיים הקרובות, לפיהם לחברה צפויים תזרימי מזומנים חיוביים בעתיד הנראה לעין ולפיכך קבע כי קיום גירעון בהון החוזר אינו מצביע על בעיית נזילות.

## 5. תזרים מזומנים חזוי לתקופה 1 אוקטובר, 2020 עד 30 בספטמבר, 2022

ינואר - ספטמבר 2022	שנת 2021	אוקטובר - דצמבר שנת 2020	
44	5	11	יתרת פתיחה (ראה הנחה 1)
			מקורות סולו:
46	68	71	תזרים מזומנים מפעילות שוטפת (ראה הנחה 2)
161	185	-	תזרים מזומנים מפעילות מימון (ראה הנחה 3)
-	127	-	שימוש בקרן שמורה לפירעון האג"ח (ראה הנחה 4)
200	2,000	-	הנפקת אג"ח (ראה הנחה 5)
3,589	2,410	942	תזרים מזומנים מפעילות השקעה (ראה הנחה 3)
<b>3,996</b>	<b>4,790</b>	<b>1,013</b>	<b>סה"כ מקורות:</b>
			<u>התחייבויות צפויות (שימושים)</u>
36	78	77	תזרים מזומנים לפעולות מימון (ראה הנחה 4)
215	143	-	פירעון אג"ח (ראה הנחה 4)
3,675	4,530	942	תזרים מזומנים לפעילות השקעה (ראה הנחה 3)
<b>3,926</b>	<b>4,751</b>	<b>1,019</b>	<b>סה"כ שימושים</b>
70	39	(6)	סה"כ שינוי לתקופה
<b>114</b>	<b>44</b>	<b>5</b>	<b>יתרת סגירה</b>

**5. תזרים מזומנים חזוי לתקופה 1 אוקטובר, 2020 עד 30 ספטמבר, 2022 (המשך)**

**א. להלן ההנחות בהן החברה השתמשה לעריכת התזרים:**

מזומנים ושווי מזומנים והשקעות לזמן קצר הינם בהתאם לדוחותיה הנפרדים של החברה ("דוח סולוי") ליום 30 בספטמבר, 2020.

**ב. הנחות בבסיס תזרים המזומנים החזוי מפעילות שוטפת**

- פעילותה השוטפת של החברה וכן פעילות הפיתוח שלה מסובסדות על ידי המדינה על פי הסכם מסגרת לפיתוח והפעלת רכבת ישראל בין ממשלת ישראל (בשם מדינת ישראל) לבין החברה, מיום 17 ביוני, 2014 (אשר חלק מסעיפיו תוקנו ביום 25 בפברואר, 2015), כמתואר בסעיף 20(ג)(1)(1.3) בדוחות הכספיים השנתיים המאוחדים לשנת 2019 (להלן: "הסכם ההפעלה והפיתוח"). המדינה מעבירה מימון לפעילות החברה על ידי מתן סובסידיה שוטפת בגין הסעת נוסעים, סובסידיה עבור הובלת מטענים, וכן סובסידיה למימון פעילות הפיתוח של החברה. נוסף על כך, זכאית החברה לסובסידיה תמריצית בגין גידול במספר הנוסעים כאשר מנגד מנוכים סכומי פיצויים בגין אי עמידה במדדי שירות ובמדדי תפעול. לפרטים נוספים ראו ביאור 20 (ג)(1)(1.3)(ט) בדוחות הכספיים השנתיים המאוחדים לשנת 2019.
- בהמשך לאמור בביאור 20(ג)(1)(1.4) בדוח התקופתי לשנת 2019, בדבר חתימה על תוספת להסכם ההפעלה והפיתוח בדבר סובסידיה במגזר המטענים ובהמשך לאמור בביאור ג' לדוח הכספי התמציתי המאוחד בדבר התוספת השלישית, התוספת הרביעית והתוספת החמישית להסכם ההפעלה והפיתוח, כללה החברה בתזרים המזומנים החזוי שלה את תזרימי המזומנים הצפויים להתקבל מהמדינה בהתאם לתוספות אלה.
- בהמשך לאמור בביאור 20(ג)(1)(1.3)(יד) בדוח התקופתי לשנת 2019 בעניין ביטול ההפרשה בגין תוספת אחוזה עבור הפרטת הבת למטענים בהתאם להסכם השכר הקיבוצי (2012), הניחה החברה בהתבסס על מגעים ושיחות שגובשו עם נציגי המדינה לגבי אופן הפריסה. נכון ליום 30 בספטמבר, 2020 החברה החזירה סך של 45 מיליוני ש"ח והיתרה בסך 11 מיליוני ש"ח תוחזר עד לסוף שנת 2020.
- למול תחזיות החברה ששימשו לצורך אומדן הסכום בר ההשבה כמפורט בביאור 5 בדוחות הכספיים התמציתיים המאוחדים, נעשו בתחזיות תזרימי המזומנים לעיל עדכונים במועדי תשלום בין התקופות ללא השפעה משמעותית.
- החברה צופה כי התקבולים מחברת הבת למטענים יתקבלו בפיגור ממוצע של 30 יום וזאת ביחס לתנאי האשראי הקבועים בהסכם עם רכבת ישראל מטענים בע"מ.
- החברה הניחה בתחזית ההכנסות שלה ביחס לתקופת משבר הקורונה כי תקבל שיפוי מהמדינה בגובה ההוצאות.

**ג. הנחות בבסיס תזרים המזומנים החזוי מפעילות השקעה**

- תזרים מזומנים לפעילות השקעה - כולל את סה"כ ההשקעות הצפויות של החברה בתחום הפיתוח בתקופות אלו. קצב ההשקעות בפועל עשוי להיות שונה מצפי זה - אבל מכיוון שכל ההשקעות ממומנות ממקורות ייעודיים (פרט להשקעה בפרויקט לוד ובפרויקט כרמיאל כמתואר בפסקה הבאה) לא תהיה לכך השפעה על תזרים החברה מפעילות שוטפת.
- החברה תשקיע בשנת 2021 יושקעו בפרויקטים כרמיאל ולוד סך של 28 מיליוני ש"ח וסך של 101 מיליוני ש"ח, בהתאמה. בנוסף, בתשעה החודשים הראשונים לשנת 2022 יושקעו בפרויקטים כרמיאל ולוד סך של 38 מיליוני ש"ח וסך של 48 מיליוני ש"ח, בהתאמה. לצורך השקעה זו, החברה מייעדת את רווחי הקרן השמורה, ככל שלא ימומשו והשלמת ההשקעות ממקורותיה העצמיים. נציין כי נצברו רווחים בניהול התיק של קרן השמורה בסך של 9 מיליוני ש"ח ליום 30 בספטמבר שנת 2020.
- בהתאם להסכם הסובסידיה הקיים, החברה מחויבת לבצע השקעות שנתיות בפרויקטים קטנים בגובה מחצית מהרווח החשבונאי לשנה הקודמת כהגדרתו בהסכם הפיתוח והפעלת הרכבת. הסכום המתייחס להשקעות בפרויקטים קטנים בשנים 2021 ו-2022, הינו סך של 1 מיליוני ש"ח ו- 36 מיליוני ש"ח, בהתאמה.

**5. תזרים מזומנים חזוי לתקופה 1 אוקטובר, 2020 עד 30 ספטמבר, 2022 (המשך)****ד. הנחות בבסיס תזרים המזומנים החזוי מפעילות מימון**

- מורכב ברובו מסך של 77 מיליון ש"ח, הלוואת גישור על פערי הון חוזר אשר ניתנת לחברה מהמדינה בכל חודש ינואר (עד וכולל שנת 2020) בהתאם להסכם הפיתוח וההפעלה (להלן "הסכם הפיתוח"). בהתאם להסכם הפיתוח, הלוואה זו מוחזרת למדינה בחודש דצמבר בכל שנה. החברה הניחה כי הלוואת הגישור תמשיך להתקבל גם במסגרת הסכם הפיתוח וההפעלה החדש שיחול משנת 2021.
- יש לציין כי החברה אינה רשאית ליטול אשראי מכל גורם שהוא אלא באישור מראש של החשבת הכללית ושל מנכ"ל משרד התחבורה. נכון למועד חתימת הדוח לא פנתה החברה לקבלת אישור כאמור.
 

באשר לפרויקטים שקשורים לפיתוח מתחמי הרכבת, משרד האוצר אישר לחברה לקחת אשראי בנקאי ו/או מוסדי בסכום כולל של עד 70% מתוך תקציב כולל של כ- 170 מיליוני ש"ח שקלים וזאת לטובת מימון מספר פרויקטים ספציפיים שאושרו ע"י משרד האוצר ואשר יבנו ויהיו בבעלות החברה. יתרת המימון ע"ס 30% תמומן מההון העצמי של החברה (או מיתרת רווחי הקרן השמורה, ככל שלא ימומשו, ראה גם הנחה מספר 3 לעיל). נכון למועד הדוחות הכספיים טרם נטלה החברה אשראי כזה.
- בחודש יוני 2015 השלימה החברה הנפקת אגרות חוב (סדרה א' וסדרה ב') לציבור בתמורה לסך של כמיליארד ש"ח. במסגרת ההנפקה לציבור, הונפקו 588 מיליון ש"ח ערך נקוב אגרות חוב סדרה א' ו-400 מיליון ש"ח ערך נקוב אגרות חוב סדרה ב' בהתאם לתשקיף שפורסם לציבור ביום 26 בפברואר, 2015, אשר תוקן ביום 10 ביוני, 2015 וההודעה המשלימה מכוחו מיום 15 ביוני, 2015. הסכום שגויס בגין אגרות חוב אלו שימש למימון חלק מהשקעות החברה בפיתוח בשנת 2015 וזאת חלף קבלת מימון מהמדינה.
 

הקרן של אגרות חוב אלו נפרעת בתקופת תזרים המזומנים החזוי כמפורט:
   
בשנת 2021 - סה"כ כ- 127 מיליון ש"ח.

פירעון הקרן של אגרות החוב נעשה מסכומים ייעודיים לכך ולא מתזרים המזומנים של החברה מפעילותה השוטפת. עד כה, וכן גם בשנת 2021, כל הכספים לפירעון קרן האג"ח הועברו מהמדינה לחברה בסכומים המלאים לפירעונות. בהתאם לשטר הנאמנות של אגרות חוב אלו הפקידה החברה סך של 150 מיליון ש"ח לחשבון בנק ייעודי אשר שועבד לטובת בעלי אגרות החוב.

בהתאם לתנאי האג"ח, הקרן השמורה תשמש את החברה בפירעון האחרון של קרן האג"ח בשנת 2021. סכום הקרן השמורה ליום 30 ספטמבר, 2020 הינו בסך של כ- 136 מיליוני ש"ח, למידע נוסף בדבר דחיית מועד הפירעון האחרון של האג"ח ראה חלק ו' - גילוי ייעודי למחזיקי אגרות החוב.

לפי הערכת החברה הונחה הנפקת אג"ח נוספת בשנת 2021 (בכפוף לאישור נציגי המדינה), אשר כספיה ישמשו למימון השקעות החברה בפיתוח בדומה לכספי הנפקת האג"ח הקודמת, וזאת חלף קבלת מימון מהמדינה.

במידה והנפקת האג"ח לא תצא לפועל, השקעות החברה בפיתוח ימומנו על ידי המדינה ולא מתזרים המזומנים של החברה מפעילותה השוטפת, וזאת בהתאם להסכם הפיתוח וההפעלה של החברה עם המדינה.

**6. אומדנים קריטיים**

הכנת הדוחות הכספיים על פי כללי חשבונאות מקובלים מחייבת את הנהלת החברה לבצע הערכות ואומדנים המשפיעים על הערכים המדווחים של נכסים, התחייבויות, הכנסות והוצאות וכן על גילוי בקשר לנכסים והתחייבויות מותנים. לפרטים אודות שימוש באומדנים חשבונאיים קריטיים של החברה ראה באור 2(ג) לפרק ג' בדוחות כספיים תמציתיים מאוחדים.

**ד. היבטי ממשל תאגידי****1. תרומות**

החברה מנועה מלתרום נוכח הנחיות רשות החברות הממשלתיות, ובכלל זה, חוזר תרומות 2000/1 של רשות החברות הממשלתיות מיום 29 באוקטובר, 2000.

**2. דירקטורים בעלי מומחיות חשבונאית ופיננסית**

על פי החלטת דירקטוריון החברה מיום 25 בפברואר 2015, המספר המזערי של דירקטורים בעלי מומחיות חשבונאית ופיננסית אשר יכהנו בדירקטוריון החברה, לרבות דירקטורים חיצוניים, לאחר הפיכתה של החברה לחברת איגרות חוב, יעמוד על 2 דירקטורים, וזאת בהתחשב באופי ובהיקף פעילות החברה.

נכון ליום 30 בספטמבר, 2020, בחברה כיהנו 4 דירקטוריות בעלות מומחיות חשבונאית ופיננסית: גב' חגית בכר, גב' יעל שידלובסקי, גב' יעל אגמון וגב' רות דהן פורטנוי.

**3. תגמול נושאי משרה בכירה**

תגמול נושאי משרה בכירה מתבצע בהתאם להסכמים שנחתמו מול אותם נושאי משרה. תנאי ההעסקה הינם לפי נוסח אחיד של הסכמי עבודה לעובדים בכירים של רשות החברות הממשלתיות, ובהתאם להנחיות רשות החברות הממשלתיות כפי שתעוגנה מפעם לפעם.

תגמול נושאי משרה בחברה מוסדר בהתאם להוראות חוזר רשות החברות הממשלתיות 1-7-2015 בנושא תגמול תמרוץ התקף מיום 1 בינואר, 2015, אשר עודכן בחוזר 2-7-2015, התקף מיום 3 בנובמבר, 2015 וכן בהתאם לחוזר 1-2001/1 מיום 7 בנובמבר 2001.

לעניין גמול דירקטורים ראה סעיף 5 בדוח דירקטוריון לשנת 2019.

**4. המבקר הפנימי של החברה**

בסוף שנת 2019 אישרו ועדת הביקורת והדירקטוריון תוכנית עבודה שנתית מפורטת ותוכנית רב שנתית לשנים 2020 - 2024. מידי שנה מתעדכנות עדיפויות הביקורת שנקבעו ונפרסת תכנית עבודה רב שנתית מעודכנת. תכנית העבודה הרב שנתית מהווה את הבסיס לתוכנית העבודה השנתית.

נכון ליום 30 בספטמבר, 2020 מלבד המבקר פנים מועסקים 7 מבקרים, תוספת של 2 מבקרים משנת 2019.

**5. דירקטורים**

ביום 4 בפברואר, 2020, חדל מר דן הראל, לכהן כיו"ר דירקטוריון החברה. לפרטים נוספים ראה דיווח מיידי מיום 4 בפברואר, 2020, מס' אסמכתא 01-013179-2020 (מידע זה מהווה הכללה על דרך ההפניה).

ביום 18 במרס, 2020, מונתה גב' רות דהן פורטנוי כדירקטורית חיצונית בחברה, לפרטים נוספים ראה דיווחים מיידיים מיום 18 במרס, 2020, מס' אסמכתא 01-026370-2020 ו-01-026373-2020 (מידע זה מהווה הכללה על דרך ההפניה).

ביום 18 במרס, 2020 חדל מר קוצאי גנאים לכהן כדירקטור בחברה, לפרטים נוספים ראה דיווח מיידי מיום 19 במרס, 2020, מס' אסמכתא 01-026700-2020 (מידע זה מהווה הכללה על דרך ההפניה).

ביום 1 בנובמבר, 2020, מונה מר זיו רייך כדירקטור בחברה. לפרטים ראה דיווחים מיידיים מיום 1 בנובמבר, 2020, מס' אסמכתא 01-118140-2020 ו-01-118143-2020 (מידע זה מהווה הכללה על דרך ההפניה).

**6. נושאי משרה**

במהלך תקופת הדוח לא חל שינוי מהותי לעניין נושאי המשרה בחברה למעט האמור להלן:

ביום 19 בנובמבר, 2020, צפוי מר מרדכי ווטרו לסיים את תפקידו כסמנכ"ל כספים וכלכלה, לפרטים נוספים ראה דיווחים מיידיים מיום 17 בספטמבר, 2020 ומיום 11 בנובמבר, 2020, מספר אסמכתא 01-102570-2020 ומס' אסמכתא 01-121530-2020, בהתאמה מידע זה מהווה הכללה על דרך ההפניה).

זהות האורגנים בחברה המופקדים על בקרת העל בקשר עם הליך אישור הדוחות הכספיים: חברי הדירקטוריון, מנכ"ל החברה- מיכאל מייקסנר וסמנכ"ל כספים וכלכלה - מרדכי וטרן.

הוועדה לבחינת הדוחות הכספיים, דנה בדוחות הכספיים ביום 16 בנובמבר, 2020 (להלן "הישיבה"). בישיבה השתתפו נושאי המשרה הבכירים בחברה, ורואה החשבון המבקר. 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.

הוועדה דנה וגיבשה המלצותיה לדירקטוריון בין היתר בעניינים הבאים: (1) הבקורות הפנימיות הקשורות בדיווח הכספי; (2) שלמות ונאותות הגילוי בדוחות הכספיים; (3) המדיניות החשבונאית שאומצה והטיפול החשבונאי שיושם בעניינים מהותיים של החברה; (4) הערכות שווי, לרבות ההנחות והאומדנים שבבסיסן, ושעליהן נסמכים נתונים בדוחות הכספיים; (5) היבטים שונים של בקרה וניהול סיכונים, הן כאלה המשתקפים בדוחות הכספיים והן כאלה המשפיעים על מהימנותם של הדוחות הכספיים.

חברי הוועדה שנכחו בישיבות הינם: יו"ר הוועדה – הדירקטורית רות דהן פורטנוי והדירקטוריות יעל אגמון וחגית בכר.

המלצות הוועדה הועברו לדירקטוריון ביום 16 בנובמבר, 2020 ונדונו ואושרו בישיבה מס' 21/20 שהתקיימה ביום 18 בנובמבר, 2020 בהשתתפות יו"ר הישיבה – הדירקטור אילן אזולאי והדירקטורים, יעל אגמון, חגית בכר, רות דהן פורטנוי, ראובן הושיע, אלי כהן, זיו רייך ויעל שידלובסקי. בישיבת הדירקטוריון השתתפו נושאי המשרה הבכירים בחברה, רואה החשבון המבקר ונציגי רשות החברות הממשלתיות. הדירקטוריון שמע הצגה מפורטת של נושאי המשרה ואחרים בחברה, לרבות מנכ"ל החברה 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 לרבעון השלישי לשנת 2020, העריכו הדירקטוריון והנהלת החברה את הבקרה הפנימית בחברה. בהתבסס על הערכה זו, הדירקטוריון והנהלת החברה הגיעו למסקנה כי הבקרה הפנימית כאמור ליום 30 בספטמבר, 2020, הינה אפקטיבית.

עד למועד הדוח, 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 הבקרה הפנימית.

החברה בחנה את השפעה של משבר נגיף הקורונה על הבקרה הפנימית על הדיווח הכספי והגילוי, בהתאם לתקנות והנחיות רשות ניירות ערך ולא מצאה כי ישנה השפעה מהותית של המשבר על הבקרה הפנימית כאמור.

#### **הפניית תשומת לב הכלולה בדוח הסקירה של רואה החשבון:**

.8

מבלי לסייג את מסקנתנו הנ"ל, אנו מפנים את תשומת הלב לאמור בביאור ג' בדבר מצבה הכספי של החברה לרבות השלכות נגיף הקורונה על פעילותה והערכת הנהלת ודירקטוריון החברה, כי לחברה יהיו מקורות מספקים בהיקף ובעיתוי הנדרש על מנת לעמוד בהתחייבויותיה ולממן את פעילותה השוטפת בעתיד הנראה לעין.

**ה. גילוי בקשר עם הדיווח הפיננסי של החברה**

**הדיווח הכספי בחברה**

הדוחות הכספיים של החברה מקיימים את הוראות תקנות החברות הממשלתיות לעריכת דוחות כספיים, תקנות ניירות ערך, תקנות דוחות כספיים וחוזר דוחות כספיים.

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. לתאריך הדוח החברה מילאה את ההתניות שהוטלו עליה ומצאה שאין שינוי בתקנות או שינוי רלוונטי אחר.

לפרטים בדבר אירועים מהותיים אשר התרחשו בתקופת הדוח ולאחריה ראה באורים 8 ו-9 לדוחות כספיים תמציתיים מאוחדים.

**ו. גילוי ייעודי למחזיקי אגרות החוב**

להלן השינויים המהותיים שחלו לעומת הדוח התקופתי לשנת 2019:

1. פירעון קרן אג"ח סדרה א' וסדרה ב' ביום 31 במרס, 2020 בסך כולל של כ- 124 מיליוני ש"ח. לפרטים נוספים ראה דיווח מידי ביום 31 במרס, 2020, מס' אסמתא 2020-01-029197 (מידע זה מהווה הכללה על דרך ההפניה).

2. ביום 17 באוגוסט, 2020, אישר דירקטוריון החברה לדחות את מועד הפירעון של תשלום יתרת הקרן הבלתי מסולקת של אגרות החוב לתקופה של תשעה חודשים, קרי עד ליום 30 ביוני, 2021, בכפוף לקבלת כל האישורים הנדרשים, על מנת להמשיך את קיומה של החברה כ"תאגיד מדווח", כהגדרתו בחוק ניירות ערך, תשכ"ח-1968 בנוסף ראה דיווח מידי ביום 17 באוגוסט, 2020 מס אסמכתא 2020-01-089901 (מידע זה מהווה הכללה על דרך ההפניה).

**דירקטוריון והנהלת החברה מביעים את הערכתם לציבור עובדי החברה ולמנהליה.**

מיכאל מייקסנר, המנכ"ל

אילן אזולאי, דירקטור \*

**תאריך אישור הדוח: 18 בנובמבר, 2020**

\* ביום 18 בנובמבר 2020, הסמיך דירקטוריון החברה את מר אילן אזולאי המכהן כדירקטור בחברה, לחתום על הצהרה זו במקום יו"ר דירקטוריון החברה, אשר טרם מונה.



**עדכון תיאור עסקי התאגיד לדוח התקופתי ליום 31.12.2019**

פרטים לפי תקנה 39 א' לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומיידיים, התש"ל – 1970)

בתקופת הדוח ולאחריה לא אירעו שינויים או חידושים מהותיים בעסקי החברה, למעט המפורט להלן:

1. בהמשך לאמור בסעיף 8.4.7 לפרק א' לדוח התקופתי ליום 31.12.2019, ראה עדכון בביאור 3.3 לדוחות הכספיים.
2. בהמשך לאמור בסעיפים 8.4.1(ג)(1), 8.4.6(ו) ו-16.2.1(יא) לפרק א' לדוח התקופתי של החברה לשנת 2019, כפי שפורסם ביום 25 למרס, 2020, בדבר פרויקט החשמול וניהול משא ומתן עם SEMI (Sociedad Espanola de Montajes Industriales) S.A. (להלן – 'קבלן החשמול') על האצת ביצוע פרויקט, ביום 24 בפברואר, 2020 אישר דירקטוריון החברה את עקרונות המתווה לניהול המשא ומתן וביום 26 במרס, 2020 ניתן אישור נציגי המדינה למתווה הכולל בעיקרו האצה של פרויקט החשמול והשלמתו עד סוף שנת 2025 ע"י הוספת משאבי כוח אדם וציוד מצד קבלן החשמול והגדלת זמן המסילה שיועמד לטובת קבלן החשמול מצד החברה. בנוסף, כולל המתווה קביעת תשלומי תמריצים לעמידה באבני הדרך החדשות שנקבעו בהיקף כספי נוסף של 125 מיליון אירו, וכן תמריץ אופציונאלי נוסף בסך של עד 18 מיליון אירו שישולם ככל ותהיה הקדמה נוספת בלוחות הזמנים. ביום 1 באפריל, 2020 נחתמה תוספת להסכם הקיים עם קבלן החשמול בהתאם למתווה האצת הפרויקט. בחודש מאי 2020, נחתמו מול הקבלן 4 מזכרי הבנות באשר להעסקת קבלני משנה ישראלים 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).
3. בהמשך לאמור בסעיף 21.4 לפרק א' לדוח התקופתי ליום 31.12.2019, בדבר הליכים משפטיים או מנהליים מהותיים בקשר עם איכות הסביבה בדבר בקשה לאישור תובענה ייצוגית אשר התקבלה ביום 6 באפריל, 2016 על סך של כ-20 מיליוני ש"ח, שעניינה נזקים שנגרמו לתושבי העיר דימונה והסביבה כתוצאה מאירוע תאונת רכבת משא מיום 14 במרץ 2016 באזור דימונה, ואשר מקורו בטענה להתרשלות הרכבת בטיפול בחומרים אסורים. ביום 16 באפריל 2020 ניתן פסק דין במסגרתו אושר הסדר הפשרה במסגרתו נקבע כי תשולם תרומה בסך של 600,000 ש"ח לעיריית דימונה לצורך תקצוב תכניות העשרה ללימודים, וכן נפסק גמול מבקשים ושכ"ט לבא כוחם בסכומים שאינם מהותיים.
4. בהמשך לאמור בסעיף 15.11.17 לפרק א' לדוח התקופתי ליום 31.12.2019, בדבר סכסוכי עבודה, שביתות ועיצומים, ובקשת נציגות העובדים לבית הדין האזורי בחיפה למתן סעדים ארעיים וזמניים במסגרת סכסוך קיבוצי, בה נדרש צו האוסר על הרכבת להעביר קורס אכיפה למנהלי התחנות ולמנהלי המשמרת בתחנות וצו המחייב את הרכבת לנהל עם נציגות העובדים משא ומתן על מנת להגיע עמה להסכמות בעניין תחומי אחריותם וסמכויותיהם של מנהלי התחנות ומנהלי המשמרת, כתנאי לקיומו של קורס האכיפה. ביום 17 בדצמבר 2019 הגישה החברה את תגובתה לבקשה. ביום 7 בינואר 2020, ניתנה החלטה בבקשה לסעדים זמניים. בית הדין דחה את דרישת נציגות העובדים למתן צו המורה להפסיק את הליך ההכשרה, אך קבע כי אין הוא מקבל את עמדת החברה לפיה מנהלי התחנות ומנהלי המשמרת עשו שימוש בפקודת בסמכויות האכיפה והוסיף כי על החברה לנהל עם נציגות העובדים משא ומתן בנוגע לאותן השלכות. ביום 27 בינואר 2020, דחה בית הדין הארצי בקשת רשות ערעור שהגישה החברה על החלטת בית הדין האזורי.
5. ביום 5 בפברואר 2020, הגישה נציגות העובדים בקשת צד בסכסוך קיבוצי בהליך העיקרי. ביום 13 בפברואר 2020, הגישה החברה תגובתה לבקשת הצד. ביום 19 בפברואר 2020, התקיים דיון בבקשת הצד. ביום 1 במרץ 2020, התקיים דיון נוסף. ביום 12 במרץ 2020, הוגשו סיכומי נציגות העובדים בהליך העיקרי. ביום 29 במרץ 2020, הוגשו סיכומי החברה בהליך העיקרי. ביום 6 באפריל, 2020 הגישה נציגות העובדים בקשה להגשת סיכומי תשובה. החברה הגישה התנגדות לבקשה. במסגרת פסק דינו של בית הדין האזורי לעבודה שניתן ביום 17 באוגוסט, 2020, דחה בית הדין את טענותיה של נציגות העובדים אחת לאחת וקבע, בין היתר, כי בהוצאתם של מנהלי התחנות והמשמרות לקורס האכיפה ובהטלת משימות האכיפה עליהם, פעלה הרכבת בהתאם לפררוגטיבה הניהולית הנתונה בידה, וכי לא הייתה מחויבת בקיום הידברות או משא ומתן עם נציגות העובדים עובר לקבלת ההחלטות בעניין. ביום 31 באוגוסט, 2020 הגישה נציגות העובדים ערעור על פסק דינו של בית הדין האזורי לעבודה. הצדדים הגישו סיכומים וביום 20 באוקטובר, 2020 ניתן פסק דינו של בית הדין הארצי לעבודה אשר דחה את הערעור.
5. בהמשך לאמור בסעיף 15.11.19 לפרק א' לדוח התקופתי ליום 31.12.2019, בדבר סכסוכי עבודה, שביתות ועיצומים, ביום 13 בפברואר 2020, הגישה נציגות העובדים לבית הדין האזורי לעבודה בבאר שבע בקשה למתן צווים זמניים במסגרת סכסוך קיבוצי נגד החברה ונגד אחד מעובדי החברה, במסגרתה נטען כי הנהלת החברה התאימה מכרז פנימי לתפקיד מרכז מטענים באזור דרום למידותיו של העובד. ביום 26 בפברואר 2020, הגישה החברה תגובתה לבקשה, בה טענה, בין היתר, כי משעה שמועמדותו של העובד במכרז ממילא נפסלה על הסף הרי שמדובר בהליך סרק ודרשה חיוב נציגות העובדים בהוצאות לדוגמא. ביום 1 באפריל, 2020 ניתנה החלטת בית הדין המורה על מחיקת בקשת הצד.

6. בהמשך לאמור בסעיף 2.2.2 לפרק א' לדוח התקופתי ליום 31.12.2019, בדבר רכבת ישראל מטענים בע"מ, ביום 3 במאי 2020 אישר דירקטוריון החברה להאריך את התחייבות האמורה בסעיף הנ"ל בשלושה חודשים נוספים, כך שתחול לתקופה של 12 חודשים החל ממועד אישור הדוח הרבעוני של החברה הבת לרבעון הראשון לשנת 2020, וזאת כל עוד דרישת פירעון החוב כאמור עלולה להביא את חברת הבת לכדי חדלות פירעון.
7. בהמשך לאמור בסעיף 22 לפרק א' לדוח התקופתי ליום 31.12.2019, בדבר מגבלות ופיקוח על פעילות התאגיד ביום 2 לפברואר, 2020 פורסם לראשונה צו בריאות העם (נגיף קורונה החדש) (בידוד בית והוראות שונות) (הוראת שעה), התש"ף-2020. מאוחר יותר נכללו בצו האמור הוראות מפורטות, בדבר חובת עטיית מסיכה, מניעת התקהלות ואמצעים נוספים למניעת הידבקות, לרבות במקומות עבודה. החברה פעלה וממשיכה לפעול בהתאם להוראות הצו האמור, כפי שהתעדכנו באופן תכוף, ואשר השפיעו וממשיכות להשפיע על פעילותה.
8. בהמשך לאמור בסעיף 22.2.15 לפרק א' לדוח התקופתי ליום 31.12.2019, בדבר מגבלות ופיקוח על פעילות התאגיד לעניין חוקים לשעת חירום וסעיף 15.6 בדבר מפעל חיוני, ביום 22 למרס, 2020 פורסמו תקנות שעת חירום (הגבלת מספר העובדים במקום עבודה לשם צמצום התפשטות נגיף קורונה החדש), התש"ף-2020. בתקנות אלו הוטלו מגבלות רבות על מעסיקים, במגמה לצמצם ככל ניתן את מספר העובדים במקומות העבודה. בנוסף, נקבעה בתקנות אלו שורת הנחיות בדבר אמצעי זהירות והרחקה, שעל המעביד להנהיג במקום העבודה (החל מן החובה להתנות את הכניסה למקום העבודה במדידת חום ועד לחובה להעביר עובדים רבים ככל האפשר לעבודה מרחוק). עם זאת, בתוספת הראשונה לתקנות אלו נקבעה רשימת תחומי עיסוק, שהגופים העוסקים בהם הוחרגו מחלק מן המגבלות וההנחיות שבתקנות. החברה, כגוף העוסק בתחומים שנכללו בתוספת האמורה, המשיכה וממשיכה את פעילותה בהתאם לכך ובכפוף להנחיות ולמגבלות שחלו עליה, כפי שהתעדכנו באופן תכוף, אשר השפיעו וממשיכות להשפיע על פעילותה.
9. בהמשך לאמור בסעיף 22.2.15 לפרק א' לדוח התקופתי ליום 31.12.2019, בדבר מגבלות ופיקוח על פעילות התאגיד לעניין חוקים לשעת חירום וסעיף 15.6 בדבר מפעל חיוני, ביום 22 למרס, 2020 פורסמו תקנות שעת חירום (הרחבת הסכם יציאה לחופשה על המגזר הציבורי הרחב בשל נגיף קורונה החדש), התש"ף-2020 (להלן – תקנות חופשה) על פי תקנות חופשה, הוחל על החברה הסכם קיבוצי שהסדיר את הוצאתם של עובדים בלתי חיוניים לחופשה, על חשבון המעסיק.
- ביום 30 באפריל, 2020 נחתם הסכם קיבוצי נוסף ("הסכם המשך יציאה לחופשה", כהגדרת תקנות חופשה), אשר חל גם על החברה ואשר האריך את תוקפו של ההסכם הקיבוצי המקורי, תוך קביעת תנאים להמשך ניצול ימי החופשה על ידי העובדים הרלבנטיים.
- ביום 1 במאי, 2020, בעקבות חתימת ההסכם הקיבוצי הנוסף האמור, תוקנות תקנות החופשה ונכללו בהן הוראות נוספות, בין השאר בעניין נידוד עובדים מתפקיד לתפקיד וכיו"ב; בעניין החזרתם של עובדים מחופשה כאמור ובעניין התנאים להארכת חופשתם של עובדים שטרם הוחזרו לעבודה פעילה. החברה פעלה וממשיכה לפעול בהתאם להוראות תקנות אלו, אשר השפיעו וממשיכות להשפיע על פעילותה.
- ביום 3 למאי, 2020 אישר דירקטוריון החברה את הצטרפות החברה להסכם הקיבוצי האמור.
- ביום 25 במרס, 2020 פורסמה, במסגרת תקנות שעת חירום (הגבלת פעילות), התש"ף-2020 (להלן - תקנות הגבלת פעילות) הוראה האוסרת לחלוטין הפעלת תחבורה ציבורית, אלא לפי הוראות שר התחבורה.
- במהלך המחצית השנייה של חודש מרס 2020, הורה מנהל מסילות הברזל ומנהל אגף הרכבות במשרד התחבורה (להלן - הרגולטור) לחברה לצמצם את פעילות הסעת הנוסעים ברכבות. בין השאר, הורה הרגולטור לחברה לסגור קווי שירות ותחנות, ולצמצם את תדירות הרכבות ואת שעות פעילותן. זאת, בהתאם לסמכויותיו לפי הדין ולפי הוראות "הסכם מסגרת לפיתוח והפעלת רכבת ישראל" ("הסכם ההפעלה") מיום 17 ביוני, 2014.
- בהמשך להוראה זו, הורה הרגולטור לחברה להפסיק לחלוטין את פעילות הסעת הנוסעים, החל מיום 26 במרס, 2020.
- עם זאת, הורה הרגולטור לחברה להמשיך את פעילות הובלת המטענים, להאיץ את פרויקט חשמול מסילות הרכבת, לתכנן ולבצע פרויקטים תשתיתיים ופרויקטים לקידום הבטיחות במסילה וסביבתה ולבצע עבודות לתחזוקת המסילות וסביבתן ולתחזוקת ציוד נייד.
- ביום 15 במאי, 2020 הורה הרגולטור לחברה להיערך לחידוש פעילות הסעת הנוסעים באופן חלקי, החל מיום 1 ביוני, 2020 ובכפוף להוראות שיינתנו על ידו בהמשך. ואולם, בהתאם להוראות מאוחרות יותר שניתנו לחברה, לא חודשה בפועל תנועת רכבות הנוסעים בתאריך האמור.
- ביום 21 ביוני 2020 הורה הרגולטור לחברה לחדש את פעילות הסעת הנוסעים בכפוף להוראות משרד הבריאות שצורפו להוראת הרגולטור, וזאת החל מיום 22 ביוני 2020. חידוש הפעילות כאמור כפוף להנחיות משרד הבריאות שצורפו להוראה זו, ללוחות זמנים מאושרים במערכת הרישוי, ולהוראות תקנות מסילות הברזל (דמי נסיעה) (הוראת שעה) התש"ף-2020, אשר פורסמו ביום 19 ביוני, 2020. תוקפן של התקנות כפי שנקבע במועד פרסומן, הוא עד ליום 31 באוגוסט, 2020.
- ביום 23 ביולי, 2020 פורסם חוק סמכויות מיוחדות להתמודדות עם נגיף הקורונה החדש (הוראת שעה), התש"ף-2020. סעיף 12 לחוק האמור מסמיך את הממשלה "להתקין תקנות להגבלת הפעילות בתחום התחבורה" בשורה של עניינים, בין

השאר "הגבלות על הפעלה של תחבורה יבשתית ותחנות של תחבורה יבשתית, לרבות מועדי הפעלתן ומספר השוברים בה, ובכלל זה הנוסעים..."

בנוסף, קובע החוק האמור מנגנון לפגיעתה של חקיקת החירום שקדמה לו (תקנות שעת חירום שהותקנו בנושאים שונים, מאז תחילתו של משבר הקורונה, כמפורט לעיל, שמאוחר יותר עוגנו גם בהסדרי חקיקה ראשית), ולעיווגם של הסדרים מיוחדים לתקופת הקורונה (לרבות בתחום התחבורה הציבורית) באמצעות תקנות חדשות שיותקנו מכוח החוק האמור.

ברם, במועד כתיבת דו"ח זה, טרם פורסמו תקנות חדשות כאמור, אם כי משרד התחבורה כבר פנה לחברה בעניין תוכן של תקנות חדשות, וככל הידוע לחברה - אין בכוונת משרד התחבורה והממשלה לשנות את תוכנם של ההסדרים שנקבעו לעניין הפעלת רכבות הנוסעים, כמפורט לעיל.

כמו כן, ככל הידוע לחברה, בכוונת משרד התחבורה להאריך את תוקפן של תקנות מסילות הברזל (דמי נסיעה)(הוראת שעה) התש"ף-2020.

ביום 18 בספטמבר, 2020 פרסמה החברה כי באותו היום אישר דירקטוריון החברה את הצטרפות החברה להסכם קיבוצי שנחתם בין המדינה, לבין מעסיקים נוספים במגזר הציבורי ולבין הסתדרות העובדים הכללית החדשה מיום 16 בספטמבר, 2020 (להלן - "ההסכם הקיבוצי"), שתכליתו בהסדרת אופן עבודת העובדים בשירות הציבורי, תחת מגבלות ובהתאם לצורך בעובדים, החל מיום 17 בספטמבר, 2020 ועד ליום 11 באוקטובר, 2020 (להלן - "תקופת ההסכם הקיבוצי"), וזאת כחלק מהגבלת פעילות המשק בעקבות התפשטות נגיף ה"קורונה" במדינת ישראל. בהתאם להוראות ההסכם הקיבוצי, במהלך תקופת ההסכם הקיבוצי, יחולו התנאים הקבועים בו.

ביום 26 בספטמבר, 2020 אישר הדירקטוריון הצטרפות החברה להחלטת ועדת המעקב 25 בספטמבר, 2020 מכוח סעיף 13 להסכם הקיבוצי, אשר מתקנת את ההסכם הקיבוצי ושתכליתה הסדרת ימי חופשה נוספים במקומות עבודה בהם נהוגה חופשה מרוכזת במהלך חג הסוכות.

ביום 16 בנובמבר, 2020, פרסמה החברה, בהמשך לדיווח מיידי מיום 18 בספטמבר, 2020 בדבר הצטרפות החברה להסכם קיבוצי שנחתם בין המדינה, לבין מעסיקים נוספים במגזר הציבורי ולבין הסתדרות העובדים הכללית החדשה מיום 16 בספטמבר, 2020, שתכליתו בהסדרת אופן עבודת העובדים בשירות הציבורי, תחת מגבלות ובהתאם לצורך בעובדים וזאת כחלק מהגבלת פעילות המשק בעקבות התפשטות נגיף ה"קורונה" במדינת ישראל (להלן - "ההסכם הקיבוצי"), ולאחר שההסכם הקיבוצי הוארך בתקופות נוספות שאינן מהותיות, כי אישר דירקטוריון החברה את הארכת תוקף ההסכם הקיבוצי עד ליום 15 במרס, 2021.

10. בהמשך לאמור בסעיף 16.2.1 (א) לפרק א' לדוח התקופתי ליום 31.12.2019, בדבר התקשרות עם ספקי ציוד נייד או חלפים בהם יש לחברה תלות, בדבר הסכם עם חברת סטדלר, בימים אלו, מנהלת החברה עם סטדלר מו"מ לרכישת 12 קטרים דואליים בעלות משוערת של כ-70 מיליון אירו.

11. בהמשך לאמור בסעיף 8.4.2 לפרק א' לדוח התקופתי ליום 31.12.2019, בדבר פרויקטים מסילתיים נוספים לעניין פרויקט מסילת 431, ביום 25 במאי, 2020 פרסמה החברה מכרז לביצוע עבודות תשתית, מנהור וקירות תומכים בקטע מס' 5 לפרויקט, (להלן - 'המכרז'). אומדן המכרז עומד על סכום של מאות מיליוני ש"ח. תקופת ההתקשרות עם הזוכה במכרז תעמוד על 42 חודשים. המועד האחרון להגשת הצעות במכרז נקבע לחודש יולי 2020.

ביום 16 בספטמבר, פרסמה החברה את זכייתה של שיכון ובינוי - סולל בונה - תשתיות בע"מ (להלן: 'הזוכה') במכרז. תקופת ההתקשרות עם הזוכה הינה 42 חודשים, כאשר פרויקט מסילת 431 בכללותו צפוי להיות מושלם בשנת 2026. היקף ההתקשרות עם הזוכה מסתכם בכ-390 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 הפרויקט 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 זה. הערכות אלו עשויות שלא להתמש בפועל, כולן או חלקן, או להתמש 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, כמפורט בסעיף 26 לפרק א' לדוח התקופתי של החברה לשנת 2019.

12. בהמשך לאמור בסעיף 8.1 לפרק א' לדוח התקופתי ליום 31.12.2019, בדבר מידע כללי על תחום פעילות הפיתוח, בעקבות משבר הקורונה והאצת עבודות החשמול, בחודש אפריל 2020, נסעה רכבת ראשונה בקו המהיר מירושלים לתחנת סבידור. העבודות במקטע זה הושלמו. בתאריך 30 ביוני, 2020, בוצעה נסיעה מסחרית ראשונה בין תחנת סבידור לתחנת נכון בירושלים.

בתאריך 5 בספטמבר, 2020 בוצעה נסיעת מבחן מתחנת סבידור לתחנת הרצליה. בתאריך 21 בספטמבר, 2020 בוצעה נסיעה מסחרית ראשונה בין תחנת הרצליה לתחנת נכון.

בנוסף, התפשטות מגפת הקורונה העולמית בישראל וכן ההתמודדות עם התפרצות הנגיף כללה הנחיות של משרד הבריאות אשר נועדו למנוע את התפשטותו, ובכללן ריחוק חברתי, וכן בידוד בית לאזרחים ששהו בקרבת חולים או שבו ממדינות שבהן התפרצה המחלה, ביטול אירועים המוניים ועוד. הנחיות אלו השפיעו על היקפי הנסועה ברכבות ולירידה של עד 80% מהיקף הנסועה היומי של הנוסעים ברכבת לעומת חודשי פעילות מקבילים. בתאריך 11 במרס נסגרה תחנת הרכבת נמל התעופה בן-גוריון לבאים מחוץ לישראל. בתאריך 19 במרס, הממשלה אישרה תקנות חירום ובכללן איסור יציאה מהבתים אשר מעגנות את המלצות משרד הבריאות מיום 17 במרס, למעט במצבים המחיבים זאת (עבודה בהתאם למגבלות הקבועות שיפורטו להלן ובהתאם לתקנות שיפורטו בנפרד, הצטיידות במזון, תרופות, שירותים רפואיים, שירותים חיוניים אחרים, טקסי דת, ספורט, הפגנה, ותרומת דם). התקנות נקבעו לתקופה של שבעה ימים. בתקופה זו הוחלט במשרד התחבורה על עצירה של תנועת הרכבות בימי שישי ומוצאי שבת, וביום 25 במרס הורה שר התחבורה לשעבר בצלאל סמוטריץ' על הפסקת תנועת רכבות הנוסעים ברכבת ישראל לחלוטין, החל מיום 26 במאי, 2020. ביום 21 ביוני, 2020 הורה הרגולטור לחברה לחדש את פעילות הסעת הנוסעים בכפוף להוראות משרד הבריאות שצורפו להוראת הרגולטור, וזאת החל מיום 22 ליוני 2020. חידוש הפעילות כאמור כפוף להנחיות משרד הבריאות שצורפו להוראה זו, ללוחות זמנים מאושרים במערכת הרישוי, ולהוראות תקנות מסילות הברזל (דמי נסיעה) הוראת שעה) התשי"ף 2020, להלן: "התקנות").

הירידה המשמעותית בנסועה והפסקת פעילות רכבות הנוסעים ברכבת ישראל נוצלו, על פי הנחיית הממשלה, לצורך ביצוע עבודות התשתית הבאות במסילות הרכבת :

1. השלמת הקמת תשתית, חשמול הקו המהיר לירושלים עד לתחנת הרכבת תל אביב - סבידור מרכז ולאחר מכן עד לתחנת הרצליה.
2. הקדמת עבודות תשתית מתוכננות לטובת פרויקט החשמול.
3. האצת העבודות על מקטע המסילה המזרחית (מקטע מסילה פעילה) בין כביש 531 ועד לתחנת ראש העין צפון וקידום משמעותי של עבודות המבנה התחתון והמבנה העליון בקטע עבודות זה, על מנת להקדים את פתיחת המקטע המחושמל ב"טבעת השרון" לתנועה בנייד חשמלי.
4. הקדמת עשרות עבודות שדורשות סגירות קווי נוסעים שתוכננו במהלך 2020 ותחילת 2021 לרבות: במתחם אשקלון, במתחם לוד, מתחם קישון, עבודות בתחנות השלום, הרצליה, בנימינה, באר שבע, לוד, הפרדות מפלסיות בדור ואביחיל ועוד. התוצאה הינה צמצום משמעותי של פגיעה בשרות הנוסעים בשנה הקרובה.
5. קידום עבודות במסילה 431 ובפרט עבודות הדורשות הסדרי תנועה מיוחדים.
6. צמצום משמעותי של כחודשיים בעבודות איתות שמטרתן שיפור בטיחות הנסיעה והגדלת קיבולת רכבות בכלל הרשת ובמיוחד בפרוזדור איילון וכן הוקדמו מסירות של קטע פיילוט בפרויקט ETCS TS כחודשיים.
7. בעקבות השבתת תנועת הרכבות בתקופת הקורונה וכחלק מתכנית ההאצה בוצעו עבודות בפרויקט GSMR - פריסת והתקנת כבל קורן במנהרות ירושלים (כ-40 ק"מ כבל) A1.
13. בהמשך לאמור בסעיף 8.2 לפרק א' לדוח התקופתי ליום 31.12.2019, בדבר תקציב הפיתוח, בהתאם להסכם ההפעלה והפיתוח, להלן העדכוניים בתקציב תכנית הפיתוח החדשה, הכולל את הפריטים הבאים :

תחום הפרויקט	תקציב במיליוני ש"ח (על פי אישור תקציב 2020)
חשמול	כ- 12,084
נייד	כ- 2,093
התארגנות רכבתית	כ- 176
מתחמי דיור ותחזוקה	כ- 3,455
פרויקטים קטנים ופרויקטי שירות	כ- 3,552
מתח"מ לוד	כ- 424
מלאי תכנוני	כ- 745
פרויקטים טכנולוגיים	כ- 3,399
תחנות חדשות	כ- 198

תקציב במיליוני ש"ח (על פי אישור תקציב 2020)	תחום הפרויקט
כ- 3,983	פרויקטים קווים
כ- 568	שלוחות, מטענים ומסופים
כ- 516	פרויקטים לא קווים
כ- 31,193	סה"כ

14. בהמשך לאמור בסעיף 8.4.1 לפרק א' לדוח התקופתי ליום 31.12.2019, בדבר פרויקטים מסילתיים ושאנם מסילתיים לעניין הקו המהיר לירושלים, הקו בין תל אביב לירושלים עובר בחלקו על תוואי מסילה קיים של הקו תל אביב - מודיעין. נכון למועד פרסום הדוח, הפרויקט הושלם הנדסית.

בנוסף, הושלמה הקמת תשתית החשמול עד כה על כל הקו והוא פועל כסדרו בין תחנת "הרצליה" לירושלים. נכון למועד הדוח היקף הפרויקט בכללותו עומד על 6,315 מיליוני ש"ח מתוכו יתרה להשלמת פעילויות - חשבונות סופיים, תכנון וביצוע מבנה מזרחית לתחנת נבון, תכנון וביצוע עבודות הקמת מבני כיבוי וחירום על בסיס הוראות תמ"א משלימה, חיבור תוואי המסילה למסילה 431, השלמות עבודות פיתוח ושיקום נופי ועוד המוערכות בסך של כ- 559 מיליוני ש"ח.

15. בהמשך לאמור בסעיף 8.4.1 (ד)2 לפרק א' לדוח התקופתי ליום 31.12.2019, בדבר פרויקטים מסילתיים ושאנם מסילתיים בקו המהיר לירושלים וההתקשרויות עם קבלנים מהותיים לעניין הספק Electra Bogel JV, החשבון הסופי לשותפות כולל פקודות השינויים והסכם ההאצה עומד נכון למועד פרסום הדוח על סך של כ- 808 מיליוני ש"ח. בנוסף, לעניין הספק אלקטרה בנייה, בחודש ספטמבר, 2020 הגיעו הצדדים לחשבון סופי מצטבר מוסכם בסך כולל של כ- 275 מיליוני ש"ח, מתועו סכום מועט של תביעות וחריגים הנדסיים.

16. בהמשך לאמור בסעיף 8.4.2 לפרק א' לדוח התקופתי ליום 31.12.2019, בדבר פרויקטים מסילתיים נוספים, להלן יפרטו השינויים המהותיים בתקופה:

שם	תיאור	תקציב (במיליוני ש"ח)	לוי"ז	סטטוס	הוצאות משוערות לסיום (במיליוני ש"ח)
קו אשקלון- בי"ש	הפרויקט כולל הקמת קו מסילה כפול, באורך של כ- 60 ק"מ, המחבר בין אשקלון לבאר שבע ובניית 3 תחנות נוסעים בערים אופקים, שדרות ונתביבות. עבודות התשתית בפרויקט כוללות בקטע אשקלון – נתביבות: 7 גשרים, 4 הפרדות מפלסיות ו-4 מעברים חקלאיים. בקטע נתביבות – צומת גורל: 10 גשרים רכבתיים, 1 גשר כביש (כביש 40) ו-7 מעברים חקלאיים. הפרויקט הוכרז כפרויקט לאומי (תת"ל 14/4).	1,886	מועד התחלה: שנת 2004 מועד הפעלת הקו: תחנת שדרות נפתחה ב- 2013, תחנת נתביבות נפתחה בשנת 2015 ותחנת אופקים נפתחה בשנת 2016.	הסתיים, למעט שיקום נופי, הפקעות וכן סיום חשבונות סופיים מול הקבלנים.	כ- 66
קו משה דיין בני דרום	הפרויקט כולל הקמת מסילה כפולה בין ראשלי"צ מערב (משה דיין) לבין צומת בני דרום ויצירת המשך רצף מסילתי מאילון דרום עד התחברות למסילת אשדוד - אשקלון, כולל הקמת תחנת נוסעים ביבנה מערב. בפברואר 2012 נפתחה תחנת יבנה מערב והופעל הקו הכפול במסלול הביניים (תל אביב – יבנה מערב). הקו נפתח באוגוסט 2013.  אושרה תוספת לפרויקט: שדרוג מסילה בין פלשת לנמל אשדוד	880	מועד התחלה: שנת 2006 מועד הפעלה: שנת 2013 למעט תחנת יבנה מערב שנפתחה בשנת 2012.  שדרוג מסילת פלשת נמל אשדוד- נכון למועד פרסום הדוח השדרוג הוקפא.	הסתיים למעט שדרוג מסילת פלשת נמל אשדוד, אשר לאחרונה אושר לבצעה (ראה פירוט בתחנית הטבלה בדבר הכפלת מסילת רחובות-פלשת), וכן סיום חשבונות סופיים מול הקבלנים.	כ- 30
מסילת השרון (רעננה קו החוף)	הפרויקט כולל הקמת מסילה כפולה בין רעננה לקו החוף באורך של כ- 27 ק"מ, תוך כדי העתקת מסילות החוף בקטע תחנת הרצליה - רשפון אל בין מסלולי כביש 20, וכן הכפלת מסילות החוף בקטע תחנת הרצליה - תחנת האוניברסיטה. חלק הפרויקט מתחנת סוקולוב ועד לחיבור לתחנת הרצליה מבוצע ע"י נתיבי ישראל. החברה אחראית על חיבור למסילות הפעילות ושינוי במסילות קיימות בקטע שבין תחנות הרצליה ות"א אוניברסיטה בהתאם לתכנון.	489	מועד התחלה: שנת 2013 מועד הפעלה: בשנת 2018- הופעלו שתי תחנות ברעננה.  בנובמבר 2019 חוברה תחנת רעננה מערב לתחנת הרצליה ומסילת השרון תושלם ובכך הושלמה הקמת מסילת השרון.	מתבצעות עבודות הכנה לאורך תוואי אילון בקטע תל אביב האוניברסיטה- הרצליה.  בחודש יולי 2018 הופעלו מסחרית תחנות רעננה דרום ורעננה מערב וחוברו למסילת השרון. נכון למועד פרסום הדוח, קו השרון מתחיל ומסתיים בתחנת רעננה מערב.	כ- 61
קידום פרויקטים	פעילות זו כוללת קידום זמינות תכנונית לבצוע קווי רכבת עתידיים וכן שמירה על זכויות סטטוטוריות ונדל"ן הרכבת בתוכניות המתאר	606	משתנה בהתאם לפרויקט.	בביצוע	כ- 199

שם	תיאור	תקציב (במיליוני ש"ח)	לו"ז	סטטוס	הוצאות משוערות לסיום (במיליוני ש"ח)
ותכנון כללי	הארציות. כמו כן מבוצע עדכון תעריפים, פרוגרמות והנחיות תכנון חוצי פרויקטים.				
קשת מודיעין	שיפור הנגישות והגדלת השירות הרכבתי לתושבי האזור באמצעות רכבת בין מודיעין לירושלים, משך נסיעה מתוכנן 21.5 דקות.  תכולת הפרויקט: הוספת קטע באורך כ- 2.5 ק"מ. חניון וגשר הולכי רגל - הקמת חניון בקיבולת של כ- 700 מקומות חניה מדרום לכביש 431 וגשר הולכי רגל באורך של כ- 165 מ"א לחיבור החניון לתחנת "פאתי מודיעין" במעבר מעל כביש 431 ורצועת הרכבת.  הרחבת רציפים בתחנת פאתי מודיעין - הרחבת רציף צד קיים לרציף אי והוספת רציף צד נוסף.	331	מועד סיום הפרויקט ומוכנות להפעלה: רבעון רביעי לשנת 2021	בביצוע	כ- 159
מסילת 431 - משה דיין- ראשונים- ענבה	יצירת קשר מסילתי ישיר בין אזור דרום גוש דן (ראש"צ) לירושלים ומודיעין ותשתית לקליטת מסילות ב"ש - ירושלים וקשת רחובות.  תכולות הפרויקט: הקמת מסילה באורך כולל של כ- 30 ק"מ; הקמת שתי תחנות נוסעים- "רמלה דרום" ו"מעוין שורק"; 14 גשרים באורך כולל של 6 ק"מ; שלוש מנהרות באורך כולל של 1.1 ק"מ; הקמת מבני שו"ב לאיתות ותקשורת בראשונים ומחלף ענבה; גשר באורך 3.5 ק"מ; שדרוג והארכת רציפים בתחנת ראשונים.	3,474	צפי למועד סיום פרויקט: 2026.	נכון למועד פרסום הדוח, קטע 1 (ראשונים- רמלה דרום) ו-3 (רמלה דרום-נשרים) הסתיימו הליכי המכרז. צו התחלת עבודה לקטע 1 יצא ב Q4/2019, צו התחלת עבודה לקטע 3 יצא ב- Q1/2020  קטע 4.1 (ענבה- פאתי מודיעין) נבחר זוכה צו התחלת עבודה יצא ב Q2/2020  קטע 4.2 (ענבה- חיבור לקו המהיר). חוזר נחתם. צו התחלת עבודה יצא ב- 21 ביוני, 2020.  פרסום מכרז קטע 2 (תחנת רמלה דרום) נדחה ל Q4/2020 (בכפוף לקבלת תקציב) על מנת שבנייתה של התחנה יבוצע בסנכרון עם בניית הקו עצמו (כך שלא תעמוד ריקה עד להפעלתו). בשיתוף עם חברת הבקרה	כ- 3,225

שם	תיאור	תקציב (במיליוני ש"ח)	לו"ז	סטטוס	הוצאות משוערות לסיום (במיליוני ש"ח)	
				<p>של מת"ח הוחלט כי קבלת RTF ידחה לסוף שנת 2020 וההליך המרכזי ידחה לשנת 2021.</p> <p>קטעים 5 (משה דיין- מנהרת מבוא איילון) ו- 8 (מעויין שורק-ראשונים)- נבחרו זוכים, צוי התחלת עבודה צפויים לצאת עד סוף השנה.</p> <p>קטעים 6 מנהרת מבוא איילון- תחנת מעויין שורק) ו- 7 (תחנת מעויין שורק)- בתהליך קבלת אישור RTF והרשאה תקציבית מהמדינה.</p> <p>קטע 6 (מנהרת מבוא איילון- תחנת מעויין שורק)- התקבלה RTF, הרשאה תקציבית מהמדינה בתהליך מכרזי.</p> <p>קטע 7 (תחנת מעויין שורק) בתהליך קבלת אישור RTF והרשאה תקיבית מהמדינה.</p>		
מסילה מזרחית (מחיבור תוואי המסילה לכביש 531 עד לוד).	יצירת פרוזדור מסילתי מזרחי להובלת מטענים (ונוסעים בעתיד) בין נמל אשדוד לנמל חיפה; מתן שירות מסילתי ונגישות ליישובים לאורך התוואי; פינוי רכבות משא מפרוזדור החוף (הגדלת קיבולת מסילתית).	אומדן הפרויקט בחלק של הרכבת: 3,746	צפי לסיום הפרויקט כולל תשתית חשמול: 2026	סטטוס עדכני: 4 קבלני ביצוע החלו בביצוע עבודות ב 5 מקטעי עבודה לאורך התוואי. ברבעון הקרוב צפויה החברה	כ-2,550 מיליוני ש"ח הוצאות משוערות עפ"י אומדן מאושר-	



שם	תיאור	תקציב (במיליוני ש"ח)	לו"ז	סטטוס	הוצאות משוערות לסיום (במיליוני ש"ח)
	הממשלה כי הקו יוקם ללא תחנות); 30 הפרדות מפלסיות, 47 גשרים. באחריות חברת נת"י לבצע את החלק הצפוני של המסילה מחדרה עד חיבור תוואי המסילה לטבעת השרון (כביש 531), כאמור בפרק פרויקטים מסילתיים המבוצעים על ידי חברות חיצוניות הפרויקט באחריות רכבת ישראל כולל הקמת כ- 26 ק"מ תוואי מסילה כפולה, הקמת 3 תחנות נוסעים (תלוי תקציב), 2 הכנות להפרדות מפלסיות, 16 גשרי רכבת ו/או כביש וכן 3 גשרי הולכי רגל.	ידי המדינה, נכון לכתיבת הדוח: 2,960		לפרסם 2 מכרזי ביצוע נוספים. בנוסף, מבוצעות עבודות קידום זמינות והפקעות לאורך הקו חבילות עבודה נוספות נמצאות בסיום התכנון המפורט.	2,678 מיליוני ש"ח מתוך 2,960 מיליוני ש"ח. הוצאות משוערות עפ"י אומדן שטרם אושר- 3,464 מיליוני ש"ח מתוך 3,746 מיליוני ש"ח.
הכפלת מסילת רחובות-פלשת	הכפלה ושדרוג של המסילה בין רחובות לפלשת. תכולות הפרויקט: הכפלת המסילה; הסטת מסילה קיימת ב-5 מקטעים; שיקום מבנה תחתון בתוואי קיים ב-5 מקטעים; הקמת גשר חדש עבור המסילה החדשה מעל נחל גמליאל, הפרדה מפלסית מעל כביש 42 ושיקום מקיף של גשר הנחל הקיים; תעלות ניקוז באורך כ-5 ק"מ ו-11 מובילי ניקוז; הנחת מפלגים.	469	צפי לסיום הפרויקט: 2025	תכנון מפורט 7 ק"מ - קבלת אישור RFT צפוי לסוף שנת 2020 ולאחריו יחל הליך מכרזי. 3 ק"מ - לא ניתן לצאת לביצוע של המתכונת בשל תכנית ותמ"לית אשר אינה תואמת לתוכנית של הרכבת. הנושא בדיונים בשיתוף רמ"י, מת"ח, נת"י ועיריית יבנה.	כ- 381

הערכות החברה בדבר השלמת הפרויקטים המסילתיים הנוספים, לרבות לוחות זמנים, עלויות והוצאות לסיומם כאמור לעיל, הינן מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך, המבוססות על פעילות החברה ועל מידע המצוי בידיה נכון למועד פרסום הדוח. הערכות אלו עשויות שלא להתממש, כולן או חלקן, או להתממש באופן שונה מהותית מכפי שנצפה. הגורמים העיקריים שעשויים להשפיע על כך הינם שינויים בתכניות העבודה של החברה, העדר תקצוב מתאים מטעם הממשלה, התפתחות ושינויים ברגולציה בתחומי הפעילות וגורמי הסיכון המפורטים בסעיף 26 בפרק א' לדוח התקופתי לשנת 2019.

17. בהמשך לאמור בסעיף 8.4.3 לפרק א' לדוח התקופתי ליום 31.12.2019, בדבר פרויקטים מסילתיים המנוהלים על ידי חברות חיצוניות, לעניין סעיף א- המסילה המזרחית (תת"ל 22), הפרויקט כולל תכנון והקמת מסילה כפולה באורך של כ- 70 ק"מ בקטע שבין מסילת החוף דרומית לתחנת פרדס חנה ועד לתחנת לוד ומטרתו יצירת עורף רכבתי למסילות החוף. לאורך התוואי מתוכננות מספר תחנות נוסעים ובכלל זה חדרה מזרח; אחיטוב; טייבה; טירה; כפר סבא צפון; שדרוג

תחנת ראש העין צפון, אלעד ותעופה. בחודש דצמבר 2015 הוצג במשרד התחבורה דו"ח בדיקה כלכלית שקבע כי המסילה נמצאה כלכלית למשק. בתחילת שנת 2017 התקבלה החלטה של משרד התחבורה להעביר את האחריות על המשך התכנון והביצוע של הפרויקט מחברת חוצה ישראל לחברת נתיבי ישראל. בהחלטה משותפת של חברת נתיבי ישראל, רכבת ישראל ומשרד התחבורה הוחלט על חלוקת הפרויקט בין רכבת ישראל לנת"י כאשר נת"י תתכנן ותבצע את הפרויקט בחלקו הצפוני בין פרדס חנה (צומת רמז) עד לפני החיבור למסילת השרון (צפונית לתחנת ראש העין צפון) ורכבת ישראל תתכנן ותבצע את הפרויקט בחלקו הדרומי, היינו בקטע המסילה הקיימת הפעילה בין ראש העין ללוד. נכון למועד פרסום הדוח, בקטע הפרויקט באחריות נת"י פורסמו כל מכרזי תשתית המבנה התחתון לאורך התוואי במתכונת מכרזי תכנון-ביצוע ונבחרו קבלנים והחלו בביצוע העבודות. כמו כן נת"י פרסמה מכרז לעבודות מבנה עליון איתות ותקשורת. בהמשך מתוכננים מכרזים נוספים להקמת תחנות: בקטע נת"י בשלב זה הוחלט על הקמת תחנות חדרה מזרח וטייבה. תחנות טירה, וכפ"ס צפון בדיונים לקבלת החלטה סופית לגבי הקמתם. לו"ז לסיום ביצוע הפרויקט בקטע זה (ללא העבודות לחשמול התוואי) כפי שהועבר מנת"י הינו רבעון רביעי לשנת 2025. קטע הפרויקט הדרומי שנמצא באחריות החברה, נמצא בביצוע מואץ, וחלקו בשלב השלמת התכנון המפורט, השלמת הפקעות וקידום זמינות. כמו כן, במקטעים בהם הושלם התכנון כאמור לעיל מבוצעות עבודות הנדסה אזרחית- ביצוע משמעותי של עבודות בקטע אלישמע-ראש העין צפון לטובת חשמול "טבעת השרון" בשנה הקרובה. במקביל, בין 4 קבלנים נוספים החלו בביצוע עבודות הנדסה אזרחית ב-5 מקטעים לאורך הקו, לרבות עבודות קיטום קונוסים של גשרי מחלף "קסם", הקמת גשר רכבת מעל כביש 461, הקמת רציפים בתחנת ראש העין צפון, עבודות תשתית מסילה (מבנה תחתון ועליון) ועוד.

לעניין סעיף ב - הקו לאילת, נכון למועד פרסום הדוח, הועדה המחוזית לתכנון במחוז דרום החליטה לפצל את התכנית לשתי תכניות נפרדות לקטעים: ב"ש-דימונה-צפע והחלק השני: דימונה-אילת. בנוסף, בוצעה הפקדה של קטע התוואי הצפוני ב"ש - דימונה-צפע. קידום הפרויקט באחריות נת"י.

לעניין המסילה רביעית באיילון (תת"ל 33) – הפרויקט נועד לשפר את קיבולת התנועה בצוואר הבקבוק המסילתי ולתת מענה לגידול בביקושים. הפרויקט כולל בין היתר: הקמת מסילה רביעית בפרוזדור איילון בקטע שבין תחנת תל אביב מרכז לת"א- דרום והוספת מסילות שלישיית ורביעית בקטע ת"א דרום - שפירים באורך כולל של כ-14 ק"מ. בנוסף כולל הפרויקט גם את הסטות מסלולי כביש 1 וביצוע פרויקט ניקוז בפארק אריאל שרון. תת"ל 33 אושרה במהלך חודש יולי 2018. נכון להיום חברת נתיבי ישראל מקדמת תכנון פיזי של הפרויקט. פרויקט האיגום בפארק אריאל שרון בביצוע מתקדם. כמו כן החל מאפריל השנה (2020) החלה חברת נתיבי ישראל בעבודות מקדימות בתוואי נחל האיילון בפרוזדור האיילון.

בנוסף, לעניין סעיף ד- מסילה חמישית ושישית באילון- בשלב זה בוחנת חברת נת"י חלופות.

הערכות החברה בדבר השלמת פרויקטים מסילתיים המבוצעים על ידי חברות חיצוניות, לרבות לוחות זמנים, המתוארים לעיל, הינן מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך, המבוססות על פעילות החברה ועל מידע מצוי בידיה נכון למועד פרסום הדוח. הערכות אלו עשויות שלא להתממש, כולן או חלקן, או להתממש באופן שונה מהותית מכפי שנצפה. הגורמים העיקריים שעשויים להשפיע על כך הינם שינויים בתכניות העבודה של החברות המבצעות את הפרויקטים, העדר תקצוב מטעם הממשלה, התפתחות ושינויים ברגולציה בתחומי הפעילות וגורמי הסיכון המפורטים בסעיף 26 בפרק א' לדוח התקופתי לשנת 2019.

18. בהמשך לאמור בסעיף 8.4.4 לפרק א' לדוח התקופתי ליום 31.12.2019, בדבר פרויקטים שאינם מסילתיים, להלן יפרטו השינויים המהותיים בתקופה:

שם	תיאור	תקציב (במיליוני ש"ח)	לו"ז	סטטוס	הוצאות משוערות לסיום (במיליוני ש"ח)
מתחם ב"ש	לאור הגידול בכמות ציוד נייד כאמור לעיל, מוקם מתחם תחזוקה נוסף בדרום המדינה ומסילות דיוור נוספות במתחם התפעולי שבסמוך לתחנת ב"ש צפון (אוניברסיטה).	1,176	הסתיים חלק צפוני כולל מוסך (מבנה 100), דיוור צפוני ורציף מכין. חלק דרומי הכולל דיוור,	בביצוע קיר אקוסטי בתכנון ואישור מול עיריית באר שבע.	כ- 205

הוצאות משוערות לסיום (במיליוני ש"ח)	סטטוס	לויז'	תקציב (במיליוני ש"ח)	תיאור	שם
	שבילי גישה לאורך מסילת הדיור בוצעו.	מבנה מסילאים ורציף מכין לצידוד חשמלי: הסתיים.			
כ- 1,126	<p>נכון למועד פרסום הדוח, חבילה מס' 1 (מבנה מסילאים – בביצוע. רציף מכין – הסתיים) חבילה 11 (מבנה מחרטה – בביצוע).</p> <p>חבילה מס' 2 (מבני אחסנה א. לוגיסטיקה), מכרז פורסם והתקיים מפגש מציעים. נבחר זוכה. צו התחלת עבודה צפוי עד לסוף שנת 2020.</p> <p>חבילה מס' 3 (מבנים מצפון למוסך הקיים), – ממתנה לפרסום מכרז ואישור תקציבי. צפי</p>	מועד סיום: שנת 2024	1,248	פרויקט המשך לשדרוג מתחם התחזוקה בקישון א'. הפרויקט כולל: שדרוג סדנה לטיפול אחזקה כבדה, הקמת מוסך לטיפול ברכבות חשמליות, הקמת מבנה מסילאים, הקמת מבנה מחרטה, בניית מתקני שטיפה, סלילת מסילות דיור ודרכי גישה, הקמת תחנות השנאה, הקמת מבני אחסנה ומשרדים.	מתחם קישון שלב ב'

שם	תיאור	תקציב (במיליוני ש"ח)	לויז'	סטטוס	הוצאות משוערות לסיום (במיליוני ש"ח)	
				לפרסום מכרז דצמבר 2020 בכפוף לקבלת אישור RTF תקציב והיתר.  חבילה מס' 5 (מוסך) לטיפול בנייד חשמלי/ דואלי - ממתין לאישור ממשלה וקבלת דוח RTF לתקצוב לביצוע.  צפי לפרסום המכרז במהלך 2021.		
מתחם אשקלון שלב א'	הקמה והסדרה של מתחם תחזוקה ותפעול באשקלון עבור רשת מסילות המתפתחת ומערך הנייד הגדל. המתחם ישמש בעיקר ציוד נייד בקווים המתחילים או מסתיימים באשקלון. במצב העתידי יימנעו נסיעות מיותרות ובזבוז משאבים (כ"א, זמן מסילה, בלאי, ועוד). מתחם זה כולל גם את הקמת המוסך לתחזוקת קרונועים חשמליים (מבוצע על ידי סימנס המספקת את הקרונועים החשמליים)	627	מועד סיום: Q4 שנת 2021	בביצוע	כ- 329	
מתחמי דיור ותחזוקה	למעט מתחם ב"ש ומתחם קישון שלב ב', לחברה פרויקטי דיור ותחזוקה נוספים כגון: מתחם קישון שלב א' (הסתיים), מתחם לוד שלב א' הערכות לדיור עבור פרוייקט DDEMU.	404	מועדי סיום: מתחם לוד שלב א' - Q4/2020	משתנה בהתאם לפרויקט	כ- 86	
קידום זמינות, תכנון מתחמים ותכנון מתחמי נדל"ן	תכנון מוקדם למתחמים קישון שלב ב', לוד שלב ב', אשקלון שלב ב' ורג"מ.  קידום של כ-53 תכניות בסביבת התחנות הקיימות והחדשות לטובת מימוש הפוטנציאל המסחרי בשטחי ר"י. התכניות שהגיעו לשלב הייזום הן: כרמיאל, מודיעין, לוד, גני אביב, רמלה דרום, אשקלון (תחנה קיימת), אשקלון (תחנה חדשה), מרכז תחבורה כורדני (קרית מוצקין- תחנה חדשה).	334	משתנה בהתאם לפרויקט	לוד ב' בתכנון מפורט.  רג"מ בקידום זמינות תכנונית.	כ- 102	

שם	תיאור	תקציב (במיליוני ש"ח)	לויז	סטטוס	הוצאות משוערות לסיום (במיליוני ש"ח)
	הפרויקט כולל תשלום מס רכישה בשנת 2015 במסגרת הסכם מול רמ"י (76 מלש"ח).			השאר בהמתנה לתקצוב הביצוע.	
החלפת האיתות	פרויקט התאמת מערכת האיתות והתקשורת לחשמול נחלק ל- 2 קטעים גיאוגרפיים עיקריים: צפוני ודרומי. בקטע הצפוני (נהריה-שפיים) כולל הפרויקט החלפה של מערכת האיתות החשמלית למערכת אלקטרונית, הקמת 21 מבני שוי"ב (שליטה ובקרה) חדשים, עבודות תקשורת והתאמת מחסומים לאורך התוואי. הפרויקט נדרש שכן מערכת האיתות המותקנת בקטע הצפוני אינה מתאימה לתפעול תחת חשמול (בשל השפעות אלקטרומגנטיות). ביצוע הפרויקט יתחלק לשני שלבים: שלב א'- משוי"ב נעמן ועד חותרים. שלב ב'- חותרים עד שפיים. כמו כן הפרויקט כולל התאמה של מערכת האיתות והתקשורת לתפעול בחשמול. הפרויקט כולל ביצוע עבודות התאמה של מערכות האיתות במבני שוי"ב קיימים, התאמת מערכות תמסורת, החלפת מחסומים וביצוע החלפת כבלים במקטעים שונים.	1,115	מועד סיום: שנת 2023	בביצוע	כ- 600
פרויקט ה-ERTMS	מערכת העצירה האוטומטית המופעלת כיום על רשת המסילות הינה מערכת "INDUSI". ההחלפה תבוצע למערכת ETCS Level 2 (European Train Control System) וכן התקנה של מערכת GSMR 1. יתרון משמעותי שיושג עם החלפת המערכת ל-ERTMS, לצד הגדלת הבטיחות, הינו הגדלת הקיבולת של רשת המסילות, בעיקר בצווארי הבקבוק: לאחר הפעלת המערכת, בפרוודור איילון יוכלו לפעול עוד 3 רכבות (לכיוון) בשעת שיא על בסיס תשתית המסילות הקיימות של החברה. ראו גם סעיף 23.6 להלן- סיכום עם משרד הביטחון-פינוי תדרי GSMR.	2,117	מועד סיום (של כלל הפרויקט): סוף שנת 2023.	נכון למועד פרסום הדוח, GSMR ו-ETCS TS בביצוע -ETCS OB הוצא צה"ע בחודש מרס 2019.	כ- 1,619

שם	תיאור	תקציב (במיליוני ש"ח)	לויז'	סטטוס	הוצאות משוערות לסיום (במיליוני ש"ח)
מתח"מ לוד	<p>הפרויקט כולל שלושה מרכיבים עיקריים:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- גשר המחבר בין המתחם התפעולי לבין אזור מבנה ההנהלה המשמש גם למעבר בין התחנה מבנה המסחר והרציפים של נוסעי הרכבת.</li> <li>- מבנה תחנה הכולל חניות וקומת מסחר.</li> <li>- שינויים מסילתיים כולל הקמת שלושה רציפים חדשים.</li> </ul>	424	מועד סיום צפוי : שנת 2023	בביצוע	כ- 160
שינויים מסילתיים והארכת רציפים	<p>בנימינה-אשקלון שלב א'- הארכת רציפים לטובת העלאת רמת השירות כמענה לגידול בביקושים לנסיעות באמצעות הגדלת מספר מקומות הישיבה ברכבת.</p> <p>תחנת סבידור ותחנת ההגנה- פרויקט משלים לפרויקט ה-ETCS במטרה לאפשר מעבר של הרכבות הנוספות המתוכננות במועד פתיחת מסילת הקו המהיר לירושלים לתנועה.</p> <p>חיבור תחנת לב המפרץ למסילת העמק – הוספת גשר להולכי רגל המחבר את המרכז התחבורתי המשולב ישירות לרציפים, לקיצור מסלול הנוסע באופן משמעותי, כך שיוכל לעבור בין רכבות קו העמק לקו החוף באופן ישיר. הפרויקט כולל הארכת רציפים של 150 מ' להתאמתן לרכבות החדשות.</p> <p>תאימות רציפים לתפעול מערכי DDEMU.</p>	217	מועדי סיום: בנימינה- אשקלון- נכון למועד פרסום הדוח הפרויקט נמצא בשלבי תכנון מוקדם. תחנת סבידור ותחנת ההגנה- לעניין הארכת רציפים: הפרויקטים הסתיימו במהלך רבעון 3 לשנת 2018.  לב המפרץ- הפרויקט הסתיים ב- 08/2019.  הארכת רציפים בבנימינה הושלמה ב Q2/2020 במסגרת האצת הפרויקט בתקופת משבר הקורונה.	בביצוע	כ- 126
משוא"ה ב'	פרויקט חיוני מתוקף הגדרת חברת רכבת ישראל כ"תשתית לאומית" בחירום. יש הכרח לדאוג לאבטחת מרכז השליטה של החברה וגם להגביר השליטה במערך הרכבתי בארץ.	168	מועד סיום: שנת 2020	הסתיים	כ- 65

שם	תיאור	תקציב (במיליוני ש"ח)	לויז'	סטטוס	הוצאות משוערות לסיום (במיליוני ש"ח)
תחנות חדשות	ספיר- תוספת תחנת נוסעים בסמוך לאזור תעסוקה ספיר בנתניה, אשר אמורה לשמש את באי אזור התעסוקה בנוסף לתחנת בית יהושע המשרתת את יישובי הסביבה.  מזכרת בתיה- תוספת תחנת נוסעים על קו מסילה כפול לאור ביקושים והקמה של אזור תעסוקה חדש.  קרית מלאכי-יואב (כפר מנחם)- תוספת תחנת נוסעים בסמוך לקריית מלאכי, לשימוש אזור מועצה מקומית יואב ומועצה מקומית נחל שורק.	198	מועדי סיום : ספיר- הסתיים בשנת 2016  מזכרת בתיה- התחנה נפתחה בחודש מאי 2019.  קרית מלאכי- יואב (כפר מנחם)- התחנה נפתחה בחודש ספטמבר 2018.	הסתיים	כ- 27
שדרוג ושיפוץ תחנות וחניונים	שדרוג תחנות והתאמתן לסטנדרטים הנדרשים בר"י.  שדרוג והקמת חניונים בתחנות הרכבת.	332	משתנה בהתאם לפרויקט	בביצוע ובתכנון	כ- 170
שלוחות, מטענים ומסופים	שלוחה לנמל הדרום- חיבור מסילתי לנמל הדרום המוקם בימים אלה מצפון לנמל אשדוד.  שלוחה לנמל חיפה- חיבור מסילתי לנמל המפרץ המוקם בימים אלו מצפון לנמל חיפה. פרויקט של יפה נוף. החברה מבצעת את המבנה העליון ואיתות ותקשורת.  שלוחות מטענים ומסופים- שלוחת נמל חיפה, שלוחת בית שאן, שלוחת מסוף דפולוג, שלוחת נמל מספנות ישראל, שלוחת אסמי עוז, מסילת צפע- תמר, מסוף נתיבות.	568	מועדי סיום לביצוע בכפוף לקבלת תקצוב : נמל הדרום- שנת 2024  נמל המפרץ- שנת 2023  <u>מטענים</u> <u>ומסופים</u>  נמל חיפה – הסתיים בנובמבר 2016  בית שאן- הסתיים בנובמבר 2016  מסוף דפולוג- הסתיים בנובמבר 2019  מספנות ישראל- שנת 2023  אסמי עוז- שנת 2026  צפע- תמר- שנת 2025	בתכנון נמל הדרום בהליך מכרזי.	כ- 541

שם	תיאור	תקציב (במיליוני ש"ח)	לויז'	סטטוס	הוצאות משוערות לסיום (במיליוני ש"ח)
			נתיבות- שנת 2024		
הפרדות מפלסיות	<p>הקמת הפרדות מפלסיות להגדלת הבטיחות ולמניעת תאונות.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>בשנת 2005 ממשלת ישראל החליטה להקים הפרדות מפלסיות שיבטלו מפגשי מסילה-כביש וזאת נוכח ריבוי אירועים בטיחותיים במפגשים אלה.</li> <li>ההפרדות המפלסיות מוקמות בהתאם למודל תעדוף לחישוב חומרת הסיכון במפגש דרך מסילה תוך ניתוח תרחישים אפשריים העלולים להתרחש במפגש, בדגש על תרחיש השימוט של רכבת נוסעים.</li> <li>במסגרת תכנית הפיתוח המאושרת, חטיבת פיתוח מקדמת את הקמתן של 10 הפרדות מפלסיות, אשר נמצאות בקטגוריה הראשונה מבחינה בטיחותית לביצוע, וזאת בעלות כוללת של כ-343 מיליון שקלים.</li> <li>משרד התחבורה תקצב את הרכבת באופן חלקי עבור סל ההפרדות המפלסיות (242 מיליון שקלים במקום 343 מיליון שקלים) באופן שאינו מאפשר את ביצוע כל ההפרדות המפלסיות.</li> </ul>	243	<p>מועד סיום : הפרדה מס' 9 (החותרים)- ינואר 2019.</p> <p>הפרדה 24 (אביחיל)- הסתיימה.</p> <p>נכון למועד פרסום הדוח, הפרדות מפלסיות 15 (מעין צבי), 14 (דור), 202 (כפר חב"ד), 30 א' (חוות רונית) בביצוע. צפי לסיום ביצוע העבודות : שנת 2022 (בהתאם להפרדה הרלוונטית).</p> <p>יודגש כי במסגרת האצת הפרויקטים, בתקופת משבר הקורונה, הואצו העבודות באופן שנמנעה פגיעה משמעותית בשירות הרכבתי על מסילת החוף. הפרדות מפלסיות 13 (הבונים) ו- 20 (חדרה) הסתיימו ההליך המכרזי אך הוצאת צה"ע מותנית בקבלת הסל המלא של התחייבות התקציב.</p> <p>הפרדה מפלסית 30 א (חוות רונית) חוזה נחתם, צ.ה.ע יצא ב 22 ביולי,</p>	בביצוע ובתכנון	כ-151



שם	תיאור	תקציב (במיליוני ש"ח)	לויז'	סטטוס	הוצאות משוערות לסיום (במיליוני ש"ח)
			2020. הפרדות 10 (עתלית) ו55א' (חצרות יוסף) הסתיים שלב התכנון המפורט. פרסום המכרז מותנה בקבלת תקציב צפי לסיום כלל הפרדות: שנת 2023, בכפוף למועד קבלת מלוא התקציב.		

הערכות החברה בדבר השלמת פרויקטים נוספים שאינם מסילתיים, לרבות לוחות זמנים ועלויות, המתוארים לעיל, הינן מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך, המבוססות על פעילות החברה ועל מידע המצוי בידיה נכון למועד פרסום הדוח. הערכות אלו עשויות שלא להתממש, כולן או חלקן, או להתממש באופן שונה מהותית מכפי שנצפה. הגורמים העיקריים שעשויים להשפיע על כך הינם שינויים בתכניות העבודה של החברה, העדר תקצוב מתאים מטעם הממשלה, התפתחות ושינויים ברגולציה בתחומי הפעילות וגורמי הסיכון המפורטים בסעיף 26 בפרק א' לדוח התקופתי לשנת 2019.

19. בהמשך לאמור בסעיף 8.4.6 לפרק א' לדוח התקופתי ליום 31.12.2019, בדבר תכנית החשמול, המנוהלת מבחינה ארגונית תחת מנהלת נפרדת בחברה, אשר במסגרתה פועל צוות לניהול פעילות התכנון והביצוע של כלל האתרים לאורך קווי השירות לנוסעים אשר יופעלו בהנעה חשמלית, התקשרויות מול גורמים רלוונטיים בחברה ומחוצה לה, ניהול תקציב ועוד. להערכת החברה, נכון למועד פרסום הדוח, יישום התכנית (תת"ל 18, תת"ל א' אשקלון- גורל) צפוי להסתיים בסוף שנת 2025.

20. בהמשך לאמור בסעיף 8.4.6(ו) לפרק א' לדוח התקופתי ליום 31.12.2019, בדבר תכנית החשמול, לעניין לוחות הזמנים ופריסה-קווי שירות חשמליים:

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

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

הערכות החברה בדבר הפעלת קווי השירות בהינע חשמלי, לרבות לוחות זמנים, הינן מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך, המבוססות על פעילות החברה ועל מידע המצוי בידיה נכון למועד פרסום הדוח. הערכות אלו עשויות שלא להתממש, כולן או חלקן, או להתממש באופן שונה מהותית מכפי שנצפה. הגורמים העיקריים שעשויים להשפיע על כך הינם שינויים בתכניות העבודה של החברה, העדר תקצוב מתאים מטעם הממשלה, התפתחות ושינויים ברגולציה בתחומי הפעילות וגורמי הסיכון המפורטים בסעיף 26 בפרק א' לדוח התקופתי לשנת 2019.

ביום 1 באפריל, 2020 נחתמה תוספת להסכם הקיים עם קבלן החשמול בהתאם למתווה האצת הפרויקט. בחודש מאי 2020, נחתמו מול הקבלן 4 מזכרי הבנות באשר להעסקת קבלני משנה ישראליים בפרויקט (חברות לסיכו, בן ארי, דניה סיבוס וברנד), לטובת האצת הפרויקט בתקופת משבר הקורונה, בעלות משוקללת של כ- 44.5 מיליון ש"ח (עלות זו כוללת תשלום לקבלני המשנה ותשלום ל-SEMI).

21. בהמשך לאמור בסעיף 8.4.6(ט) לפרק א' לדוח התקופתי ליום 31.12.2019, בדבר תכנית החשמול, לעניין תקציב תכנית החשמול, נכון למועד הדוח, שולם מתוך התקציב האמור סך של כ-4.3 מיליארד ש"ח. בעקבות משבר נגיף הקורונה והפסקת תנועות הרכבות, בוצעה הקדמת תזרים בסך של כ-80 מיליוני ש"ל לביצוע האצת עבודות החשמול. להלן יפורטו השינויים המהותיים בתקופה:

פריקט	אומדן עלות במיליון ש"ח	צפי תזרים לשנת 2020 במיליון ש"ח
תשתיות חשמול	4,206	349
נייד	7,338	733
השפעות סביבתיות	432	-
שיקום נופי	108	1
<b>סה"כ פרויקט חשמול</b>	<b>12,084</b>	<b>1,083</b>

22. בהמשך לאמור בסעיף 16.3 לפרק א' לדוח התקופתי ליום 31.12.2019, בדבר חומרי גלם וספקים לעניין השלמת מכרז להתקשרות עם ספקי דלק, ביום 14 ביוני, 2020, פרסמה החברה על זכייתן של דור אלון אנרגיה בישראל (1988) בע"מ ושל פז חברת נפט בע"מ (להלן – 'הזוכות') במכרז לאספקת דלק לחברה. ההתקשרות עם כל אחת מהזוכות הינה לתקופה של 24 חודשים עם אופציה להארכה ב-36 חודשים נוספים. עלות ההתקשרות עם שתי הזוכות ביחד הינה כ-500 מיליוני ש"ח לשנה.

23. בהמשך לאמור בסעיף 22.2.15 לפרק א' לדוח התקופתי ליום 31.12.2019 בדבר מגבלות ופיקוח על התאגיד לעניין חוקים לשעת חירום, ביום 7 ביוני, 2020 פרסם משרד התחבורה הסדר לפיצוי ו/או זיכוי נוסעים שרכשו כרטיסי נסיעה תקופתיים, אשר ניצולם המלא נמנע עקב השבתת שירות רכבות הנוסעים (לפי הוראת משרד התחבורה מיום 25 במרס, 2020). לפי ההסדר, הפיצוי ו/או הזיכוי יינתן ישירות על ידי משרד התחבורה באמצעות השירות למחזיקי "רב-קו", ללא מעורבותם של מפעילי התחבורה הציבורית בכלל והחברה בפרט.

24. בהמשך לאמור בסעיף 18.1.3 לפרק א' לדוח התקופתי ליום 31.12.2019 בדבר ניהול השקעות לעניין הקרן השמורה, בהתאם להוראות סעיף 7.3 לטטר הנאמנות לאגרות החוב (סדרה א') וסעיף 7.3 לטטר הנאמנות לאגרות החוב (סדרה ב') של החברה, שנחתמו ביום 25 בפברואר, 2015 (ראו תשקיף להשלמה של החברה הנושא תאריך 27 בפברואר, 2015, כפי שתוקן ביום 10 במרס, 2015), וכן בהתאם להוראות סעיף 6.2.3.1(ד)2) לפרק 6 לתשקיף החברה, החברה מעדכנת כי לאחר קבלת אישור הרמטיק נאמנות (1975) בע"מ, הנאמן למחזיקי אגרות החוב, אישר דירקטוריון החברה שימוש בסך של 25 מיליון ש"ח מכספי הקרן השמורה (כהגדרתה בשטרי הנאמנות) לטובת תשלום הקרן והריבית של אגרות החוב שחל ביום 31 במרס, 2020. יתרת התשלום הקרוב תשולם בהתאם למנגנון הקבוע בסעיף 6.2.3.1(ד)2)ב) לפרק 6 לתשקיף החברה.

25. בהמשך לאמור בסעיף 23.1 לפרק א' לדוח התקופתי ליום 31.12.2019 בדבר הסכם מסגרת לפיתוח והפעלת החברה, ביום 27 במאי, 2020 נחתמה תוספת שלישית להסכם ההפעלה והפיתוח, במסגרת תוספת זו ניתנו תוספות רטרואקטיביות משנת 2018 ועד וכולל שנת 2020. התוספת כוללת בין היתר שיפוי בגין עלויות הפעלת תחנת יצחק נבון, הפעלת טרמינלים חדשים בתחנות קיימות ושיפוי בגין הארכת מערכי רכבת. ההתחשבות בגין הרבעון השני לשנת 2020 התבצעה על פי התוספת הרביעית להסכם אשר נחתמה ביום 30 ביוני, 2020.

ביום 30 בספטמבר, 2020 נחתמה תוספת חמישית להסכם המסגרת לפיתוח והפעלת רכבת ישראל כהגדרתו בסעיף 2.1 לפרק א' לדוחות הכספיים השנתיים המאוחדים של החברה לשנת 2019 שפורסמו ביום 25 במרס, 2020 בין נציגי הממשלה לבין החברה.

תוספת זאת מסדירה בין היתר את מנגנון שיפוי העלויות בפעילות השוטפת בגין ירידה בהיקף הנסיעה במגזר הנוסעים, וכן, בגין עלויות הנוספות שנגרמו כתוצאה ממשבר הקורונה במהלך שנת 2020. בנוסף, התוספת מסדירה את ההתחשבות בגין חודש יוני, 2020 וכן קובעת כי יתקיים תהליך התדיינות להתחשבות עתידית נוספת בתחומי הסחר והמטענים ביחס לחציון השני לשנת 2020.

26. בהמשך לאמור בסעיף 26.5.3 לפרק א' לדוח התקופתי ליום 31.12.2019, בדבר תלות בקבלת סובסידיה ממשלתית לצורך התפעול השוטף ומימון תכנית הפיתוח לעניין הנפקת אג"ח, להערכת החברה, הנפקה אג"ח נוספת בסך 1 מיליארד ש"ח צפויה להתרחש בשנת 2021, בכפוף לאישור נציגי המדינה והאורגנים הרלבנטיים בחברה.
27. בהמשך לאמור בסעיף 22.2.5.5 לפרק א' לדוח התקופתי ליום 31.12.2019, בדבר מבקר המדינה לעניין דוחותיו השנתיים, ביום 23 במרס 2020, פורסם הדוח השנתי של מבקר המדינה מס' 70 בנושא הובלת מטענים ברכבת ופעילות חברת הבת למטענים. בהמשך לכך, הקים הדירקטוריון ביום 6 באפריל, 2020 צוות לתיקון ליקויים בראשות המנכ"ל. ביום 22 ביוני, 2020, אישר דירקטוריון החברה את המלצות הצוות לתיקון הליקויים.
28. בהמשך לאמור בסעיף 23.1 לפרק א' לדוח התקופתי ליום 31.12.2019 בדבר הסכם מסגרת לפיתוח והפעלת החברה, ביום 1 ביולי, 2020 פרסמה החברה כי ביום 30 ביוני, 2020 נחתמה תוספת להסכם ההפעלה והפיתוח, בין נציגי הממשלה לבין החברה, בגין השלכות התפשטות וירוס ה'קורונה' כאמור על פעילות החברה (להלן – 'התוספת להסכם').  
להלן עיקרי התוספת להסכם:
1. בגין כל אחד מהחודשים אפריל, מאי ויוני לשנת 2020, יועבר לחברה סך של 140 מלש"ח כמקדמה על חשבון ההוצאה המוכרת בגין נוסעים ובגין הסובסידיה למטענים.
  2. ההתחשבות בגין מחולל הסובסידיה התמריצית תבוטל החל מחודש ינואר 2020 ועד לחזרה לפעילות מלאה של שירותי התחבורה הציבורית ברכבות הנוסעים, ללא הגבלת נוסעים. ככל ותתחדש ההתחשבות בעניין זה, נקבע בהסכם אופן חישובה.
  3. בגין התשלום לחודש אפריל 2020, יועבר לחברה בנוסף סך של כ-43.5 מלש"ח עבור מחולל תמלוגים לרשות מקרקעי ישראל.
  4. העקרונות לחישוב התשלום עבור חודש יוני ייקבעו בהסכם נוסף.
- התוספת להסכם אושרה על ידי דירקטוריון החברה ביום 1 ביולי, 2020.
29. בהמשך לאמור בסעיף 8.4.2 לפרק א' לדוח התקופתי ליום 31.12.2019, בדבר פרויקטים מסילתיים נוספים לעניין פרויקט מסילת 431, ביום 2 ביולי, 2020 פרסמה החברה מכרז לביצוע עבודות תשתית וגישה בקטע מס' 8 לפרויקט, (להלן – 'המכרז'). אומדן המכרז עומד על סכום של מאות מיליוני ש"ח. תקופת ההתקשרות עם הזוכה במכרז תעמוד על 43 חודשים.  
ביום 3 בנובמבר, פרסמה החברה את זכייתה של דניה סיבוס בע"מ (להלן: 'הזוכה') במכרז.
- תקופת ההתקשרות עם הזוכה הינה 43 חודשים, כאשר פרויקט מסילת 431 בכללותו צפוי להיות מושלם בשנת 2026. היקף ההתקשרות עם הזוכה מסתכם בכ-300 מלש"ח, וזאת מתוך היקף כולל פרויקט מסילת 431 שנאמד בכ-3.5 מיליארד ש"ח.
- המידע המפורט לעיל, לרבות תקופת ההתקשרות עם הזוכה, מועד השלמת פרויקט מסילת 431 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 מצוי 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, כמפורט בסעיף 26 לפרק א' לדוח התקופתי של החברה לשנת 2019.
30. בהמשך לאמור בסעיף 2.2.2 לפרק א' לדוח התקופתי ליום 31.12.2019, בדבר רכבת ישראל מטענים בע"מ, ביום 22 ביולי, 2020 אישר דירקטוריון החברה להאריך את התחייבותו האמורה בסעיף הנ"ל בשלושה חודשים נוספים, כך שתחול לתקופה של 12 חודשים החל ממועד אישור הדוח הרבעוני של החברה הבת לרבעון השני לשנת 2020, וזאת כל עוד דרישת פירעון החוב כאמור עלולה להביא את חברת הבת לכדי חדלות פירעון.
31. בהמשך לאמור בסעיף 6.2.1 ו- 6.4.1 לפרק א' לדוח התקופתי ליום 31.12.2019, בדבר המוצרים העיקריים אותם מובילה החברה במסגרת תחום הובלת המטענים וכן לקוחות החברה בתחום הובלת המטענים בהתאמה לעניין חברת כ"ל, החל מהרבעון הראשון לשנת 2021 צפויה להפסק הפעילות במסוף נחל צין. בנוסף, בהמשך לסעיף 6.4.4 במסגרת תחום הפעילות של אשפה וחול, לאור הירידה בפעילות בתחום כריית החול במחצבות באיזור הדרום, החליט הלקוח אליקים בן ארי בע"מ לסיים את התקשרותו עם החברה. נכון למועד הדוח הצדדים עדיין דנים בנושא.
32. בהמשך לאמור בסעיף 11.3 לפרק א' לדוח התקופתי ליום 31.12.2019, בדבר פיתוח מסופים חדשים, באשר למחצת תמר, הפרויקט אושר להפקדה בתנאים ביוני 2020, ובאשר לתכנית הארצית לפיתוח מסופים, התכנית אושרה עקרונית ע"י הולנדט"ע במאי 2020, והחברה נערכת לקידומה בתיאום עם משרד התחבורה.

33. בהמשך לאמור בסעיף 8.4.6 (ט) לפרק א' לדוח התקופתי ליום 31.12.2019, בדבר תקצוב תכנית החשמול, נכון ליום 31 בדצמבר, 2019, שולם מתוך התקציב האמור סך של כ- 3.7 מיליארד ש"ח.
34. בהמשך לאמור בסעיף 15.11.12 לפרק א' לדוח התקופתי ליום 31.12.2019, בדבר סכסוכי עבודה, שביתות ועיצומים, בעניין קליטת עובדי החברה שסיפקה תמיכה טכנית למערכות האיתות האלקטרוני ברכבת, אשר נקלטו לעבודה בחברה בתפקיד מלווה טכנאי. ביום 26 ביולי, 2020 דחה בית הדין האזורי לעבודה את הבקשה.
35. בהמשך לאמור בסעיף 15.11.14 לפרק א' לדוח התקופתי ליום 31.12.2019, בדבר סכסוכי עבודה, שביתות ועיצומים, בעניין הגשת 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 ולחזול 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 13 בינואר, 2020 ניתנה החלטה על ידי בית הדין לפיה הבקשות שהוגשו בתיק יוקפאו עד ליום 1 במרס, 2020, ובתקופה זו ינוהל מו"מ אינטנסיבי בנוכחות גורמים בכירים לכל הפחות אחת לשבוע ביחס למחלוקות שנוותרו בתיק ושיעלו בתקופה זו. עוד נקבע כי יקויים מנגנון יישוב מחלוקות בין מנכ"ל החברה לבין יו"ר איגוד עובדי התחבורה אשר יידרשו להיפגש בהקדם האפשרי וככל האפשר תוך 24 שעות מרגע שתתעורר מחלוקת. 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 שזומו לבירור משמעותי בחודש שקדם לדיון.
- במסגרת הליך זה מוגשות מעת לעת בקשות ומתקיימים דיונים. כמו כן מוגשים עדכונים בדבר התקדמות המו"מ לבית הדין.
36. בהמשך לאמור בסעיף 15.11.16 לפרק א' לדוח התקופתי ליום 31.12.2019, בדבר סכסוכי עבודה, שביתות ועיצומים, בעניין הגשת נציגות העובדים כנגד החברה ומנהלים בכירים בה תביעה בגין פרסום לשון הרע לכאורה. ביום 24 בפברואר, 2020 התקיים דיון קדם משפט 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.
37. בהמשך לאמור בסעיף 15.11 לפרק א' לדוח התקופתי ליום 31.12.2019, בדבר סכסוכי עבודה, שביתות ועיצומים, ביום 26 ביולי, 2020 הגישה נציגות העובדים לבית הדין האזורי לעבודה בקשה בעניין הליך הקליטה של עובדת חברה וכנגד סמכויותיה במסגרת תפקידה. ביום 28 ביולי, 2020 הוגשה בקשת החברה לסילוק על הסף וכן התקיים דיון באותו היום. לאחר שהתקיים דיון נוסף ביום 8 בספטמבר, 2020 הושג ביום 1 בנובמבר, 2020 הסכם בין הצדדים שקיבל תוקף של פסק דין ומיצה את ההליך ובמסגרתו הוסכם, בין היתר, כי יוכר מלוא הוותק של העובדת בחברה והחברה אינה מתחייבת ואינה מחויבת לפרסם מכרז לתפקיד מנהלת יחידת רפואה.
38. בהמשך לאמור בסעיף 21.3.6 לפרק א' לדוח התקופתי ליום 31.12.2019, בדבר סיכונים סביבתיים ודרכי ניהולם לעניין מניעת מפגעים, במהלך שנת 2017 התריע המשרד להגנת הסביבה בפני החברה על מטרדי ריח בתחנת בני ברק. ביום 23 ביולי, 2020, התקבלה התראה בגין גרימת ריח חזק או בלתי סביר, דבר המהווה עבירה לפי סעיף 11(א)(1) לחוק מפגעים התשכ"א-1961 וכן זומנה החברה לשימוע על מנת שתוכל להשמיע את טענותיה בנושא.
39. בהמשך לאמור בסעיף 26.5.3 לפרק א' לדוח התקופתי ליום 31.12.2019, בדבר תלות בקבלת סובסידיה ממשלתית לצורך התפעול השוטף ומימון תכנית הפיתוח לעניין פירעון אג"ח, ביום 17 באוגוסט, 2020, אישר דירקטוריון החברה לדחות את מועד הפירעון של תשלום יתרת הקרן הבלתי מסולקת של אגרות החוב (סדרה א') ואגרות החוב (סדרה ב') של החברה (להלן יחד: 'אגרות החוב') לתקופה של תשעה חודשים, קרי עד ליום 30 ביוני, 2021 (להלן: 'מועד הפירעון הסופי'), בכפוף לקבלת כל האישורים הנדרשים, על מנת להמשיך את קיומה של החברה כ"תאגיד מדווח", כהגדרתו בחוק ניירות ערך, תשכ"ח-1968 (להלן: "חוק ניירות ערך").
- עוד פרסמה החברה כי תהא רשאית לעשות שימוש בקרן השמורה (המפורטת בסעיף 5 לגילוי הייעודי) לתשלום תשלומי הקרן והריבית של שתי סדרות אגרות החוב (סדרה א' וסדרה ב'), ללא חובת מילוי כספי הקרן השמורה, בכפוף לכך כי יתרת הסכום שתישאר בקרן השמורה לא תפחת מהסכום הנדרש לצורך תשלום כלל תשלומי הקרן והריבית למחזיקי אגרות החוב (סדרה א' וסדרה ב').
- להערכת החברה הנפקת אג"ח נוספת צפויה להתרחש בשנת 2021 בכפוף לאישור נציגי המדינה והאורגנים הרלוונטים.
- הערכות החברה בדבר הנפקת אג"ח נוספת, לרבות לוחות זמנים, הינן מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך, המבוססות על פעילות החברה ועל מידע המצוי בידיה נכון למועד פרסום הדוח. הערכות אלו עשויות שלא להתממש, כולן או חלקן, או להתממש באופן שונה מהותית מכפי שנצפה. הגורמים העיקריים שעשויים להשפיע על כך הינם שינויים בתכניות העבודה של החברה, העדר תקצוב מתאים מטעם הממשלה, התפתחות ושינויים ברגולציה בתחומי הפעילות וגורמי הסיכון המפורטים בסעיף 26 בפרק א' לדוח התקופתי לשנת 2019.

ביום 25 באוגוסט, 2020 אישרה אסיפת מחזיקי אגרות החוב (סדרה א') של החברה תיקון לשטר הנאמנות לאגרות החוב (סדרה א') של החברה וכן הסמיכה את הנאמן למחזיקי אגרות החוב (סדרה א') של החברה, לחתום על התיקון לשטר הנאמנות לאגרות החוב (סדרה א') ועל תיקון להסכם השעבוד מיום 10 במרס, 2015. בכמו כן, יום 25 באוגוסט, 2020 אישרה אסיפת מחזיקי אגרות החוב (סדרה ב') של החברה תיקון לשטר הנאמנות לאגרות החוב (סדרה ב') של החברה וכן הסמיכה את הנאמן למחזיקי אגרות החוב (סדרה ב') של החברה, לחתום על התיקון לשטר הנאמנות לאגרות החוב (סדרה ב') ועל תיקון להסכם השעבוד מיום 10 במרס, 2015.

בהמשך לכך, ביום 26 באוגוסט, 2020 פרסמה החברה כי בהמשך לדיווח מידי מיום 17 באוגוסט, 2020 בדבר אישור דירקטוריון החברה לדחיית מועד הפירעון הסופי של אגרות החוב (סדרה א' ו-ב') של החברה וכן לזימוני אסיפות מחזיקי אגרות החוב אשר פורסמו ביום 18 באוגוסט, 2020 במסגרתם הובא לאישור, בין היתר, תיקון שטר הנאמנות לאגרות החוב א' ו-ב', וכן תיקון הסכם השעבוד מיום 10 במרס, 2015, ולאחר קבלת אישור הבורסה לניירות ערך בתל אביב בע"מ, כי:

א. מועד תשלום יתרת קרן אגרות החוב בסך של 73,500,000 ש"ח לסדרה א' ובסך של 50,000,000 ש"ח (בתוספת הצמדה) לסדרה ב' נדחה מיום 30 בספטמבר, 2020 וישולם ביום 30 ביוני, 2021 בתשלום אחד (להלן: "מועד תשלום יתרת סכום הקרן הנדחה").

ב. עד למועד תשלום יתרת סכום הקרן הנדחה, תמשכנה אגרות החוב לשאת את שיעור הריבית בהתאם להוראות סעיף 4.1 וסעיף 4.2 לתנאים הרשומים מעבר לדף בשטרי הנאמנות לאגרות החוב.

ג. בהתאם לאמור:

1. למחזיקי אגרות החוב (סדרה א'), ביום 30 בספטמבר, 2020, תשולם רק ריבית על יתרת הקרן הבלתי מסולקת בשיעור 0.62% (שיעור שנתי של 1.24%), המועד הקובע לתשלומה יהיה ביום 24 בספטמבר, 2020. ביום 31 במרס, 2021 תשולם ריבית בשיעור 0.62% (שיעור שנתי של 1.24%) שהמועד הקובע לתשלומה יהיה ביום 25 במרס, 2021, וביום 30 ביוני, 2021 תשולם ריבית בשיעור של 0.31% שתשלומה יבוצע ביחד עם יתרת הקרן הבלתי מסולקת של אגרות החוב (סדרה א') ביום 30 ביוני, 2021.

2. למחזיקי אגרות החוב (סדרה ב'), ביום 30 בספטמבר, 2020, תשולם רק ריבית על יתרת הקרן הבלתי מסולקת בשיעור 0.295% (שיעור שנתי של 0.59%), המועד הקובע לתשלומה יהיה ביום 24 בספטמבר, 2020. ביום 31 במרס, 2021 תשולם ריבית בשיעור 0.295% (שיעור שנתי של 0.59%) שהמועד הקובע לתשלומה יהיה ביום 25 במרס, 2021, וביום 30 ביוני, 2021 תשולם ריבית בשיעור של 0.1475% שתשלומה יבוצע ביחד עם יתרת הקרן הבלתי מסולקת של אגרות החוב (סדרה ב') ביום 30 ביוני, 2021.

ד. למען הסר ספק, מובהר כי לריבית כאמור בסעיף 2 לעיל, לא תתווסף ריבית נוספת כלשהי, לרבות ריבית פיגורים כמפורט בסעיף 4.3 לתנאים הרשומים מעבר לדף בשטרי הנאמנות לאגרות החוב.

ה. תיקון שטרי הנאמנות לאגרות החוב כמפורט לעיל, לרבות דחיית מועד הפירעון הסופי של אגרות החוב, אושר על ידי מחזיקי אגרות החוב באסיפות מיום 25 באוגוסט, 2020 ונחתם ביום 26 באוגוסט, 2020.

40. בהמשך לאמור בסעיף 2.2.2 לפרק א' לדוח התקופתי ליום 31.12.2019, בדבר רכבת ישראל מטענים בע"מ, ביום 28 באוקטובר, 2020 אישר דירקטוריון החברה להאריך את התחייבותו האמורה בסעיף הני"ל בשלושה חודשים נוספים, כך שתחול לתקופה של 12 חודשים החל ממועד אישור הדוח הרבעוני של החברה הבת לרבעון השלישי לשנת 2020, וזאת כל עוד דרישת פירעון החוב כאמור עלולה להביא את חברת הבת לכדי חדלות פירעון.

41. בהמשך לאמור בסעיף 22.2.5 לפרק א' לדוח התקופתי ליום 31.12.2019, בדבר מבקר המדינה לעניין דוחותיו השנתיים, בחודש אוקטובר 2010 פורסם דו"ח מבקר המדינה 71 א' במסגרתו נכלל בנושא: "ביצוע פרויקט חשמו"ל קווי הרכבת ופתיחת הקו המהיר לירושלים - ביקורת מעקב". בחודשים נובמבר 2018 עד מאי 2020 בדק משרד מבקר המדינה לסירוגין תיקון ליקויים שהועלו בדוחות הקודמים מ-2014 ו-2017 בניהול פרויקט החשמו"ל 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 החשמו"ל, 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).

**רכבת ישראל בע"מ**

**דוחות כספיים תמציתיים מאוחדים  
ליום 30 בספטמבר 2020**

**(בלתי מבוקרים)**

## תוכן העניינים

עמוד	
2-4	הצהרות מנהלים
5	דוח סקירה של רואי החשבון
	<b>דוחות כספיים תמציתיים מאוחדים (בלתי מבוקרים):</b>
6-7	דוחות כספיים תמציתיים מאוחדים על המצב הכספי
8	דוחות כספיים תמציתיים מאוחדים על הרווח או ההפסד ורווח כולל אחר
9	דוחות כספיים תמציתיים מאוחדים על השינויים בהון
10-11	דוחות כספיים תמציתיים מאוחדים על תזרימי המזומנים
12-29	באורים לדוחות הכספיים התמציתיים 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 דירקטור \***

אני, אילן אזולאי, מצהיר כי:

1. בחנתי את הדוח הרבעוני שהגדרתי בתקנה 38 בפרק ד' לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומיידים), התש"ל – 1970 של חברת רכבת ישראל בע"מ (להלן - "החברה"), לתשעה חודשים שהסתיימו ביום 30 בספטמבר, 2020 (להלן: "הדוחות").
  2. בהתאם לידיעתי ולאחר שבחנתי את הדוחות, הדוחות הכספיים אינם כוללים מצג לא נכון של עובדה מהותית ולא חסר בהם מצג של עובדה מהותית הנחוץ כדי שהמצגים שניתנו, לאור הנסיבות שבהן ניתנו אותם מצגים, לא יהיו מטעים בהתייחס לתקופה המכוסה בדוחות.
  3. בהתאם לידיעתי ולאחר שבחנתי את הדוחות הכספיים ומידע כספי אחר הכלול בדוח הדירקטוריון משקפים באופן נאות, מכל הבחינות המהותיות, את המצב הכספי, תוצאות הפעולות, השינויים בהון העצמי ותזרימי המזומנים של החברה לימים ולתקופות המוצגים בדוחות.
  4. אני, לצד אחרים בחברה המצהירים הצהרה כזו, אחראי לקביעתם ולהתקיימותם בחברה של בקורות ונהלים לצורך גילוי הנדרש בדוחות. בהתאם לכך, 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.

אילן אזולאי  
דירקטור\*

תאריך: 18 בנובמבר, 2020

\* ביום 18 בנובמבר 2020, הסמיך דירקטוריון החברה את מר אילן אזולאי המכהן כדירקטור בחברה, לחתום על הצהרה זו במקום יו"ר דירקטוריון החברה, אשר טרם מונה.



## רכבת ישראל בע"מ

**הצהרת מנהלים בהתאם לתקנות החברות הממשלתיות (דוח נוסף בדבר הפעולות שנקטו והמצגים שניתנו להבטחת נכונות הדוחות הכספיים ודוח הדירקטוריון) התשס"ו - 2005**

## הצהרת מנהל כללי

אני, מיכאל מייקסנר, מצהיר כי:

1. בחנתי את הדוח הרבעוני שהגדרתי בתקנה 38 בפרק ד' לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומיידים), התש"ל – 1970 של חברת רכבת ישראל בע"מ (להלן - "החברה"), לתשעה חודשים שהסתיימו ביום 30 בספטמבר, 2020 (להלן: "הדוחות").
  2. בהתאם לידיעתי ולאחר שבחנתי את הדוחות, הדוחות הכספיים אינם כוללים מצג לא נכון של עובדה מהותית ולא חסר בהם מצג של עובדה מהותית הנחוץ כדי שהמצגים שניתנו, לאור הנסיבות שבהן ניתנו אותם מצגים, לא יהיו מטעים בהתייחס לתקופה המכוסה בדוחות.
  3. בהתאם לידיעתי ולאחר שבחנתי את הדוחות הכספיים ומידע כספי אחר הכלול בדוח הדירקטוריון משקפים באופן נאות, מכל הבחינות המהותיות, את המצב הכספי, תוצאות הפעולות, השינויים בהון העצמי ותזרימי המזומנים של החברה לימים ולתקופות המוצגים בדוחות.
  4. אני, לצד אחרים בחברה המצהירים הצהרה כזו, אחראי לקביעתם ולהתקיימותם בחברה של בקורות ונהלים לצורך גילוי הנדרש בדוחות. בהתאם לכך, קבענו בקורות ונהלים כאלה, או גרמנו לקביעתם תחת פיקוחנו של בקורות ונהלים כאלה, המיועדים להבטיח שמידע מהותי המתייחס לחברה, לרבות תאגידי מאוחדים שלה, מובא לידיעתנו על ידי אחרים בחברה ובאותם תאגידיים, בפרט במהלך תקופת ההכנה של הדוחות.
  5. אני ואחרים בחברה המצהירים הצהרה כזו, גילינו לרואה החשבון המבקר של החברה ולדירקטוריון שלה, בהתבסס על הערכתנו העדכנית ביותר:
    - א. את כל הליקויים המשמעותיים והחולשות המהותיות בקביעתה או בהפעלתה של בקרה פנימית על דיווח כספי העלולים, באופן סביר, להשפיע לרעה על יכולת החברה לרשום, לעבד, לסכם ולדווח מידע כספי.
    - ב. כל תרמית, בין מהותית ובין שאינה מהותית, בה מעורבים מנהלים או עובדים אחרים בעלי תפקיד משמעותי בבקרה הפנימית על דיווח כספי של החברה.
- אין באמור לעיל כדי לגרוע מאחריותי או מאחריות כל אדם אחר, על פי כל דין.

מיכאל מייקסנר  
מנכ"ל

תאריך: 18 בנובמבר, 2020

## 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, מרדכי ווטרו, מצהיר כי:

1. בחנתי את הדוח הרבעוני שהגדרתי בתקנה 38 בפרק ד' לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומיידים), התש"ל - 1970 של חברת רכבת ישראל בע"מ (להלן - "החברה"), לתשעה חודשים שהסתיימו ביום 30 בספטמבר, 2020 (להלן: "הדוחות").
  2. בהתאם לידיעתי ולאחר שבחנתי את הדוחות, הדוחות הכספיים אינם כוללים מצג לא נכון של עובדה מהותית ולא חסר בהם מצג של עובדה מהותית הנחוץ כדי שהמצגים שניתנו, לאור הנסיבות שבהן ניתנו אותם מצגים, לא יהיו מטעים בהתייחס לתקופה המכוסה בדוחות.
  3. בהתאם לידיעתי ולאחר שבחנתי את הדוחות, 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 לכך, קבענו בקורות ונהלים כאלה, או גרמנו לקביעתם תחת פיקוחנו של בקורות ונהלים כאלה, המיועדים להבטיח שמידע מהותי המתייחס לחברה, לרבות תאגידיים מאוחדים שלה, מובא לידיעתנו על ידי אחרים בחברה ובאותם תאגידיים, 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.

מרדכי ווטרו  
סמנכ"ל כספים וכלכלה

תאריך: 18 בנובמבר, 2020

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

### מבוא

סקרנו את המידע הכספי המצורף של חברת רכבת ישראל בע"מ וחברות בנות (להלן - "הקבוצה") הכולל את הדוח התמציתי המאוחד על המצב הכספי ליום 30 בספטמבר 2020 ואת הדוחות התמציתיים המאוחדים על הרווח או הפסד ורווח כולל אחר, השינויים בהון ותזרימי המזומנים לתקופות של תשעה ושלושה חודשים שהסתיימו באותו תאריך. הדירקטוריון והנהלה אחראים לעריכה ולהצגה של מידע כספי לתקופות ביניים אלו בהתאם לתקן חשבונאות בינלאומי IAS 34 "דיווח כספי לתקופות ביניים" וכן הם אחראים לעריכת מידע כספי לתקופות ביניים אלו לפי פרק ד' של תקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומידיים), התש"ל-1970 ובהתאם להוראות רשות החברות הממשלתיות. אחריותנו היא להביע מסקנה על מידע כספי לתקופות ביניים אלו בהתבסס על סקירתנו.

### היקף הסקירה

ערכנו את סקירתנו בהתאם לתקן סקירה (ישראל) 2410 של לשכת רואי חשבון בישראל "סקירה של מידע כספי לתקופות ביניים הנערכת על ידי רואה החשבון המבקר של הישות". סקירה של מידע כספי לתקופות ביניים מורכבת מבידור, בעיקר עם אנשים האחראים לעניינים הכספיים והחשבונאיים, ומיישום נהלי סקירה אנליטיים ואחרים. סקירה הינה מצומצמת בהיקפה במידה ניכרת מאשר ביקורת הנערכת בהתאם לתקני ביקורת מקובלים בישראל ולפיכך אינה מאפשרת לנו להשיג ביטחון שניודע לכל העניינים המשמעותיים שהיו יכולים להיות מזוהים בביקורת. בהתאם לכך, אין אנו מחויבים חוות דעת של ביקורת.

### מסקנה

בהתבסס על סקירתנו, לא בא לתשומת ליבנו דבר הגורם לנו לסבור שהמידע הכספי הנ"ל אינו ערוך, מכל הבחינות המהותיות, בהתאם לתקן חשבונאות בינלאומי IAS 34.

בנוסף לאמור בפסקה הקודמת, בהתבסס על סקירתנו, לא בא לתשומת ליבנו דבר הגורם לנו לסבור שהמידע הכספי הנ"ל אינו ממלא, מכל הבחינות המהותיות, אחר הוראות הגילוי לפי פרק ד' של תקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומידיים), התש"ל-1970 והוראות רשות החברות הממשלתיות.

### הדגש עניינים מסוימים

מבלי לסייג את מסקנתנו הנ"ל, אנו מפנים את תשומת הלב לאמור בביאור אג' בדבר מצבה הכספי של החברה לרבות השלכות נגיף הקורונה על פעילותה והערכת הנהלת ודירקטוריון החברה, כי לחברה יהיו מקורות מספקים בהיקף ובעיתוי הנדרש על מנת לעמוד בהחייביותיה ולממן את פעילותה השוטפת בעתיד הנראה לעין.

בריטמן אלמגור זר ושות'

רואי חשבון

A Firm in the Deloitte Global Network

תל אביב, 18 בנובמבר, 2020.

תל אביב - משרד ראשי

מרכז עזריאלי 1 תל אביב, 6701101, ת.ד. 16593 תל אביב 6116402 | טלפון: 03-6085555 | [info@deloitte.co.il](mailto:info@deloitte.co.il)

משרד נצרת  
מרג' אבן עאמר 9  
נצרת, 16100

טלפון: 073-3994455  
פקס: 073-3994455  
[info-nazareth@deloitte.co.il](mailto:info-nazareth@deloitte.co.il)

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

טלפון: 08-6375676  
פקס: 08-6371628  
[info-eilat@deloitte.co.il](mailto:info-eilat@deloitte.co.il)

משרד חיפה  
מעלה השחרור 5  
ת.ד. 5648  
חיפה, 3105502

טלפון: 04-8607333  
פקס: 04-8672528  
[info-haifa@deloitte.co.il](mailto:info-haifa@deloitte.co.il)

משרד ירושלים  
קרית המדע 3  
מגדל הר חוצבים  
ירושלים, 914510  
ת.ח. 45396

טלפון: 02-5018888  
פקס: 02-5374173  
[info-jer@deloitte.co.il](mailto:info-jer@deloitte.co.il)

ליום 31 בדצמבר 2019 (מבוקר)	ליום 30 בספטמבר 2019 (בלתי מבוקר) אלפי ש"ח	ליום 30 בספטמבר 2020 (בלתי מבוקר)	באור	
<b>נכסים שוטפים</b>				
67,541	143,289	13,604		מזומנים ושווי מזומנים
2,995	3,284	2,202	4	השקעות לזמן קצר
161,993	162,162	135,682	4	קרן שמורה בגין אג"ח
119,029	103,242	75,857		לקוחות
845,493	884,349	865,785	7	ממשלת ישראל
291,344	223,968	399,079		חייבים ויתרות חובה
13,954	13,579	15,094		מלאי
<b>1,502,349</b>	<b>1,533,873</b>	<b>1,507,303</b>		<b>סה"כ נכסים שוטפים</b>
<b>נכסים לא שוטפים</b>				
38,256	49,082	44,070		חייבים ויתרות חובה לזמן ארוך
35,392	35,974	32,785	4	השקעות מיועדות בנכסים פיננסיים
67,000	37,000	77,000		נכסי מיסים נדחים
140,648	122,056	153,855		
			5	<b>רכוש קבוע</b>
21,469,628	20,783,295	21,622,542		רכוש קבוע מופעל, נטו
6,371,044	6,790,866	7,832,081		רכוש קבוע בהקמה
27,840,672	27,574,161	29,454,623		סה"כ רכוש קבוע, נטו
292,821	293,655	296,910		<b>נכסים בלתי מוחשיים, נטו</b>
28,274,141	27,989,872	29,905,388		<b>סה"כ נכסים לא שוטפים</b>
29,776,490	29,523,745	31,412,691		<b>סה"כ נכסים</b>

הבאורים המצורפים מהווים חלק בלתי נפרד מהדוחות הכספיים תמציתיים מאוחדים.

ליום 31 בדצמבר 2019 (מבוקר)	ליום 30 בספטמבר 2019 (בלתי מבוקר) אלפי ש"ח	ליום 30 בספטמבר 2020 (בלתי מבוקר)	באור	
				<b>התחייבויות שוטפות</b>
-	20	-		התחייבות מסים שוטפים
811,975	657,371	803,350		התחייבויות לספקים ולנותני שירותים
205,548	196,137	214,793		זכאים ויתרות זכות
86,330	163,026	162,795	7	ממשלת ישראל
255,574	286,545	249,809		התחייבויות תלויות
249,196	249,235	124,272	4	התחייבות בגין אג"ח לזמן קצר
18,168	19,553	17,283		חלויות שוטפות בגין התחייבות חכירה
<b>1,626,791</b>	<b>1,571,887</b>	<b>1,572,302</b>		<b>סה"כ התחייבויות שוטפות</b>
				<b>התחייבויות לא שוטפות</b>
142,495	152,534	144,939		הטבות לעובדים
27,182,403	27,021,483	28,844,644	7	הכנסה נדחית בגין מענקים ממשלתיים
25,624	29,468	32,173		התחייבות בגין חכירה לזמן ארוך
<b>27,350,522</b>	<b>27,203,485</b>	<b>29,021,756</b>		<b>סה"כ התחייבויות לא שוטפות</b>
				<b>הון עצמי</b>
3,000,000	3,000,000	3,000,000		הון מניות
174,720	174,720	174,720		קרן הון
(2,375,543)	(2,426,347)	(2,356,087)		יתרת הפסד
<b>799,177</b>	<b>748,373</b>	<b>818,633</b>		<b>סה"כ הון עצמי</b>
<b>29,776,490</b>	<b>29,523,745</b>	<b>31,412,691</b>		<b>סה"כ התחייבויות והון עצמי</b>

הבאורים המצורפים מהווים חלק בלתי נפרד מהדוחות הכספיים תמציתיים מאוחדים.

מרכזי ווטרו סמנכ"ל כספים וכלכלה	מיכאל מייקסנר מנכ"ל	אילן אזולאי דירקטור*	18 בנובמבר, 2020 תאריך אישור הדוחות הכספיים
------------------------------------	------------------------	-------------------------	--

\* ביום 18 בנובמבר, 2020 הסמיך דירקטוריון החברה את מר אילן אזולאי המכהן כדירקטור בחברה לחתום על הצהרה זו במקום יו"ר דירקטוריון החברה, אשר טרם מונה.

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר	לתקופה של שלושה חודשים שהסתיימה ביום 30 בספטמבר		לתקופה של תשעה חודשים שהסתיימה ביום 30 בספטמבר		
	2019	2020	2019	2020	
(מבוקר)	(בלתי מבוקר)		(בלתי מבוקר)		
אלפי ש"ח					
2,563,732	664,039	656,024	1,931,137	1,772,087	הכנסות ממכירות ושירותים
2,464,450	636,195	606,723	1,842,199	1,684,094	עלות ההכנסות ממכירות ושירותים
99,282	27,844	49,301	88,938	87,993	רווח גולמי
5,957	1,274	3,227	4,438	10,941	הוצאות מכירה ושיווק
156,248	37,570	34,346	111,157	109,615	הוצאות הנהלה וכלליות
(70,455)	(552)	(303)	(24,379)	(50,639)	הכנסות אחרות, נטו
7,532	(10,448)	12,031	(2,278)	18,076	רווח (הפסד) תפעולי
18,747	9,133	(3,362)	18,260	933	הכנסות מימון (קיטון בהכנסה)
6,605	2,100	4,762	5,133	10,406	הוצאות מימון
19,674	(3,415)	3,907	10,849	8,603	רווח (הפסד) לפני מיסים על הכנסה
31,000	-	-	1,000	10,000	הכנסות מיסים נדחים
42	5	6	62	19	הוצאות מיסים על ההכנסה
50,632	(3,420)	3,901	11,787	18,584	רווח (הפסד) נקי
<b>רווח (הפסד) כולל אחר:</b>					
(14,898)	(17,009)	(13,097)	(26,857)	872	רווח (הפסד) אקטוארי בגין תוכניות להטבה מוגדרת
35,734	(20,429)	(9,196)	(15,070)	19,456	סה"כ רווח (הפסד) כולל

הבאורים המצורפים מהווים חלק בלתי נפרד מהדוחות הכספיים תמציתיים מאוחדים.

סה"כ הון	יתרת הפסד אלפי ש"ח	קרן הון	הון מניות	
				<b>לתקופה של תשעה חודשים שהסתיימה ביום 30 בספטמבר 2020 (בלתי מבוקר)</b>
799,177	(2,375,543)	174,720	3,000,000	יתרה ליום 1 בינואר, 2020
18,584	18,584	-	-	רווח נקי
872	872	-	-	רווח כולל אחר
<b>818,633</b>	<b>(2,356,087)</b>	<b>174,720</b>	<b>3,000,000</b>	יתרה ליום 30 בספטמבר, 2020
				<b>לתקופה של תשעה חודשים שהסתיימה ביום 30 בספטמבר 2019 (בלתי מבוקר)</b>
763,443	(2,411,277)	174,720	3,000,000	יתרה ליום 1 בינואר, 2019
11,787	11,787	-	-	רווח נקי
(26,857)	(26,857)	-	-	הפסד כולל אחר
<b>748,373</b>	<b>(2,426,347)</b>	<b>174,720</b>	<b>3,000,000</b>	יתרה ליום 30 בספטמבר, 2019
				<b>לתקופה של שלושה חודשים שהסתיימה ביום 30 בספטמבר 2020 (בלתי מבוקר)</b>
827,829	(2,346,891)	174,720	3,000,000	יתרה ליום 1 ביולי, 2020
3,901	3,901	-	-	רווח נקי
(13,097)	(13,097)	-	-	הפסד כולל אחר
<b>818,633</b>	<b>(2,356,087)</b>	<b>174,720</b>	<b>3,000,000</b>	יתרה ליום 30 בספטמבר, 2020
				<b>לתקופה של שלושה חודשים שהסתיימה ביום 30 בספטמבר 2019 (בלתי מבוקר)</b>
768,802	(2,405,918)	174,720	3,000,000	יתרה ליום 1 ביולי, 2019
(3,420)	(3,420)	-	-	הפסד נקי
(17,009)	(17,009)	-	-	הפסד כולל אחר
<b>748,373</b>	<b>(2,426,347)</b>	<b>174,720</b>	<b>3,000,000</b>	יתרה ליום 30 בספטמבר, 2019
				<b>יתרה ליום 1 בינואר, 2019</b>
763,443	(2,411,277)	174,720	3,000,000	
50,632	50,632	-	-	רווח נקי
(14,898)	(14,898)	-	-	הפסד כולל אחר
<b>799,177</b>	<b>(2,375,543)</b>	<b>174,720</b>	<b>3,000,000</b>	יתרה ליום 31 בדצמבר, 2019

הבאורים המצורפים מהווים חלק בלתי נפרד מהדוחות הכספיים תמציתיים מאוחדים.

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2019 (מבוקר)	לתקופה של שלושה חודשים שהסתיימה ביום 30 בספטמבר		לתקופה של תשעה חודשים שהסתיימה ביום 30 בספטמבר	
	2019	2020	2019	2020
	(בלתי מבוקר)			
	אלפי ש"ח			

**תזרימי מזומנים מפעילות שוטפת**

50,632	(3,420)	3,901	11,787	18,584	רווח (הפסד) נקי
--------	---------	-------	--------	--------	-----------------

**התאמות הדרושות להצגת תזרימי מזומנים מפעילות שוטפת**

הכנסות והוצאות שאינן כרוכות בתזרימי מזומנים:					
(31,000)	-	-	(1,000)	(10,000)	הכנסות מסים נדחים
(31)	5	(6)	(11)	-	הוצאות (הכנסות) מסים על ההכנסה
50,969	12,986	13,905	38,194	40,724	פחת והפחותות, נטו
(68,000)	-	-	(23,000)	(49,000)	השבה ערך
(2,423)	(424)	-	(424)	14	הפסד (רווח) מממוש רכוש קבוע
					שערות נכסים פיננסיים הנמדדים בשווי הוגן דרך
(1,871)	(761)	(207)	(2,567)	462	רווח או הפסד, נטו
989	245	264	763	663	הוצאות מימון בגין חכירה
(51,367)	12,051	13,956	11,955	(17,137)	

**שינויים בסעיפי נכסים והתחייבויות:**

998	10,342	(12,807)	16,786	43,172	ירידה (עלייה) בלקוחות
(57,633)	37,255	(123,469)	(22,642)	(108,622)	ירידה (עלייה) בחוב ממשלת ישראל
7,594	(2,529)	45,375	(49,669)	4,563	ירידה (עלייה) בחייבים ויתרות חובה (כולל יתרות חובה לזמן ארוך)
(294)	391	102	81	(1,140)	ירידה (עלייה) במלאי
3,802	(817)	1,596	1,882	3,316	עלייה (ירידה) בהתחייבות בשל הטבות לעובדים, נטו
18,277	(67,576)	21,997	(31,968)	(48,072)	עלייה (ירידה) בהתחייבויות לספקים ולנותני שירותים
11,384	(22,285)	(11,389)	(8,854)	10,648	עלייה (ירידה) בזכאים, יתרות זכות והפרשות
(15,872)	(45,219)	(78,595)	(94,384)	(96,135)	

(16,607)	(36,588)	(60,738)	(70,642)	(94,688)	מזומנים נטו ששימשו לפעילות שוטפת
----------	----------	----------	----------	----------	----------------------------------

הבאורים המצורפים מהווים חלק בלתי נפרד מהדוחות הכספיים תמציתיים מאוחדים.



לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר	לתקופה של שלושה חודשים שהסתיימה ביום 30 בספטמבר		לתקופה של תשעה חודשים שהסתיימה ביום 30 בספטמבר		
	2019	2020	2019	2020	
(מבוקר)	(בלתי מבוקר)				
	אלפי ש"ח				
					<b>תזרימי מזומנים מפעילות השקעה</b>
(2,632,875)	(807,368)	<b>(860,200)</b>	(2,205,546)	<b>(2,366,402)</b>	רכישת רכוש קבוע
(22,667)	(6,582)	<b>(1,027)</b>	(18,151)	<b>(18,725)</b>	רכישת נכסים בלתי מוחשיים
(12,242)	90,557	<b>2,761</b>	18,373	<b>(7,787)</b>	שינוי ביתרת חו"ז בגין מע"מ
2,625,995	835,216	<b>924,125</b>	2,131,536	<b>2,477,854</b>	תקבולים בגין מענקי השקעה מממשלת ישראל
2,658	338	-	442	-	תמורה ממימוש רכוש קבוע
5,858	2,667	<b>693</b>	4,929	<b>27,403</b>	תמורה ממימוש נכסים פיננסיים הנמדדים בשווי הוגן דרך רווח או הפסד, נטו מימוש (השקעה) בפקדונות בתאגידים בנקאיים, נטו
21,557	(77,853)	<b>(81,777)</b>	104,223	<b>(107,125)</b>	
<b>(11,716)</b>	<b>36,975</b>	<b>(15,425)</b>	<b>35,806</b>	<b>5,218</b>	<b>מזומנים נטו שנבעו מפעילות (ששימשו לפעילות) השקעה</b>
					<b>תזרימי מזומנים מפעילות מימון</b>
248,919	124,611	-	248,919	<b>99,357</b>	קבלת מענק ממשלתי לכיסוי פרעון קרן אג"ח
(248,919)	(124,611)	-	(248,919)	<b>(124,357)</b>	פרעון קרן אג"ח
3,610	1,550	-	3,208	<b>1,033</b>	קבלת מענק ממשלתי לכיסוי פרעון ריבית אג"ח
(4,247)	(1,824)	<b>(607)</b>	(4,246)	<b>(1,822)</b>	ריבית ששולמה
77,000	-	-	77,000	<b>77,000</b>	קבלת הלוואה לזמן קצר ממשלת ישראל, נטו
(77,463)	-	-	-	-	פרעון הלוואה לזמן קצר ממשלת ישראל, נטו
(989)	(245)	<b>(264)</b>	(763)	<b>(663)</b>	ריבית ששולמה בגין חכירה
(19,704)	(5,044)	<b>(5,071)</b>	(14,731)	<b>(15,015)</b>	פרעון התחייבות בגין חכירה
<b>(21,793)</b>	<b>(5,563)</b>	<b>(5,942)</b>	<b>60,468</b>	<b>35,533</b>	<b>מזומנים נטו שנבעו מפעילות (ששימשו לפעילות) מימון</b>
<b>(50,116)</b>	<b>(5,176)</b>	<b>(82,105)</b>	<b>25,632</b>	<b>(53,937)</b>	<b>עלייה (ירידה) במזומנים ושווי מזומנים</b>
<b>117,657</b>	<b>148,465</b>	<b>95,709</b>	<b>117,657</b>	<b>67,541</b>	<b>יתרת מזומנים ושווי מזומנים לתחילת התקופה</b>
<b>67,541</b>	<b>143,289</b>	<b>13,604</b>	<b>143,289</b>	<b>13,604</b>	<b>יתרת מזומנים ושווי מזומנים לסוף התקופה</b>

הבאורים המצורפים מהווים חלק בלתי נפרד מהדוחות הכספיים תמציתיים מאוחדים.

באור 1 - כללי

הישות המדווחת

א. חברת רכבת ישראל בע"מ (להלן "החברה") עוסקת בהסעת נוסעים ובהובלת מטענים ברכבת, השכרה של מתחמי מסחר ומקימה את התשתיות הנדרשות לפעילותה. החברה נתמכת באופן שוטף ומתמשך בממשלת ישראל לצורך מימון פעילותה השוטפת ופעילות הפיתוח שלה. ביום 17 ביוני, 2014 נחתם הסכם מסגרת לפיתוח והפעלת רכבת ישראל (להלן "ההסכם החדש") בתוקף מיום 1 בינואר, 2013 ועד ליום 31 בדצמבר, 2020. לפרטים בדבר עיקרי ההסכם ראה באור 20 (ג)(1)(3) לדוחות הכספיים השנתיים המאוחדים.

החברה הינה בבעלות מלאה של מדינת ישראל, ולפיכך הינה חברה ממשלתית וחל עליה חוק החברות הממשלתיות, התשל"ה-1975 וההוראות שניתנו על פיו, לרבות כללים והוראות לעריכת הדוחות הכספיים ודוחות דירקטוריון בהתאם לחוזרי והנחיות רשות החברות הממשלתיות.

ב. החל מיום 1 באוקטובר 2016 החלה לפעול חברת הבת רכבת ישראל מטענים בע"מ (להלן: "חברת הבת"), והחל מיום 1 בינואר 2017 הוסבו כל הסכמי הלקוחות של רכבת ישראל בנושא הובלת מטענים לחברת הבת.

לעניין מס הכנסה החברה טיפלה בהעברת הפעילות בהתאם לסעיף 104 לפקודת מס הכנסה. 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. חברת פיתוח מתחמי רכבת ישראל בע"מ החלה לפעול ביום 1 בינואר, 2017.

ג. המצב הכספי של החברה

לחברה גרעון בהון החוזר, בסכום של כ-65 מיליוני ש"ח וכ-124 מיליוני ש"ח ליום 30 בספטמבר, 2020, וליום 31 בדצמבר 2019, בהתאמה; לחברה תזרים מזומנים שלילי מפעילות שוטפת לתשעה חודשים שהסתיימו ביום 30 בספטמבר, 2020, בסך של כ-95 מיליוני ש"ח, תזרים מזומנים שלילי לתקופה של שלושה חודשים שהסתיימו ביום 30 בספטמבר, 2020 בסך של כ-61 מיליוני ש"ח ותזרים מזומנים שלילי מפעילות שוטפת לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר, 2019, בסך של כ-17 מיליוני ש"ח.

כמו כן, לחברה הפסד תפעולי לפני הכנסות אחרות, נטו (בעיקר מביטול ירידת ערך נכסים) לתקופה של תשעה חודשים שהסתיימה ביום 30 בספטמבר, 2020 בסך של כ-33 מיליוני ש"ח, והפסד תפעולי לפני הכנסות אחרות, נטו (בעיקר מביטול ירידת ערך נכסים) לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר, 2019 בסך של כ-63 מיליוני ש"ח.

במהלך שנת 2019, החלה הנהלת החברה בתכנון ובביצוע של פעולות אשר מטרתן לשפר את תוצאות פעילות החברה ומצבה הכספי. בכלל זה יצוין כי, בתקופת הדיווח ולאחריה ממשיכה הנהלת החברה בביצוע צעדי חסכון בעיקר בתקורות החברה, פעולות לשיפור השירות לנוסעים ופעולות בקשר עם הסכם פיתוח והפעלה חדש מול מדינת ישראל שיחול החל משנת 2021.

כמו כן, ביום 15 במאי, 2019, אישר דירקטוריון החברה תוספת להסכם ההפעלה והפיתוח בנוגע לגובה הסובסידיה השנתית של פעילות הובלת מטענים לשנים 2019-2020, שאלה עיקרית: ביטול שחיקת מחולל דמי הסובסידיה לטון/ק"מ בשנים 2019 ו-2020; בונוסים על גידול בהיקף הובלת מטענים בהשוואה לשנת 2018 ותמריץ להובלת מכולות: תעריף ל-TEU מכולה. התיקון האמור אושר על ידי נציגי הממשלה כמתחייב מהסכם ההפעלה והפיתוח.

לגבי החלטת הדירקטוריון בדבר המלצתו לרשות החברות לפעול מול ממשלת ישראל לסיום פעילות חברת הבת למטענים ראה באור 20(ג)(18) בדוחות הכספיים השנתיים המאוחדים.

ביום 27 במאי, 2020 נחתמה תוספת שלישית להסכם ההפעלה והפיתוח, במסגרת תוספת זו ניתנו תוספת רטרואקטיביות משנת 2018 ועד וכולל שנת 2020. התוספת כוללת בין היתר שיפוי בגין עלויות הפעלת תחנת יצחק נבון, הפעלת טרמינלים חדשים בתחנות קיימות ושיפוי בגין הארכת מערכי רכבת. ההתחשבות בגין הרבעון השני לשנת 2020 התבצעה על פי התוספת הרביעית להסכם אשר נחתמה ביום 30 ביוני 2020, ראה גם ביאור 8 (16).

ביום 30 בספטמבר, 2020 נחתמה תוספת חמישית להסכם המסגרת לפיתוח והפעלת רכבת ישראל כהגדרתו בסעיף 2.1 לפרק א' לדוחות הכספיים השנתיים המאוחדים של החברה לשנת 2019 שפורסמו ביום 25 במרס, 2020 בין נציגי הממשלה לבין החברה.

תוספת זו מתייחסת להתחשבות בדמי ההפעלה לחודשים יולי - דצמבר 2020, והיא מסדירה בין היתר את מנגנון שיפוי העלויות בפעילות השוטפת בגין ירידה בהיקף הנסיעה במגזר הנוסעים, וכן, בגין עלויות הנוספות שנגרמו כתוצאה ממשבר הקורונה במהלך שנת 2020. בנוסף, התוספת הסדירה את ההתחשבות בגין חודש יוני, 2020 וכן קובעת כי יתקיים תהליך התדיינות להתחשבות עתידית נוספת בתחומי הסחר והמטענים ביחס לחציון השני לשנת 2020.

כמו כן יצוין כי בהמשך לאמור בבאור 20(ג)(1)(3) לדוחות הכספיים השנתיים המאוחדים, פירעון יתרת הקרן של אגרות החוב עתיד להתבצע מכספי הקרן השמורה בגין אג"ח ולא מתזרים המזומנים של החברה מפעילות שוטפת, ראה ביאור 8(3) וביאור 8(19).

## באור 1 - כללי (המשך)

## ג. המצב הכספי של החברה (המשך)

## השלכות נגיף הקורונה :

בעקבות התפשטות נגיף הקורונה בתחילת שנת 2020 ברחבי העולם, חלה ירידה בהיקפי הפעילות הכלכלית באזורים רבים בעולם וגם בישראל. התפשטות הנגיף והפעולות בהן נוקטות מדינות רבות בעולם ובכללן ישראל למניעת התפשטות הנגיף כאמור, גרמו בין היתר לירידה בהיקף התחבורה העולמית, למגבלות תנועה ותעסוקה. במסגרת המגבלות נאלצה החברה להפסיק את תנועת הרכבות. החל מיום 11 במרס, 2020 החלו הגבלות בהם ירדה הדרגתית תנועת הרכבות וב- 26 במרס, 2020 הופסקה לחלוטין תנועת הרכבות לנוסעים בהוראת משרד התחבורה (ראה גם ביאור 8(2)). בעקבות מגבלות התנועה והכרזת מצב החירום החברה עבדה במתכונת מצומצמת, אשר כללה הוצאת חלק מהעובדים לחופשה על חשבון ימי החופשה בתקופה בה הופסקה תנועת הרכבות. ביום 22 ביוני, 2020 חודשה פעילות שירותי התחבורה הציבורית ברכבות הנוסעים, בכפוף למגבלות שנקבעו על ידי משרד התחבורה ומשרד הבריאות, וזאת למעט בקווים בהם החברה ממשיכה בקידום פרויקט החשמול.

במהלך תקופת הדוח, בעקבות התפשטות הנגיף והפסקת תנועת הרכבות, חלה ירידה משמעותית בפעילות החברה מהסעת נוסעים ביחס לתחזית, על אף היותה של החברה חברה ממשלתית הנתמכת במענקים ממשלתיים. בהתאם להסכם ההפעלה והפיתוח, אין התייחסות בהסכם ההפעלה והפיתוח למקרה בו תופסק תנועת הרכבות כגון משבר כלל עולמי, בהתאם לכך נחתמה תוספת רביעית להסכם ההפעלה והפיתוח. בנוסף, ביום 30 בספטמבר, 2020 נחתמה התוספת החמישית להסכם ההפעלה והפיתוח. הסכומים שאושרו לחברה במסגרת התוספת הרביעית והתוספת החמישית מצמצמים משמעותית את הפגיעה במגזר הנוסעים.

בנוסף, החברה החליטה לוותר על תשלומי השכירות של חלק מהלקוחות עבור התקופה 1 במרס, 2020 עד 21 ביוני, 2020, בנוסף למתן הנחות ללקוחות עד ליום 31 בדצמבר, 2020. מה שגרם לירידה בהכנסות וברווחיות מגזר הסחר בתקופה.

למשבר הקורונה לא הייתה השפעה מהותית על מגזר המטענים בתקופת הדוח, למעט השפעה עקיפה של סגירת קווים לטובת פעילות הפיתוח.

במהלך תקופת הדוח וכפועל יוצא של הפסקת תנועת הרכבות, חלה ירידה בהוצאות הדלק (אשר מקוזזות חלקית על ידי הקטנת הכנסות מדמי ההפעלה בהתאם להסכם ההפעלה והפיתוח).

בנוסף, חלה ירידה מתונה בהוצאות הקשורות לתפעול התחנות.

כמו כן, למרות המשבר לא חל שינוי מהותי בתשלומי השכר בשל הוצאת חלק מהעובדים לחופשה בתשלום בהתאם לצורך והכל בהתאם להסכמים הקיבוציים שנחתמו בתקופת הדוח ולאחריה (ראה גם ביאור 8 (6) ו- 8 (22)).

החברה מצאה בתקופת המשבר הזדמנות לביצוע עבודות אחזקה, שיקום התשתיות והאצת העבודות בפעילות הפיתוח. בהתאם לכך, במהלך תקופת הדוח ולאחריה החברה האיצה את פעולות התחזוקה בצורה משמעותית.

במהלך תקופת הדוח התקבלו מענקים ממשלתיים לטובת האצת עבודות בפעילות הפיתוח, כתוצאה מכך חלה האצה משמעותית בפרויקטים, בין היתר בפרויקט החשמול כך שהקו המהיר לי-ם הגיע לתחנת הרצליה כבר בשנת 2020 במקום בשנת 2021. וכן במסגרת עבודות שיקום התשתיות שבוצעו בתקופת הדוח ולאחריה, החברה מקטינה את הצורך בסגירות המסילה ביחס לאותן עבודות בתקופות העתידיות. היערכות החברה תוך זמן קצר לביצוע והרחבת העבודות בפעילות הפיתוח אפשרה לחברה להמשיך את עבודתם של מאות עובדים בתקופת המשבר ללא הוצאתם לחופשה בתשלום.

היות ומדובר באירוע אשר אינו בשליטת החברה, וגורמים כגון המשך התפשטות הנגיף או עצירתו עשויים להשפיע על הערכות החברה, החברה ממשיכה לעקוב באופן שוטף ובוחנת באופן רציף את ההשלכות על תוצאותיה העסקיות בטווח הבינוני והארוך.

באור 1 - כללי (המשך)

ג. המצב הכספי של החברה (המשך)

השלכות נגיף הקורונה : (המשך)

למרות שאין לחברה בשלב זה אינדיקציות להשלכות אירוע הקורונה מעבר לאמור לעיל, בטווח הבינוני והארוך כאמור, עשויות להיות השלכות נוספות על פעילות החברה ובכלל זה :

1. כתוצאה מהשלכות משבר הקורונה חלה ירידה בהכנסות מנוסעים בתקופה, ביחס לתחזית החברה טרם פרוץ משבר הקורונה. בהתאם להנחיות משרד הבריאות ומשרד התחבורה מיום 22 ביוני, 2020, הרכבת רשאית להסיע עד כ- 50% מתפוסת הנוסעים המותרת, במהלך הרבעון השלישי כמות הנוסעים מהווה 35% מהכמות בשגרה לפני פרוץ מגיפת הקורונה, ירידה זאת בהכנסות הפחיתה את יכולות ההון החוזר של החברה נכון ליום המאזן ולאחריו. בהתאם לכך, המדינה הקדימה את התשלומים בגין דמי ההפעלה בגין תקופת הדוח ולאחריה.
2. השפעה על הטבות לעובדים בשל השפעות אקטואריות ושינויים בריבית ההיוון.

בנוסף לאמור לעיל, נציגי החברה משתתפים בהערכות מצב מול משרדי הממשלה ופועלים ליישום ההחלטות המתקבלות בהן. הוקם צוות ייעודי בחברה לטובת ריכוז מידע והעברת הנחיות פנימיות לעובדי החברה, ריכוז נתונים לגבי עובדי החברה הנמצאים בבידוד ושמירת קשר רצוף עם גורמי הבריאות ברמה הלאומית. החברה הגדירה את כוח האדם הנדרש לה להמשך רציפות תפקודית ופועלת על מנת לאפשר לעובדים אלו להגיע לעבודתם גם במצב של החמרה בהגבלות משרד הבריאות או סגר ולחילופין, לבצע את עבודתם בחיבור מרוחק.

הערכות החברה בדבר ההשלכות האפשריות של נגיף הקורונה על הפעלת שירותי התחבורה הציבורית ברכבות הנוסעים מבוססות, בין היתר, על הערכות ואומדנים של החברה נכון למועד דיווח זה ומתבססים על הפרסומים בארץ ובעולם בנושא זה והנחיות הגופים הרלוואנטיים, הן לחברות התחבורה והן לציבור הנוסעים, ואשר התממשותם אינה ודאית ואינה בשליטת החברה. נכון לתאריך הדוח אין ביכולת החברה להעריך האם להתמשכות המשבר או להחרפתו תהיה השפעה מהותית, בטווח הקצר או הארוך, על פעילותה העסקית ועל תוצאותיה העסקיות מעבר להערכות והאומדנים ששוקפו בדוחות כספיים אלו.

כמו כן, ראה ביאור 8 סעיף 2 וכן ביאור 8 סעיפים 6-11 באשר להשלכות התפשטות נגיף הקורונה".

בנוסף, יצוין כי לאור היותה של החברה חברה ממשלתית המפעילה תשתית לאומית הנתמכת באופן שוטף ומתמשך בממשלת ישראל לצורך מימון פעילותה השוטפת ופעילות הפיתוח שלה כאמור בסעיף א' לעיל, ולאור הפעולות המתוכננות והמבוצעות על ידי הנהלת החברה כמוזכר לעיל, להערכת הנהלת ודירקטוריון החברה יהיו מקורות מספקים בהיקף ובעיתוי הנדרש על מנת לעמוד בהתחייבויותיה ולממן את פעילותה השוטפת בעתיד הנראה לעין.

באור 2 - עיקרי המדיניות החשבונאית

א. בסיס לעריכת הדוחות הכספיים

הדוחות הכספיים התמציתיים המאוחדים (להלן - "דוחות כספיים ביניים") של הקבוצה נערכו בהתאם לתקן חשבונאות בינלאומי IAS 34, דיווח כספי לתקופות ביניים (להלן "IAS 34"). בעריכת דוחות כספיים ביניים אלה, יישמה הקבוצה מדיניות חשבונאית, כללי הצגה ושיטות חישוב זהים לאלו שישמו בעריכת דוחותיה הכספיים השנתיים המאוחדים ליום 31 בדצמבר, 2019 ולשנה שהסתיימה באותו תאריך, לרבות :

בהתאם להחלטת החברה לוותר על דמי השכירות לחלק מהשוכרים החל מיום 1 במרס 2020 ועד ליום 21 ביוני 2020, החברה מטפלת בתיקון להסדר חכירה תפעולית כחכירה חדשה ממועד התחילה של התיקון, תוך התחשבות בתשלומי חכירה כלשהם ששולמו מראש או שנצברו המתייחסים לחכירה המקורית, כחלק מתשלומי החכירה עבור החכירה החדשה.

בהתאם להחלטת החברה ויתור על דמי חכירה לרבות מחילת חובות עבר טופלו בהתאם להוראות IFRS 16. משמעות מדיניות זו היא פריסת הוויתור בסך של כ- 7 מיליון ש"ח על פני יתרת תקופת החכירה.

הדוחות הכספיים ביניים נערכו בהתאם להוראות הגילוי בפרק ד' לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומידיים) התש"ל-1970 ולהוראות רשות החברות הממשלתיות.

יש לעיין במידע כספי ביניים זה בהקשר למידע הכספי של החברה ליום 31 בדצמבר, 2019 ולשנה שהסתיימה באותו תאריך, ולנתונים הנוספים אשר נלוו אליהם.

הדוחות הכספיים התמציתיים המאוחדים אושרו לפרסום על ידי דירקטוריון החברה ביום 18 בנובמבר, 2020.

## באור 2 - עיקרי המדיניות החשבונאית (המשך)

## ב. מסים על ההכנסה בדוחות ביניים

הוצאות (הכנסות) המסים על ההכנסה לתקופות המוצגות כוללות את סך המסים השוטפים, וכן את סך השינוי ביתרות המסים הנדחים, למעט מסים נדחים הנובעים מעסקאות שנוקפו ישירות להון, ולעסקאות צירופי עסקים.

הוצאות (הכנסות) מסים שוטפים בתקופות ביניים נצברות תוך שימוש בשיעור מס ההכנסה האפקטיבי השנתי הממוצע. לצורך חישוב שיעור מס ההכנסה האפקטיבי, מופחתים הפסדים לצורכי מס אשר לא הוכרו בגינם נכסי מסים נדחים, הצפויים להפחית את חבות המס בשנת הדיווח.

## ג. שימוש באומדנים ושיקול דעת

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

שיקול הדעת של ההנהלה, בעת יישום המדיניות החשבונאית של החברה וההנחות העיקריות ששימשו בהערכות הכרוכות באי וודאות, הינם עקביים עם אלו ששימשו בעריכת הדוחות הכספיים השנתיים המאוחדים.

## ד. תיקונים לתקני דיווח כספי ופרשנויות שפורסמו

תיקון 1 IAS "הצגת דוחות כספיים" (בדבר סיווג התחייבויות כשוטפות או כלא שוטפות)

התיקון מבהיר את הדרישות הקיימות לסיווג התחייבויות כשוטפות או כלא שוטפות בדוח על המצב הכספי כדלקמן:

- נוספה הבהרה לסעיפים 69 ו-73 לתקן שמדגישה שעל מנת שניתן יהיה לסווג התחייבות כלא שוטפת, הזכות לדחות את הסילוק צריכה להתקיים לתום תקופת הדיווח.
- המילים "בלתי מותנית" הוסרו מסעיף 69 לתקן ונוספה פסקה חדשה שמבהירה שאם הזכות לדחיית הסילוק מותנית בעמידה באמות מידה פיננסיות, הזכות קיימת אם הישות עומדת באמות המידה שנקבעו לתום תקופת הדיווח, גם אם בחינת העמידה באמות המידה נעשית על ידי המלווה במועד מאוחר יותר.
- הובהר כי בחינת סיווג התחייבות כלא שוטפת תבוצע בהתייחס לזכות שיש לישות ולא בהתאם לצפי שלה האם תממש זכות זו.
- נוספה הגדרה למונח "סילוק". בהתאם להגדרה, "לצורך סיווג התחייבות כשוטפת או כלא שוטפת, סילוק מתייחס להעברה לצד שכנגד שתוצאתה מחיקת (extinguishment) התחייבות". העברה יכולה להיות מזומן, סחורות ושירותים או מכשירים הוניים של הישות עצמה. בהקשר זה, הובהר כי אם לפי תנאי ההתחייבות, לצד שכנגד יש אופציה לדרוש סילוק במכשירים הוניים של הישות, תנאי זה אינו משפיע על סיווג התחייבות כשוטפת או כלא שוטפת אם האופציה מסווגת כרכיב הוני נפרד בהתאם ל-32 IAS "מכשירים פיננסיים: הצגה".

התיקון ייושם למפרע לתקופות דיווח שנתיות המתחילות ביום 1 בינואר 2023 או לאחריו. יישום מוקדם אפשרי.

תיקון 37 IAS "הפרשות, התחייבויות תלויות ונכסים תלויים"

על פי התיקון, בבחינה האם חוזה הינו מכביד, העלויות לקיום חוזה אותן יש לקחת בחשבון הן עלויות המתייחסות במישרין לחוזה, הכוללות את העלויות הבאות:

- עלויות תוספתיות; וכן
- הקצאה של עלויות אחרות הקשורות במישרין לקיום חוזה (כגון הוצאות פחת של רכוש קבוע המשמש למילוי חוזה זה וחוזים נוספים אחרים).

התיקון ייושם באופן רטרואקטיבי החל מיום 1 בינואר 2022, עבור חוזים אשר הישות טרם סיימה את מחויבויותיה בגינם. יישום מוקדם אפשרי. בעת יישום התיקון, הישות לא תציג מחדש מספרי השוואה, אלא תתאים את יתרת הפתיחה של העודפים במועד היישום לראשונה, בגובה ההשפעה המצטברת של התיקון.

החברה בוחנת את השלכות התקן על הדוחות הכספיים ללא כוונה ליישום מוקדם.

תיקון 16 IAS "רכוש קבוע" (בדבר תקבולים לפני שימוש מיועד)

התיקון ביטל את הדרישה לפיה בחישוב עלויות שניתן לייחס במישרין לרכוש קבוע, יש לנכות מעלויות בדיקת תקינות פעולות הנכס את התמורה נטו ממכירת פריטים כלשהם שיוצרו בתהליך (כגון דוגמיות שיוצרו בעת בדיקת הציוד). במקום זאת, תמורה זו תוכר ברווח והפסד בהתאם לתקנים הרלוונטיים ועלות הפריטים שנמכרו תימדד בהתאם לדרישות המדידה של 2 IAS "מלאי".

באור 2 - עיקרי המדיניות החשבונאית (המשך)

ד. תיקונים לתקני דיווח כספי ופרשנויות שפורסמו (המשך)

התיקון ייכנס לתוקף בתקופות הדיווח המתחילות ביום 1 בינואר 2022 או לאחריו. יישום מוקדם אפשרי. התיקון ייושם למפרע, לרבות תיקון מספרי השוואה, אך רק עבור פרטי רכוש קבוע אשר הובאו למיקום ולמצב הדרושים לכך שיוכלו לפעול באופן שהתכוונה ההנהלה לאחר תקופת הדיווח המוקדמת ביותר המוצגת במועד יישום התיקון לראשונה. ההשפעה המצטברת של התיקון תתאים את יתרת הפתיחה של העודפים של תקופת הדיווח המוקדמת ביותר המוצגת. החברה בוחנת את השלכות התקן על הדוחות הכספיים ללא כוונה ליישום מוקדם.

ה. הערכות שווי מהותיות ומהותיות מאוד

הערכת שווי מהותית בחברה הינה הערכת שווי אשר עומדת בלפחות אחד מבין הקריטריונים הבאים:

- (א) מבחן מאזני-בחינת נושא הערכת השווי ביחס לסך נכסי החברה מהווה לפחות 5% מסך נכסי החברה כפי שמוצגים בדוח על המצב הכספי המאוחד ליום האחרון של תקופת הדיווח.
- (ב) מבחן תוצאתי-השפעת השוני בשווי כתוצאה מהערכת השווי על הרווח הנקי או הרווח הכולל לפי העניין מהווה לפחות 5% מסך הרווח הנקי או הרווח הכולל של החברה בהתאמה וכן מהווה לפחות 2.5% מההון העצמי של החברה לתום תקופת הדיווח.

הערכת שווי מהותית מאוד הינה הערכת שווי המקיימת סף כמותי פי שניים מהערכת שווי מהותית על פי הפרמטרים המתוארים לעיל (קרי 10% במקום 5% ו-5% במקום 2.5%). החברה בוחנת בכל תקופת הדוח צירוף הערכת שווי מהותית מאוד בהתאם לקריטריונים המפורטים לעיל.

באור 3 - התחייבויות תלויות ותביעות ייצוגיות

3.1 בהמשך לאמור בביאור א'20 לדוחות הכספיים השנתיים המאוחדים, לא חלו שינויים מהותיים בתקופת הדוח ולאחריה בהתחייבויות תלויות ותביעות ייצוגיות, למעט האמור להלן:

3.1.1 ביום 6 באפריל, 2020 התקבלה בקשה לאישור תביעה ייצוגית על סך של כ-23.5 מיליוני ש"ח שעניינה טענה לפיה הרכבת לא זיכתה את מחזיקי כרטיסי נסיעה תקופתיים שרכשו את כרטיסיהם טרם הפסקת שירות רכבות הנוסעים בעקבות משבר הקורונה. להערכת החברה, המבוססת על דעתם של יועציה המשפטיים, בשלב מקדמי זה לא ניתן להעריך את מידת הסיכון הגלומה בבקשה.

3.1.2 ביום 6 באפריל, 2016 התקבלה בקשה לאישור תובענה ייצוגית על סך של כ-20 מיליוני ש"ח, שעניינה נזקים שנגרמו לתושבי העיר דימונה והסביבה כתוצאה מאירוע תאונת רכבת משא מיום 14 במרס, 2016 באזור דימונה, ואשר מקורו בטענה להתרשלות הרכבת בטיפול בחומרים אסורים. ביום 16 באפריל, 2020 ניתן פסק דין במסגרתו אושר הסדר הפשרה במסגרתו נקבע כי תשולם תרומה בסך של 600,000 ש"ח לעיריית דימונה לצורך תקצוב תכניות העשרה ללימודים, וכן נפסק גמול מבקשים ושכ"ט לבא כוחם בסכומים שאינם מהותיים.

3.1.3 ביום 19 בספטמבר, 2016 התקבלה בקשה לאישור תובענה ייצוגית על סך של כ-6.4 מיליוני ש"ח, שעניינה סגירת קווי הרכבת לנסיעה לצורך ביצוע עבודות פיתוח בתאריכים: 3-4 בספטמבר, 2016 ו-18-27 בספטמבר, 2016. ביום 1 באפריל, 2020 ניתן פסק דין במסגרתו אושרה בקשת ההסתלקות של המבקשת, נמחקה הבקשה לאישור תובענה ייצוגית וכן נדחתה התביעה האישית של המבקשת כנגד החברה, בכפוף לתשלום גמול למבקשת ושכ"ט בא כוחם בסכומים שאינם מהותיים.

3.1.4 ביום 22 במאי, 2018 (התקבלה בקשה לאישור תביעה ייצוגית שעניינה טענה להפרת הוראות החוק למניעת העישון במקומות ציבוריים והחשיפה לעישון, התשמ"ג – 1983 בשטחי תחנות הרכבת שמחוץ לרציפים או למבנים וכן בטענה כי עדיין קיימת הפרה גם לגבי העישון ברציפים ובמבנים. ביום 26 במרס 2020, ניתן פסק דין במסגרתו נדחתה הבקשה לאישור תובענה ייצוגית וכן נפסקו לטובת החברה הוצאות. ביום 28 ביוני, 2020 הוגש ערעור על פסק הדין על החלטתה שלא לאשר את הגשת הבקשה כתובענה ייצוגית. להערכת החברה, המבוססת על דעתם של יועציה המשפטיים, סיכויי התביעה נמוכים מ-50% ולפיכך לא נכללה הפרשה בספרי החברה.

3.1.5 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%.

באור 3- התחייבויות תלויות ותביעות ייצוגיות (המשך)

3.1.6 ביום 4 באפריל, 2017 התקבלה במשרדי החברה בקשה לאישור תובענה ייצוגית על סך של כ- 7.6 מיליוני ש"ח, שעניינה בטענה שבמקרים רבים הרכבת מוכרת שירות מקום שמור מבלי שהיא מספקת אותו בפועל. ביום 9 ביוני, 2020 ניתן פסק דין לפיו אושר הסדר הפשרה במסגרתו נקבע כי הרכבת תבצע פיתוח והטמעה של שיפורים בשירות מקום שמור, וכן נפסק גמול מבקשים ושכ"ט לבא כוחם בסכומים שאינם מהותיים. ביום 2 באוגוסט, 2020 הגישו המבקשים ערעור בנוגע לגובה גמול המבקשים ושכ"ט בא כוחם. ביום 16 בנובמבר, 2020 ניתן פסק דין הדוחה את הערעור, לאור בקשת המערער למחוק את הערעור.

3.1.7 ביום 26 במאי, 2020 התקבלה בקשה לאישור תביעה ייצוגית בסך מעל 2.5 מיליון ש"ח שעניינה טענה בדבר פגיעה בפרטיות בשל איסוף, ניהול שימוש או העברה, לכאורה, של פרטי לקוחות המשתמשים באתר הפייסבוק של חברת הרכבת. להערכת החברה, המבוססת על דעתם של יועציה המשפטיים, בשלב מקדמי זה לא ניתן להעריך את מידת הסיכון הגלומה בבקשה.

3.1.8 ביום 12 ביולי, 2017 התקבלה במשרדי החברה בקשה לאישור תובענה ייצוגית על סך של 20 מיליוני ש"ח, שעניינה בטענה ליישום החלטת הרכבת שלא לאפשר לנוסע המחזיק בכרטיס נסיעה תקופתי, המקנה לו זכות נסיעה בין שתי תחנות, לנסוע ליעד רחוק יותר, שאינו כלול בכרטיס התקופתי, תוך תשלום של הפרש דמי הנסיעה בלבד. ביום 3 באוגוסט, 2020, ניתן פסק דין במסגרתו נדחתה בקשת אישור תובענה ייצוגית, ונפסקו הוצאות לטובת החברה.

3.1.9 ביום 8 בנובמבר, 2018 התקבלה בקשה לאישור תביעה ייצוגית לסך של כ-307 מיליוני ש"ח בטענה שהחברה לא סיפקה שירותי אינטרנט אלחוטי חינמי בקרונות הרכבת, בניגוד לפרסומיה. ביום 10 בספטמבר, 2020, ניתן פסק דין במסגרתו אושר הסדר פשרה לפיו המבקש יסתלק מהבקשה, ותדחה התביעה האישית של המבקש, בכפוף לתשלום גמול למבקשת ושכ"ט בא כוחה בסכומים שאינם מהותיים וכן נקבע כי הרכבת תבצע פרויקט לרווחת ציבור נוסעי הרכבת בסכום שאינו מהותי.

3.1.10 כנגד החברה הוגשה בקשה לאישור תביעה ייצוגית על סך של 25 מיליוני ש"ח בגין אי פיצוי בעלי כרטיסי מנוי חופשי חודשי על איחורי הרכבת והסתרת מידע בנוגע לפיצוי נוסעי הרכבת בגין האיחורים. ביום 8 באוקטובר, 2020, ניתן פסק דין לפיו אושר הסדר הפשרה במסגרתו נקבע כי הרכבת תבצע פרויקטים שונים לרווחת ציבור נוסעי הרכבת בעלות בסך של 10 מיליון ש"ח וכן נפסק גמול למבקש בסך של 200 אלף ש"ח ושכ"ט ב"כ המבקש בסכום של 1.35 מיליון ש"ח.

**3.2 להלן פירוט בדבר תביעות משפטיות נוספות ודרישות תשלום שהוגשו כנגד החברה:**

3.2.1 ביום 18 בינואר, 2010 הוגשה תביעה כספית נגד החברה על סך של כ- 80 מיליוני ש"ח. במסגרת כתב התביעה, טען הקבלן, בין היתר, כי בניגוד למערך החוזי בין הצדדים, לא שולמו לו כספים בגין עיכובים בהתחלת העבודות; שינויים ועבודות נוספות; התייקרות במחירי הברזל וכן כי עקב מעשיה ומחדליה של הרכבת, נגרמו לו נזקים, אשר הרכבת חבה בהם. ביום 3 בספטמבר, 2018 ניתן פסק הדין בתביעה: מתוך סכום התביעה (שהוגבל לסכום נמוך יותר מטעמי אגרה), בית המשפט פסק לטובת הקבלן סך של 42 מיליוני ש"ח בתוספת מע"מ, הפרשי ריבית והצמדה, הוצאות ושכ"ט עו"ד. ביום 28 באוקטובר, 2018, הקבלן הגיש ערעור על פסק הדין. למחרת, ביום 29 באוקטובר, 2018, בד בבד עם הגשת בקשה לעיכוב ביצועו, החברה הגישה ערעור על פסק הדין. עוד באותו היום (29 באוקטובר, 2018), ניתן צו ארעי לעיכוב ביצוע פסק הדין. ביום 20 בנובמבר, 2019 ניתן פסק דינו של ביהמ"ש העליון אשר דחה את ערעור הקבלן וקיבל את ערעור החברה בחלקו, בקובעו כי על החברה לשלם לקבלן סך של כ- 8 מיליוני ש"ח. בנוסף, נקבע כי הוצאות המשפט ושכ"ט עו"ד הקבלן שנפסקו לחובת החברה בבית המשפט המחוזי בסך של 1.7 מיליון ש"ח יבוטלו. ביום 5 בדצמבר, 2019 הגיש הקבלן בקשה לדיון נוסף בקשר עם פסק דינו של ביהמ"ש העליון. ביום 19 באפריל, 2020 דחה ביהמ"ש העליון את הבקשה לדיון נוסף.

3.2.2 ביום 20 ביולי, 2017, הוגשה תביעה כנגד החברה על סך של 1.6 מיליוני ש"ח בשל התחייבויות שונות בקשר עם שדרוג דרך הגישה אל תחנת הרכבת בנתיבות, וכן הוגשה בקשה למתן צו עשה לביצוע עבודות שונות בגין וכתוצאה מהקמת התחנה. ביום 8 ביולי, 2020 ניתן פסק דין לפיו אושר הסדר הפשרה במסגרתו נקבע כי הרכבת תשלם לתובעת סך של 2.5 מיליוני ש"ח (כולל מע"מ), וזאת באמצעות תקציב אשר יועמד ויועבר על ידי משרד התחבורה לצורך ביצוע התשלום.

3.2.3 ביום 15 בדצמבר, 2019, הוגשה תביעה כנגד החברה בטענה, כי הרכבת מחויבת לבצע שיקום דרכים ושטחי התארגנות באזור עמק הארזים בהתאם להוראות תכנית מתאר מקומית מפורטת. להערכת החברה, המבוססת על דעתם של יועציה המשפטיים, החברה כללה הפרשה המשקפת באופן נאות, את העלויות אשר ישולמו, בסבירות העולה על 50%.

באור 3- התחייבויות תלויות ותביעות ייצוגיות (המשך)

3.2.4

ביום 21 בספטמבר, 2015 הוגשה תביעה כספית נגד החברה על סך של כ- 20 מיליוני ש"ח בגין טענה כי החברה נמנעה מדיווח אמת, ובזמן אמת בדבר נפח החומר המועבר לאתרי הכרייה, כך שנגרם לתובעת חסרון כיס. בנוסף, עוד נטען, כי בכדי להפחית את התשלומים המגיעים לתובעת, שינתה החברה במכוון ובניגוד להסכם, את אופן החישוב והתשלום בגין הטמנת נפח עודפי הכרייה. בין הצדדים התקיים הליך גישור אשר השתכלל לכדי הסכם פשרה לפיו תשלם הרכבת לתובעת סך של 500 אלפי ש"ח וסך של 2,000 אלפי ש"ח יעמוד לזכות התובעת ויותנה בתוצאותיו של פסק דין חלוט בהליך עתידי שיתקיים בין הרכבת לבין התובעת בהתאם לתוצאות בג"צ חסן דיב. ביום 28 במרס, 2018 אישר בית המשפט את הסדר הפשרה ונתן לו תוקף של פסק דין. ביום 4 בספטמבר, 2019 ניתן פסק דין בבג"צ חסן דיב במסגרתו נקבע, בין היתר, כי על החברה לפנות תוך שנה את כל עודפי העתר משטח העותרים, אולם לא התקבלה קביעה ביחס לשאלת חלוקת האחריות האזרחית בין החברה לבין יתר הגורמים שהיו מעורבים בעניין זה. בימים אלה, החברה בוחנת את האפשרויות העומדות בפניה, בכלל זה, ניהול הליך משפטי נפרד לעניין שאלת האחריות הכספית.

3.3 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-364 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- 72 מיליוני ש"ח. סכומים אלו, במידה וישולמו כוללים בתקציב הפיתוח של הפרויקטים. להערכת הגורמים המקצועיים בחברה, הסיכויים שהחברה תידרש לשלם סכומים מהותיים מעבר לאלו הכלולים בתקציב הפיתוח של הפרויקטים כאמור לעיל, הינם נמוכים מ- 50%. מבלי לגרוע מהאמור לעיל יצוין, כי נכון למועד זה, אין בידי החברה אישורי תקציב מהמדינה אם החברה תידרש לשלם את מלוא סכום הדרישות.



## באור 4 - 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 תואמות או קרובות לשווי ההוגן שלהם.  
השווי ההוגן של יתר ההתחייבויות הפיננסיות המוצגות בדוח על המצב הכספי הינו כדלקמן:

## מכשירים פיננסיים שנמדדים בשווי הוגן לצרכי גילוי בלבד:

ליום 30 בספטמבר 2020		
שווי הוגן רמה 1	הערך בספרים	באלפי ש"ח
124,697	124,272	התחייבות בגין אגרות חוב
ליום 30 ספטמבר 2019		
שווי הוגן רמה 1	הערך בספרים	באלפי ש"ח
250,015	249,235	התחייבות בגין אגרות חוב
ליום 31 בדצמבר 2019		
שווי הוגן רמה 1	הערך בספרים	באלפי ש"ח
250,511	249,196	התחייבות בגין אגרות חוב

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 30 בספטמבר 2020.

להלן מספר ניירות הערך הרשומים למסחר בבורסה:

רכבת ישראל אגח א' (אגח קונצרני לא צמוד), מספר 1134980  
רכבת ישראל אגח ב' (אגח קונצרני צמוד מדד), מספר 1134998

לפרטים נוספים אודות מועד הפירעון של תשלום יתרת הקרן הבלתי מסולקת של אגרות החוב א' ו-ב' ראה סעיף 19)8.

## באור 4 - מכשירים פיננסיים (המשך)

## ב. 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).

**30 בספטמבר 2020**

רמה 1 אלפי ש"ח	נכסים פיננסיים הנמדדים בשווי הוגן
2,202	נכסים פיננסיים בשווי הוגן דרך רווח או הפסד:
30,439	השקעות לזמן קצר
31,080	קרן שמורה
63,721	השקעות מיועדות בנכסים פיננסיים

**30 בספטמבר 2019**

רמה 1 אלפי ש"ח	נכסים פיננסיים הנמדדים בשווי הוגן
3,284	נכסים פיננסיים בשווי הוגן דרך רווח או הפסד:
147,808	השקעות לזמן קצר
34,653	קרן שמורה בגין אג"ח
185,745	השקעות מיועדות בנכסים פיננסיים

**31 בדצמבר 2019**

רמה 1 אלפי ש"ח	נכסים פיננסיים הנמדדים בשווי הוגן
2,995	נכסים פיננסיים בשווי הוגן דרך רווח או הפסד:
92,498	השקעות לזמן קצר
32,167	קרן שמורה בגין אג"ח
127,660	השקעות מיועדות בנכסים פיננסיים

## באור 5 - רכוש קבוע

- ליום 30 בספטמבר 2020, טרם שולמה עלות רכישת נכסים באשראי העומדת כנגד יתרות התחייבויות לספקים ונותני שירותים בסך של 510,990 אלפי ש"ח (ליום 30 בספטמבר 2019 בסך של 367,183 אלפי ש"ח). כמו כן, הרכוש הקבוע כולל הפרשות בגין היטלי פיתוח והפרשות לתביעות משפטיות בגין פעילות פיתוח ליום 30 בספטמבר 2020, בסך של 181,673 אלפי ש"ח (ליום 30 בספטמבר 2019 סך של 227,062 אלפי ש"ח).
- במהלך התקופות של תשעה ושלשה חודשים שהסתיימו ביום 30 בספטמבר 2020, הסתכמו התוספות לנכסים קבועים ובלתי מוחשיים לסך של כ-2,437,420 אלפי ש"ח וכ-939,273 אש"ח, בהתאמה (בתקופות של תשעה ושלשה חודשים שהסתיימו ביום 30 בספטמבר 2019 כ-1,821,345 אלפי ש"ח וכ-797,162 אלפי ש"ח, בהתאמה).
- פחת והפחתות בהוצאות עלות המכר והוצאות אחרות מהפסד הון מגרועות רכוש קבוע מוצגים בקיזוז הפחתת הכנסה נדחית בגין מענקים ממשלתיים. הפחתת הכנסה נדחית בגין מענקים ממשלתיים בתקופות של תשעה ושלשה חודשים שהסתיימו ביום 30 בספטמבר 2020, בסכום של 827,673 אלפי ש"ח וכ-280,717 אלפי ש"ח בהתאמה. (781,672 אלפי ש"ח ו-269,559 אלפי ש"ח בתקופות של תשעה ושלשה חודשים שהסתיימו ביום 30 בספטמבר 2019, בהתאמה).

## באור 5 - רכוש קבוע (המשך)

## 4. השבת ערך במהלך הרבעון הראשון לשנת 2020

בעקבות התפשטות נגיף הקורונה והפסקת תנועת הרכבות כאמור בביאור 1 ג' ומנגד לאור קבלת אישור מדינה לביצוע פרויקט קרונית אורבניים שהביא לעדכון תחזית הנוסעים, והחתימה על התוספת השלישית להסכם ההפעלה והפיתוח כאמור בביאור 1 ג', נוצרו סימנים המצביעים על הצורך לאמוד מחדש את הסכום בר ההשבה של החברה. לצורך כך בוצעה בחינה של אומדן סכום בר ההשבה ליום 31 במרס, 2020 על ידי מעריך שווי בלתי תלוי.

להלן פירוט ההנחות המרכזיות ששימשו בבסיס אומדן הסכום בר ההשבה:

- אורך חיי התחזית נאמד בכ- 28 שנים, בהתאם ליתרת אורך החיים הממוצעת של נכסי התשתית, המהווים את נכס הליבה של החברה.
- תחזית תזרים המזומנים המפורטת (לשנת 2020) מבוססת על תחזית מעודכנת של החברה לשלושת הרבעונים המסתיימים ביום 31 בדצמבר 2020 שאושר על ידי הדירקטוריון וכן על התכנית התפעולית המעודכנת של החברה לשנה זו.
- הכנסות החברה מסובסדיה שוטפת בשנת 2020 חושבו על פי עקרונות ההסכם החדש לרבות התוספות שלו אשר בתוקף ליום 31 בדצמבר, 2020.
- הכנסות החברה מדמי הפעלה החל משנת 2021 ולאורך חיי התחזית חושבו על פי עקרונות ההסכם החדש אשר בתוקף ליום 31 בדצמבר, 2020 תחת ההנחה כי עקרונות אלו יכללו גם בהסכמי הסובסדיה שיוחתמו בעתיד.
- חישוב הכנסות מדמי הפעלה שוטפים חולק 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 2021 ועד תום תקופת התחזית תעמוד על 2% מההכנסות. בהתאם להנהלת החברה, ההסתברות לתרחיש 1 לעיל הינה 70%. כך שהרווחיות הנורמטיבית המשוקללת תעמוד על 3.4%.
- בנוסף, החברה הניחה בתחזית ההכנסות שלה ביחס לתקופת המשבר כי תקבל שיפוי מהמדינה בגובה ההוצאות.
- שיעור המינוף הנורמטיבי הרלוונטי לחברה בהתאם למגבלות נטילת האשראי החלות עליה מתוקף ההסכם החדש הינו 0%.
- שיעור הרווח משוקלל (לאחר מס) - שיעור ההיוון הנבחר הינו שיעור היוון דיפרנציאלי, תזרים המזומנים של שנת 2020 הוון בשיעור היוון של 5.41% (אשר משקף עלייה של 0.5% בפרמיית השוק לאור אופי פעילות החברה, הסבסוד המתמשך מהמדינה והנחת הנהלת החברה כי השפעת הקורונה על פעילות החברה יבואו לידי ביטוי בשנת 2020 בלבד) ותזרימי המזומנים של יתר השנים הונו בשיעור היוון של 4.91%.
- שיעור הצמיחה בהכנסות העצמיות של מגזר הנוסעים לאחר שנת 2020 נאמד בהתאם לגידול החזוי בנסועה מהפרויקטים הקיימים למועד הערכת השווי, עד להגעת כמות הנוסעים לקיבולת המקסימלית בשנת 2025. בעקבות זאת, החל משנת 2026 הונח כי ההכנסות של מגזר זה לא תצמחנה.
- שיעור הצמיחה בהכנסות העצמיות של מגזר המטענים לאחר שנת 2020 נאמד בכ- 3.4% ביחס לתחזית המקורית לשנת 2020 טרם משבר הקורונה. עד להגעת כמות הטון לק"מ לקיבולת המקסימלית בשנת 2037. בעקבות זאת, החל משנת 2038 הונח כי ההכנסות העצמיות של מגזר המטענים לא תצמחנה.
- החברה הניחה כי משבר הקורונה לא ישפיע על היקף הפעילות המתוכנן לשנים העתידיות.
- אחוז ערך הגרט מסך השווי שנקבע בהערכה כ- 14%.
- סכום בר השבה נקבע לפי שווי שימוש.

נכון ל- 31 במרס, 2020 הערך בספרים נמוך משווי השימוש, לכן רשמה החברה רווח מהשבת ערך נכסים בסך של 49 מיליוני ש"ח, המתייחס לפריט רכוש קבוע. בשנת 2019 רשמה החברה רווח מהשבת ערך נכסים בסך של 68 מיליוני ש"ח. השינוי בהפרשה לירידת ערך נכסים נזקף בכל אחת מהשנים לסעיף הכנסות אחרות בדוח על הרווח והפסד.

**באור 6- מגזרי פעילות**

א. בסיס הפיצול המגזרי ובסיס המדידה של הרווח וההפסד המגזרי זהה לזה שהוצג בביאור 25 בדבר מגזרי פעילות בדוחות הכספיים השנתיים המאוחדים.

במהלך הרבעון הרביעי לשנת 2019 עודכנו מפתחות ההעמסה של ההכנסות מדמי הפעלה וזאת בהתייחס לשנה כולה, בגין המגזרים באופן המשקף בצורה נאותה יותר את ייחוס ההכנסות מדמי הפעלה לפי ההסכם החדש אשר בתוקף ליום 31 בדצמבר, 2020 בין מגזר הנוסעים למגזר הסחר. בהתאם לכך עודכנו תוצאות המגזרים בכל אחת מהתקופות הכלולות בדוחות כספיים ביניים אלה כנתוני השוואה.

בנוסף, במהלך הרבעון הרביעי לשנת 2019, החברה ביצעה שינוי אומדן במפתחות העמסה וזאת בהתייחס לשנה כולה, בעיקר של עלויות התחזוקה, באופן המשקף בצורה נאותה יותר את העמסת עלויות התחזוקה בין מגזר הנוסעים לבין מגזר המטענים לשנת 2019. תוצאות המגזרים בתקופת השוואה המתאימה לתשעה ושלשה חודשים שהסתיימו ב 30 בספטמבר, 2019 הינה בהתאם לאומדן מפתחות ההעמסה כפי שנכלל בדוחות הכספיים בעבר וזאת למעט האמור בפסקה לעיל. אילו החברה הייתה מבצעת את שינוי האומדן, להערכת החברה תוצאות מגזר הנוסעים לרבעון השלישי לשנת 2019 היו רווח מגזרי של כ- 6 מיליוני ש"ח לעומת הפסד של כ- 11 מיליון ש"ח במגזר המטענים. תוצאות מגזר הנוסעים לתשעה חודשים שהסתיימו ב 30 בספטמבר, 2019 היו רווח מגזרי של כ- 19 מיליוני ש"ח לעומת הפסד של כ- 26 מיליון ש"ח במגזר המטענים. אין השפעה על מגזר הסחר והאחרות.

**ב. דיווח בדבר מגזרי פעילות**

מגזר נוסעים	מגזר מטענים	מגזר סחר	מגזר פיתוח אלפי ש"ח	פעילויות אחרות	סה"כ	
						<b>לתקופה של תשעה חודשים שהסתיימו ביום 30 בספטמבר 2020 (בלתי מבוקר)</b>
194,551	125,405	22,254	-	7,456	349,666	הכנסות מחיצוניים
1,334,075	102,811	(14,465)	-	-	1,422,421	הכנסות (קניזוז) מדמי הפעלה שוטפים
1,528,626	228,216	7,789	-	7,456	1,772,087	סה"כ הכנסות
30,649	(33,314)	(2,420)	-	3,383	(1,702)	רווח (הפסד) מגזרי
						פחת והפחתות, נטו בלתי מוקצות
						השבת ערך נכסים
						רווח תפעולי
						הוצאות מימון, נטו
						רווח לפני מיסים
						<b>לתקופה של תשעה חודשים שהסתיימו ביום 30 בספטמבר 2019 (בלתי מבוקר)</b>
557,682	136,250	38,302	-	6,870	739,104	הכנסות מחיצוניים
1,104,828	105,205	(18,000)	-	-	1,192,033	הכנסות (קניזוז) מדמי הפעלה שוטפים
1,662,510	241,455	20,302	-	6,870	1,931,137	סה"כ הכנסות
46,111	(52,956)	9,010	-	(359)	1,806	רווח (הפסד) מגזרי
						פחת והפחתות, נטו בלתי מוקצות
						השבת ערך נכסים
						הפסד תפעולי
						הכנסות מימון, נטו
						רווח לפני מיסים

## באור 6- מגזרי פעילות (המשך)

## ב. דיווח בדבר מגזרי פעילות (המשך)

סה"כ	פעילויות אחרות	מגזר פיתוח אלפי ש"ח	מגזר סחר	מגזר מטענים	מגזר נוסעים	
<b>לתקופה של שלושה חודשים שהסתיימו ביום 30 בספטמבר, 2020 (בלתי מבוקר)</b>						
90,772	2,790	-	5,867	40,503	41,612	הכנסות מחיצוניים
565,252	-	-	(3,813)	35,304	533,761	הכנסות (קיזוז) מדמי הפעלה שוטפים
656,024	2,790	-	2,054	75,807	575,373	סה"כ הכנסות
22,063	1,473	-	(1,371)	(12,662)	34,623	רווח (הפסד) מגזרי
(10,032)						פחת והפחתות, נטו בלתי מוקצות
12,031						רווח תפעולי
8,124						הוצאות מימון, נטו
3,907						רווח לפני מיסים
<b>לתקופה של שלושה חודשים שהסתיימו ביום 30 בספטמבר 2019 (בלתי מבוקר)</b>						
254,419	(156)	-	12,571	46,575	195,429	הכנסות מחיצוניים
409,620	-	-	(6,000)	35,726	379,894	הכנסות (קיזוז) מדמי הפעלה שוטפים
664,039	(156)	-	6,571	82,301	575,323	סה"כ הכנסות
(1,271)	651	-	2,905	(18,953)	14,125	רווח (הפסד) מגזרי
(9,177)						פחת והפחתות, נטו בלתי מוקצות
(10,448)						הפסד תפעולי
7,033						הכנסות מימון, נטו
(3,415)						הפסד לפני מיסים
<b>לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר, 2019 (מבוקר)</b>						
979,689	8,899	-	51,054	182,399	737,337	הכנסות מחיצוניים
1,584,043	-	-	(24,000)	143,485	1,464,558	הכנסות (קיזוז) מדמי הפעלה שוטפים
2,563,732	8,899	-	27,054	325,884	2,201,895	סה"כ הכנסות
(24,344)	1,439	-	11,889	(33,628)	(4,044)	רווח (הפסד) מגזרי
(36,124)						פחת והפחתות, נטו בלתי מוקצות
68,000						השבת ערך נכסים
7,532						רווח תפעולי
12,142						הכנסות מימון, נטו
19,674						רווח לפני מיסים

באור 6- מגזרי פעילות (המשך)

ג. מידע נוסף

סה"כ	התאמות	פעילויות אחרות	מגזר פיתוח אלפי ש"ח	מגזר סחר	מגזר מטענים	מגזר נוסעים
<u>31,412,691</u>	<u>23,240,737</u>	<u>3,005</u>	<u>8,096,097</u>	<u>19,526</u>	<u>41,158</u>	<u>12,168</u>
<u>29,523,745</u>	<u>22,359,048</u>	<u>2,323</u>	<u>7,061,454</u>	<u>9,524</u>	<u>36,733</u>	<u>54,663</u>
<u>29,776,490</u>	<u>23,027,590</u>	<u>3,469</u>	<u>6,629,872</u>	<u>11,253</u>	<u>39,523</u>	<u>64,783</u>

ליום 30 בספטמבר, 2020 (בלתי מבוקר)

נכסי המגזר

ליום 30 בספטמבר, 2019 (בלתי מבוקר)

נכסי המגזר

ליום 31 בדצמבר, 2019 (מבוקר)

נכסי המגזר

באור 7 - יתרות ועסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים

מדינת ישראל, חברות ומוסדות בשליטה (לרבות חברות ממשלתיות, רשויות ומשרדי ממשלה ותאגידי אחרים שלממשלה שיעור בעלות מסוים בהם) מהוות צד קשור ובעל עניין בחברה.

א. יתרות עם בעלי עניין וצדדים קשורים

יתרות עם מדינת ישראל כריבון

ליום 31 בדצמבר 2019 (מבוקר)	ליום 30 בספטמבר 2019 (בלתי מבוקר) אלפי ש"ח	ליום 30 בספטמבר 2020 (בלתי מבוקר) אלפי ש"ח
271,364	236,372	379,986
574,129	647,977	485,799
<u>845,493</u>	<u>884,349</u>	<u>865,785</u>
-	76,696	76,465
86,330	86,330	86,330
<u>86,330</u>	<u>163,026</u>	<u>162,795</u>
<u>27,182,403</u>	<u>27,021,483</u>	<u>28,844,644</u>

בחובה:

נכסים שוטפים

ממשלת ישראל בגין דמי הפעלה שוטפים, נטו (א), (ב), (ג)  
ממשלת ישראל בגין פעילות פיתוח (ד), (ה)

בזכות:

התחייבויות שוטפות

הלוואה לזמן קצר  
בגין החזר מע"מ

התחייבויות לא שוטפות

הכנסה נדחית בגין מענקים ממשלתיים (ב)

באור 7 - יתרות ועסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)

א. יתרות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)

יתרות עם מדינת ישראל כריבון (המשך)

- (א) הכנסות לקבל בגין דמי הפעלה אינן צמודות ואינן נושאות ריבית.
- (ב) לא התקבל אישור מהמדינה לגבי יתרות החובה ויתרות הזכות לתום תקופת הדיווח.
- (ג) ראה גם ביאור 1 (ג) בדבר תוספת להסכם הפיתוח וההפעלה המתייחסת לפעילות המטענים, תוספת שלישית, תוספת רביעית והתוספת החמישית להסכם ההפעלה והפיתוח.
- (ד) חלות שוטפת בגין אג"ח מוצגת בממשלת ישראל לזמן קצר ורלבנטי לתקופות ההשוואה בלבד.
- (ה) נכס לקבל בגין מענקים ממשלתיים (שצפויים להתקבל אחרי תום תקופת הדיווח בגין תקופת ביצוע השייכת לתקופת הדוח) מוצג בממשלת ישראל לזמן קצר.

ב. עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים

עסקאות עם מדינת ישראל כריבון

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר	לתקופה של שלושה חודשים שהסתיימה ביום 30 בספטמבר		לתקופה של תשעה חודשים שהסתיימה ביום 30 בספטמבר	
	2019	2020	2019	2020
(מבוקר)		(בלתי מבוקר)	(בלתי מבוקר)	
	אלפי ש"ח			
1,584,043	409,620	565,252	1,192,033	1,422,421
1,047,576	269,559	280,717	781,672	827,673
2,631,619	679,179	845,969	1,973,705	2,250,094

הכנסות מדמי הפעלה  
הפחתת הכנסה נדחית בגין מענקים  
ממשלתיים

באור 8 - אירועים מהותיים בתקופת הדיווח

1. ראה באור 3 לגבי תביעות תלויות וייצוגיות.
2. ביום 11 במרס, 2020, פרסמה החברה כי לאור ההתפתחויות בעולם בקשר עם התפשטות נגיף ה"קורונה", החברה פועלת בהתאם להנחיות הגורמים המוסמכים ובראשם משרד התחבורה ומשרד הבריאות והיא צופה כי נכון למועד האמור היה בידה להמשיך וליתן שירות לציבור הרחב.  
יחד עם זאת, ובאישור משרד התחבורה, החל מיום 11 במרס, 2020 חלו מגבלות על פעילות תחנת הרכבת בנמל התעופה בן גוריון (להלן – תחנת נתב"ג) אשר לפי עיקרון התאפשרה לציבור הרחב הגעה בלבד אל תחנת נתב"ג באמצעות הרכבת, והעליה לרכבת בתחנת נתב"ג הוגבלה לאוכלוסיות מסוימות בלבד הנושאות אישור מתאים.  
ביום 18 במרס, 2020, פרסמה החברה כי בהתאם להנחיית משרד התחבורה מיום 17 במרס, 2020, הוגבלה הפעלת רכבות הנוסעים בחלק משעות היממה והכל בהתאם להנחייה. עוד פרסמה החברה כי המשיכה בפעילות שוטפת להסעת נוסעים ולהובלת מטענים, והכל בהתאם להנחיות משרד התחבורה. כמו כן, החברה המשיכה בפעילותה בתחום התחזוקה והפיתוח, ובכלל זה בפרויקט החשמול.  
ביום 19 במרס, 2020, פרסמה החברה כי בהתאם לאישור משרד התחבורה מיום 19 במרס, 2020, תפעיל החברה רכבות נוסעים במתכונת מדוללת, כך שהיקף פעילות החברה להסעת נוסעים ירד בכ-50% והכל בהתאם לאישור האמור, וזאת החל מיום 23 במרס, 2020.  
ביום 25 במרס, 2020, פרסמה החברה כי החל מיום 26 במרס, 2020 הופסקו שירותי התחבורה הציבורית ברכבות הנוסעים, והכל בהתאם לתקנות שעת חירום (נגיף הקורונה החדש – הגבלת פעילות) (תיקון), התש"פ-2020 ולהוראת שר התחבורה.

באור 8 - אירועים מהותיים בתקופת הדיווח (המשך)

3. שימוש בכספי הקרן השמורה לטובת תשלום למחזיקי אגרות החוב של החברה

בהתאם להוראות סעיף 7.3 לשרט הנאמנות לאגרות החוב (סדרה א') וסעיף 7.3 לשרט הנאמנות לאגרות החוב (סדרה ב') של החברה, שנחתמו ביום 25 בפברואר, 2015 (ראו תשקיף להשלמה של החברה הנושא תאריך 27 בפברואר, 2015, כפי שתוקן ביום 10 במרס, 2015), וכן בהתאם להוראות סעיף 6.2.3.1(ד)(2) לפרק 6 לתשקיף החברה, החברה מעדכנת כי לאחר קבלת אישור הרמטיק נאמנות (1975) בע"מ, הנאמן למחזיקי אגרות החוב, אישר דירקטוריון החברה שימוש בסך של 25 מיליון ש"ח מכספי הקרן השמורה (כהגדרתה בשרטי הנאמנות) לטובת תשלום הקרן והריבית של אגרות החוב שחל ביום 31 במרס, 2020. יתרת התשלום הקרוב תשולם בהתאם למנגנון הקבוע בסעיף 6.2.3.1(ד)(2)(ב) לפרק 6 לתשקיף החברה.

4. ביום 24 לפברואר, 2020 אישר דירקטוריון החברה את עקרונות המתווה לניהול המשא ומתן בדבר האצת פרויקט החשמול וביום 26 במרס, 2020 ניתן אישור נציגי המדינה למתווה הכולל בעיקרו האצה של פרויקט החשמול והשלמתו עד סוף שנת 2025 ע"י הוספת משאבי כוח אדם וציוד מצד קבלן החשמול והגדלת זמן המסילה שיועמד לטובת קבלן החשמול מצד החברה.

בנוסף, כולל המתווה קביעת תשלומי תמריצים לעמידה באבני הדרך החדשות שנקבעו בהיקף כספי נוסף של 125 מיליון אירו, וכן תמריץ אופציונאלי נוסף בסך של עד 18 מיליון אירו שישולם ככל ותהיה הקדמה נוספת בלוחות הזמנים. ביום 1 באפריל, 2020 נחתמה תוספת להסכם הקיים עם קבלן החשמול בהתאם למתווה האצת הפרויקט.

5. בהמשך לאמור בביאור 27 סעיף 5 לדוחות הכספיים המאוחדים לשנת 2019, בדבר הודעות מספקים וקבלנים שהתקבלו בעניין ההשפעה של המשבר על הפרויקטים השונים, מעדכנת החברה כי במהלך תקופת הדוח הייתה הקדמה של תקבולים מהמדינה אשר אפשרה לחברה לשלם לספקים מבלי לפגוע בפרויקטים כאמור.

6. ביום 3 למאי, 2020 אישר דירקטוריון החברה את הצטרפות החברה להסכם קיבוצי שנחתם בין המדינה, לבין מעסיקים נוספים במגזר הציבורי ולבין הסתדרות העובדים הכללית החדשה מיום 1 במאי, 2020 (להלן – "ההסכם הקיבוצי"), שתכליתו בהסדרת החזרת העובדים בשירות הציבורי לעבודתם, תחת מגבלות ובהתאם לצורך בעובדים בהתחשב בירידה בפעילות החברה, החל מיום 3 במאי, 2020 ועד ליום 30 ביוני, 2020 (להלן – תקופת ההסכם הקיבוצי), וזאת כחלק מהחזרת המשק לפעילות בעקבות התפשטות נגיף ה"קורונה" במדינת ישראל. בהתאם להוראות ההסכם הקיבוצי, במהלך תקופת ההסכם הקיבוצי, יחולו התנאים הקבועים בו.

7. ביום 11 במאי, 2020, פרסמה החברה כי החל מיום 17 במאי, 2020 בכוננתה להשיב לפעילות את שירותי התחבורה הציבורית ברכבות הנוסעים, באופן הדרגתי. חזרתם של שירותים אלו הותנתה באישור משרד התחבורה ומשרד הבריאות בכל הנוגע להפעלת מערך הסעת המונים ברכבות בעת הזו, על כלל היבטיו, בהתאם לתקנות שעת חירום (נגיף הקורונה החדש – הגבלת פעילות) (תיקון), התש"פ-2020 הנוגעות לשמירה על בריאות הציבור.

8. ביום 14 במאי, 2020, פרסמה החברה כי היא צפויה להתחיל בהפעלה הדרגתית של שירותי התחבורה הציבורית ברכבות הנוסעים החל מיום 1 ביוני, 2020, הכל בהתאם לאישור שיינתן על ידי משרד התחבורה, בתיאום עם משרד הבריאות. החברה נערכת להפעלה כאמור בהתאם להנחיות.

9. ביום 25 במאי, 2020 פרסמה החברה כי בהתאם להנחיות משרד התחבורה ומשרד הבריאות, החברה צפויה להתחיל בהפעלה מלאה של שירותי התחבורה הציבורית ברכבות הנוסעים החל מיום 8 ביוני, 2020. החברה נערכה להפעלה כאמור.

10. ביום 7 ביוני, 2020 פרסמה החברה כי מועד החזרת שירותי התחבורה הציבורית ברכבות הנוסעים ייקבע על ידי הרגולטור בהמשך.

11. ביום 17 ביוני, 2020 פרסמה החברה כי ביום 22 ביוני, 2020 תחודש פעילות שירותי התחבורה הציבורית ברכבות הנוסעים, בכפוף למגבלות שייקבעו על ידי משרד התחבורה ומשרד הבריאות, וזאת למעט בקווים בהם החברה ממשיכה בקידום פרויקט החשמול. ביום 22 ביוני, 2020 חודשה פעילות שירותי התחבורה הציבורית ברכבות הנוסעים, בכפוף לאמור לעיל.

לאורך כל התקופה האמורה, החברה הייתה בקשר רציף ועודנה ממשיכה לעמוד בקשר רציף עם נציגי משרד התחבורה ומשרד האוצר בגין השפעות התפשטות נגיף ה"קורונה" על החברה, בין היתר, במטרה לבחון את ההשפעות האמורות על תוצאותיה העסקיות של החברה והיקפן, ככל שתהיינה.

יצוין, כי מדובר באירוע אשר אינו בשליטת החברה וגורמים כגון המשך התפשטות נגיף הקורונה או עצירתו או היות האירוע ארוך טווח, החלטות של גופים רלוואנטיים או החלטות של הרגולטור בקשר עם התחבורה הציבורית בישראל עלולים להשפיע על החברה בהתאם.



באור 8 - אירועים מהותיים בתקופת הדיווח (המשך)

הערכות החברה בדבר ההשלכות האפשריות של נגיף ה'קורונה' על הפעלת שירותי התחבורה הציבורית ברכבות הנוסעים מבוססות, בין היתר, על הערכות ואומדנים של החברה נכון למועד דיווח זה ומתבססים על הפרסומים בארץ ובעולם בנושא זה והנחיות הגופים הרלוואנטיים, הן לחברות התחבורה והן לציבור הנוסעים, ואשר התממשותם אינה ודאית ואינה בשליטת החברה.

נכון לתאריך הדוח אין ביכולת החברה להעריך האם להתמשכות המשבר או להחרפתו תהיה השפעה מהותית, בטווח הקצר או הארוך, על פעילותה העסקית ועל תוצאותיה העסקיות מעבר להערכות והאומדנים ששוקפו בדוחות כספיים אלו.

12. ביום 25 במאי, 2020 פרסמה החברה מכרז לביצוע עבודות תשתית, מנהור וקירות תומכים בקטע מס' 5 לפרויקט מסילת 431, (להלן - 'המכרז').

אומדן המכרז עומד על סכום של מאות מיליוני ש"ח. תקופת ההתקשרות עם הזוכה במכרז תעמוד על 42 חודשים. המועד האחרון להגשת הצעות במכרז נקבע לחודש יולי 2020.

ביום 16 בספטמבר, פרסמה החברה את זכייתה של שיכון ובינוי - סולל בונה - תשתיות בע"מ (להלן: 'הזוכה') במכרז. תקופת ההתקשרות עם הזוכה הינה 42 חודשים, כאשר פרויקט מסילת 431 בכללותו צפוי להיות מושלם בשנת 2026. היקף ההתקשרות עם הזוכה מסתכם בכ-390 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 הפרויקט והיקפו, המבוסס על תכניות העבודה והפיתוח של החברה, תקציב החברה, תחזיות והערכות של החברה ומידע המצוי בידיה נכון למועד זה. הערכות אלו עשויות שלא להתממש בפועל, כולן או חלקן, או להתממש באופן שונה מהותית מכפי שנצפה. הגורמים העיקריים שעשויים להשפיע על כך, הינם שינויים בתכניות העבודה והפיתוח של החברה, שינויים ברגולציה, היעדר מקורות מימון עתידיים וכן התממשות אחד או יותר מגורמי הסיכון של החברה.

13. ביום 3 במאי, 2020 אישר דירקטוריון החברה להאריך את התחייבותו שלא לדרוש את פירעון החוב של רכבת ישראל מטענים בע"מ (החברה הבת) כלפיה בשלושה חודשים נוספים, כך שתחול לתקופה של 12 חודשים החל ממועד אישור הדוח הרבעוני של החברה הבת לרבעון הראשון לשנת 2020, וזאת כל עוד דרישת פירעון החוב כאמור עלולה להביא את חברת הבת לכדי חדלות פירעון.

14. ביום 7 ביוני, 2020 פרסם משרד התחבורה הסדר לפיצוי ו/או זיכוי נוסעים שרכשו כרטיסי נסיעה תקופתיים, אשר ניצולם המלא נמנע עקב השבתת שירות רכבות הנוסעים (לפי הוראת משרד התחבורה מיום 25 במרס, 2020). לפי ההסדר, הפיצוי ו/או הזיכוי יינתן ישירות על ידי משרד התחבורה באמצעות השירות למחזיקי "רב-קו", ללא מעורבותם של מפעילי התחבורה הציבורית בכלל והחברה בפרט.

15. ביום 14 ביוני, 2020 פרסמה החברה על זכייתן של דור אלון אנרגיה בישראל (1988) בע"מ ושל פז חברת נפט בע"מ (להלן - 'הזוכות') במכרז לאספקת דלק לחברה. ההתקשרות עם כל אחת מהזוכות הינה לתקופה של 24 חודשים עם אופציה להארכה ב-36 חודשים נוספים. עלות ההתקשרות עם שתי הזוכות ביחד הינה כ-500 מיליוני ש"ח לשנה.

16. ביום 1 ביולי, 2020 פרסמה החברה כי ביום 30 ביוני, 2020 נחתמה תוספת להסכם ההפעלה והפיתוח, כהגדרתו בסעיף 2.1 לפרק א' לדוחות כספיים שנתיים מאוחדים של החברה לשנת 2019 שפורסם ביום 25 במרס, 2020 בין נציגי הממשלה לבין החברה, בגין השלכות התפשטות וירוס ה'קורונה' כאמור על פעילות החברה (להלן - 'התוספת להסכם'). להלן עיקרי התוספת להסכם:

1. בגין כל אחד מהחודשים אפריל, מאי ויוני לשנת 2020, יועבר לחברה סך של 140 מלש"ח כמקדמה על חשבון ההוצאה המוכרת בגין נוסעים ובגין הסובסידיה למטענים.
2. ההתחשבות בגין מחולל הסובסידיה התמריצית תבוטל החל מחודש ינואר 2020 ועד לחזרה לפעילות מלאה של שירותי התחבורה הציבורית ברכבות הנוסעים, ללא הגבלת נוסעים. ככל ותתחדש ההתחשבות בעניין זה, נקבע בהסכם אופן חישובה.
3. בגין התשלום לחודש אפריל 2020, יועבר לחברה בנוסף סך של כ-43.5 מלש"ח עבור מחולל תמלוגים לרשות מקרקעי ישראל.
4. העקרונות לחישוב התשלום עבור חודש יוני ייקבעו בהסכם נוסף.

התוספת להסכם אושרה על ידי דירקטוריון החברה ביום 1 ביולי, 2020.

## באור 8 - אירועים מהותיים בתקופת הדיווח (המשך)

17. ביום 2 ביולי, 2020 פרסמה החברה מכרז לביצוע עבודות תשתית וגישור בקטע מס' 8 לפרויקט מסילת 431, (להלן - 'המכרז').

אומדן המכרז עומד על סכום של מאות מיליוני ש"ח. תקופת ההתקשרות עם הזוכה במכרז תעמוד על 43 חודשים.

ביום 3 בנובמבר, פרסמה החברה את זכייתה של דניה סיבוס בע"מ (להלן: 'הזוכה') במכרז.

תקופת ההתקשרות עם הזוכה הינה 43 חודשים, כאשר פרויקט מסילת 431 בכללותו צפוי להיות מושלם בשנת 2026. היקף ההתקשרות עם הזוכה מסתכם בכ-300 מלש"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.

18. ביום 22 ביולי, 2020 אישר דירקטוריון החברה להאריך את התחייבותו שלא לדרוש את פירעון החוב של רכבת ישראל מטענים בע"מ (החברה הבת) כלפיה בשלושה חודשים נוספים, כך שתחול לתקופה של 12 חודשים החל ממועד אישור הדוח הרבעוני של החברה הבת לרבעון השני לשנת 2020, וזאת כל עוד דרישת פירעון החוב כאמור עלולה להביא את חברת הבת לכדי חדלות פירעון.

19. ביום 17 באוגוסט, 2020, אישר דירקטוריון החברה לדחות את מועד הפירעון של תשלום יתרת הקרן הבלתי מסולקת של אגרות החוב (סדרה א') ואגרות החוב (סדרה ב') של החברה (להלן יחד: 'אגרות החוב'), לתקופה של תשעה חודשים, קרי עד ליום 30 ביוני, 2021 (להלן: "מועד הפירעון הסופי"), בכפוף לקבלת כל האישורים הנדרשים, על מנת להמשיך את קיומה של החברה כ"תאגיד מדווח", כהגדרתו בחוק ניירות ערך, תשכ"ח-1968 (להלן: "חוק ניירות ערך").

עוד פרסמה החברה כי תהא רשאית לעשות שימוש בקרן השמורה (המפורטת בסעיף 5 לגילוי הייעודי) לתשלום תשלומי הקרן והריבית של שתי סדרות אגרות החוב (סדרה א' וסדרה ב'), ללא חובת מילוי כספי הקרן השמורה, בכפוף לכך כי יתרת הסכום שתישאר בקרן השמורה לא תפחת מהסכום הנדרש לצורך תשלום כלל תשלומי הקרן והריבית למחזיקי אגרות החוב (סדרה א' וסדרה ב').

20. ביום 25 באוגוסט, 2020 אישרה אסיפת מחזיקי אגרות החוב (סדרה א') של החברה תיקון לשטר הנאמנות לאגרות החוב (סדרה א') של החברה וכן הסמיכה את הנאמן למחזיקי אגרות החוב (סדרה א') של החברה, לחתום על התיקון לשטר הנאמנות לאגרות החוב (סדרה א') ועל תיקון להסכם השעבוד מיום 10 במרס, 2015. בכמו כן, יום 25 באוגוסט, 2020 אישרה אסיפת מחזיקי אגרות החוב (סדרה ב') של החברה תיקון לשטר הנאמנות לאגרות החוב (סדרה ב') של החברה וכן הסמיכה את הנאמן למחזיקי אגרות החוב (סדרה ב') של החברה, לחתום על התיקון לשטר הנאמנות לאגרות החוב (סדרה ב') ועל תיקון להסכם השעבוד מיום 10 במרס, 2015.

באור 8 - אירועים מהותיים בתקופת הדיווח (המשך)

21. ביום 26 באוגוסט, 2020 פרסמה החברה כי בהמשך לדיווח מידי מיום 17 באוגוסט, 2020 בדבר אישור דירקטוריון החברה לדחיית מועד הפירעון הסופי של אגרות החוב (סדרה א' ו-ב') של החברה וכן לזימוני אסיפות מחזיקי אגרות החוב אשר פורסמו ביום 18 באוגוסט, 2020 במסגרתם הובא לאישור, בין היתר, תיקון שטר הנאמנות לאגרות החוב א' ו-ב', וכן תיקון הסכם השעבוד מיום 10 במרס, 2015, ולאחר קבלת אישור הבורסה לניירות ערך בתל אביב בע"מ, כי:

א. מועד תשלום יתרת קרן אגרות החוב בסך של 73,500,000 ש"ח לסדרה א' ובסך של 50,000,000 ש"ח (בתוספת הצמדה) לסדרה ב' נדחה מיום 30 בספטמבר, 2020 וישולם ביום 30 ביוני, 2021 בתשלום אחד (להלן: "מועד תשלום יתרת סכום הקרן הנדחה").

ב. עד למועד תשלום יתרת סכום הקרן הנדחה, תמשכנה אגרות החוב לשאת את שיעור הריבית בהתאם להוראות סעיף 4.1 וסעיף 4.2 לתנאים הרשומים מעבר לדף בשטרי הנאמנות לאגרות החוב.

ג. בהתאם לאמור:

1. למחזיקי אגרות החוב (סדרה א'), ביום 30 בספטמבר, 2020, תשולם רק ריבית על יתרת הקרן הבלתי מסולקת בשיעור 0.62% (שיעור שנתי של 1.24%), המועד הקובע לתשלומה יהיה ביום 24 בספטמבר, 2020. ביום 31 במרס, 2021 תשולם ריבית בשיעור 0.62% (שיעור שנתי של 1.24%) שהמועד הקובע לתשלומה יהיה ביום 25 במרס, 2021, וביום 30 ביוני, 2021 תשולם ריבית בשיעור של 0.31% שתשלומה יבוצע ביחד עם יתרת הקרן הבלתי מסולקת של אגרות החוב (סדרה א') ביום 30 ביוני, 2021.

2. למחזיקי אגרות החוב (סדרה ב'), ביום 30 בספטמבר, 2020, תשולם רק ריבית על יתרת הקרן הבלתי מסולקת בשיעור 0.295% (שיעור שנתי של 0.59%), המועד הקובע לתשלומה יהיה ביום 24 בספטמבר, 2020. ביום 31 במרס, 2021 תשולם ריבית בשיעור 0.295% (שיעור שנתי של 0.59%) שהמועד הקובע לתשלומה יהיה ביום 25 במרס, 2021, וביום 30 ביוני, 2021 תשולם ריבית בשיעור של 0.1475% שתשלומה יבוצע ביחד עם יתרת הקרן הבלתי מסולקת של אגרות החוב (סדרה ב') ביום 30 ביוני, 2021.

ד. למען הסר ספק, מובהר כי לריבית כאמור בסעיף 2 לעיל, לא תתווסף ריבית נוספת כלשהי, לרבות ריבית פיגורים כמפורט בסעיף 4.3 לתנאים הרשומים מעבר לדף בשטרי הנאמנות לאגרות החוב.

ה. תיקון שטרי הנאמנות לאגרות החוב כמפורט לעיל, לרבות דחיית מועד הפירעון הסופי של אגרות החוב, אושר על ידי מחזיקי אגרות החוב באסיפות מיום 25 באוגוסט, 2020 ונחתם ביום 26 באוגוסט, 2020.

22. ביום 18 בספטמבר, 2020 פרסמה החברה כי באותו היום אישר דירקטוריון החברה את הצטרפות החברה להסכם קיבוצי שנחתם בין המדינה, לבין מעסיקים נוספים במגזר הציבורי ולבין הסתדרות העובדים הכללית החדשה מיום 16 בספטמבר, 2020 (להלן - "ההסכם הקיבוצי"), שתכליתו בהסדרת אופן עבודת העובדים בשירות הציבורי, תחת מגבלות ובהתאם לצורך בעובדים, החל מיום 17 בספטמבר, 2020 ועד ליום 11 באוקטובר, 2020 (להלן - "תקופת ההסכם הקיבוצי"), וזאת כחלק מהגבלת פעילות המשק בעקבות התפשטות נגיף ה"קורונה" במדינת ישראל. בהתאם להוראות ההסכם הקיבוצי, במהלך תקופת ההסכם הקיבוצי, יחולו התנאים הקבועים בו.

ביום 26 בספטמבר, 2020 אישר הדירקטוריון הצטרפות החברה להחלטת ועדת המעקב 25 בספטמבר, 2020 מכוח סעיף 13 להסכם הקיבוצי, אשר מתקנת את ההסכם הקיבוצי ושתכליתה הסדרת ימי חופשה נוספים במקומות עבודה בהם נהוגה חופשה מרוכזת במהלך חג הסוכות.

ביאור 9 - אירועים מהותיים לאחר תאריך הדיווח

1. ראה באור 3 לגבי התפתחויות בתביעות תלויות וייצוגיות.

2. ביום 28 באוקטובר, 2020 אישר דירקטוריון החברה להאריך את התחייבותו שלא לדרוש את פירעון החוב של רכבת ישראל מטענים בע"מ (החברה הבת) כלפיה בשלושה חודשים נוספים, כך שתחול לתקופה של 12 חודשים החל ממועד אישור הדוח הרבעוני של החברה הבת לרבעון השלישי לשנת 2020, וזאת כל עוד דרישת פירעון החוב כאמור עלולה להביא את חברת הבת לכדי חדלות פירעון.

3. ביום 16 בנובמבר, 2020, פרסמה החברה, בהמשך לדיווח מידי מיום 18 בספטמבר, 2020 בדבר הצטרפות החברה להסכם קיבוצי שנחתם בין המדינה, לבין מעסיקים נוספים במגזר הציבורי ולבין הסתדרות העובדים הכללית החדשה מיום 16 בספטמבר, 2020, שתכליתו בהסדרת אופן עבודת העובדים בשירות הציבורי, תחת מגבלות ובהתאם לצורך בעובדים וזאת כחלק מהגבלת פעילות המשק בעקבות התפשטות נגיף ה"קורונה" במדינת ישראל (להלן - "ההסכם הקיבוצי"), ולאחר שההסכם הקיבוצי הוארך בתקופות נוספות שאינן מהותיות, כי אישר דירקטוריון החברה את הארכת תוקף ההסכם הקיבוצי עד ליום 15 במרס, 2021.

**רכבת ישראל בע"מ**

**מידע כספי ביניים נפרד  
ליום 30 בספטמבר 2020**

**(בלתי מבוקר)**

## תוכן העניינים

<u>עמוד</u>	
2-4	הצהרות מנהלים
5	דוח מיוחד של רואה החשבון המבקר
	<b><u>מידע כספי ביניים נפרד (בלתי מבוקר):</u></b>
6-7	נתונים על המצב הכספי
8	נתונים על הרווח או הפסד ורווח כולל אחר
9-10	נתונים על תזרימי המזומנים
11-19	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 דירקטור \***

אני, אילן אזולאי, מצהיר כי:

1. בחנתי את הדוח הרבעוני שהגדרתי ובתקנה 38 בפרק ד' לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומיידים), התש"ל - 1970 של חברת רכבת ישראל בע"מ (להלן - "החברה"), לתשעה חודשים שהסתיימו ביום 30 בספטמבר 2020 (להלן: "הדוחות").
2. בהתאם לידיעתי ולאחר שבחנתי את הדוחות, הדוחות אינם כוללים מצג לא נכון של עובדה מהותית ולא חסר בהם מצג של עובדה מהותית הנחוץ כדי שהמצגים שניתנו, לאור הנסיבות שבהן ניתנו אותם מצגים, לא יהיו מטעים בהתייחס לתקופה המכוסה בדוחות.
3. בהתאם לידיעתי ולאחר שבחנתי את הדוחות, הדוחות הכספיים ומידע כספי אחר הכלול בדוח הדירקטוריון משקפים באופן נאות, מכל הבחינות המהותיות, את המצב הכספי, תוצאות הפעולות, השינויים בהון העצמי ותזרימי המזומנים של החברה לימים ולתקופות המוצגים בדוחות.
4. אני, לצד אחרים בחברה המצהירים הצהרה כזו, אחראי לקביעתם ולהתקיימותם בחברה של בקורות ונהלים לצורך גילוי הנדרש בדוחות. בהתאם לכך, 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.

אילן אזולאי  
דירקטור\*

תאריך: 18 בנובמבר, 2020

\* ביום 18 בנובמבר, 2020, הסמיך דירקטוריון החברה את מר אילן אזולאי המכהן כדירקטור בחברה, לחתום על הצהרה זו במקום יו"ר דירקטוריון החברה, אשר טרם מונה.

## רכבת ישראל בע"מ

**הצהרת מנהלים בהתאם לתקנות החברות הממשלתיות (דוח נוסף בדבר הפעולות שננקטו והמצגים שניתנו להבטחת נכונות הדוחות הכספיים ודוח הדירקטוריון) התשס"ו - 2005**

## הצהרת מנהל כללי

אני, מיכאל מייקסנר, מצהיר כי:

1. בחנתי את הדוח הרבעוני שהגדרתי ובתקנה 38 בפרק ד' לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומיידים), התש"ל - 1970 של חברת רכבת ישראל בע"מ (להלן - "החברה"), לתשעה חודשים שהסתיימו ביום 30 בספטמבר 2020 (להלן: "הדוחות").
2. בהתאם לידיעתי ולאחר שבחנתי את הדוחות, הדוחות אינם כוללים מצג לא נכון של עובדה מהותית ולא חסר בהם מצג של עובדה מהותית הנחוץ כדי שהמצגים שניתנו, לאור הנסיבות שבהן ניתנו אותם מצגים, לא יהיו מטעים בהתייחס לתקופה המכוסה בדוחות.
3. בהתאם לידיעתי ולאחר שבחנתי את הדוחות, הדוחות הכספיים ומידע כספי אחר הכלול בדוח הדירקטוריון משקפים באופן נאות, מכל הבחינות המהותיות, את המצב הכספי, תוצאות הפעולות, השינויים בהון העצמי ותזרימי המזומנים של החברה לימים ולתקופות המוצגים בדוחות.
4. אני, לצד אחרים בחברה המצהירים הצהרה כזו, אחראי לקביעתם ולהתקיימותם בחברה של בקורות ונהלים לצורך גילוי הנדרש בדוחות. בהתאם לכך, 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.

מיכאל מייקסנר  
מנכ"ל

תאריך: 18 בנובמבר, 2020

## 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, מרדכי ווטרו מצהיר כי :

1. בחנתי את הדוח הרבעוני שהגדרתי ובתקנה 38 בפרק ד' לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומיידים), התש"ל – 1970 של חברת רכבת ישראל בע"מ (להלן - "החברה"), לתשעה חודשים שהסתיימו ביום 30 בספטמבר, 2020 (להלן: "הדוחות").
2. בהתאם לידיעתי ולאחר שבחנתי את הדוחות, הדוחות אינם כוללים מצג לא נכון של עובדה מהותית ולא חסר בהם מצג של עובדה מהותית הנחוץ כדי שהמצגים שניתנו, לאור הנסיבות שבהן ניתנו אותם מצגים, לא יהיו מטעים בהתייחס לתקופה המכוסה בדוחות.
3. בהתאם לידיעתי ולאחר שבחנתי את הדוחות, הדוחות הכספיים ומידע כספי אחר הכלול בדוח הדירקטוריון משקפים באופן נאות, מכל הבחינות המהותיות, את המצב הכספי, תוצאות הפעולות, השינויים בהון העצמי ותזרימי המזומנים של החברה לימים ולתקופות המוצגים בדוחות.
4. אני, לצד אחרים בחברה המצהירים הצהרה כזו, אחראי לקביעתם ולהתקיימותם בחברה של בקרות ונהלים לצורך גילוי הנדרש בדוחות. בהתאם לכך, קבענו בקרות ונהלים כאלה, או גרמנו לקביעתם תחת פיקוחנו של בקרות ונהלים כאלה, המיועדים להבטיח שמידע מהותי המתייחס לחברה, מובא לידיעתנו על ידי אחרים בחברה, בפרט במהלך תקופת ההכנה של הדוחות.
5. אני ואחרים בחברה המצהירים הצהרה כזו, גילינו לרואה החשבון המבקר של החברה ולדירקטוריון שלה, בהתבסס על הערכתנו העדכנית ביותר :
  - א. את כל הליקויים המשמעותיים והחולשות המהותיות בקביעתה או בהפעלתה של בקרה פנימית על דיווח כספי העלולים, באופן סביר, להשפיע לרעה על יכולת החברה לרשום, לעבד, לסכם ולדווח מידע כספי.
  - ב. כל תרמית, בין מהותית ובין שאינה מהותית, בה מעורבים מנהלים או עובדים אחרים בעלי תפקיד משמעותי בבקרה הפנימית על דיווח כספי של החברה.

אין באמור לעיל כדי לגרוע מאחריותי או מאחריות כל אדם אחר, על פי כל דין.

מרדכי ווטרו  
סמנכ"ל כספים וכלכלה

תאריך: 18 בנובמבר, 2020





**דוח מיוחד לסקירת המידע הכספי הביניים הנפרד  
לפי תקנה 38ד' לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומידיים), התש"ל-1970**

**מבוא**

סקרנו את המידע הכספי הביניים הנפרד המובא לפי תקנה 38ד' לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומידיים), התש"ל-1970 ולפי הוראות רשות החברות הממשלתיות של **רכבת ישראל בע"מ** (להלן - "החברה") ליום 30 בספטמבר 2020 ולתקופות של תשעה ושלושה חודשים שהסתיימו באותו תאריך. המידע הכספי הביניים הנפרד הינו באחריות הדירקטוריון וההנהלה של החברה. אחריותנו היא להביע מסקנה על המידע הכספי הביניים הנפרד לתקופות ביניים אלו בהתבסס על סקירתנו.

**היקף הסקירה**

ערכנו את סקירתנו בהתאם לתקן סקירה (ישראל) 2410 של לשכת רואי חשבון בישראל "סקירה של מידע כספי לתקופות ביניים הנערכת על ידי רואה החשבון המבקר של הישות". סקירה של מידע כספי נפרד לתקופות ביניים מורכבת מבידורים, בעיקר עם אנשים האחראים לעניינים הכספיים והחשבונאיים, ומיישום נהלי סקירה אנליטיים ואחרים. סקירה הינה מצומצמת בהיקפה במידה ניכרת מאשר ביקורת הנערכת בהתאם לתקני ביקורת מקובלים בישראל ולפיכך אינה מאפשרת לנו להשיג ביטחון שניודע לכל העניינים המשמעותיים שהיו יכולים להיות מזוהים בביקורת. בהתאם לכך, אין אנו מחויבים חוות דעת של ביקורת.

**מסקנה**

בהתבסס על סקירתנו, לא בא לתשומת לבנו דבר הגורם לנו לסבור שהמידע הכספי הביניים הנפרד הנ"ל, אינו ערוך, מכל הבחינות המהותיות, בהתאם להוראות תקנה 38ד' לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומידיים), התש"ל-1970, והוראות רשות החברות הממשלתיות.

**הדגש עניינים מסוימים**

מבלי לסייג את מסקנתנו הנ"ל, אנו מפנים את תשומת הלב לאמור בביאור 1ב' בדבר מצבה הכספי של החברה לרבות השלכות נגיף הקורונה על פעילותה והערכת הנהלת ודירקטוריון החברה כי לחברה יהיו מקורות מספקים בהיקף ובעיתוי הנדרש על מנת לעמוד בהתחייבויותיה ולממן את פעילותה השוטפת בעתיד הנראה לעין.

**בריטמן אלמגור זהר ושות'**

**רואי חשבון**

**A Firm in the Deloitte Global Network**

**תל אביב, 18 בנובמבר, 2020.**

**תל אביב - משרד ראשי**

מרכז עוראלי 1 תל אביב, 6701101, ת.ד. 16593 תל אביב 6116402 | טלפון: 03-6085555 | [info@deloitte.co.il](mailto:info@deloitte.co.il)

**משרד נצרת**  
מרכזי אבן עמר 9  
נצרת, 16100  
  
טלפון: 073-3994455  
פקס: 073-3994455  
[info-nazareth@deloitte.co.il](mailto:info-nazareth@deloitte.co.il)

**משרד אילת**  
המרכז העירוני  
ת.ד. 583  
אילת, 8810402  
  
טלפון: 08-6375676  
פקס: 08-6371628  
[info-eilat@deloitte.co.il](mailto:info-eilat@deloitte.co.il)

**משרד חיפה**  
מעלה השחרור 5  
ת.ד. 5648  
חיפה, 3105502  
  
טלפון: 04-8607333  
פקס: 04-8672528  
[info-haifa@deloitte.co.il](mailto:info-haifa@deloitte.co.il)

**משרד ירושלים**  
קרית המדע 3  
מנדל הר חוצבים  
ירושלים, 914510  
ת.ח. 45396  
  
טלפון: 02-5018888  
פקס: 02-5374173  
[info-jer@deloitte.co.il](mailto:info-jer@deloitte.co.il)

ליום 31 בדצמבר 2019 (מבוקר)	ליום 30 בספטמבר 2019 (בלתי מבוקר) אלפי ש"ח	ליום 30 בספטמבר 2020 (בלתי מבוקר)	באור	
<b>נכסים שוטפים</b>				
55,398	132,810	<b>11,378</b>		מזומנים ושווי מזומנים
2,995	3,284	<b>2,202</b>	3	השקעות לזמן קצר
161,993	162,162	<b>135,682</b>	3	קרן שמורה בגין אג"ח לקוחות
281,306	248,933	<b>255,632</b>		ממשלת ישראל
845,493	884,349	<b>865,785</b>	4	חייבים ויתרות חובה מלאי
291,241	223,769	<b>398,956</b>		
13,954	13,579	<b>15,094</b>		
<b>1,652,380</b>	<b>1,668,886</b>	<b>1,684,729</b>		סה"כ נכסים שוטפים
<b>נכסים לא שוטפים</b>				
38,256	49,082	<b>44,070</b>		חייבים ויתרות חובה לזמן ארוך
35,392	35,974	<b>32,785</b>	3	השקעות מיועדות בנכסים פיננסיים
67,000	37,000	<b>77,000</b>		נכסי מיסים נדחים
<b>140,648</b>	<b>122,056</b>	<b>153,855</b>		
<b>רכוש קבוע</b>				
21,469,628	20,783,295	<b>21,622,542</b>		רכוש קבוע מופעל, נטו
6,371,044	6,790,866	<b>7,832,081</b>		רכוש קבוע בהקמה
<b>27,840,672</b>	<b>27,574,161</b>	<b>29,454,623</b>		סה"כ רכוש קבוע, נטו
<b>292,821</b>	<b>293,655</b>	<b>296,910</b>		<b>נכסים בלתי מוחשיים, נטו</b>
<b>28,274,141</b>	<b>27,989,872</b>	<b>29,905,388</b>		<b>סה"כ נכסים לא שוטפים</b>
<b>29,926,521</b>	<b>29,658,758</b>	<b>31,590,117</b>		<b>סה"כ נכסים</b>

הבאורים המצורפים מהווים חלק בלתי נפרד מהמידע הכספי ביניים נפרד.

ליום 31 בדצמבר 2019 (מבוקר)	ליום 30 בספטמבר 2019 (בלתי מבוקר) אלפי ש"ח	ליום 30 בספטמבר 2020 (בלתי מבוקר)	באור	
<b>התחייבויות שוטפות</b>				
902,897	745,837	914,939		התחייבויות לספקים ולנותני שירותים
205,060	195,691	214,132		זכאים ויתרות זכות
86,330	163,026	162,795	4	ממשלת ישראל
255,574	286,545	249,809		התחייבויות תלויות
249,196	249,235	124,272	4	התחייבות בגין אג"ח לזמן קצר
18,168	19,553	17,283		חלויות שוטפות בגין התחייבות חכירה
<b>1,717,225</b>	<b>1,659,887</b>	<b>1,683,230</b>		<b>סה"כ התחייבויות שוטפות</b>
<b>התחייבויות לא שוטפות</b>				
59,846	47,391	66,684		עודף התחייבויות על נכסים של חברת הבת
142,246	152,156	144,753		הטבות לעובדים
27,182,403	27,021,483	28,844,644	4	הכנסה נדחית בגין מענקים ממשלתיים
25,624	29,468	32,173		התחייבות בגין חכירה לזמן ארוך
<b>27,410,119</b>	<b>27,250,498</b>	<b>29,088,254</b>		<b>סה"כ התחייבויות לזמן ארוך</b>
<b>הון עצמי</b>				
3,000,000	3,000,000	3,000,000		הון מניות
174,720	174,720	174,720		קרן הון
(2,375,543)	(2,426,347)	(2,356,087)		יתרת הפסד
<b>799,177</b>	<b>748,373</b>	<b>818,633</b>		
<b>29,926,521</b>	<b>29,658,758</b>	<b>31,590,117</b>		<b>סה"כ התחייבויות והון עצמי</b>

הבאורים המצורפים מהווים חלק בלתי נפרד מהמידע הכספי ביניים נפרד.

מרכזי ווטרו סמנכ"ל כספים וכלכלה	מיכאל מייקסנר מנכ"ל	אילן אזולאי דירקטור *	18 בנובמבר, 2020 תאריך אישור הדוחות הכספיים
------------------------------------	------------------------	--------------------------	---

\* ביום 18 בנובמבר, 2020 הסמיך דירקטוריון החברה את אילן אזולאי המכהן כדירקטור בחברה לחתום על הצהרה זו במקום יו"ר דירקטוריון החברה, אשר טרם מונה.

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר	לתקופה של שלושה חודשים שהסתיימה ביום 30 בספטמבר		לתקופה של תשעה חודשים שהסתיימה ביום 30 בספטמבר		
	2019	2020	2019	2020	
	(מבוקר)	(בלתי מבוקר)	(מבוקר)	(בלתי מבוקר)	
אלפי ש"ח					
2,251,791	584,628	583,285	1,698,077	1,552,036	הכנסות ממכירות ושירותים
2,126,147	554,124	535,876	1,595,107	1,457,936	עלות ההכנסות ממכירות ושירותים
125,644	30,504	47,409	102,970	94,100	רווח גולמי
5,848	1,251	3,227	4,371	10,916	הוצאות מכירה ושיווק
155,268	37,245	34,021	110,363	108,909	הוצאות הנהלה וכלליות
(70,455)	(552)	(303)	(24,379)	(50,639)	הכנסות אחרות, נטו
27,329	3,011	(1,560)	14,863	6,857	הפסדי (רווחי) חברות בנות, נטו ממס
7,654	(10,451)	12,024	(2,248)	18,057	רווח (הפסד) תפעולי
18,581	9,130	(3,362)	18,166	931	הכנסות (קיטון בהכנסות) מימון
6,603	2,099	4,761	5,131	10,404	הוצאות מימון
19,632	(3,420)	3,901	10,787	8,584	רווח (הפסד) לפני מיסים על הכנסה
31,000	-	-	1,000	10,000	הכנסות מיסים נדחים
50,632	(3,420)	3,901	11,787	18,584	רווח (הפסד) נקי
(14,898)	(17,009)	(13,097)	(26,857)	872	רווח (הפסד) כולל אחר : רווח (הפסד) אקטוארי בגין תוכניות להטבה מוגדרת
35,734	(20,429)	(9,196)	(15,070)	19,456	סה"כ רווח (הפסד) כולל

באורים המצורפים מהווים חלק בלתי נפרד מהמידע הכספי ביניים נפרד.

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2019 (מבוקר)	לתקופה של שלושה חודשים שהסתיימה ביום 30 בספטמבר 2020 (בלתי מבוקר)	לתקופה של תשעה חודשים שהסתיימה ביום 30 בספטמבר 2019 (בלתי מבוקר)	2020	2019
<b>אלפי ש"ח</b>				
<b>תזרימי מזומנים מפעילות שוטפת</b>				
50,632	(3,420)	3,901	11,787	18,584
רווח (הפסד) נקי				
<b>התאמות הדרושות להצגת תזרימי מזומנים מפעילות שוטפת</b>				
<b>הכנסות והוצאות שאינן כרוכות בתזרימי מזומנים:</b>				
(31,000)	-	-	(1,000)	(10,000)
50,969	12,986	13,905	38,194	40,724
(68,000)	-	-	(23,000)	(49,000)
(2,423)	(424)	-	(424)	14
(1,871)	(761)	(207)	(2,567)	462
27,287	2,955	(1,569)	14,832	6,848
989	245	264	763	663
(24,049)	15,001	12,393	26,798	(10,289)
<b>שינויים בסעיפי נכסים והתחייבויות:</b>				
(75,327)	(1,458)	(14,299)	(42,952)	25,676
(57,633)	37,255	(123,469)	(22,642)	(108,622)
7,674	(2,428)	45,354	(49,494)	4,580
(294)	391	102	81	(1,140)
3,875	(836)	1,586	1,826	3,377
58,961	(57,833)	34,867	6,260	(27,410)
11,543	(22,055)	(11,347)	(8,653)	10,473
(51,201)	(46,964)	(67,206)	(115,574)	(93,066)
(24,618)	(35,383)	(50,912)	(76,989)	(84,771)
<b>מזומנים נטו ששימשו לפעילות שוטפת</b>				

הבאורים המצורפים מהווים חלק בלתי נפרד מהדוחות הכספיים ביניים.

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2019	לתקופה של שלושה חודשים שהסתיימה ביום 30 בספטמבר 2019	לתקופה של שלושה חודשים שהסתיימה ביום 30 בספטמבר 2020	לתקופה של תשעה חודשים שהסתיימה ביום 30 בספטמבר 2019	לתקופה של תשעה חודשים שהסתיימה ביום 30 בספטמבר 2020
(מבוקר)	(בלתי מבוקר)	(בלתי מבוקר)	(מבוקר)	(בלתי מבוקר)
אלפי ש"ח				

**תזרימי מזומנים מפעילות  
השקעה**

(2,632,875)	(807,368)	(860,200)	(2,205,546)	(2,366,402)	רכישת רכוש קבוע
(22,667)	(6,582)	(1,027)	(18,151)	(18,725)	רכישת נכסים בלתי מוחשיים
(12,242)	90,557	2,761	18,373	(7,787)	שינוי ביתרת חו"ז בגין מע"מ
2,625,995	835,216	924,125	2,131,536	2,477,854	תקבולים בגין מענקי השקעה
2,658	338	-	442	-	מממשלת ישראל
5,858	2,667	693	4,929	27,403	תמורה מממוש רכוש קבוע
21,557	(77,853)	(81,777)	104,223	(107,125)	תמורה מממוש נכסים
					פיננסיים הנמדדים בשווי הוגן
					דרך רווח או הפסד, נטו
					מימוש השקעה) בפקדונות
					בתאגידים בנקאיים, נטו

**מזומנים נטו שנבעו מפעילות  
(ששימשו לפעילות) השקעה**

(11,716)	36,975	(15,425)	35,806	5,218
----------	--------	----------	--------	-------

**תזרימי מזומנים מפעילות  
מימון**

248,919	124,611	-	248,919	99,357	קבלת מענק ממשלתי לכיסוי
(248,919)	(124,611)	-	(248,919)	(124,357)	פרעון קרן אג"ח
3,610	1,550	-	3,208	1,033	פרעון קרן אג"ח
(4,247)	(1,824)	(607)	(4,246)	(1,822)	קבלת מענק ממשלתי לכיסוי
77,000	-	-	77,000	77,000	פרעון ריבית אג"ח
(77,463)	-	-	-	-	ריבית ששולמה
(989)	(245)	(264)	(763)	(663)	קבלת הלוואה לזמן קצר
(19,704)	(5,044)	(5,071)	(14,731)	(15,015)	ממשלת ישראל, נטו
					פרעון הלוואה לזמן קצר
					ממשלת ישראל, נטו
					הוצאות מימון בגין חכירה
					פרעון התחייבות בגין חכירה

**מזומנים נטו שנבעו מפעילות  
(ששימשו לפעילות) מימון**

(21,793)	(5,563)	(5,942)	60,468	35,533
----------	---------	---------	--------	--------

**עלייה (ירידה) במזומנים ושווי  
מזומנים**

(58,127)	(3,971)	(72,279)	19,285	(44,020)
----------	---------	----------	--------	----------

**יתרת מזומנים ושווי מזומנים  
לתחילת התקופה**

113,525	136,781	83,657	113,525	55,398
---------	---------	--------	---------	--------

**יתרת מזומנים ושווי מזומנים  
לסוף התקופה**

55,398	132,810	11,378	132,810	11,378
--------	---------	--------	---------	--------

הבאורים המצורפים מהווים חלק בלתי נפרד מהמידע הכספי ביניים נפרד.

**באור 1 - כללי**

**הישות המדווחת**

א. חברת רכבת ישראל בע"מ (להלן "החברה") עוסקת בהסעת נוסעים, הובלת מטענים ברכבת והשכרה של מתחמי מסחר ומקימה את התשתיות הנדרשות לפעילותה. החברה נתמכת באופן שוטף ומתמשך בממשלת ישראל לצורך מימון פעילותה השוטפת ופעילות הפיתוח שלה. ביום 17 ביוני 2014, נחתם הסכם מסגרת לפיתוח והפעלת רכבת ישראל (להלן "ההסכם החדש") בתוקף מיום 1 בינואר, 2013 ועד ליום 31 בדצבר, 2020. לפרטים בדבר עיקרי ההסכם ראה באור 20 (ג)(1)(1.3) לדוחות הכספיים השנתיים המאוחדים.

החברה הינה בבעלות מלאה של מדינת ישראל, ולפיכך הינה חברה ממשלתית וחל עליה חוק החברות הממשלתיות, התש"ל-1975 וההוראות שניתנו על פיו, לרבות כללים והוראות לעריכת הדוחות הכספיים ודוחות דירקטוריון בהתאם לחוזרי והנחיות רשות החברות הממשלתיות.

**ב. המצב הכספי של החברה**

לחברה הון חוזר, בסכום של כ-1 מיליוני ש"ח ליום 30 בספטמבר, 2020 וגרעון בהון החוזר בסכום של כ-65 מיליוני ש"ח ליום 31 בדצמבר 2019, בהתאמה; לחברה תזרים מזומנים שלילי מפעילות שוטפת לתקופה של תשעה חודשים בסך של כ-85 מיליוני ש"ח, תזרים מזומנים שלילי לתקופה של שלושה חודשים שהסתיימו ביום 30 בספטמבר 2020 בסך של כ-51 מיליוני ש"ח, ותזרים מזומנים שלילי מפעילות שוטפת לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2019 בסך של כ-25 מיליוני ש"ח.

כמו כן, לחברה הפסד תפעולי לפני הכנסות אחרות, נטו (בעיקר מביטול ירידת ערך נכסים) לתקופה שהסתיימה ביום 30 בספטמבר, 2020 בסך של כ-33 מיליוני ש"ח, והפסד תפעולי לפני הכנסות אחרות, נטו (בעיקר מביטול ירידת ערך נכסים) לשנה שנסתיימה ביום 31 בדצמבר, 2019 בסך של כ-63 מיליוני ש"ח.

במהלך שנת 2019, החלה הנהלת החברה בתכנון ובביצוע של פעולות אשר מטרתן לשפר את תוצאות פעילות החברה ומצבה הכספי. בכלל זה יצוין כי, בתקופת הדיווח ולאחריה ממשיכה הנהלת החברה בביצוע צעדי חסכון בעיקר בתקורות החברה, פעולות לשיפור השירות לנוסעים ופעולות בקשר עם הסכם פיתוח והפעלה חדש מול מדינת ישראל שיחול החל משנת 2021.

כמו כן, ביום 15 במאי, 2019, אישר דירקטוריון החברה תוספת להסכם ההפעלה והפיתוח בנוגע לגובה הסובסידיה השנתית של פעילות הובלת מטענים לשנים 2019-2020, שאלה עיקריה: ביטול שחיקת מחולל דמי הסובסידיה לטו/ק"מ בשנים 2019 ו-2020; בונוסים על גידול בהיקף הובלת מטענים בהשוואה לשנת 2018 ותמריץ להובלת מכולות: תעריף ל-TEU מכולה. התיקון האמור אושר על ידי נציגי הממשלה כמתחייב מהסכם ההפעלה והפיתוח.

לגבי החלטת הדירקטוריון בדבר המלצתו לרשות החברות לפעול מול ממשלת ישראל לסיום פעילות חברת הבת למטענים ראה באור 20(ג)(18) לדוחות הכספיים השנתיים המאוחדים.

ביום 27 במאי, 2020 נחתמה תוספת שלישית להסכם ההפעלה והפיתוח, במסגרת תוספת זו ניתנו תוספות רטרואקטיביות משנת 2018 ועד וכולל שנת 2020. התוספת כוללת בין היתר שיפוי בגין עלויות הפעלת תחנת יצחק נבון, הפעלת טרמינלים חדשים בתחנות קיימות ושיפוי בגין הארכת מערכי רכבת. ההתחשבות בגין הרבעון השני לשנת 2020 התבצעה על פי התוספת הרביעית להסכם אשר נחתמה ביום 30 ביוני, 2020. ראה גם באור 8 (16) לדוחות הכספיים התמציתיים המאוחדים.

ביום 30 בספטמבר, 2020 נחתמה תוספת חמישית להסכם המסגרת לפיתוח והפעלת רכבת ישראל כהגדרתו בסעיף 2.1 לפרק א' לדוחות הכספיים השנתיים המאוחדים של החברה לשנת 2019 שפורסמו ביום 25 במרס, 2020 בין נציגי הממשלה לבין החברה.

תוספת זו מתייחסת להתחשבות בדמי ההפעלה לחודשים יולי - דצמבר 2020, והיא מסדירה בין היתר את מנגנון שיפוי העלויות בפעילות השוטפת בגין ירידה בהיקף הנסיעה במגזר הנוסעים, וכן, בגין עלויות הנוספות שנגרמו כתוצאה ממשבר הקורונה במהלך שנת 2020. בנוסף, התוספת הסדירה את ההתחשבות בגין חודש יוני, 2020 וכן קובעת כי יתקיים תהליך התדיינות להתחשבות עתידית נוספת בתחומי הסחר והמטענים ביחס לחציון השני לשנת 2020.

ההכנסות מסובסידיה אשר הועברו לחברת הבת למטענים בגין הרבעון השני לשנת 2020 במהלכו הופסקה תנועת הרכבות לנוסעים, חושבו על בסיס ביצוע בפועל של טון קילומטר, בדומה למנגנון ההתחשבות לפי הסכם ההפעלה והפיתוח.

בנוסף, נציין כי הצדדים בוחנים את פניית חברת הבת למטענים להקטנת התשלומים לרכבת בגין סגירות קווים ושבתות בגין שנת 2018, רבעון ראשון 2019 ושנת 2020, וזאת מתוקף סעיף בהסכם מול החברה הון בהפחתת התשלומים לרכבת במקרים של סגירות לצורך פעילות פיתוח.

כמו כן יצוין כי בהמשך לאמור בבאור 20(ג)(1)(1.3) לדוחות הכספיים השנתיים המאוחדים, פירעון יתרת הקרן של אגרות החוב עתיד להתבצע מכספי הקרן השמורה בגין אג"ח ולא מתזרים המזומנים של החברה מפעילות שוטפת, ראה באורים 8(3) ו-19(8) לדוחות הכספיים התמציתיים המאוחדים.

## באור 1 - כללי (המשך)

## ג. המצב הכספי של החברה (המשך)

## השלכות נגיף הקורונה

בעקבות התפשטות נגיף הקורונה בתחילת שנת 2020 ברחבי העולם, חלה ירידה בהיקפי הפעילות הכלכלית באזורים רבים בעולם וגם בישראל. התפשטות הנגיף והפעולות בהן נוקטות מדינות רבות בעולם ובכללן ישראל למניעת התפשטות הנגיף כאמור, גרמו בין היתר לירידה בהיקף התחבורה העולמית, למגבלות תנועה ותעסוקה. במסגרת המגבלות נאלצה החברה להפסיק את תנועת הרכבות. החל מיום 11 במרס, 2020 החלו הגבלות בהם ירדה הדרגתית תנועת הרכבות וב- 26 במרס, 2020 הופסקה לחלוטין תנועת הרכבות לנוסעים בהוראת משרד התחבורה (ראה גם ביאור 8(2) לדוחות הכספיים התמציתיים המאוחדים). בעקבות מגבלות התנועה והכרזת מצב החירום החברה עבדה במתכונת מצומצמת, אשר כללה הוצאת חלק מהעובדים לחופשה על חשבון ימי החופשה בתקופה בה הופסקה תנועת הרכבות. ביום 22 ביוני, 2020 חודשה פעילות שירותי התחבורה הציבורית ברכבות הנוסעים, בכפוף למגבלות שנקבעו על ידי משרד התחבורה ומשרד הבריאות, וזאת למעט בקווים בהם החברה ממשיכה בקידום פרויקט החשמול.

במהלך תקופת הדוח, בעקבות התפשטות הנגיף והפסקת תנועת הרכבות, חלה ירידה משמעותית בפעילות החברה מהסעת נוסעים ביחס לתחזית, על אף היותה של החברה חברה ממשלתית הנתמכת במענקים ממשלתיים. בהתאם להסכם ההפעלה והפיתוח, אין התייחסות בהסכם ההפעלה והפיתוח למקרה בו תופסק תנועת הרכבות כגון משבר כלל עולמי, בהתאם לכך נחתמה תוספת רביעית להסכם ההפעלה והפיתוח. בנוסף, ביום 30 בספטמבר, 2020 נחתמה התוספת החמישית להסכם ההפעלה והפיתוח. הסכומים שאושרו לחברה במסגרת התוספת הרביעית והתוספת החמישית מצמצמים משמעותית את הפגיעה במגזר הנוסעים.

בנוסף, החברה החליטה לוותר על תשלומי השכירות של חלק מהלקוחות עבור התקופה 1 במרס, 2020 עד 21 ביוני, 2020, בנוסף למתן הנחות ללקוחות עד ליום 31 בדצמבר, 2020. מה שגרם לירידה בהכנסות וברווחיות מגזר הסחר בתקופה.

למשבר הקורונה לא הייתה השפעה מהותית על מגזר המטענים בתקופת הדוח, למעט השפעה עקיפה של סגירת קווים לטובת פעילות הפיתוח.

במהלך תקופת הדוח וכפועל יוצא של הפסקת תנועת הרכבות, חלה ירידה בהוצאות הדלק (אשר מקוזזות חלקית על ידי הקטנת הכנסות מדמי ההפעלה בהתאם להסכם ההפעלה והפיתוח).

בנוסף, חלה ירידה מתונה בהוצאות הקשורות לתפעול התחנות.

כמו כן, למרות המשבר לא חל שינוי מהותי בהוצאות השכר בשל הוצאת חלק מהעובדים לחופשה בתשלום בהתאם לצורך והכל בהתאם להסכמים הקיבוציים שנחתמו בתקופת הדוח ולאחריה (ראה גם ביאור 8 (6) ו- 8 (22) לדוחות הכספיים התמציתיים המאוחדים).

החברה מצאה בתקופת המשבר הזדמנות לביצוע עבודות אחזקה, שיקום התשתיות והאצת העבודות בפעילות הפיתוח. בהתאם לכך, במהלך תקופת הדוח ולאחריה החברה האיצה את פעולות התחזוקה בצורה משמעותית.

במהלך תקופת הדוח התקבלו מענקים ממשלתיים לטובת האצת עבודות בפעילות הפיתוח, כתוצאה מכך חלה האצה משמעותית בפרויקטים, בין היתר בפרויקט החשמול כך שהקו המהיר לי-ים הגיע לתחנת הרצליה כבר בשנת 2020 במקום בשנת 2021. וכן במסגרת עבודות שיקום התשתיות שבוצעו בתקופת הדוח ולאחריה, החברה מקטינה את הצורך בסגירות המסילה ביחס לאותן עבודות בתקופות העתידיות. היערכות החברה תוך זמן קצר לביצוע והרחבת העבודות בפעילות הפיתוח אפשרה לחברה להמשיך את עבודתם של מאות עובדים בתקופת המשבר ללא הוצאתם לחופשה בתשלום.

היות ומדובר באירוע אשר אינו בשליטת החברה, וגורמים כגון המשך התפשטות הנגיף או עצירתו עשויים להשפיע על הערכות החברה, החברה ממשיכה לעקוב באופן שוטף ובוחנת באופן רציף את ההשלכות על תוצאותיה העסקיות בטווח הבינוני והארוך.

למרות שאין לחברה בשלב זה אינדיקציות להשלכות אירוע הקורונה מעבר לאמור לעיל, בטווח הבינוני והארוך כאמור, עשויות להיות השלכות נוספות על פעילות החברה ובכלל זה:

1. כתוצאה מהשלכות משבר הקורונה חלה ירידה בהכנסות מנוסעים בתקופה, ביחס לתחזית החברה טרם פרוץ משבר הקורונה. בהתאם להנחיות משרד הבריאות ומשרד התחבורה מיום 22 ביוני, 2020, הרכבת רשאית להסיע עד כ- 50% מתפוסת הנוסעים המותרת, במהלך הרבעון השלישי כמות הנוסעים מהווה 35% מהכמות בשגרה לפני פרוץ מגיפת הקורונה, ירידה זאת בהכנסות הפחיתה את יכולות ההון החוזר של החברה נכון ליום המאזן ולאחריה. בהתאם לכך, המדינה הקדימה את התשלומים בגין דמי ההפעלה בגין תקופת הדוח ולאחריה.
2. השפעה על הטבות לעובדים בשל השפעות אקטואריות ושינויים בריבית ההיוון.

בנוסף לאמור לעיל, נציגי החברה משתתפים בהערכות מצב מול משרדי הממשלה ופועלים ליישום ההחלטות המתקבלות בהן. הוקם צוות ייעודי בחברה לטובת ריכוז מידע והעברת הנחיות פנימיות לעובדי החברה, ריכוז נתונים לגבי עובדי החברה הנמצאים בבידוד ושמירת קשר רצוף עם גורמי הבריאות ברמה הלאומית. החברה הגדירה את כוח האדם הנדרש לה המשך רציפות תפקודית ופועלת על מנת לאפשר לעובדים אלו להגיע לעבודתם גם במצב של החמרה בהגבלות משרד הבריאות או סגר ולחילופין, לבצע את עבודתם בחיבור מרוחק.



**באור 1 - כללי (המשך)****ב. המצב הכספי של החברה (המשך)****השלכות נגיף הקורונה (המשך):**

הערכות החברה בדבר ההשלכות האפשריות של נגיף ה'קורונה' על הפעלת שירותי התחבורה הציבורית ברכבות הנוסעים מבוססות, בין היתר, על הערכות ואומדנים של החברה נכון למועד דיווח זה ומתבססים על הפרסומים בארץ ובעולם בנושא זה והנחיות הגופים הרלוואנטיים, הן לחברות התחבורה והן לציבור הנוסעים, ואשר התממשותם אינה ודאית ואינה בשליטת החברה. נכון לתאריך הדוח אין ביכולת החברה להעריך האם להתמשכות המשבר או להחרפתו תהיה השפעה מהותית, בטווח הקצר או הארוך, על פעילותה העסקית ועל תוצאותיה העסקיות מעבר להערכות והאומדנים ששוקפו בדוחות כספיים אלו.

כמו כן, ראה ביאור 8 סעיף 2 וכן ביאור 8 סעיפים 6-11 לדוחות הכספיים התמציתיים המאוחדים באשר להשלכות התפשטות נגיף ה'קורונה'.

בנוסף, יצוין כי לאור היותה של החברה חברה ממשלתית המפעילה תשתית לאומית הנתמכת באופן שוטף ומתמשך בממשלת ישראל לצורך מימון פעילותה השוטפת ופעילות הפיתוח שלה כאמור בסעיף א' לעיל, ולאור הפעולות המתוכננות והמבוצעות על ידי הנהלת החברה כמוזכר לעיל, להערכת הנהלת ודירקטוריון החברה יהיו מקורות מספקים בהיקף ובעיתוי הנדרש על מנת לעמוד בהתחייבויותיה ולממן את פעילותה השוטפת בעתיד הנראה לעין.

**באור 2 - עיקרי המדיניות החשבונאית****א. בסיס לעריכת הדוחות הכספיים**

המידע הכספי הנפרד של החברה ערוך בהתאם להוראות תקנה 38ד' לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומיידיים) התש"ל-1970.

יש לעיין במידע כספי ביניים נפרד זה בהקשר למידע הכספי הנפרד של החברה ליום 31 בדצמבר 2019 ולשנה שהסתיימה באותו תאריך, ולנתונים הנוספים אשר נלוו אליהם.

המידע הכספי ביניים נפרד אושר לפרסום על ידי דירקטוריון החברה ביום 18 בנובמבר, 2020.

המדיניות החשבונאית של החברה במידע הכספי ביניים נפרד זה, הינה המדיניות שיושמה בדוחות הכספיים השנתיים המאוחדים (להלן - "הדוחות השנתיים"), לרבות:

בהתאם להחלטת החברה לוותר על דמי השכירות לחלק מהשוכרים החל מיום 1 במרס 2020 ועד ליום 21 ביוני 2020, החברה מטפלת בתיקון להסדר חכירה תפעולית כחכירה חדשה ממועד התחילה של התיקון, תוך התחשבות בתשלומי חכירה כלשהם ששולמו מראש או שנצברו המתייחסים לחכירה המקורית, כחלק מתשלומי החכירה עבור החכירה החדשה.

בהתאם להחלטת החברה ויתור על דמי חכירה לרבות מחילת חובות עבר טופלו בהתאם להוראות IFRS 16. משמעות מדיניות זו היא פריסת הוויתור בסך של כ- 7 מיליון ש"ח על פני יתרת תקופת החכירה.

**ב. מסים על ההכנסה בדוחות ביניים**

הוצאות (הכנסות) המסים על ההכנסה לתקופות המוצגות כוללות את סך המסים השוטפים, וכן את סך השינוי ביתרות המסים הנדחים, למעט מסים נדחים הנובעים מעסקאות שנקפו ישירות להון.

הוצאות (הכנסות) מסים שוטפים בתקופות ביניים נצברות תוך שימוש בשיעור מס ההכנסה האפקטיבי השנתי הממוצע. לצורך חישוב שיעור מס ההכנסה האפקטיבי, מופחתים הפסדים לצורכי מס אשר לא הוכרו בגינם נכסי מסים נדחים, הצפויים להפחית את חבות המס בשנת הדיווח.

**ג. שימוש באומדנים ושיקול דעת**

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

שיקול הדעת של ההנהלה, בעת יישום המדיניות החשבונאית של החברה וההנחות העיקריות ששימשו בהערכות הכרוכות באי וודאות, הינם עקביים עם אלו ששימשו בעריכת הדוחות השנתיים.

## באור 2 - עיקרי המדיניות החשבונאית (המשך)

## ד. תיקונים לתקני דיווח כספי ופרשנויות שפורסמו

תיקון 1 IAS "הצגת דוחות כספיים" (בדבר סיווג התחייבויות כשוטפות או כלא שוטפות)

התיקון מבהיר את הדרישות הקיימות לסיווג התחייבויות כשוטפות או כלא שוטפות בדוח על המצב הכספי כדלקמן:

- נוספה הבהרה לסעיפים 69 ו-73 לתקן שמדגישה שעל מנת שניתן יהיה לסווג התחייבות כלא שוטפת, הזכות לדחות את הסילוק צריכה להתקיים לתום תקופת הדיווח.
- המילים "בלתי מותנית" הוסרו מסעיף 69 לתקן ונוספה פסקה חדשה שמבהירה שאם הזכות לדחיית הסילוק מותנית בעמידה באמות מידה פיננסיות, הזכות קיימת אם הישות עומדת באמות המידה שנקבעו לתום תקופת הדיווח, גם אם בחינת העמידה באמות המידה נעשית על ידי המלווה במועד מאוחר יותר.
- הובהר כי בחינת סיווג ההתחייבות כלא שוטפת תבוצע בהתייחס לזכות שיש לישות ולא בהתאם לצפי שלה האם תממש זכות זו.
- נוספה הגדרה למונח "סילוק". בהתאם להגדרה, "לצורך סיווג התחייבות כשוטפת או כלא שוטפת, סילוק מתייחס להעברה לצד שכנגד שתוצאתה מחיקת (extinguishment) ההתחייבות". העברה יכולה להיות מזומן, סחורות ושירותים או מכשירים הוניים של הישות עצמה. בהקשר זה, הובהר כי אם לפי תנאי ההתחייבות, לצד שכנגד יש אופציה לדרוש סילוק במכשירים הוניים 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 ייושם למפרע לתקופת דיווח שנתיות המתחילות ביום 1 בינואר 2023 או לאחרי. יישום מוקדם אפשרי.

תיקון ל-37 IAS "הפרשות, התחייבויות תלויות ונכסים תלויים"

על פי התיקון, בבחינה האם חוזה הינו מכביד, העלויות לקיום חוזה אותן יש לקחת בחשבון הן עלויות המתייחסות במישרין לחוזה, הכוללות את העלויות הבאות:

- עלויות תוספתיות; וכן
- הקצאה של עלויות אחרות הקשורות במישרין לקיום חוזה (כגון הוצאות פחת של רכוש קבוע המשמש למילוי חוזה זה וחוזים נוספים אחרים).

התיקון ייושם באופן רטרואקטיבי החל מיום 1 בינואר 2022, עבור חוזים אשר הישות טרם סיימה את מחויבויותיה בגינם. יישום מוקדם אפשרי. בעת יישום התיקון, הישות לא תציג מחדש מספרי השוואה, אלא תתאים את יתרת הפתיחה של העודפים במועד היישום לראשונה, בגובה ההשפעה המצטברת של התיקון.

החברה בוחנת את השלכות התקן על הדוחות הכספיים ללא כוונה ליישום מוקדם.

תיקון לתקן 16 IAS "רכוש קבוע" (בדבר תקבולים לפני שימוש מיועד)

התיקון ביטל את הדרישה לפיה בחישוב עלויות שניתן לייחס במישרין לרכוש קבוע, יש לנכות מעלויות בדיקת תקינות פעולות הנכס את התמורה נטו ממכירת פריטים כלשהם שיוצרו בתהליך (כגון דוגמיות שיוצרו בעת בדיקת הצידוד). במקום זאת, תמורה זו תוכר ברווח והפסד בהתאם לתקנים הרלוונטים ועלות הפריטים שנמכרו תימדד בהתאם לדרישות המדידה של IAS 2 "מלאי".

התיקון ייכנס לתוקף בתקופת הדיווח המתחילות ביום 1 בינואר 2022 או לאחרי. יישום מוקדם אפשרי. התיקון ייושם למפרע, לרבות תיקון מספרי השוואה, אך רק עבור פרטי רכוש קבוע אשר הובאו למיקום ולמצב הדרושים לכך שיוכלו לפעול באופן שהתכוונה ההנהלה לאחר תקופת הדיווח המוקדמת ביותר המוצגת במועד יישום התיקון לראשונה. ההשפעה המצטברת של התיקון תתאים את יתרת הפתיחה של העודפים של תקופת הדיווח המוקדמת ביותר המוצגת.

החברה בוחנת את השלכות התקן על הדוחות הכספיים ללא כוונה ליישום מוקדם.

## 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 התחייבויות הפיננסיות המוצגות בדוח על המצב הכספי הינו כדלקמן:

## מכשירים פיננסיים שנמדדים בשווי הוגן לצרכי גילוי בלבד:

ליום 30 בספטמבר 2020		
שווי הוגן רמה 1	הערך בספרים	באלפי ש"ח
124,697	124,272	התחייבות בגין אגרות חוב
ליום 30 בספטמבר 2019		
שווי הוגן רמה 1	הערך בספרים	באלפי ש"ח
250,015	249,235	התחייבות בגין אגרות חוב
ליום 31 בדצמבר, 2019		
שווי הוגן רמה 1	הערך בספרים	באלפי ש"ח
250,511	249,196	התחייבות בגין אגרות חוב

בהתאם לסעיף 38ה' לתקנות ניירות ערך (דוחות תקופתיים ומידיים), התש"ל-1970, מפנה הדוח לטופס ת126-"דיווח על מצבת ההתחייבויות של תאגיד לפי מועדי פירעון", ובו נתונים בדבר מצבת ההתחייבויות של החברה ליום 30 בספטמבר 2020.

להלן מספר ניירות הערך הרשומים למסחר בבורסה:

רכבת ישראל אגח א' (אגח קונצרני לא צמוד), מספר 1134980  
רכבת ישראל אגח ב' (אגח קונצרני צמוד מדד), מספר 1134998

לפרטים נוספים אודות מועד הפירעון של תשלום יתרת הקרן הבלתי מסולקת של אגרות החוב א' ו-ב' ראה סעיף 8(19) בדוח הכספי התמציתי המאוחד.

## באור 3 - מכשירים פיננסיים (המשך)

## ב. 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).

## 30 בספטמבר 2020

רמה 1 אלפי ש"ח	נכסים פיננסיים הנמדדים בשווי הוגן
2,202	נכסים פיננסיים בשווי הוגן דרך רווח או הפסד:
30,439	השקעות לזמן קצר
31,080	קרן שמורה
63,721	קרן לכיסוי נזקים שאינם מכוסים על ידי ביטוח

## 30 בספטמבר 2019

רמה 1 אלפי ש"ח	נכסים פיננסיים הנמדדים בשווי הוגן
3,284	נכסים פיננסיים בשווי הוגן דרך רווח או הפסד:
147,808	השקעות לזמן קצר
34,653	קרן שמורה בגין אג"ח
185,745	השקעות מיועדות בנכסים פיננסיים

## 31 בדצמבר 2019

רמה 1 אלפי ש"ח	נכסים פיננסיים הנמדדים בשווי הוגן
2,995	נכסים פיננסיים בשווי הוגן דרך רווח או הפסד:
92,498	השקעות לזמן קצר
32,167	קרן שמורה בגין אג"ח
127,660	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. ביום 17 ביוני, 2014 נחתם הסכם הפעלה והפיתוח בדבר סבסוד הפעילות השוטפת ופעילות הפיתוח של רכבת ישראל (אשר חלק מסעיפיו תוקנו ביום 25 בפברואר 2015) (להלן: "ההסכם החדש"). ראה ביאור 20 (ג)(1)(1.3) לדוחות השנתיים.

ביום 15 במאי 2019, אישר דירקטוריון החברה תיקון להסכם ההפעלה והפיתוח בנוגע לגובה הסובסידיה השנתית של פעילות הובלת מטענים לשנים 2019-2020, שאלה עיקרי: ביטול שחיקת מחולל דמי הסובסידיה לטון/ק"מ בשנים 2019 ו-2020; בונוסים על גידול בהיקף הובלת מטענים בהשוואה לשנת 2018 ותמריץ להובלת מכולות: תעריף ל-TEU מכולה. התיקון האמור אושר על ידי נציגי הממשלה כמתחייב מהסכם ההפעלה והפיתוח.

בנוסף, ראה ביאור 1 (ב) בדבר חתימה על תוספת שלישית, תוספת רביעית ותוספת חמישית להסכם ההפעלה והפיתוח המתואר בסעיף זה.

## באור 4 - יתרות ועסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)

## הסכם עם חברת רכבת ישראל מטענים בע"מ

ביום 1 בספטמבר, 2016 נחתם הסכם בין החברה לבין חברת רכבת ישראל מטענים בע"מ (להלן: "חברת הבת"), שתכליתו להסדיר את העברת פעילות הובלת המטענים ברכבת ישראל לחברת הבת, לרבות הסבה לטובת חברת הבת של הסכמים בין החברה ובין צדדים שלישיים, למעט פעילות התפעול הכוללת הובלה של מטענים מסוגים שונים בנפח ובכמויות כמפורט בהסכם. עם העברת הפעילות, הפכה חברת הבת ללקוח הבלעדי של רכבת ישראל בתחום הובלת המטענים באמצעות הרכבת.

ההסכם מבהיר, כי הסובסידיה בגין הובלת מטענים במסגרת ההסכם החדש מוסבת לחברת הבת. תמורת הפעילות והובלת המטענים, תשלם חברת הבת לרכבת ישראל סכום קבוע ובנוסף סכום משתנה בגין גידול בהיקפי ההובלה בפועל בכל שנה כמפורט בהסכם. בהתאם להסכם, התקשרויות חברת הבת עם צדדים שלישיים להובלת מטענים ברכבת ישראל ייעשו בהתאם למדיניות התפעולית והבטיחותית הנהוגה ברכבת ישראל.

חברת הבת רשאית לרכוש מרכבת ישראל שירותים להובלה, בתחומי הכספים, הפיתוח, ההנדסה, דוברות, מבקר, יעוץ משפטי, כוח אדם, מזכירות חברה ומערכות מידע, בהתאם לתמורה המפורטת בהסכם. כמו כן רשאית חברת הבת לשכור שטחים תפעוליים מרכבת ישראל בהתאם להסכמים נפרדים כפי שיחתמו בין הצדדים. לטובת פעילות המטענים, חברת הבת תפעל בשטח המסופים. רכבת ישראל תעמיד לחברת הבת שירותים במסופי המטענים, בכפוף לתשלום שיסוכם בין הצדדים.

פיתוח תשתיות הרכבת לרבות הקמת שלוחות נוספות וקביעת מיקומן יעשו בתיאום בין רכבת ישראל לחברת הבת. למעט אם נאמר אחרת בהסכם, כל ההכנסות וההוצאות הנובעות מן הפעילות המועברת מהיום הקובע ואילך יהיו של חברת הבת.

חברת הבת לא תיתן ולא תגייס אשראי אלא באישורה של רכבת ישראל. אשראי שיאושר ע"י רכבת ישראל לחברת הבת, יראו בו כאשראי לעניין המגבלה הקיימת על לקיחת אשראי ברכבת ישראל בהתאם להסכם החדש.

ההסכם יעמוד בתוקפו כל עוד ההסכם החדש בתוקף. נציגי הממשלה יכולים להורות על ביטולו לפי שיקול דעתם הבלעדי, בהודעה של 90 ימים מראש. עוד נקבע, כי בעת הפרטת חברת הבת (אם וככל שתופרט) תוקפו של ההסכם יפקע והצדדים יפעלו לחתימה על הסכם חדש אשר נוסחו יאושר על ידי נציגי הממשלה.

## הסכם עם חברת פיתוח מתחמי רכבת ישראל בע"מ

ביום 31 ביולי, 2016 נחתם הסכם בין החברה לבין חברת פיתוח מתחמי רכבת ישראל בע"מ (להלן: "חברת הבת"), שתכליתו הסדרת מערכת היחסים ומודל ההתחשבות בניהן לתקופה של 5 שנים מיום 1 בינואר, 2016 ועד ליום 31 בדצמבר, 2020. 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 ושייחוסם ו/או השכרתם במתחמים עליהם תחליט רכבת ישראל.

## ב. יתרות עם בעלי עניין וצדדים קשורים

## 1. יתרות עם מדינת ישראל כריבון

## הרכב

ליום 31 בדצמבר 2019 (מבוקר)	ליום 30 בספטמבר 2019 (בלתי מבוקר) אלפי ש"ח	
	2019	2020
271,364	236,372	379,986
574,129	647,977	485,799
845,493	884,349	865,785

בחובה:

## נכסים שוטפים

ממשלת ישראל בגין דמי הפעלה שוטפים, נטו (א), (ב), (ג)  
ממשלת ישראל בגין פעילות פיתוח (ד), (ה)

271,364	236,372	379,986
574,129	647,977	485,799
845,493	884,349	865,785

בזכות:

## התחייבויות שוטפות

הלוואה לזמן קצר  
בגין החזר מע"מ

-	76,696	76,465
86,330	86,330	86,330
86,330	163,026	162,795

## התחייבויות לא שוטפות

הכנסה נדחית בגין מענקים ממשלתיים (ב)

27,182,403	27,021,483	28,844,644
------------	------------	------------

**באור 4 - יתרות ועסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)**

**ב. יתרות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)**

- (א) הכנסות לקבל בגין דמי הפעלה אינן צמודות ואינן נושאות ריבית.
- (ב) לא התקבל אישור מהמדינה לגבי יתרות החובה ויתרות הזכות תום תקופת הדיווח.
- (ג) ראה גם ביאור 1 (ב) בדבר תוספת להסכם הפיתוח וההפעלה המתייחסת לפעילות המטענים, תוספת שלישית, תוספת רביעית והתוספת החמישית להסכם ההפעלה והפיתוח.
- (ד) חלות שוטפת בגין אג"ח מוצגת בממשלת ישראל לזמן קצר ורלבנטי לתקופות ההשוואה בלבד.
- (ה) נכס לקבל בגין מענקים ממשלתיים (שצפויים להתקבל אחרי תום תקופת הדוח בגין תקופת ביצוע השייכת לתקופת הדוח) מוצג בממשלת ישראל לזמן קצר.

**2. יתרות עם רכבת ישראל מטענים:**

ליום 31 בדצמבר 2019 (מבוקר)	ליום 30 בספטמבר 2019 (בלתי מבוקר) אלפי ש"ח	ליום 30 בספטמבר 2020 (בלתי מבוקר)
197,240 (88,871)	179,584 (86,957)	216,031 (108,266)
108,369	92,627	107,765

לקוחות  
התחייבות לספקים ולנותני שירותים

**3. יתרות עם פיתוח מתחמי רכבת ישראל בע"מ:**

ליום 31 בדצמבר 2019 (מבוקר)	ליום 30 בספטמבר 2019 (בלתי מבוקר) אלפי ש"ח	ליום 30 בספטמבר 2020 (בלתי מבוקר)
3,272 (3,595)	3,017 (3,221)	3,981 (4,463)
(323)	(204)	(482)

לקוחות  
התחייבות לספקים ולנותני שירותים

**ג. עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים**

**1. עסקאות עם מדינת ישראל כריבון**

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2019 (מבוקר)	לתקופה של שלושה חודשים שהסתיימה ביום 30 בספטמבר		לתקופה של תשעה חודשים שהסתיימה ביום 30 בספטמבר	
	2019	2020	2019	2020
1,454,457	376,731	533,016	1,095,193	1,327,775
1,047,576	269,559	280,717	781,672	827,673
2,502,033	646,290	813,733	1,876,865	2,155,448

הכנסות מדמי הפעלה פעולות שוטפות  
הפחתת הכנסה נדחית בגין מענקים  
ממשלתיים

**באור 4 - יתרות ועסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)**

**ג. עסקאות עם בעלי עניין וצדדים קשורים (המשך)**

**2. עסקאות עם רכבת ישראל מטענים**

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2019	לתקופה של שלושה חודשים שהסתיימה ביום 30 בספטמבר		לתקופה של תשעה חודשים שהסתיימה ביום 30 בספטמבר	
	2019	2020	2019	2020
(מבוקר)	(בלתי מבוקר)		(בלתי מבוקר)	
	אלפי ש"ח			
129,586	32,889	32,235	96,840	94,646
(332,366)	(80,482)	(69,450)	(242,915)	(221,490)
(1,004)	(248)	(308)	(770)	(698)
(203,784)	(47,841)	(37,523)	(146,845)	(127,542)

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'

**3. עסקאות עם פיתוח מתחמי רכבת ישראל**

לשנה שהסתיימה ביום 31 בדצמבר 2019	לתקופה של שלושה חודשים שהסתיימה ביום 30 בספטמבר		לתקופה של תשעה חודשים שהסתיימה ביום 30 בספטמבר	
	2019	2020	2019	2020
(מבוקר)	(בלתי מבוקר)		(בלתי מבוקר)	
	אלפי ש"ח			
2,922	739	716	2,259	2,117
(145)	(34)	(25)	(107)	(72)
(416)	(111)	(98)	(309)	(315)
(89)	(22)	-	(58)	-
2,272	572	593	1,785	1,730

הכנסות מדמי שכירות ומסחר עלות הכנסות ממכירות ושירותים- השתתפות בהוצאות תפעול בהתאם למפורט בבאור 4א' הוצאות הנהלה וכלליות- השתתפות בהוצאות תפעול בהתאם למפורט בבאור 4א' הוצאות אחרות מהחברה

**באור 5 - התחייבויות תלויות ותביעות ייצוגיות**

לפרטים ראה באור 3 בדוחות הכספיים התמציתיים המאוחדים, לרבות בנוגע לתביעות ייצוגיות ובקשות לתובענות ייצוגיות שאינן ניתנות להערכה כמפורט בסעיפים 3.1.1 ו- 3.1.7 ולדרישות קבלנים ראה כמפורט בסעיף 3.3.

**באור 6 - אירועים בתקופת הדיווח ואירועים לאחר תאריך הדיווח**

לפרטים ראה באורים 8 ו- 9 בדוחות התמציתיים המאוחדים.

**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. בשל המגבלות המובנות שלה, מערכת בקרה פנימית על דיווח כספי אינה מיועדת לספק ביטחון מוחלט שהצגה מוטעית בדוחות הכספיים תימנע או תתגלה.

הדירקטוריון והנהלה ביצעו 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, 2019 הינה אפקטיבית.

בתשעת החודשים אשר נסתיימו ביום 30 בספטמבר, 2020 לא חלו שינויים שהשפיעו באופן מהותי או העשויים להשפיע באופן מהותי על הבקרה הפנימית על דיווח כספי בחברה.

תאריך: 18 באוגוסט, 2020

---

מרדכי ווטרו  
סמנכ"ל כספים וכלכלה

---

מיכאל מייקסנר  
מנהל כללי

---

אילן אזולאי<sup>1</sup>  
דירקטור

---

<sup>1</sup> ביום 18 באוגוסט, 2020, הסמיך דירקטוריון החברה את מר אילן אזולאי המכהן כדירקטור בחברה, לחתום על הצהרה זו במקום יו"ר דירקטוריון החברה, אשר טרם מונה.