

דין וחשבון שנתי 2018

חוק חופש המידע, התשנ"ח - 1998

מוגש ע"י שחר וייסמן

מנהל שירות הלקוחות וממונה על יישום חוק חופש המידע

תוכן עניינים

5	פעילות החברה ותיאור התפתחות עסקית
7	החלטות בדבר הקמת חברות בנות ואפשרות הפרטתן
7	חברת פיתוח מתחמי רכבת ישראל בע"מ (להלן: "חברת הפיתוח")
8	חברת רכבת מטענים בע"מ (להלן: "חברת המטענים")
10	מבנה ארגוני והון אנושי
10	בעלי תפקידים רלוונטיים
11	מצבת העובדים
12	עובדים
12	עובדים בחוזה אישי
12	עובדים מאורגנים
13	עובדי חברות כוח אדם וקבלני שירותים
13	נציגות העובדים
14	מפעל חיוני
14	היתר להעסקה בשבת ועבודה בשעות נוספות
15	תחומי פעילות החברה
15	הסעת נוסעים
15	הובלת מטענים
15	סחר
16	פיתוח תשתיות
17	תיאור פעילות החברה לפי תחום
17	תחום הסעת נוסעים
18	מספר הנסיעות ברכבות החברה בשנים 2016-2018:
20	תחנות רכבת חדשות:
20	התפתחות כמות תחנות הרכבת בפריסה ארצית משנת 2014-2018
21	נתונים כספיים
21	פירוט נסיעות והכנסות על פי קווים:
22	לקוחות
23	תחום הובלת מטענים
24	נתונים אודות הכנסות בתחום הובלת מטענים (באלפי ש"ח) לשנים 2016-2018:
25	פירוט הלקוחות העיקריים בתחום הפעילות על פי סוגי המוצרים:
27	תחום הסחר
27	פירוט אודות זכויות החברה במקרקעין בחלוקה לנכסי מקרקעין עיקריים:

29	.....	תכניות מאושרות לפיתוח
31	.....	תחום פיתוח תשתיות
31	.....	תקציב הפיתוח
32	.....	פרויקטים מסילתיים ושאינם מסילתיים
32	.....	הקו המהיר לירושלים
33	.....	פרויקטים מסילתיים המנוהלים על ידי חברות חיצוניות:
33	.....	א. המסילה המזרחית (תת"ל 22) :
33	.....	ב. הקו לאילת
33	.....	ג. מסילה רביעית באילון
34	.....	ד. מסילת השרון
34	.....	תכנית "נתיבי ישראל"
34	.....	הסכמים עם נתיבי ישראל
34	.....	הסכם עם חברת כביש חוצה ישראל
35	.....	פרויקט החשמול (הסבת רשת המסילות לפעילות בחשמל)
35	.....	יעדי התכנית
36	.....	השלכות פרויקט החשמול על השירות לנוסע והסביבה
36	.....	תהליכים נדרשים ליישום במסגרת ביצוע תכנית החשמול
37	.....	אבני דרך בתכנית החשמול
38	.....	תקצוב תכנית החשמול
39	.....	מידע כלכלי וכספי
40	.....	רכוש קבוע בבעלות החברה
42	.....	מידע נוסף ברמת התאגיד
42	.....	מרכז שליטה ופיקוד ארצי
42	.....	פיתוח מסופי מטען חדשים
42	.....	א) מסוף מגדל העמק (בקו העמק):
42	.....	ב) מסוף כרמיאל
43	.....	ג) מסוף נתיבות
43	.....	ד) מסוף צפע
43	.....	ה) מסוף טירת יהודה
43	.....	ו) מסוף בית שמש
43	.....	ז) מסוף חדרה צפון
43	.....	ח) מחצבת תמר:
43	.....	ט) מסוף קדמה

43	מסוף אייל	(י)
44	בטיחות	
44	מפגשי דרך-מסילה	
44	אירועים בטיחותיים	
45	אירועים בטיחותיים מהותיים שאירעו בשנת 2018:	
45	איכות הסביבה	
45	איכות קרקעות	
46	איכות אוויר	
47	יחידת פניות הציבור	
47	דרכי פנייה	
48	יישום חוק חופש המידע	
48	הממונה על העמדת המידע לציבור ועל יישום החוק ברכבת ישראל:	
48	דוח יישום בקשות בשנת 2018	
48	פירוט עיקרי נוהל הגשת בקשה לקבלת מידע	



פעילות החברה ותיאור התפתחות עסקית

עיקר עיסוקה של החברה הינו הסעת נוסעים, הובלת מטענים, השכרה של מתחמי מסחר, וכן פיתוח, ניהול ותחזוקה של תשתית מסילות הרכבת בישראל ושל מערכות וציוד נייד נלווים. פעילותה השוטפת של החברה וכן פעילות הפיתוח שלה מסובסדות על ידי המדינה. על פי הסכם מסגרת לפיתוח והפעלת רכבת ישראל בין ממשלת ישראל (בשם מדינת ישראל) לבין החברה, מיום 17 ביוני 2014 (אשר חלק מסעיפיו תוקנו ביום 25 בפברואר 2015 וביום 15 במאי 2019), 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.

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

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

מטרות החברה ויעדיה כפי שנקבעו בהחלטת הממשלה מחודש ינואר 1998³ ובתזכיר החברה הינם כדלקמן:

- (א) בהתאם לרישיונות שיינתנו לחברה לפי כל דין: להפעיל רכבות להסעת נוסעים ולהובלת מטענים. להקים, לפתח, לנהל, להחזיק ולהפעיל את רשת מסילות הברזל בישראל, וכן תחנות הקשורות אליה.
- (ב) להכין תכניות אב לתעבורה מסילתית עבור הממשלה ולפי בקשתה.
- (ג) לפעול לעידוד השימוש בתעבורה מסילתית והפיכת הרכבת לכלי תחבורה זמין ויעיל.

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

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

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

מטרות החברה ויעדיה כפי שנקבעו בהסכם ההפעלה והפיתוח הינם כדלקמן:

(א) הגברת השימוש בתחבורה ציבורית במקום השימוש ברכב פרטי.

(ב) שיפור רמת השירות לנוסעים ברכבת.

(ג) הגברת רמת הבטיחות בנסיעות הרכבת.

(ד) פיתוח תשתיות הרכבת ואימוץ טכנולוגיות חדשות.

(ה) הגברת השימוש ברכבת לצורך הובלת מטענים.

לחברה ארבעה תחומי פעילות עיקריים: הסעת נוסעים, הובלת מטענים, סחר ופיתוח.

בהתאם להחלטת ממשלה מחודש אוקטובר 2014⁴, בה אושר גיוס אג"ח בסך 1 מיליארד ש"ח בשנת 2015 ו- 1 מיליארד ש"ח בשנת 2016, גייסה החברה איגרות-חוב מהציבור, בהיקף של כ-1 מיליארד ש"ח בחודש מרץ 2015. החברה נערכה לגיוס אג"ח נוסף בסך 1 מיליארד ש"ח בשנת 2017 אשר טרם בוצעה ואישרה לשם כך תשקיף מדף ביום 27 בפברואר 2017.

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

החלטות בדבר הקמת חברות בנות ואפשרות הפרטתן

במסגרת החלטת ממשלה מחודש אפריל 2012⁵ (להלן: "החלטת הממשלה בדבר הקמת חברות הבת"), אשר תוקנה בחודש דצמבר 2012⁶, (להלן: "תיקון החלטת הממשלה") ובהמשך להחלטת דירקטוריון החברה מיום 21 במרץ 2012, אישרה הממשלה, בהתאם להוראות סעיף 11(א)(9) לחוק החברות הממשלתיות, הקמת שתי חברות בנות, אשר תהיינה במועד הקמתן בבעלות מלאה של החברה:

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

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

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

⁵ ראו החלטה מס' חכ/268 שהינה החלטת ועדת השרים לענייני חברה וכלכלה (קבינט חברתי-כלכלי) מיום 2 באפריל 2012 אשר צורפה לפרוטוקול החלטות הממשלה וקיבלה תוקף של החלטת ממשלה ביום 12 באפריל 2012 ומספרה הינו 4545 (חכ/268) בשם: "שינוי מבני בחברת רכבת ישראל בע"מ - הקמת שתי חברות בנות ממשלתיות".

⁶ ראו החלטה מס' חכ/327 שהינה החלטת ועדת השרים לענייני חברה וכלכלה (קבינט חברתי-כלכלי) מיום 18 בדצמבר 2012 אשר צורפה לפרוטוקול החלטות הממשלה וקיבלה תוקף של החלטת ממשלה ביום 26 בדצמבר 2012 ומספרה הינו 5307 (חכ/327) בשם: "שינוי מבני בחברת רכבת ישראל בע"מ - תיקון החלטת ממשלה".

חברת הפיתוח התאגדה ברשם החברות ביום 15 ביולי 2014 סמוך למועד השלמת מינוי הדירקטורים בחברת הבת. ביום 15 בספטמבר 2016 מונה מר ניר רוז למנכ"ל חברת הפיתוח. החברה החלה לפעול ביום 1 בינואר 2017.

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

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

המטרה שעמדה ביסוד הקמת חברת המטענים הינה הגדלת הערך הכלכלי של פעילות הרכבת בתחום הובלת המטענים תוך מתן דגש על צרכי הלקוח, ייעול המערכת הקיימת והרחבת סל השירותים הלוגיסטיים המשלימים לפעילות הרכבת. כך למעשה חברת המטענים תפעל ותעבוד מול הלקוחות ותספק להם סל שירותים רחב, הכולל הובלה מזדלת לדלת, כולל הובלה רכבתית והובלה משלימה אל ומהמפעלים, ובנוסף סל שירותים לוגיסטיים משלימים ונלווים. חברת הרכבת, באמצעות חטיבת המטענים שלה, תספק לחברת המטענים שירותי הובלה ברכבת אשר יהוו חלק ממכלול השירותים שחברת המטענים תספק ללקוחותיה. הבסיס לפיתוח עסקי של הובלה ברכבת והשירותים הלוגיסטיים המשלימים ייסמך על רשת מסופי המטענים הקיימים של הרכבת ושל גורמים פרטיים. לאור זאת, יש כוונה להשמיש את המסופים הקיימים בהתאם ולהמשיך ולפתח את רשת המסופים הארצית מעבר למסופים הקיימים. בהמשך לפיתוח מערך המסופים המתוכננים תוכל חברת המטענים להגיע לפריסת מסופים ארצית. רשת המסופים הארצית הרחבה תייצר את האפשרות להגיע לשינוע תנועת מטענים בהיקף גדול באופן משמעותי, בהובלה ברכבת. המשימות העיקריות העומדות בפני חברת המטענים הינן:

(א) הגדלת יכולת ונפח ההובלה מחוזים קיימים על ידי שחרור צווארי בקבוק במערך תפעול הרכבת וקידום תעודות פעילות מטענים;

(ב) אינטגרציה אנכית לפיתוח שירותים לוגיסטיים משלימים תוך מתן טווח שירותים מקיף ורחב יותר ללקוח בתחומי ההובלה המשלימה, הפעלת מסופים, אחסנה ועוד;

(ג) עבודה ישירות מול לקוחות קצה, ניתוח ומיפוי לקוחות חדשים;

(ד) יצירת עדיפות ממשלתית להובלה רכבתית של אשפה חול ואגרנטים. יודגש, כי לא צפויה העברת נכסים, ציוד, עובדים, ורכבות מהחברה לחברת המטענים. עוד יובהר, כי התפעול של רכבות המטענים ימשיך להיות מנוהל על ידי החברה.

חברת המטענים התאגדה ברשם החברות ביום 15 ביולי 2014 סמוך למועד השלמת מינוי הדירקטורים בחברת הבת. ביום 28 ביולי 2015 מונה מר כתריאל מוריה למנכ"ל חברת המטענים. החברה החלה לפעול ביום 1 באוקטובר 2016.

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

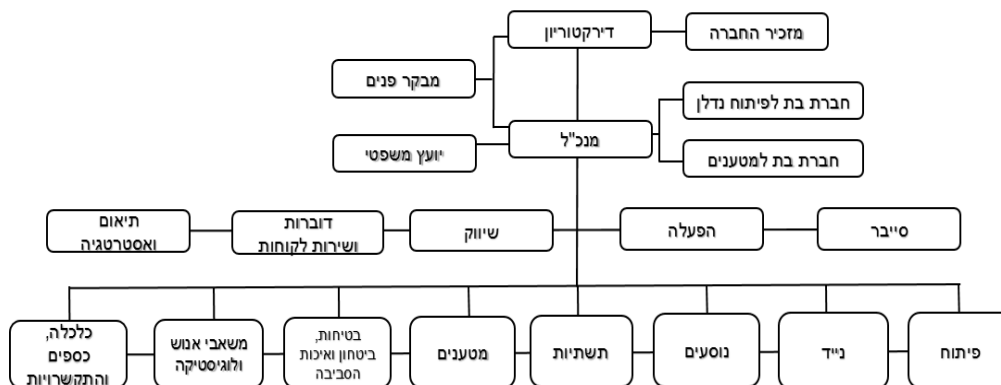
כמו כן, נחתם הסכם להעמדת מסגרת אשראי של עד 1 מיליון ש"ח מהרכבת לחברת הבת.

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

ביום 29 בנובמבר, 2018 אישר דירקטוריון החברה כי החברה לא תדרוש את פירעון החוב של החברת הבת למטענים כלפיה, לתקופה של 12 חודשים החל מיום 30 בנובמבר, 2018 וזאת כל עוד דרישת פירעון החוב כאמור עלולה להביא את חברת הבת למטענים לכדי חדלות פירעון.

מבנה ארגוני והון אנושי

להלן תרשים המתאר את המבנה הארגוני של החברה נכון לשנת 2018



בעלי תפקידים רלוונטיים

מנהל כללי: שחר איילון

סמנכ"ל חטיבת הנייד: דורון להב

סמנכ"ל כלכלה וכספים והתקשרויות: קרן אצלאן

היועצת המשפטית: הילה שמיר

מבקרת הפנים: רחלי בן משה.

סמנכ"ל חטיבת פיתוח: ראובן קוגן

סמנכ"ל משאבי אנוש ולוגיסטיקה: יפעת לוי-מאייר

סמנכ"ל חטיבת המטענים: אורי שריר

סמנכ"ל חטיבת הנוסעים: בועז הירש

סמנכ"ל חטיבת תשתיות: מיכאל כהן

סמנכ"ל חטיבת בטיחות, ביטחון ואיכות וסביבה: ליאור אלי

מנהל אגף הפעלה: יואב ריזל

מנהל אגף דוברות ושירות לקוחות: ד"ר ישראל טל סרנגה

מנהלת אגף שיווק: אתי פינקלשטיין

מנהל אגף מחשוב ומערכות מידע: יהושע פורמן

מנהל אגף תיאום ואסטרטגיה: ד"ר אלכס דן

מזכירת החברה: הלית מגידו

מנכ"ל חברת הבת למטענים: כתריאל מוריה

מנכ"ל חברת הבת לפיתוח מתחמי רכבת ישראל: ניר חז

מצבת העובדים

נכון ליום 31 בדצמבר 2018 מעסיקה החברה 3,846 עובדים, המועסקים בחטיבות השונות של החברה. מצבת כוח האדם בחברה נמצאת במגמת עלייה בשנים האחרונות, בשל הגידול בהיקף פעילות החברה.

להלן פירוט מצבת העובדים על פי החטיבות בחברה:

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

בחברה מועסקים נכון ליום 31 בדצמבר 2018 וליום 31 בדצמבר 2017 כ- 612 עובדים וכ- 617 עובדים (כ-17% וכ- 15.78% מכלל עובדי החברה) שהם קרובי משפחה, בהתאמה. החברה קבעה לעצמה יעד של פחות מ- 10% קרובי משפחה והיא פועלת בהקפדה רבה בתהליך קליטת עובדים, על מנת להשיג יעד זה. בחודש אפריל 2014 נכנס לתוקף

תיקון תקנות החברות הממשלתיות (כללים בדבר העסקת קרובי משפחה), התשס"ה-2005, אשר הרחיב את הגדרת קרובי משפחה.

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

עובדים

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

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

עובדים בחוזה אישי

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

עובדים מאורגנים

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

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

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

עובדי חברות כוח אדם וקבלני שירותים

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

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

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

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

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

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

נציגות העובדים

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

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

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

מפעל חיוני

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

היתר להעסקה בשבת ועבודה בשעות נוספות

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

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



תחומי פעילות החברה

לחברת רכבת ישראל בע"מ ארבעה תחומי פעילות עיקריים:

הסעת נוסעים

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

הובלת מטענים

החברה מספקת שירותי הובלת מטענים לגורמים שונים הפועלים במדינת ישראל באמצעות רשת מסילות הברזל הארצית. **בשנת 2018 הופעלו בממוצע באופן יומי כ- 68 רכבות משא, כאשר החברה שינעה כ- 5.8 מיליון טון.**

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

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

סחר

תחנות הרכבת של החברה כוללות דוכני קפה ומזון וכן מכונות אוטומטיות, שטחי פרסום והפצת חינמונים (עיתונים המחולקים בחינם). בהתאם לתיקון הסכם המקרקעין מיום 18 בפברואר 2014, החברה הינה בעלת זכויות חכירה

במקרקעין המהווים מעטפת שירותים לנוסע, וזאת בהתאם לגודל תחנת הנוסעים. מקרקעין אלו ישווקו כנכסים להשכרה ללקוחות רלוונטיים בתחום הסחר והחברה תעביר תשלום לרשות מקרקעי ישראל.

פיתוח תשתיות

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

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

תיאור פעילות החברה לפי תחום

תחום הסעת נוסעים

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

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

אמצעי התחבורה הציבורית האחרים, מהווים שותפים בהפעלת מערך תחבורה משלימה, מערך המקודם על ידי משרד התחבורה במסגרת תכנית קו רציף. התכנית נועדה להעניק לנוסעים בתחבורה הציבורית מסלול רציף, קצר ככל הניתן ועם זמני המתנה מינימאליים, באמצעות בניית קווים ומסלולים ייעודיים המאפשרים לעבור מהאוטובוס לרכבת (ולהיפך) בקלות. נכון למועד פרסום הדוח, במסגרת התכנית הופעלו 97 קווי הזנה ייעודיים לתחנות הרכבת ובנוסף קווי שירות רבים של אוטובוסים, אשר משרתים גם את תחנות הרכבת בדרך לאתרים אחרים. בנוסף, חלק ממפעילי מוניות השירות הונחו לעדכן את מסלול נסיעתם כך שיינתן שירות גם לתחנת הרכבת (בכפוף למגבלות החוקיות). בנוסף, בוצעו מספר פרויקטי תשתית אשר משפרים את השימוש בתחבורה הציבורית בחניוני הרכבת וכוללים התקנת סככות המתנה, מתן עדיפות לתחבורה הציבורית והצבת שילוט מידע.

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

ריכוזי אוכלוסין, חיבור הפריפריה והקרבה למערכות תחבורה ציבוריות משלימות הינם שיקולים חשובים בבחירת מיקום תחנת נוסעים. לפיכך, ועל מנת לאפשר לציבור הנוסעים גישה נוחה ומהירה לתחנות הרכבת, מרבית התחנות ממוקמות באזורים בעלי נגישות גבוהה לאמצעי תחבורה נוספים, ובכלל זאת תחבורה ציבורית, דוגמת אוטובוסים

ציבוריים, מוניות שירות ומוניות. כמו כן, החברה מציעה לציבור הנוסעים רכבות מאספות העוצרות במספר רב של תחנות וכן רכבות לנסיעה ישירה בין יעדי קצה של מסלולי הרכבת. על מנת להבטיח גישה נאותה לכלל ציבור הנוסעים, מקפידה החברה לאפשר נגישות מקסימאלית גם עבור נוסעים עם מוגבלות.

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

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

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

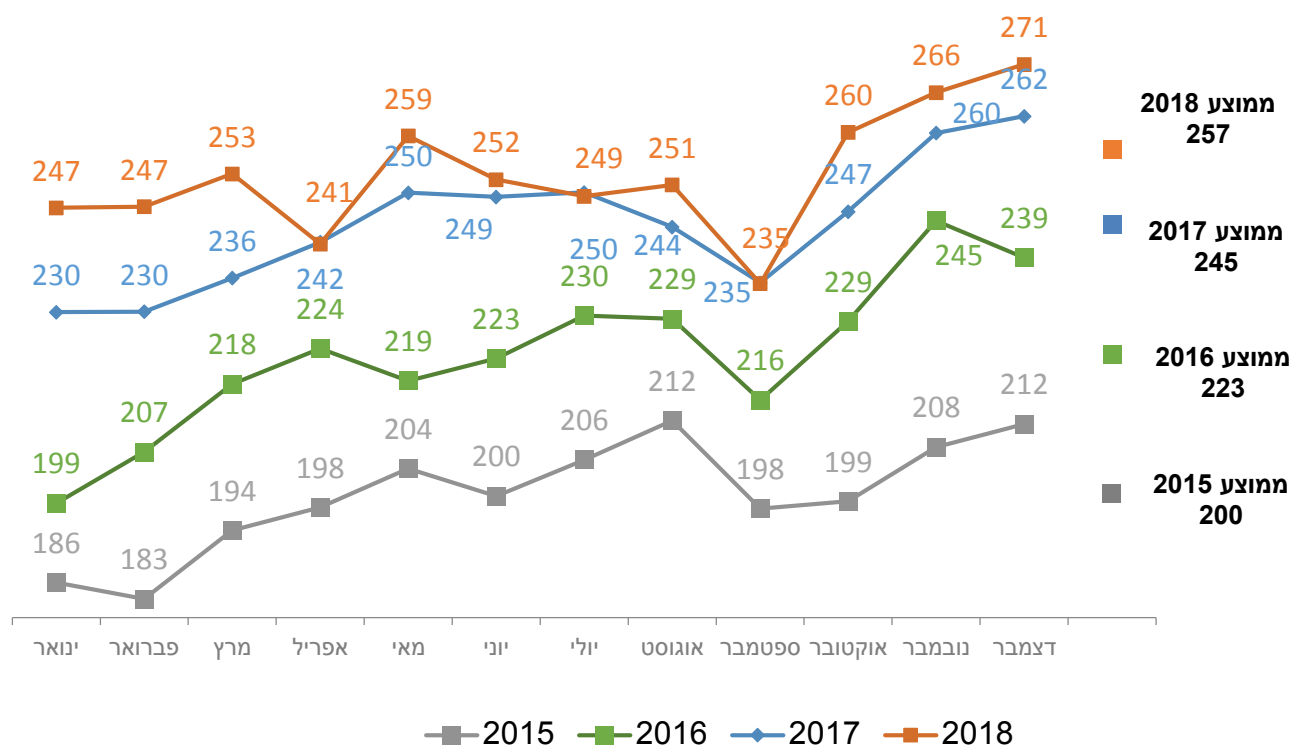
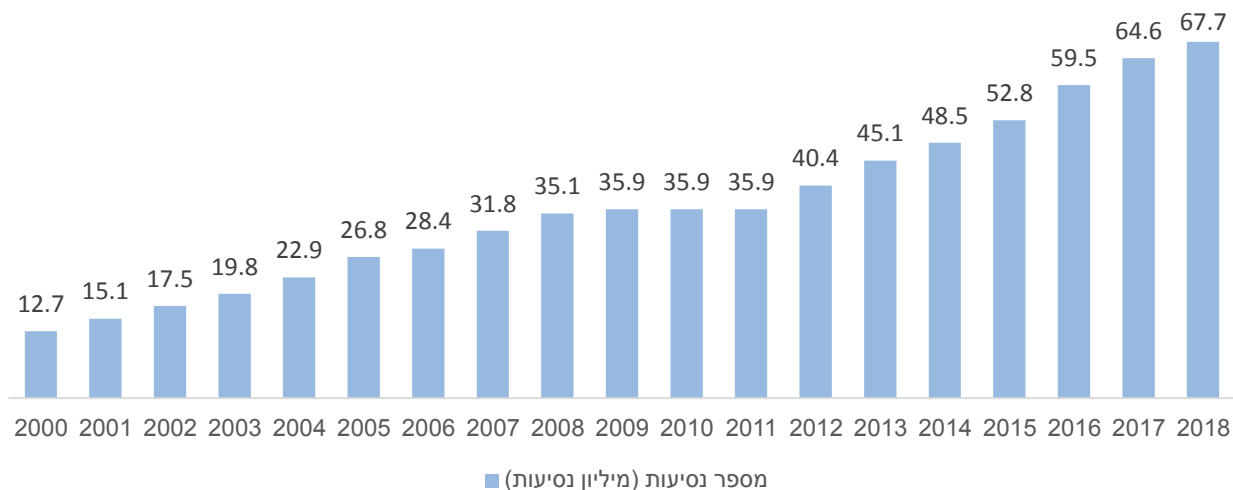
טרם שינוי בתעריפי הנסיעה מתקיים דיון בוועדת מחירים בין משרדית של משרד האוצר ומשרד התחבורה והחלטה כאמור טעונה אישור של שר התחבורה ושר האוצר. טרם קביעת התעריפים, הרשות הארצית לתחבורה ציבורית והמפקח על התעריפים במשרד התחבורה מקיימים התייעצות עם החברה.

מספר הנסיעות ברכבות החברה בשנים 2016-2018:

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

להלן התרשימים המתארים את התפתחות מספר הנסיעות ברכבת בשנים 2000-2018 ואת כמות הנסיעות היומית:

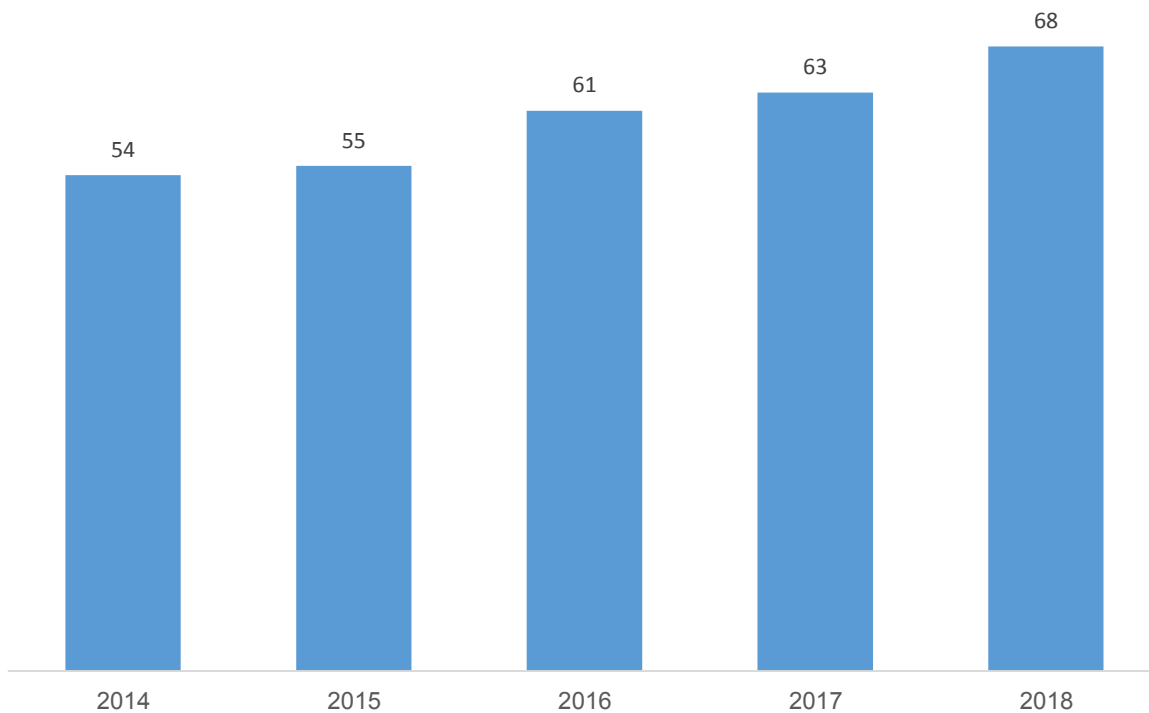




תחנות רכבת חדשות:

- **תחנות מרכזית המפרץ, רעננה מערב ורעננה דרום נפתחו ביום 3 ביולי 2018.** תחנת מרכזית המפרץ נמצאת על פיצול המסילה לכיוון קו העמק והנה חלק ממתחם תחבורתי הכולל תחנת אוטובוסים מרכזית ותחנת רכבת נוספת אשר נמצאת על פיצול המסילה לכיוון נהריה. בין 2 תחנות הרכבת מתאפשר חיבור באמצעות כרטיס הנסיעה.
- **תחנת ק.מלאכי-יואב נפתחה ביום 18 בספטמבר .**
- **תחנת ירושלים-יצחק נבון נפתחה ביום 25 בספטמבר 2018,** והינה התחנה המורכבת ביותר ברשת המסילות. הכניסה לתחנה נמצאת בין תחנת האוטובוסים המרכזית ובנייני האומה. מתחמי השירות והתפעול ממוקמים מתחת לפני הקרקע. המסילות והרציפים ממוקמים 80 מטר מתחת לפני הקרקע. התנועה בין המפלסים הנה באמצעות מעליות ודרגנועים. הרכבות לתחנה מופעלות באמצעות קטרים חשמליים. הקו פעל במהלך שנת 2018 במתכונת הרצה, עם הגבלת כמות נוסעים מותרת לרכבת וכן, בנסיעה עד לתחנת נתב"ג, אשר משמשת כתחנת קשר לנסיעות אל יתר תחנות הרשת.

התפתחות כמות תחנות הרכבת בפריסה ארצית משנת 2014-2018



נתונים כספיים

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

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

פירוט נסיעות והכנסות על פי קווים:

% שינוי	2017	2018	
-1%	4,811,684	4,782,079	נהריה - חיפה
2%	10,431,472	10,653,025	חיפה - ת"א
4%	11,753,401	12,198,434	בנימינה - ת"א
6%	5,666,211	5,993,576	הוד השרון - ת"א
-8%	3,581,839	3,293,177	מודיעין - ת"א
-11%	1,970,715	1,750,967	ירושלים - ת"א
6%	5,267,460	5,590,952	באר שבע - ת"א
2%	7,149,244	7,279,512	אשקלון - ת"א (מזרחי)
7%	9,619,396	10,284,798	אשקלון - ת"א (מערבי)
9%	2,063,566	2,244,424	באר שבע - אשקלון
-35%	754,149	493,254	ראשונים - ת"א
-10%	9,512	8,553	דימונה - ב"ש
22%	1,104,198	1,343,418	בית שאן - חיפה
	420,137	1,345,799	כרמיאל - חיפה
		428,738	ירושלים האומה - ת"א
5%	64,602,983	67,690,707	סה"כ
1%	749,714,946 ₪	753,777,400 ₪	הכנסה עצמית (אלפי ₪)
-4%	11.60 ₪	11.14 ₪	הכנסה ממוצעת לנוסע

לקוחות

ניתן לחלק את לקוחות תחום הפעילות לסוגים שלהלן:

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

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

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

יצוין, כי מתוך כוחות הביטחון, משרד הביטחון הינו לקוח מהותי של החברה בתחום פעילות זה. הכנסות החברה ממשרד הביטחון עבור השנים 2016, 2017 ו-2018 היוו כ-19% מסך הכנסות תחום פעילות הנוסעים בכל השנים, בהתאמה. שינוי בהסכם עם משרד הביטחון עלול להשפיע על היקף ההכנסות של החברה מלקוח זה.

תחום הובלת מטענים

רכבת ישראל עוסקת באספקת שירותי הובלה רכבתיים למטענים בתוך גבולות המדינה.

פעילות חטיבת המטענים בחברה מתמקדת בהובלת מטענים בהם קיימים יתרונות לשינוע רכבתי הנובעים מקווים ארוכים, מיקום מסופים, כמויות מטען גדולות, נקודות מוצא ונקודות יעד קבועות. המטענים העיקריים המועברים במסגרת פעילות החברה בתחום זה הינם: מחצבים, מכולות, גרעינים, חול, אשפה ופלדה.

הובלת המטענים מתבצעת באמצעות קרונות מסוגים שונים: קרון שטוח מודולארי להובלת מכולות של 20 ו-40 רגל ומכלים של 20 רגל, קרון סגור להובלת תפוזרת ומחצבים.

החברה הפעילה, נוסף על רכבות הנוסעים, כ-68 רכבות משא (כולל שליחויות), שבאמצעותן היא שינעה בשנת 2018 כ-31,600 טון משא בממוצע בכל יום המהווים כ-5.8 מיליון טון בשנה.

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

קווי הובלת המטענים נקבעים על ידי החברה בהתבסס על שני גורמים עיקריים:

- (1) קיומם של מסופי מטענים בסמוך לפעילות לקוחות הקצה של החברה ולנמלים, מהווה נדבך עיקרי בהנגשת קו הובלת מטענים בין מסוף מטענים כאמור לבין הנמלים
- (2) עלייה בביקוש מצד לקוחות קיימים או פוטנציאליים של החברה, וכן דרישה להובלת מטענים בכמות ובהיקף אשר החברה מסוגלת להיענות להם.

מכיוון שחלק נכבד מהובלת המטענים ברכבת הינו הובלת מטענים אל הנמלים ומהנמלים, לממשק בין הרכבת לנמלים השפעה מהותית על יכולת הצמיחה של מגזר הובלת המטענים ברכבת:

- (א) **נמל אשדוד:** לצורך שיפור הממשק כאמור נבנה במשותף עם חברת נמלי ישראל (חנ"י) מסוף מטענים חדש שהחל לפעול בחודש נובמבר 2015 (המסוף עובד כמסוף בלבד, ואינו מהווה שער לנמל).
- (ב) **נמל חיפה:** ברבעון הרביעי לשנת 2016 הסתיימו העבודות להקמת מסילה שלישית ברציף המכולות המזרחי בנמל, וכן להארכת שתי המסילות הקיימות.
- (ג) **שלוחה לנמל הדרום:** מסילה לנמל הדרום.
- (ד) **נמל המפרץ:** מסילה לנמל המפרץ נמצאת בשלבי תכנון. הפרויקט באחריות חברת "יפה נוף".
- (ה) **מסילת קישון:** באוגוסט 2017, הסתיימו העבודות לשדרוג מסילת קישון.

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

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

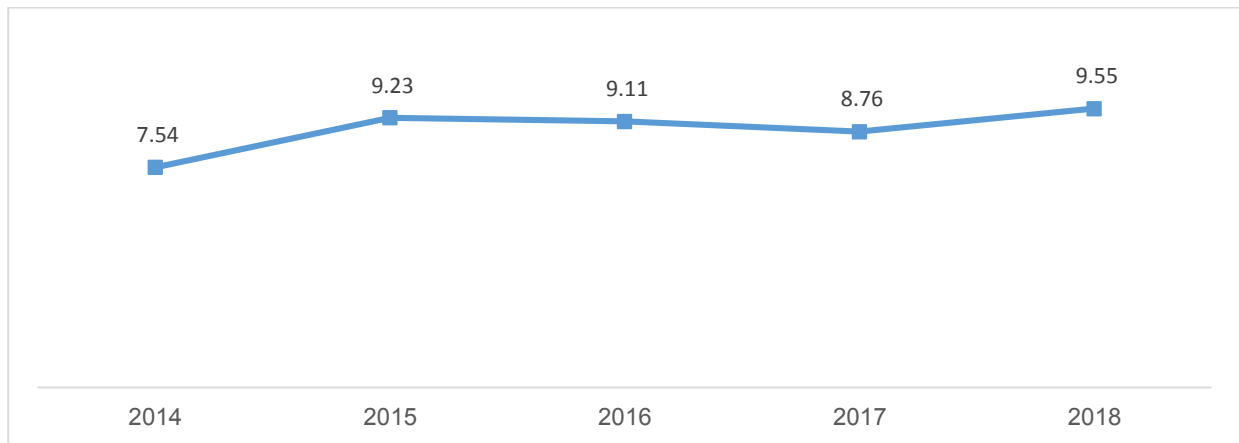
גורמי הצלחה הקריטיים בתחום הפעילות

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

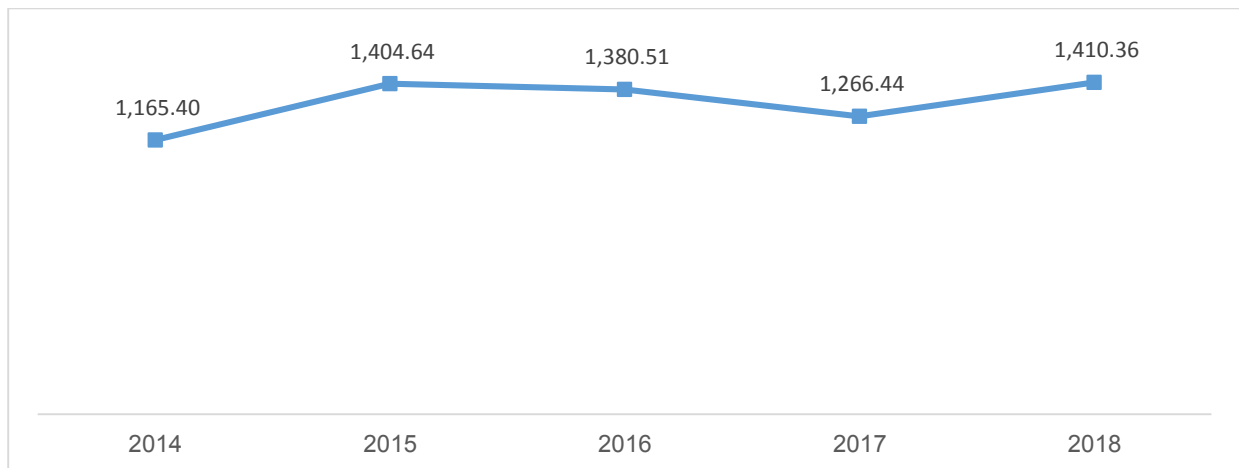
נתונים אודות הכנסות בתחום הובלת מטענים (באלפי ש"ח) לשנים 2016-2018:

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

להלן כמות ההובלה (במיליוני טון) לאורך השנים:



וטון ק"מ הובלה:



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

פירוט הלקוחות העיקריים בתחום הפעילות על פי סוגי המוצרים:

מחצבים: בתחום המחצבים הלקוח העיקרי של החברה הינו כי"ל. הובלת המחצבים מתבצעת על פי רוב מאתרי כי"ל בדרום הארץ לנמל אשדוד. כמו כן, מתבצעת הובלת מוצרים מיובאים בין נמל אשדוד לאתרי הייצור של כי"ל. ביום 25 במאי 2010 נחתם הסכם מסגרת להובלת עד כ-5 מיליון טון בשנה ולחכירת קרונות שטוחים מהחברה אשר תחזוקתם תיעשה על ידי כי"ל. ההסכם הינו בתוקף עד סוף שנת 2020. במסגרת ההסכם נקבע כי כי"ל תשלם לחברה תמורה שקלית הקבועה על פי מסלולי ההובלה.

הכנסות החברה מכי"ל לשנים, 2015, 2016 ו-2017 עמדו על כ-106, כ-101 וכ-116 מיליון ש"ח בהתאמה, המהווים 5%, 4% ו-5% בהתאמה, מסך הכנסות החברה בשנים אלו וכ-57%, כ-53% וכ-66%, בהתאמה מהכנסות מגזר המטענים.

מכולות: בתחום המכולות הלקוחות העיקריים של החברה (המהווים קונסולידטורים) הינן החברות:

- שירות: שירותי רכבת ותובלה 1990 בע"מ
- מילניום שירותי רכבת בע"מ
- קבוצת גולד בונד בע"מ ופרידמון שירותים לוגיסטיים בע"מ.

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

נרעינים: בתחום הובלת הנרעינים, אמבר הינה הלקוח העיקרי של החברה. במסגרת הסכמים בין הצדדים החברה התחייבה להעמיד לרשות אמבר כושר הובלה בשלוחות הרכבת בדגון, חיפה או אשדוד, בקיבולת בהתאם להזמנות. אמבר התחייבה להוביל באמצעות החברה מטענים בכמות מינימאלית של 400 אלפי טון, אולם אם תחול ירידה מהותית בפעילות אמבר בהיקף העולה על 30%, תופחת כמות זו.

חול ואשפה: בתחום זה לקוחות החברה הינם: חברת עמית הובלת מטענים ברכבת בע"מ וחברת אליקים בן ארי בע"מ. הלקוחות מובילים מוצר משולב המורכב מהובלת אשפה במכולות ייעודיות בין מסוף צפע של החברה, הסמוך למתקן ההטמנה באפעה, לבין מסופי המטענים של החברה בבני ברק, בחדרה ובראש העין וכן הובלת חול לתעשיית הבניה מהנגב למרכז הארץ בנתיב החזרה.

פלדה: בשנת 2017 החלה הרכבת להוביל מטענים של פלדה. הלקוח העיקרי הינו איסכור מתכות ופלדות בע"מ (להלן: איסכור). הרכבת מובילה פלדה עבור איסכור מחיפה ומאשדוד למפעל בקרית גת כולל הובלה משלימה במשאיות מהמסוף.

תחום הסחר

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

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

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

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

ביום 18 בפברואר 2014, חתמו החברה, רמ"י והמדינה על תיקון ההסכם למתן זכות שימוש ולהעברת זכויות במקרקעין מיום 29 באפריל 2004. בהתאם לתיקון ההסכם, החברה תקבל, בין היתר, זכויות חכירה מהוונות בשטחי מסחר בתחנות הנוסעים בהתאם לגודל התחנה.

פירוט אודות זכויות החברה במקרקעין בחלוקה לנכסי מקרקעין עיקריים:

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

<p>מדינה עבור פרויקטי פיתוח והכנסות מימון.</p>		
<p>8% בתוספת מע"מ מכל הכנסה שאינה הכנסה ממכירת כרטיסי נוסעים, למעט הכנסות הנובעות להלן:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ממכירת כרטיסי נוסעים, מתחום מטענים ומסובסידיה שוטפת; - עבודות תשתית עבור גורמי חוץ; - זכויות סחירות ברצועה 1; - הפחתת הכנסה נדחית בגין מענקים ממשלתיים ומענקי מדינה עבור פרויקטי פיתוח והכנסות מימון. 	<p>זכות חכירה ל-49 שנים;</p>	<p>מעטפת שירותים נלווים בשטחי תחנות הרכבת ובמעברים אליה וממנה בתחום רצועה 1.7</p>
<p>בגין זכויות סחירות ברצועה 1, ככול שתבחר החברה לרכוש אותן, תשלום חד פעמי בסך 91% מערך הקרקע עפ"י קביעת שמאי ממשלתי.</p>	<p>זכויות חכירה מהוונות בהתאם לכללי רמ"י;</p>	<p>זכויות סחירות ברצועה 1.</p>

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

מרבית השוכרים של שטחים במרכזי המסחר של הרכבת הינם חנויות בתחום הקפה והמזון. הסכמי השכירות כוללים דמי שכירות המורכבים מדמי שכירות קבועים או מדמי שכירות קבועים בתוספת דמי שכירות הנגזרים כאחוז מפרדיון השוכר במושכר, לפי הגבוה מבניהם. נציין כי כל דוכני הקפה בתחנות הרכבת מופעלים ע"י שטראוס קפה בי.וי. בהתאם לחוזה שתוקפו עד ליום 14 בינואר 2019 עם אופציה לשנתיים נוספות. האופציה מומשה והחוזה הוארך עד ינואר 2021.

במהלך שנת 2018 נחתמו שני חוזי סחר בעלי היקפים משמעותיים:

חוזה הפרסום שנחתם לתקופה של 6 שנים ועוד אופציה ל - 6 שנים נוספות ושההכנסה הנזקפת לרכבת ממנו עומדת על 4.02 מיליוני ש"ח בשנה או 55% מהכנסות הזכיין - הגבוה מבניהם וכן חוזה חדש עם זכיין המכונות האוטומטיות לתקופה של 5 שנים ועוד אופציה לשנתיים נוספות, שההכנסה הנזקפת לרכבת ממנו עומדת על 4.8 מיליוני ש"ח בשנה או 65.5% מההכנסות - הגבוה מבניהם.

תכניות מאושרות לפיתוח

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

1. תחנת לוד - פיתוח מרכז תחבורה ועסקים בהיקף בינוי של כ-12,000 מ"ר (10,000 מ"ר ברצועה 1 ו-2,000 מ"ר שירותים נלווים לנוסע), הכולל תחנת רכבת חדשה משולבת מסחר ומבנה משרדים. בנוסף אושרה ברצועה 2 הקמת כ-30,000 מ"ר נוספים למשרדים.
2. תחנת מודיעין - בינוי מעל תחנת הרכבת בהיקף כ-20,000 מ"ר (רצועה 1) לשימושים אפשריים כגון תעסוקה, מסחר, מלונאות ומגורים בהיקף של 125 יחידות. בנוסף, פיתוח מסחר בתחנה בהיקף של כ-1,000 מ"ר (שירותים נלווים לנוסע) בקומת התחנה הבנויה.
3. תחנת כרמיאל - פיתוח מסחר בתחנה (הנמצאת כיום בהקמה במשולב עם מסוף תחבורה ציבורית) בהיקף של כ-250,300 מ"ר (שירותים נלווים לנוסע). בנוסף, אושרה ברצועה 2 הקמת 12,400 מ"ר למסחר ומשרדים.
4. תחנת מוצקין (החדשה) - פיתוח תחנה חדשה ומרכז תחבורה כולל 6,000 מ"ר שירותים נלווים לנוסע ושטחי תעסוקה ומסחר נוספים בהיקף של 23,000 מ"ר ברצועה 1 וכ-60,000 מ"ר ברצועה 2.
5. תחנת אשקלון צפון (חדשה) - פיתוח תחנה חדשה ומרכז תחבורה הכולל מסוף אוטובוסים ופיתוח של 6,000-3,000 מ"ר שירותים נלווים ו-24,000-27,000 מ"ר נוספים של שטחי תעסוקה ומסחר (סך של 30,000 מ"ר של שטחי תעסוקה ומסחר בפרויקט) ברצועה 1.
6. תחנת גני אביב - פיתוח מרכז תעסוקה ומסחר על תחנת גני אביב הקיימת תוך שדרוג התחנה. מדובר בפיתוח של 3,000 מ"ר שירותים נלווים לנוסע וכ-20,000 מ"ר נוספים לפיתוח תעסוקה ומסחר אשר ישרת גם את הרובע החדש המתוכנן בהיקף של 12,000 יחידות דיור.

עפ"י המתווה המוסכם עם המדינה לקידום כלל מתחמי החברה, החלה החברה ביישום המתווה האמור למתחמי התחנות לוד ומודיעין להם תב"ע מאושרת, בהליך לביצוע עסקה מול רמ"י לבחינת ערך הקרקע ועלויות הפיתוח. בכונת החברה לפרסם מכרז לבחירת שותפים עסקיים שיקימו את מתחם הסחר והתעסוקה במתחם תחנת מודיעין מרכז

כאמור ויממנו את הקמתו. הפרויקט המסחרי בתחנת לוד יוקם על תחנת הרכבת החדשה אשר הקמתה החלה במהלך שנת 2018, להערכת החברה מועד תחילת הבניה של פרויקט המשרדים המסחרי בלוד צפוי בשנת 2019. מתווה הקמת פרויקט תחנת מוצקין (החדשה) עדיין לא סוכם עם משרדי התחבורה והאוצר כולל התקציב להקמת הרכיבים הציבוריים בפרויקט. שלב א' של הפרויקט להקמת מרכז התחבורה יחל בשנת 2019. מתווה הקמת תחנת אשקלון (חדשה) עדיין לא סוכם עם משרדי התחבורה והאוצר כולל לוח הזמנים לביצוע ותקציב ההקמה. החברה תחל במהלך שנת 2019 בתכנון והכנת מכרז לביצוע והקמת הזכויות המאושרות בתחנת גני אביב.



תחום פיתוח תשתיות

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

תקציב הפיתוח

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

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

פרויקטים מסילתיים ושאינם מסילתיים

הקו המהיר לירושלים

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

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

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

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

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

פרויקטים מסילתיים המנוהלים על ידי חברות חיצוניות:

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

- א. **המסילה המזרחית (תת"ל 22):** הפרויקט כולל תכנון והקמת מסילה כפולה באורך של כ- 70 ק"מ בקטע שבין מסילת החוף דרומית לתחנת פרדס חנה ועד לתחנת לוד ומטרתו יצירת עורף רכבתי למסילות החוף. לאורך התוואי מתוכננות מספר תחנות נוסעים ובכלל זה חדרה מזרח; אחיטוב; טייבה; טירה; ראש העין דרום; אלעד ותעופה. בחודש דצמבר 2015 הוצג במשרד התחבורה דו"ח בדיקה כלכלית שקבע כי המסילה נמצאה כלכלית למשק. בתחילת שנת 2017 התקבלה החלטה של משרד התחבורה להעביר את האחריות על המשך התכנון והביצוע של הפרויקט מחברת חוצה ישראל לחברת נתיבי ישראל. בהחלטה משותפת של חברת נתיבי ישראל, רכבת ישראל ומשרד התחבורה הוחלט על חלוקת הפרויקט בין רכבת ישראל לנת"י כאשר נת"י תתכנן ותבצע את הפרויקט בחלקו הצפוני בקטע בו אין מסילה פעילה בין חדרה לראש העין ורכבת ישראל תתכנן ותבצע את הפרויקט בחלקו הדרומי, היינו בקטע המסילה הקיימת הפעילה בין ראש העין ללוד. נכון למועד פרסום הדוח, הפרויקט על שני חלקיו (הצפוני והדרומי) נמצא בתכנון מפורט.
- ב. **הקו לאילת:** תכנית סטטוטורית של תוואי הפרויקט מקודמת על ידי חברת נתיבי ישראל. הפרויקט כולל הקמת קו מסילות בחל בין באר שבע לאילת שיאפשר חיבור מסילתי רציף בין אילת ויישובי הערבה – באר שבע, לרשת מסילות הברזל. אורך התוואי הכולל, המיועד לשדרוג ו/או הקמה הינו כ- 246 ק"מ. במהלך שנת 2017, הוחלט במשרד התחבורה על הפשרת הפרויקט וחברת נתיבי ישראל הונחתה להתניע מחדש ולקדם את התוכנית להפקדה ולאישור. להערכת החברה, בהתבסס על מידע שנמסר מנתיבי ישראל, נכון למועד פרסום הדוח, הועדה המחוזית לתכנון במחוז דרום החליטה לפצל את התכנית: ב"ש-דימונה-צפון והחלק השני: דימונה-אילת.
- ג. **מסילה רביעית באילון (תת"ל 33):** נכון למועד פרסום הדוח, התכנון הסטטוטורי של הפרויקט מבוצע על ידי חברת נתיבי ישראל עבור התוואי כולו (בין ת"א ללוד). הפרויקט נועד לשפר את קיבולת התנועה בצוואר הבקבוק המסילתי ולתת מענה לגידול בביקושים הכולל הוספת מסילות בירושלים ובדרום המדינה וכן הקמת מסילה רביעית בפרוודור אילון בקטע שבין תחנת האוניברסיטה בתל אביב ות"א- דרום והוספת מסילה שלישית ורביעית בקטע ת"א -

שפירים – לוד באורך כולל של כ-22 ק"מ. בנוסף במסגרת הפרויקט עתידה להיפתר גם בעיית הניקוז הקיימת בתעלת נחל איילון.

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

תכנית "נתיבי ישראל"

הסכמים עם נתיבי ישראל

- ביום 13 ביולי 2010, החברה התקשרה עם חברת נתיבי ישראל בהסכם עקרונות מנחים לעבודה משותפת לשם קידום ויישום התכנית כהגדרתה בסעיף זה לעיל. הפרויקטים המועברים לאחריות חברת נתיבי ישראל נחלקים לשניים: פרויקטים לביצוע ופרויקטים לתכנון.
- ביום 21 באוקטובר 2014 התקשרה החברה עם חברת נתיבי ישראל בהסכם המסדיר את תהליך מסירת קו העמק, קו עכו-כרמיאל ומסילת השרון (רעננה-ציר החוף, לאורך ציר כביש 531), לחברה על ידי חברת נתיבי ישראל, נכון למועד פרסום הדוח נמסרו פרויקטים של קו העמק וקו עכו-כרמיאל. הסכם זה קובע, בין היתר, כי החברה תתקשר עם חברת Touchstone Renard Ltd. בהסכם לקבלת שירותי בקרת איכות והבטחה טכנית (להלן: "הסכם ה-TAP"). החברה ונתיבי ישראל מחויבות לפעול בהתאם להסכם ה-TAP ולשתף פעולה בכל הקשור לביצוע פרויקט בקרת האיכות המוסדר במסגרתו.

הסכם עם חברת כביש חוצה ישראל

- ביום 21 ביולי 2010, התקשרה החברה עם חברת כביש חוצה ישראל בע"מ (להלן: "כח"י") בהסכם לעקרונות מנחים לעבודה משותפת לשם קידום ויישום תכנית נתיבי ישראל. ההסכם קובע, בין היתר, את הפרויקטים לתכנון וביצוע המועברים לאחריות כח"י בהתאם לתכנית ולהחלטת הממשלה מחודש פברואר 2010, ובכלל זאת את הפרויקטים לתכנון כמפורט להלן:

- (1) המסילה המזרחית (חדרה מזרח-לוד), כאשר בשנת 2017 התקבלה החלטה של משרד התחבורה להעביר את האחריות על הפרויקט לחברת נתיבי ישראל.
- (2) מסילת הדרום (להבים-שוקת-נבטים-צומת הנגב)
- (3) מסילת עירון- חיבור מסילת העמק למסילה המזרחית .
- (4) מסילת זבולון (נשר-אחיהוד-שלומי).

פרויקט החשמול (הסבת רשת המסילות לפעילות בחשמל)

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

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

יעדי התכנית

להלן יעדיה המרכזיים של תכנית החשמול:

1. שיפור התכנית התפעולית, בין השאר באמצעות הגדלת תדירות רכבות הנוסעים וקיצור זמני הנסיעה בקווים עירוניים ופרבריים לאור קיצור קצב ההאטה וההאצה של הרכבת בהינע חשמלי לעומת רכבת על בסיס הנעת דיזל המאפשר אף להרחיב את מספר התחנות בקווים הקיימים תוך פגיעה מינימלית באיכות השירות;
2. שיפור עמידה בלוחות הזמנים של הרכבות וצמצום מערך התחזוקה לציוד הרכבת;
3. שיפור תנאים בתחנות הנוסעים, בין השאר באמצעות הפחתת מטרדי רעש וזיהום אוויר;

4. הקטנת הצפיפות בקרונות הנוסעים נוכח הפעלת המערך הרכבתי בתדירות גבוהה יותר;
5. צמצום מפגעים סביבתיים עקב הפחתת מטרדי רעש וזיהום אויר;
6. שיפור תדמית החברה והגדלת הביקוש לשירותי החברה, לאור ייעול מערך ההיסעים וקיצור לוחות הזמנים לנסיעה ושימוש באמצעים ידידותיים לסביבה.

השלכות פרויקט החשמול על השירות לנוסע והסביבה

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

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

בנוסף, להערכת החברה, נכון למועד פרסום הדוח, פרויקט החשמול יסב תועלת כלכלית

וסביבתית למשק הישראלי וזאת, בין היתר, מהטעמים הבאים:

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

תהליכים נדרשים ליישום במסגרת ביצוע תכנית החשמול

להלן תהליכים עיקריים, הנדרשים ליישום תכנית החשמול:

1. הקמת תשתיות החשמול לאורך תוואי המסילות מעל רכבות ומתקני רכבת;

2. רכש נייד חשמלי והסבת קרונות דיזל חשמלי לנסיעה ברשת מחושמלת;
3. ביצוע התאמות נדרשות במערכות האיתות והתקשורת (תנאי מקדים);
4. חשמול הדרגתי של מתחמי רכבת קיימים;
5. בניית מתקני תחזוקה ותפעול נוספים הנדרשים לטיפול ברכבות החשמליות.
6. התארגנות החברה לקליטת הפרויקט, ובכלל זה אימוץ נהלי עבודה מתאימים, הדרכות, הסמכות, קליטת עובדים בעלי מיומנויות מתאימות וכו';
7. שיקוע מסילות רכבת באזור פארק הכט בואך העיר חיפה, ושיקום נופי לאורך חופי חיפה מתחנת חוף הכרמל עד מתחם חיפה מזרח, בכפוף להנחיות המפורטות בתת"ל 18 ולהסכמות שהושגו מול עיריית חיפה במסגרת תכנית החשמול או במסגרת תכנית אחרת אשר תגובש על ידי הצדדים.

אבני דרך בתכנית החשמול

מפורט לעיל, תכנית החשמול כוללת ארבעה מרכיבים מרכזיים: הקמת תשתיות החשמול, רכש קרונות וקטרים, הסבת קרונות קיימים ומוכנות ארגונית. לצד ארבעת מרכיבים מרכזיים אלו, קיימים שני מרכיבים נלווים: שיקוע המסילות ושיקום נופי באזור החוף בחיפה.

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

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

עבודות התקנת מערכת החשמול יתבצעו על פי העקרונות הבאים:

1. עבודות החשמול תתבצענה במקביל לתנועת הרכבות הסדירה במסילה המקבילה (להלן: "המסילה הפעילה") ומתוך שאיפה שתנועת הרכבות הסדירה לא תיפגע ככל הניתן. כמו כן, תוגבל המהירות במסילה הפעילה. בכוונת החברה כי העבודות במהלך השבוע תבוצענה בלילות בלבד תוך סגירת המסילות לתנועת רכבות למעט מסילה אחת שבה תתאפשר תנועת

רכבות, ובסופי שבוע (מיום חמישי בערב ועד יום ראשון לפנות בוקר) העבודות תבוצענה על כלל המסילות.

2. סגירת קווי הרכבת לשם ביצוע עבודות הקמה בשעות השפל יתכן ויצריכו ביטול רכבות.

3. סגירת מסילות לתנועת רכבות סדירה ורציפה עקב התקנת מערכת החשמול תתאפשר עד כמה שניתן בשעות הלילה ובסופי שבוע. יצוין, כי לסגירת מסילות לתנועת רכבות במסגרת פרויקט החשמול השלכות על השירות הרכבתי בהתאם ללוח הזמנים שבתוקף ובהתאם למסילות המחושמלות. ההשלכות על השירות הרכבתי במסגרת שלבי ההקמה השונים של פרויקט החשמול בהתייחס למקטעים הרלוונטיים תבואנה לידי ביטוי בעיקר בנושאים הבאים:

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

תקצוב תכנית החשמול

תקציב התכנית הינו כ- 11.3 מיליארד ש"ח, כאשר נכון למועד הדוח, שולם מתוך התקציב האמור סך של כ- 8.2 מיליארד ש"ח. להלן הערכת החברה לגבי עלות פרויקט החשמול:

אומדן עלות במיליון ש"ח	פרויקט
4,185	תשתיות חשמול
6,628	נייד
432	השפעות סביבתיות
108	שיקום נופי
11,353	סה"כ פרויקט חשמול

מידע כלכלי וכספי

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

בגין השנה שהסתיימה ביום 31 לדצמבר 2018:

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

מרבית הכנסות החברה נובעות מדמי הפעלה שוטפים, לפיכך חישוב העלויות הקבועות והמשתנות מבוסס על העקרונות של הסכם ההפעלה והפיתוח⁸. הוצאות התפעול של החברה חולקו לשתיים:

(1) עלויות קבועות: עלויות שאינן תלויות בהיקף הפעילות של החברה.

(2) עלויות משתנות: עלויות שסכומן משתנה כפונקציה של גידול בהיקף הפעילות. הנחת החברה הינה, כי העלויות הקבועות גדלות על פני זמן עקב פתיחת תחנות חדשות ותוספת מסילות חדשות.

רכוש קבוע בבעלות החברה

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

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

⁸ יצוין, כי החלוקה בין עלויות קבועות למשתנות בכל תחומי הפעילות של החברה בוצעה על בסיס העקרונות הבאים: סוגי ההוצאות העיקריות הקיימות לחברה הינן: שכר עבודה, דלק, הוצאות החזקה והוצאות שמירה ואבטחה. העלויות המשתנות העיקריות של החברה הינן: דלקים, החזקה, עלויות שכר עבודה של נהגים, פקחים, מאבטחים ועובדי תחזוקת נייד. ההוצאות הקבועות בחברה כוללות בעיקר את שכר העבודה של מטה החברה. לגבי ההוצאות המשותפות לתחומי הפעילות, החברה מחלקת את ההוצאות התפעוליות בין מגזר נוסעים, למגזר מטענים ולמגזר סחר. חלוקת ההוצאות מתבצעת על פי פרמטרים שנקבעו לכל סוג הוצאה ואו יחידה ארגונית, כגון: הוצאות השכר של חטיבת הנייד, אשר מתחזקת את הרכבות, חולקו לפי היחס של הוצאות אחזקה ישירות (תשומות ישירות לקרונות ולקטרים) בין רכבות הנוסעים לרכבות המטענים. הוצאות אחזקת המסילה חולקו לפי היחס בין הנסועה (קילומטראז') של רכבות נוסעים לרכבות המטענים, היות ואחזקת המסילה מושפעת מכמות הנסועה. לגבי הסובסידיה- על פי הסכם ההפעלה והפיתוח קיימים מנגנונים שונים לחישוב הסובסידיה, למגזר המטענים ולמגזר הנוסעים.

289,433	252,439	-	36,994	2.30	נכסים בלתי מוחשיים (6)
---------	---------	---	--------	------	------------------------------

(1) מקרקעין - פיצויי הפקעה.

(2) תשתיות - ציוד מסילה וציוד תקשורת מסילתי.

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

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



מידע נוסף ברמת התאגיד

מרכז שליטה ופיקוד ארצי

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

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

פיתוח מסופי מטען חדשים

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(י) **מסוף אייל** : הפרויקט מצוי בתכנון ראשוני



בטיחות

מפגשי דרך-מסילה

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

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

בסיום הפרויקט הצפי להתקנת מערכות יסתכם בכ-60 מפגשים.

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

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

אירועים בטיחותיים

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

אירועים בטיחותיים מהותיים שאירעו בשנת 2018:

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

איכות הסביבה

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

בחלק מאתרי החברה שנסקרו נמצאו זיהומי קרקע: במתחם התדלוק בלוד, במתחם חוף שמן בחיפה ובתחנות הדלק בדימונה ובבאר שבע. אתרים אלו מטופלים על ידי החברה, לשיקום הקרקע כמפורט

להלן. בתחנות הדלק באתרי החברה בדימונה ובבאר שבע, החברה השלימה הליך חקירת הקרקע ונערכת לבחינת חלופות לטיפול או לביצוע הערכת סיכונים.

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

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

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

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

א. דרישה להקמה והפעלה של תחנות ניטור של רכבת ישראל כחלק מהמערך הארצי לניטור אוויר לפי חוק אוויר נקי התשס"ח - 2008. עפ"י טיוטת ההוראות כאמור נדרשת רכבת ישראל להציב 5 מערכות ניטור בתחנות שנמצא בהן זיהום אוויר. התחנות הן: ת"א השלום, ת"א ההגנה, תחנות יוספטל וקוממיות בת ים ותחנת וולפסון חולון.

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

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

יחידת פניות הציבור

בחברה קיימת יחידת פניות ציבור אשר הינה תחת אגף השירות. יחידה זו, בודקת מול הגורמים הרלבנטיים את מהות הפניה ומשיבה וזאת בהתאם לנוהל פניות הציבור. בנוסף הביקורת הפנימית מוסמכת לבחון תלונות עובדי החברה או הציבור המתייחסות לפגיעה בטוהר המידות ובנהלים תקינים.

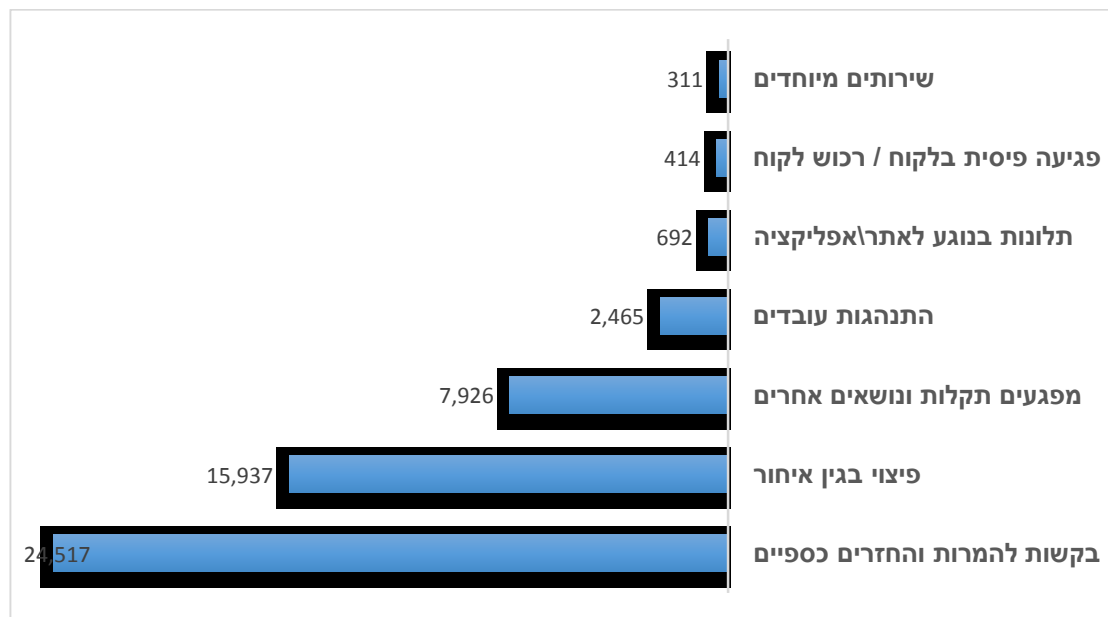
בשנת 2018 התקבלו בחברה כ- 52 אלף פניות/תלונות לקוחות. מרבית הפניות עסקו בהחזרים כספיים והמרות כרטיסים, בקשות פיצוי בגין איחור, וכן תלונות בנושא שימוש בכרטיס הרב קו. בשנת 2018 חלה עלייה של כ- 6% בכמות הפניות שנובעת בעיקר מעלייה בכמות הנסיעות, פתיחת תחנות חדשות וסגירות של מקטעי רכבות לצורך עבודות תשתית.

דרכי פנייה

ניתן לפנות לפניות הציבור של רכבת ישראל, באמצעות המוקד הטלפוני - 5770* (שירות לקוחות - שלוחה 4), בשעות הפעילות בימים א' - ה': 08:00-15:00, או באמצעות טופס פנייה מקוון, בכתובת:

[. https://www.rail.co.il/support/pages/customerservice.aspx](https://www.rail.co.il/support/pages/customerservice.aspx)

1 פניות שהתקבלו וטופלו בשירות הלקוחות



יישום חוק חופש המידע

הממונה על העמדת המידע לציבור ועל יישום החוק ברכבת ישראל:

שחר וייסמן, מנהל יחידת שירות לקוחות וממונה חוק חופש המידע, אגף דוברות ושירות לקוחות

ניתן לפנות לרכבת ישראל בבקשת מידע בהתאם לחוק חופש המידע:

- טופס מקוון באתר אינטרנט של רכבת ישראל: www.rail.co.il
- למשלוח דואר: יוספטל 1, לוד. ת.ד. 757 מיקוד 7136801

דוח יישום בקשות בשנת 2018

במהלך שנת 2018 נתקבלו 139 בקשות במסגרת יישום החוק, מהן 57 טופלו במלואן לאחר ששולמה אגרת התשלום. הבקשות שטופלו, נענו באופן מלא.

ברכבת ישראל קיים מאגר מידע הכולל מידע אישי אודות עובדי הרכבת, הרשום על פי חוק הגנת הפרטיות. כמו כן לרכבת ישראל אין קרנות ומלגות במימונה וכן לא העניקה תמיכה למוסדות ציבור.

פירוט עיקרי נוהל הגשת בקשה לקבלת מידע

חוק חופש המידע התשנ"ח - 1998 קובע כי לכל אזרח ישראלי או תושב הזכות לקבל מידע המצוי ברשות ציבורית (כתוב, מוקלט, מוסרט, מצולם או ממוחשב) בכל הקשור לפעילותה, לנושאים שבאחריותה ובהתאם להוראות ותקנות החוק.

- הבקשה לקבלת מידע תוגש בכתב או באמצעות טופס מקוון באתר הרכבת, לממונה על יישום החוק ברכבת ישראל (להלן "הממונה").
- אין המבקש חייב לציין את הסיבה להגשת הבקשה.
- עם קבלת הבקשה, יחל הטיפול בבקשת הפונה.
- עם שליחת הבקשה יש לצרף המחאה בגין תשלום אגרת בקשה.
- לא יימסר כל חומר מטעם הממונה טרם קבלת תשלום האגרה.
- כמו כן קבלת תשלום האגרה אינו מבטיח את מסירת המידע כולו או חלקו.
- ניתן לברר לפני התשלום האם הפניה מחויבת באגרה במסגרת פניה טלפונית לשירות לקוחות של הרכבת או באמצעות אתר האינטרנט של רכבת ישראל.

בעת הגשת הבקשה בצירוף אגרת בקשה, הפונה מצהיר באמצעות טופס הגשת הבקשה כי מתחייב לשאת באגרת טיפול ואגרת הפקה באם יתבקש וכל אלו על פי התעריפים הקבועים בחוק ומעודכנים באתר האינטרנט של החברה: <http://www.rail.co.il>

