

דין וחשבון לשנת 2025

חוק חופש המידע, התשנ"ח – 1998



מוגש ע"י:

ארז אשר – פניות הציבור

שחר וייסמן – מנהל שירות הלקוחות וממונה על יישום חוק חופש המידע

5.....	חזון רכבת ישראל
5.....	פעילות החברה ותיאור התפתחות עסקית
5.....	אבני דרך בפעילות החברה
6.....	מטרות החברה
6.....	יעדי החברה עד לשנת 2040
8.....	חברות בנות
9.....	מבנה ארגוני והון אנושי
9.....	דירקטוריון רכבת ישראל
10.....	בעלי תפקידים רלוונטיים בהנהלת החברה
11.....	מצבת העובדים
11.....	עובדים מאורגנים
12.....	נציגות העובדים
12.....	עובדים בחוזה אישי
12.....	עובדי חברות כוח אדם וקבלני שירותים
13.....	מפעל חיוני
13.....	היתר להעסקה בשבת ועבודה בשעות נוספות
14.....	תיאור פעילות החברה לפי תחום
14.....	תחום הסעת נוסעים
19.....	תחום הובלת מטענים
23.....	תחום חטיבת הנייד
30.....	תחום הסחר וחברת הבת לפיתוח מתחמי נדל"ן
32.....	תחום פיתוח תשתיות
44.....	פרויקט החשמול (הקמת תשתית להפעלת רכבות חשמליות): תת"ל 18
48.....	היערכות החברה לשנת 2040
49.....	מידע כלכלי וכספי
49.....	הוצאות דלק וחשמל להנעת רכבות
50.....	רכוש קבוע, נייד ומתקנים
50.....	דירוג אשראי

51	בטיחות, ביטחון ואיכות הסביבה
52	מפגשי דרך-מסילה
53	אירועים בטיחותיים
54	איכות הסביבה
54	סיכונים סביבתיים ודרכי ניהולם
58	מידע נוסף ברמת התאגיד
58	השפעות המלחמה
59	הסברה ופרסום
59	שירות לקוחות ופניות הציבור
61	יישום חוק חופש המידע
61	יישום החוק בשנת 2025
61	מאגרי מידע
61	פירוט עיקרי נוהל הגשת בקשה לקבלת מידע

חוק חופש המידע, התשנ"ח-1998, מעגן את זכותו של כל אזרח לקבל מידע מרשות ציבורית, מתוך תפיסה של שקיפות, אחריות ציבורית וחיזוק אמון הציבור במוסדות המדינה. החוק הוחל על רכבת ישראל באוגוסט 2008, והוא מיושם בהתאם להוראותיו, לסייגים הקבועים בו ולתקנות שהותקנו מכוחו, תוך איזון בין הזכות לדעת לבין הגנה על אינטרסים חיוניים, פרטיות וביטחון.

לשם יישום הוראות החוק מינה מנכ"ל רכבת ישראל את הח"מ לשמש ממונה על יישום חוק חופש המידע ולטפל בבקשות המידע המופנות לחברה, וכן להגיש דו"ח שנתי מסכם לציבור.

דו"ח זה מתפרסם בשנת 2025, שנה שהתאפיינה באתגרים לאומיים משמעותיים, על רקע מלחמת "חרבות ברזל" והשלכותיה, וכן מבצע "עם כלביא". גם בתקופה מורכבת זו המשיכה רכבת ישראל לפעול כמפעל חיוני, לשמור על רציפות תפקודית ולהעניק שירות לציבור, ככל שהתאפשר, בהתאם להנחיות גורמי הביטחון. במציאות זו ניכרה חשיבותו של חוק חופש המידע כעוגן של שקיפות ציבורית, גם בעת חירום, וככלי לחיזוק הדמוקרטיה והאמון בין הציבור לרשויות.

בדו"ח שלפניכם מוצג סיכום פעילותה של חברת רכבת ישראל בע"מ בשנת 2025, לרבות מידע על תחומי פעילות החברה, המבנה הארגוני, בעלי תפקידים בכירים, הון אנושי, נתונים תפעוליים וכלכליים, וכן פירוט הבקשות שטופלו במסגרת יישום חוק חופש המידע. החברה פועלת להנגשת המידע לציבור בצורה ברורה, אחראית ומדויקת, ורואה בכך חלק בלתי נפרד מתפיסת השירות ומהמחויבות לציבור בישראל.

רכבת ישראל תמשיך לפעול לשיפור מתמיד של תהליכי העבודה בתחום חופש המידע, לקיצור זמני מענה, להנגשת מידע יזום ולחיזוק הדיאלוג עם הציבור, תוך שמירה קפדנית על הוראות הדין והגנה על מידע רגיש.

מידע נוסף על פעילות החברה, תוכניות עתידיות ודו"חות נוספים ניתן למצוא באתר האינטרנט של רכבת ישראל:

אתר רכבת ישראל - דף חופש המידע

אשמח לעמוד לשירותכם,

שחר וייסמן

חזון רכבת ישראל

"להוות חוד החנית של התחבורה בישראל להסעת המונים, הובלת מטענים ופיתוח תשתיות, כחברה לאומית מובילה, שירותית, עסקית, בטיחותית וחדשנית"

פעילות החברה ותיאור התפתחות עסקית

עיקר עיסוקה של חברת רכבת ישראל בע"מ הוא 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. הסכם הפיתוח וההפעלה החדש נחתם ביום 31 במאי 2023, וביום 5 ביוני 2023 התקבלה בחברה חתימת נציגי הממשלה על הסכם המסגרת לפיתוח וההפעלה של החברה המחליף את ההסכם הקודם מיום 17 ביוני 2014, שתוקפו הוארך מעת לעת עד ליום 21 במאי 2023.

תחולתו של ההסכם החדש מיום 1 בינואר 2022 ועד ליום 31 בדצמבר 2026. יודגש כי תחולתו של הסכם הפיתוח וההפעלה החדש היא רטרואקטיבית מיום 1 בינואר 2022, כך שנשמרה רציפות הסכמית בין החברה לבין הממשלה.

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

אבני דרך בפעילות החברה

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

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

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

- 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 בפברואר 2005), חדלה רשות הנמלים להתקיים ובמקומה קמו ארבע חברות: חברת נמל חיפה, חברת נמל אשדוד, חברת נמל אילת וחברת הנכסים של הנמלים.
- 3 ראה החלטת ממשלה מס' 3120 מיום 4 בינואר 1998: "הקמת חברת רכבת ישראל בע"מ".

מטרות החברה

מטרות החברה ויעדיה כפי שנקבעו בהחלטת הממשלה מחודש ינואר 1998 ובתזכיר החברה הן 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 תוכניות אב לתעבורה מסילתית עבור הממשלה ולפי בקשתה.
- (ג) לפעול לעידוד השימוש בתעבורה מסילתית ולהפיכת הרכבת לכלי תחבורה זמין ויעיל.
- (ד) לפעול לפיתוח עסקי-מסחרי של המקרקעין ומתחמי תחנות הרכבת בישראל, באמצעות חברת הבת "חברת פיתוח מתחמי רכבת ישראל בע"מ" ולהתקשר לצורך כך, ככל הנדרש מתוקף הזכויות המוקנות לחברה במקרקעין, בהסכמים בקשר לפיתוח עסקי-מסחרי כאמור. מטרה זו נוספה בהתאם להחלטה רגילה ללא התכנסות באספה הכללית של החברה מיום 24 בפברואר 2015 ולהחלטת הממשלה מיום 15 בפברואר 2015 (החלטה מס' 2445).

מטרות החברה ויעדיה כפי שנקבעו בהסכם ההפעלה והפיתוח לשנים 2022–2026 הם כדלקמן:

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

יעדי החברה עד לשנת 2040

יעדי חברת רכבת ישראל עד לשנת 2040, כפי שנקבעו על ידי משרד התחבורה בראייה רוחבית תחבורתית, הם:

יעדי תחבורה

1. גידול במשקל הרכבת בסך כלל הנסיעות ברכב מנועי.
2. גידול במשקל הרכבת בסך הנסיעות ברכב מנועי למרחקים ארוכים (מעל ל-50 ק"מ).
3. גידול בכמות הנוסעים באמצעות הרכבת לשנה.
4. גידול בכמות הנוסעים בתחבורה ציבורית במסגרות הביקוש העיקריים.

יעדי שוויון ונגישות חברתית

1. גידול בכמות הנוסעים באמצעות הרכבת בטווח של 60 דקות מתל אביב.
2. גידול בכמות הנוסעים בעלי הכנסה נמוכה למקומות העבודה באמצעות הרכבת בטווח של 90 דקות.
3. גידול בכמות הנוסעים לטווח של 45 דקות מהמטרופולין הקרוב.

יעד יעילות כלכלית

1. העלאת יחס עלות/תועלת של התוכנית האסטרטגית לשנת 2040.

יעדי איכות החיים ואיכות הסביבה

1. קיצור זמן ההמתנה הממוצע לרכבת בשעת השיא (נמדד בדקות).
2. גידול באחוז האוכלוסייה הנמצאת בטווח של 7 ק"מ מתחנת הרכבת.
3. קיטון באחוז השימוש ברכב פרטי.
4. גידול ברמת הקישוריות למערכות התחבורה הציבורית המטרופוליטניות.

הנפקת איגרות חוב

בחודש אוקטובר 2014 אישרה הממשלה תוכנית רב-שנתית לביצוע הנפקות מיעוט של חברות ממשלתיות ולקידום יצירת תשתית חוקית הולמת לביצוע הנפקות מיעוט בחברות ממשלתיות.

- (א) בהתאם להחלטת ממשלה מחודש אוקטובר 2014, שבה אושר גיוס אג"ח בסך 1 מיליארד ש"ח בשנת 2015 ו-1 מיליארד ש"ח בשנת 2016, הנפיקה החברה איגרות חוב (סדרה א') ואיגרות חוב (סדרה ב'), בהיקף כולל של כ-1 מיליארד ש"ח בחודש מרץ 2015 והפכה להיות תאגיד מדווח. ביום 30 ביוני 2021 בוצע פירעון סופי של קרן איגרות החוב (סדרה א') וקרן איגרות החוב (סדרה ב').
- (ב) ביום 27 בפברואר 2017 אישרה החברה תשקיף מדף. ההיתר לתשקיף המדף פקע ביום 27 בפברואר 2020, וזאת לאחר שהסתיימה תקופת הארכתו.
- (ג) ביום 18 בפברואר 2021 פרסמה החברה תשקיף מדף הנושא תאריך 19 בפברואר 2021, אשר מכוחו תוכל החברה להנפיק איגרות חוב, כתבי אופציה הניתנים למימוש לאיגרות חוב וכן ניירות ערך מסחריים.
- (ד) ביום 30 במאי 2021 פרסמה החברה כי היא בחנה אפשרות לבצע הנפקה ורישום למסחר בבורסה לניירות ערך בתל אביב בע"מ של איגרות חוב (סדרה ג') של החברה.
- (ה) לקראת הנפקת איגרות החוב (סדרה ג') של החברה, אישר דירקטוריון החברה את התקשרויות החברה שלהלן:

1. ביום 9 ביוני 2021 אישר דירקטוריון החברה את התקשרות החברה בהסכם סובסידיה בין החברה לבין ממשלת ישראל. עיקרו של הסכם הסובסידיה הוא התחייבות המדינה להעמדת סכום של 100 מיליוני ש"ח לרשות החברה לשימוש עבור שיפור מצב ההון החוזר ופעילותה השוטפת של החברה מכוח הסכם הפיתוח וההפעלה הקודם. מועדי התשלומים יהיו בשנים 2022–2030, בהתאם למועדים המפורטים בהסכם הסובסידיה. ביום 9 ביוני 2021 נחתם הסכם הסובסידיה על ידי הצדדים.
2. כמו כן, החברה פרסמה כי ביום 9 ביוני 2021 אישר דירקטוריון החברה את התקשרות החברה בהסכם אג"ח עם ממשלת ישראל. עיקרו של הסכם האג"ח הוא מתן אישור להציע לציבור סך של עד 125 מיליוני ש"ח ערך נקוב, באמצעות הנפקה לציבור של סדרה חדשה של איגרות חוב, במטרה לגייס 100 מיליוני ש"ח ערך נקוב. במסגרת הסכם האג"ח נקבע, בין היתר, כי ייעוד תמורת ההנפקה יהיה לצורך שיפור מצב ההון החוזר של החברה לשם חיזוק פעילותה השוטפת. ביום 9 ביוני 2021 נחתם הסכם האג"ח על ידי הצדדים.
3. ביום 11 ביוני 2021 התקבלה החלטת ממשלה מס' 1023 בקשר להנפקת אגרות חוב של החברה לציבור. בהתאם להחלטה, ניתן אישור לפי סעיף 11(א)(9) לחוק החברות הממשלתיות, התשל"ה – 1975, כי במסמכי ההנפקה של איגרות החוב המוצעות על ידי החברה לציבור במטרה להנפיק סך של 100 מיליוני ש"ח, אשר יעמוד לפירעון סופי בשנת 2031, תיכלל, בין היתר, תניה המאפשרת את העמדת איגרות החוב לפירעון מיידי, אם המדינה תחזל להיות בעלת שליטה בחברה.

4. ביום 21 ביוני 2021 השלימה החברה הנפקת 100 מיליוני ש"ח ערך נקוב איגרות חוב (סדרה ג'), צמודה למדד מחירים לצרכן, וזאת מכוח דו"ח הצעת מדף מיום 20 ביוני 2021. שיעור הריבית בגין תקופת הריבית הראשונה של איגרות החוב (סדרה ג') עמד על 0.7%. ביום 15 בפברואר 2024 פרסמה החברה תשקיף מדף הנושא תאריך 16 בפברואר 2024 אשר מכוחו, החברה תוכל להנפיק איגרות חוב, כתבי אופציה הניתנים למימוש לאיגרות חוב וכן ניירות ערך מסחריים.
5. ביום 15 בפברואר, 2024 פרסמה החברה תשקיף מדף הנושא תאריך 16 בפברואר, 2024 אשר מכוחו, החברה תוכל להנפיק אגרות חוב, כתבי אופציה הניתנים למימוש לאגרות חוב וכן ניירות ערך מסחריים.
6. ביום 5 בפברואר, 2026 התקבל אישור רשות ניירות ערך להאריך את התקופה להצעת ניירות ערך על פי תשקיף המדף האמור עד ליום 15 בפברואר, 2027.

חברות בנות

החלטת הממשלה בדבר מיזוג חברות הבנות

ביום 4 בנובמבר, 2024 התקבלה החלטת ממשלה מספר 2342 בנושא "שינוי מבני בחברת רכבת ישראל בע"מ" שעיקרה, אישור המלצות והחלטות הדירקטוריון החברה כאמור בדבר מיזוג חברת הבת למטענים וחברת הבת לפיתוח (להלן יחד - "חברות הבת הממשלתיות") כך שחברות הבת הממשלתיות תיסגרנה וכלל פעילותן תמוזג לתוך החברה, ותבוצע בידי החברה.

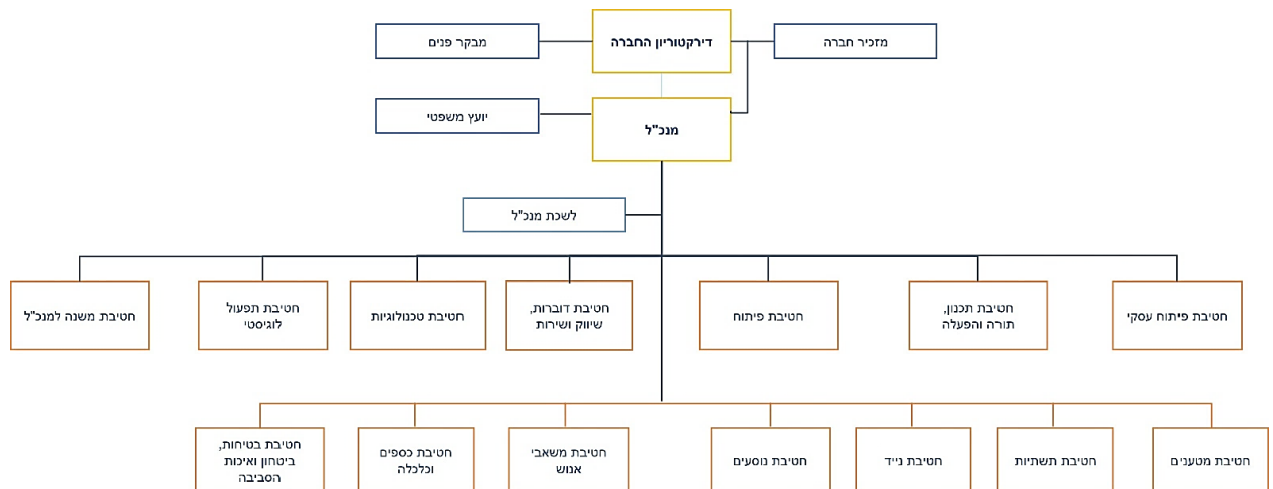
ביום 29 בדצמבר, 2024 חתמו החברה וחברות הבנות על הסכמי המיזוג. כמו כן, החברה חתמה על כתב התחייבות כלפי מדינת ישראל, בכפוף להשלמת המיזוג החברה.

בהמשך לאמור ביום 31 בדצמבר, 2024 קיבלה החברה אישור מטעם גורמים באגף חשב הכללי במשרד האוצר, אגף תקציבים במשרד האוצר ובמשרד התחבורה והבטיחות בדרכים, לפיו, לא נדרשות התאמות ו/או תיקונים להסכמים הקיימים של המדינה עם החברה, על מנת שהתנאים הנוכחיים בהסכמים כאמור יישמרו גם לאחר המיזוג וכי אישורם כאמור מהווה אישור בדבר מילוי התנאי שנקבע בהחלטת הממשלה (כמפורט בביאור 21(ג)(1.3)(יג) לדוחות הכספיים המאוחדים השנתיים) וכן אישור לביטול הסכמים בין הרכבת לחברות הבנות בהתאם להסכם ההפעלה ופיתוח במועד השלמת המיזוג.

ביום 2 באפריל, 2025 התקבל אישור רשות המיסים לבקשה לקבלת החלטת מיסוי (RULING) לביצוע המיזוג בפטור ממס. יובהר כי על פי הסכמי המיזוג המועד הקובע של המיזוג לצורכי מס הוא יום 31 בדצמבר, 2024.

ביום 3 ביוני, 2025 נרשם מיזוג חברות הבנות ברשם החברות, התקבלו תעודות מיזוג במסגרתן אושר כי חברות הבנות מוזגו לתוך החברה, ובכך הושלמו המיזוגים של חברות הבנות.

מבנה ארגוני והון אנושי



דירקטוריון רכבת ישראל

תפקידיו של הדירקטוריון מגוונים ועיקרם מעוגנים בחקיקה. הדירקטוריון אמון על התוויית מדיניות החברה ופיקוח על אופן ביצועה על ידי המנכ"ל וההנהלה. תפקידים אלה מחייבים מעקב שוטף אחר פעילות המנכ"ל וההנהלה, ואחר האופן שבו מוציאה החברה לפועל את ההחלטות המתקבלות בדירקטוריון. על הדירקטוריון מוטלת חובה לקבוע, לדון ולאשר החלטות כנדרש בדיון. בין היתר, הדירקטוריון קובע את תוכנית העבודה של החברה, הן מדי שנה והן לטווח ארוך, וכן את המבנה הארגוני של החברה. נוסף על כך בודק הדירקטוריון את מצבה הכספי של החברה, דן בדו"חותיה הכספיים ומאשר את תקציבה השנתי של החברה. מעת לעת דן הדירקטוריון באישור מינויים של עובדים בכירים בחברה וקובע את תנאי העסקתם ושכרם, בהתאם למדיניות התגמול המאושרת בחברה, כמו גם את השכר ותנאי העבודה של כלל עובדי החברה. כמו כן מתווה הדירקטוריון את מדיניות ניהול הסיכונים של החברה ואף מאשר את תוכנית העבודה השנתית והרב שנתית של הביקורת הפנימית.

חברי הדירקטוריון

עו"ד מר משה שמעוני – יו"ר	
גברת רות דהן-פורטנוי	מר אינג' ג'מיל אבו חלא
ד"ר שלומית גלר	מר אודי לוי
מר אבי לוי	מר דודו כהן
גב' טלי מורלי	מר איתי בן אבי
השופטת בדימוס שרה פריש	

בעלי תפקידים רלוונטיים בהנהלת החברה

מנהל כללי: משה (שיקו) ז'אנה. אבשלום אלמליח מינוי בפועל מתאריך 15.8.2025

היועצת המשפטית: עו"ד הילה שמיר. חנה זיכל מתאריך 1.4.2025

המבקר הפנימי: אביעד שקדי. ליהי אהרן פלקוביץ מתאריך 1.12.2025

סמנכ"ל חטיבת הנוסעים: דוד פילוסוף. אלון בן ישי מינוי בפועל מתאריך 1.5.2025

סמנכ"ל חטיבת הנייד: שמעון טימסית מתאריך 9.3.2025

סמנכ"ל תפעול לוגיסטי: אביתר ביטון

סמנכ"ל כלכלה, כספים והתקשרויות: רונית זלמן מלאך

סמנכ"ל חטיבת תשתיות: איליה וולקוב מ-20.11.24. שניר דוד שושני מתאריך 18.5.2025

סמנכ"ל חטיבת המטענים: ישראל מרקו

סמנכ"ל חטיבת בטיחות, ביטחון ואיכות וסביבה: ישראל מרקו. יוסף בן סמחון מתאריך 4.8.2025

סמנכ"ל חטיבת פיתוח: איליה וולקוב

סמנכ"ל חשמו: בניאל שירזי מתאריך 1.4.2025, אורי צורף מתאריך 16.11.2025,

סמנכ"ל דוברות, שיווק וקשרי קהילה: יואש בן יצחק, יהונתן אליהו חפץ מתאריך 1.3.2025

סמנכ"ל משאבי אנוש: גיתית רוזן אליצור, זיו מנור ממלא מקום מתאריך 8.2025

סמנכ"ל טכנולוגיות: מאיר רכטר

מזכירת החברה: חגית ברוק

מצבת העובדים

נכון ליום 31 בדצמבר, 2025 מעסיקה החברה 5,145 עובדים, המועסקים בחטיבות השונות של החברה. להלן טבלה המפרטת את העובדים בחברה בחלוקה לפי קבוצות עובדים לימים 31 בדצמבר, 2025 ו-31 בדצמבר, 2024 וכן את עלות המעביד הממוצעת לשנים 2025 ו-2024 (בש"ח):

המצבה כוללת עובדים ללא שכר (עובדים בהקפאה זמנית ו-19 עובדים בחל"ת, חל"ד) ולא כוללת עובדים בחברת הבת (1 עובד).

בשנה האחרונה חל גידול בחברה של 4.3% במצבת כ"א לעומת שנת 2024 וזאת לאור הגידול בהיקפי פעילות בחברה, האצת פרויקטי פיתוח ותחזוקה בעולמות החשמול, התפעול, וקליטת טכנולוגיות חדשות.

להלן פירוט מצבת העובדים על פי החטיבות בחברה:

מספר עובדים ליום 31 בדצמבר, 2024	מספר עובדים ליום 31 בדצמבר, 2025	חטיבה
1,325	1,367	חטיבת נוסעים
1,074	1,107	חטיבת נייד
821	769	חטיבת תשתיות
640	689	חטיבות המטה
504	529	חטיבת מטענים
404	518	חטיבת הפיתוח
163	166	חטיבת תכנון והפעלה
4,931	5,145	סך הכל

* הנתונים בטבלה מתייחסים לעובדים אשר קיבלו שכר בפועל במהלך השנים 2024-2025.

עובדים מאורגנים

נכון ליום 31 בדצמבר, 2025 מועסקים בחברה 4,357 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 811 עובדים ארעיים ו-3,546 עובדים קבועים.

העובדים הקבועים נחלקים לעובדים שהחלו לעבוד בחברה לפני 1 ביולי, 2003 ועברו מרנ"ר לחברה: כ- 857 עובדים (להלן- "העובדים העוברים") לבין שהחלו לעבוד לאחר 1 ביולי, 2003: כ- 2,689 עובדים (להלן- "עובדים שאינם עוברים").

2024			2025			
שינוי בעלות מעביד ממוצעת ביחס לשנת 2023	עלות מעביד ממוצעת לשנת 2024	מס' עובדים ליום 31 בדצמבר, 2024	שינוי בעלות מעביד ממוצעת ביחס לשנת 2024	עלות מעביד ממוצעת לשנת 2025	מס' עובדים ליום 31 בדצמבר, 2025	קבוצת עובדים
1%	384,385	733	4%	399,345	788	חוזה אישי
2%	497,318	856	7%	530,281	808	הסכם קיבוצי דור א' (עובדים עוברים)
3%	325,247	3,251	7%	349,566	3,480	הסכם קיבוצי דור ב' (עובדים שאינם עובדים עוברים)
2%	365,731	4,840	6%	387,547	5,076	כלל החברה

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.

עובדים בחוזה אישי

נכון ליום 31 בדצמבר, 2025 מועסקים בחברה 788 עובדים בחוזים אישיים במגוון תפקידים. עובדים בחוזים אישיים נחלקים לעובדים אשר ממומנים בתקציב שוטף (165 עובדים) ולעובדים אשר ממומנים מתקציב פיתוח (623 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.

עובדי חברות כוח אדם וקבלני שירותים

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

בנוסף, מקבלת החברה מחברת מנפאואר ישראל בע"מ שירותי ניהול כספים בתחנות הכוללים איסוף הכנסות החברה מהקופות וממכונות אוטומטיות לממכר כרטיסים וניהולן, וזאת עד ליום 28 בפברואר, 2025.

במכרז פומבי שערכה הרכבת למתן השירותים האמורים זכתה חברת מילגם בע"מ, והיא החלה לספק את השירותים לרכבת במקום מנפאואר החל מיום 1 במרץ, 2025.

בהסכמים בין החברה לבין החברות הקבלניות המציבות את עובדיהן למתן שירותים לחברה (כמפורט לעיל) נכללת התחייבות של קבלני השירותים לעמוד בחוקי העבודה בכל הקשור להעסקת עובדיהם וכן התחייבות לשפות את החברה במקרה בו תטען

טענת יחסי עובד מעביד בין החברה לבין מי מעובדי קבלני השירותים. ההסכמים מכילים הצהרה של החברה, כי ההסכם עומד בכל התנאים בהתאם לחוק יסודות התקציב.

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

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

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

מפעל חיוני

החברה אושרה כ"מפעל חיוני" (בהתאם לסמכות הנתונה לשר הכלכלה לפיה הוא רשאי לקרוא בצו לעובדים במפעל חיוני או במפעל למתן שירותים קיומיים החייבים בשירות עבודה, לשירות עבודה באותו מפעל, ולאפשר רציפות תפעולית של שירותי המים גם בעיתות חירום) ולפיכך כלל העובדים שבמועד ההכרזה על מצב חירום נמצאים בסטאטוס יחסי עובד-מעביד עם החברה ו/או חברות הבנות מחויבים להתייצב לעבודה, למעט עובדים המגויסים למילואים. יצוין, כי ביום 7 באוקטובר 2023, בעקבות הכרזת שר הביטחון על מצב מיוחד בכל בארץ, עקב מלחמת "חרבות ברזל", חתם שר העבודה על צו להחלת פרק ד' לחוק שירות עבודה בשעת חירום, שמשמעו כי עובדים בחברה יכולים להמשיך ולעבוד בשטח שהוכרז "במצב מיוחד בעורף", בהתאם להנחיות ההתגוננות של פיקוד העורף. במידה ותעלה בעיה של התייצבות עובדים, ניתנת אפשרות למשרד הממשלתי האחראי לפנות לרשות כוח אדם לשעת חירום ולשקול את הצורך להוצאת צו לגיוס עובדים. המשמעות של הצו היא שבמידת הצורך, ניתן יהיה לגייס את העובדים לקיום המשק החיוני בשעת 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 צורכי החברה, פונה החברה לקבלת היתרי העסקה בשבת לעבודה פרטנית במועדים ספציפיים, ובמידת הצורך מתקיימים דיונים משותפים בין משרד התחבורה, משרד העבודה ורכבת ישראל לבחינת מהות העבודה.

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

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

לחברה ארבעה תחומי פעילות עיקריים

- א. הסעת נוסעים
- ב. הובלת מטענים
- ג. סחר
- ד. פיתוח

תיאור פעילות החברה לפי תחום

תחום הסעת נוסעים

הפעילות העיקרית של החברה היא הסעת נוסעים ברכבת וזאת באמצעות רכבות הנוסעות בקווי שירות סדירים ועוצרות ב- 67 תחנות נוסעים. בסוף שנת 2025 הופעלו בממוצע כ-619 רכבות ביממה.

ריכוזי אוכלוסין, חיבור הפריפריה והקרבה למערכות תחבורה ציבוריות משלימות הם שיקולים חשובים בקביעת המדיניות של משרד התחבורה בהקשר למיקום תחנת נוסעים. לפיכך, ועל מנת לאפשר לציבור הנוסעים גישה נוחה ומהירה לתחנות הרכבת, מרבית התחנות ממקמות באזורים בעלי נגישות גבוהה לאמצעי תחבורה נוספים, ובכלל זאת תחבורה ציבורית, דוגמת אוטובוסים ציבוריים, מוניות שירות ומוניות. כמו כן, החברה מציעה לציבור הנוסעים רכבות מאספות העוצרות במספר רב של תחנות וכן רכבות לנסיעה עם פחות עצירות בין יעדי קצה של מסלולי הרכבת. על מנת להבטיח גישה נאותה לכלל ציבור הנוסעים מקפידה החברה לאפשר נגישות מקסימלית 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 תוכנית תפעולית שנתית ורב שנתית במועדים שנקבעו בהסכם הפיתוח וההפעלה.

החברה מנתחת את התחזית כאמור ואף בוחנת אותה באופן תקופתי מול היקף הנוסעים והנסיעות בפועל, על מנת לערוך בתוכנית התפעולית שינויים נדרשים.

מספרי הנוסעים ברכבת ישראל

במהלך השנים 2025, 2024 ו-2023 עמד ממוצע מספר הנסיעות היומי על 250, 279 ו-239 אלף נסיעות (ימי א'-ה'), בהתאמה, וכן אחוז דיוק המנוטרל השנתי עבור אותן השנים עמד על 94.05%, 96.8% ו-95.39% בהתאמה.

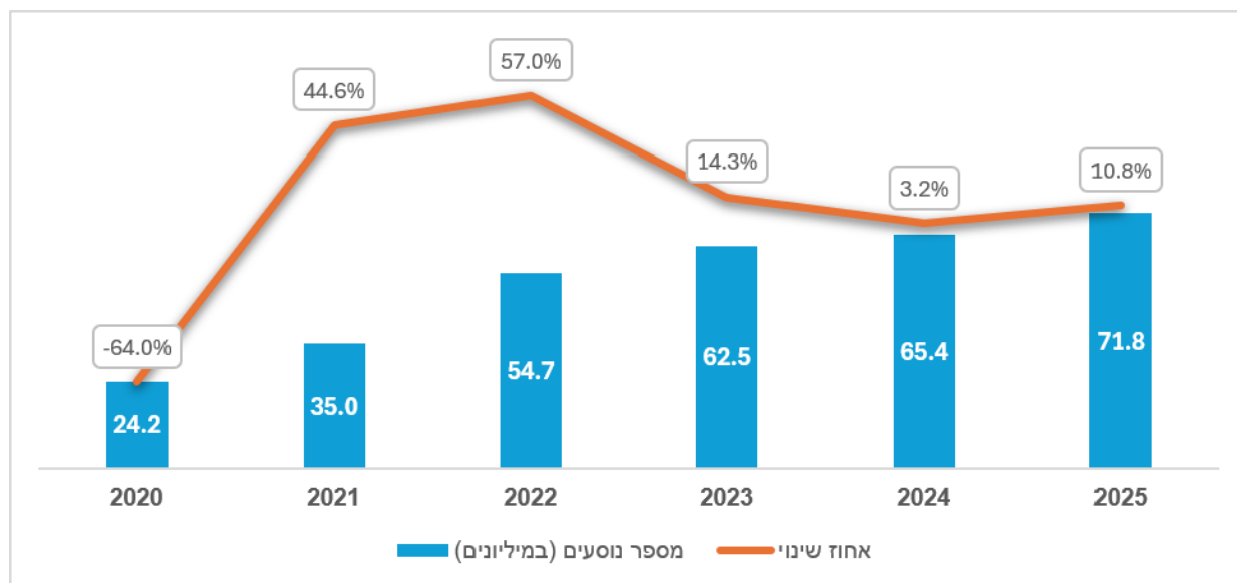
ביום 7 באוקטובר, 2023 החל ארגון הטרור חמאס במתקפת פתע על מדינת ישראל. בעקבות המתקפה כאמור הכריזה ממשלת ישראל על מלחמת "חרבות ברזל", וביוני, 2025 בצד הלחימה בדרום ובצפון הורחבה הלחימה בחזית עם איראן במבצע "עם כלביא". הן בהפוגות ועם סיום הלחימה העצימה בחזיתות אלו חזרה תנועת הרכבות לסדרה וכך תנועת הנוסעים.

נכון למועד פרסום הדוח, למלחמה הייתה השפעה על תחום הנוסעים, כדלהלן: קיטון במצבת כוח האדם של החברה וכן קיטון בכמות העובדים בקרב ספקי ויועצי החברה (בעקבות היקפי הגיוס של אזרחים למילואים ועקב הפינוי של יישובי קו העימות בצפון ובדרום), סגירת קווים ותחנות רכבת בהנחיית גורמי הביטחון באזורי העימות שהובילו להקטנת השירות תחת מגזר הנוסעים. יצוין, כי הקיטון במצבת כוח האדם של החברה בשלביה הראשונים של המלחמה הביא לצמצום הפעילות בתחנות הרכבת ובקווים המופעלים. כמו כן, הושפעה פעילות רכבות הנוסעים מהאזעקות הרבות שנשמעו בימי הלחימה. בעת אזעקה מאיטות רכבות הנוסעים את נסיעתן, או ממתינות בתחנות עד לחזרה לשגרה.

להלן פירוט על אודות מספר הנסיעות ברכבות הנוסעים בשנים 2023-2025:

שנה	מספר נסיעות (מיליוני נסיעות)	% שינוי
2025	71.8	10%
2024	65.4	4.6%
2023	62.5	14.3%

להלן תרשים המתאר את התפתחות מספר הנסיעות ברכבות החברה בשנים 2020–2025:



לקוחות

במהלך שנת 2025 הסתכמה כמות הנסיעות לסל של כ-71.8 מיליון נסיעות, גידול של כ-10% לעומת הגידול בסך כ-4.6% בהיקף הנסיעות שנרשם בשנת 2024 ביחס לשנת 2023. 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 2025, 2024 ו-2023, היה כ-14%, כ-14% וכ-15%, בהתאמה, מכלל הנסיעות.

מספרי נוסעים – עולים/יורדים לשנת 2025:

תחנה	עולים	יורדים	סה"כ עוברים בתחנה
1 ת"א סבידור מרכז	6,821,162	6,579,627	13,400,789
2 הרצליה	2,451,998	2,473,066	4,925,064
3 בית-יהושע	973,911	964,569	1,938,480
4 נתניה	1,744,587	1,834,691	3,579,278
5 חדרה מערב	1,463,985	1,424,683	2,888,668
6 בנימינה	1,978,296	1,973,002	3,951,298
7 קיסריה פרדס-חנה	754,905	736,105	1,491,010
8 עתלית	259,282	255,524	514,806
9 חיפה בת-גלים	1,249,154	1,266,716	2,515,870
10 חוצות המפרץ	329,213	344,018	673,231
11 קריית חיים	193,768	180,221	373,989

2,372,426	1,187,697	1,184,729	קריית מוצקין	12
1,833,776	926,183	907,593	עכו	13
4,365,806	2,254,552	2,111,254	חיפה חוף-הכרמל	14
1,156,304	587,360	568,944	כפר-סבא נורדאו	15
3,208,498	1,625,077	1,583,421	נהרייה	16
884,357	439,950	444,407	בית-שמש	18
1,195,184	590,600	604,584	קריית-גת	19
2,390,666	1,223,061	1,167,605	לוד	20
2,068,277	1,031,760	1,036,517	באר-שבע צפון	21
608,857	301,820	307,037	כפר חב"ד	22
17,209,007	8,552,112	8,656,895	ת"א השלום	23
2,025,032	987,702	1,037,330	חיפה מרכז השמונה	25
772,316	379,447	392,869	רמלה	26
1,202,873	602,179	600,694	ראש-העין צפון	27
971,876	475,722	496,154	באר-יעקב	28
3,022,117	1,503,455	1,518,662	רחובות	29
409,680	203,067	206,613	יבנה מזרח	30
171,138	80,669	90,469	ראשל"צ הראשונים	31
3,400,800	1,728,008	1,672,792	אשדוד עד-הלום	32
478,312	243,068	235,244	פתח-תקווה סגולה	34
621,002	314,148	306,854	בני ברק	35
5,951,321	2,981,449	2,969,872	ת"א אוניברסיטה אקספו	36
2,764,454	1,353,882	1,410,572	באר-שבע מרכז	37
3,562,105	1,796,723	1,765,382	מרכזית המפרץ	38
5,382,799	2,729,068	2,653,731	ת"א ההגנה	39
4,700,437	2,359,173	2,341,264	נתב"ג	40
3,200,125	1,611,370	1,588,755	אשקלון	42
23,269	9,859	13,410	דימונה	43
961,141	476,943	484,198	הוד-השרון סוקולוב	44
931,587	447,382	484,205	פתח-תקווה קריית אריה	45
474,302	238,526	235,776	לוד גני-אביב	46
463,511	232,764	230,747	להבים רהט	47
1,020,603	516,453	504,150	פאתי מודיעין	48
2,458,515	1,227,383	1,231,132	מודיעין מרכז	49
310,567	168,997	141,570	צומת חולון	50
597,282	295,483	301,799	חולון וולפסון	51
1,338,495	690,288	648,207	בת-ים אלי-כהן יוספטל	52
637,255	323,242	314,013	בת-ים קוממיות	53
1,761,595	906,521	855,074	ראשל"צ משה-דיין	54
1,481,547	744,043	737,504	יבנה מערב	55
568,261	274,849	293,412	שדרות	56
608,131	289,685	318,446	נתיבות	57
548,053	266,468	281,585	אופקים	58
1,406,963	743,266	663,697	נתניה ספיר	59
432,412	207,737	224,675	יקנעם כפר-יהושע	60
264,047	127,025	137,022	מגדל-העמק כפר-ברוך	61
1,021,353	500,314	521,039	עפולה ר.איתן	62
570,641	275,316	295,325	בית שאן דוד לוי	63
253,104	123,415	129,689	אחיהוד	64
1,853,980	899,663	954,317	כרמיאל	65
619,249	303,041	316,208	רעננה מערב	66
288,556	150,080	138,476	רעננה דרום	67

446,440	223,602	222,838	קרית מלאכי - יואב	68
9,493,864	4,746,237	4,747,627	ירושלים יצחק נבון	69
675,757	336,148	339,609	מזכרת בתיה	70

פירוט נסיעות על פי מסלול:

מסלול	2025	2024	% שינוי
באר שבע-אשקלון	1,263,483	535,235	136%
כפר סבא-תל אביב	4,206,038	3,305,361	27%
מודיעין-תל אביב	3,867,688	3,500,852	10%
נהריה-חיפה	4,704,622	4,220,216	11%
אשקלון-תל אביב-מערבי	8,449,841	7,529,862	12%
כרמיאל-חיפה	1,424,544	1,257,016	13%
ירושלים נבון-תל אביב	7,496,034	6,787,125	10%
חיפה-תל אביב	10,764,646	9,785,706	10%
בית שמש-תל אביב	1,352,296	1,300,837	4%
ראשונים-תל אביב	184,431	178,317	3%
בית שאן-חיפה	1,596,963	1,502,710	6%
אשקלון-תל אביב-מזרחי	5,910,945	5,615,625	5%
באר שבע-תל אביב	5,782,675	5,847,761	-1%
בנימינה-תל אביב	14,091,796	13,404,839	5%
קו ירושלים האומה-מודיעין	742,091	606,552	22%
דימונה-באר שבע	8,160	6,351	28%
סה"כ	71,846,254	65,384,365	

תעריפי הנסיעה ברכבת

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, מכוח חוק פיקוח על מחירי מצרכים ושירותים, התשנ"ו – 1996, לצד הוראות בתקנות מסילות הברזל (דמי נסיעה), התשס"ה – 2004. 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 סל המורכב ממספר מדדים.

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.

נתונים כספיים

להלן יובאו נתונים כספיים לגבי הכנסות מחיצוניים בתחום הסעת נוסעים בשנים 2023 ו-2024, 2025 באלפי ₪:

2023		2024		2025		
שיעור מכלל הכנסות החברה	הכנסות	שיעור מכלל הכנסות החברה	הכנסות	שיעור מכלל הכנסות החברה	הכנסות	
8%	282,898	7%	242,400	7%	248,259	הסעת נוסעים

היקף הפעילות של החברה בתחום זה גדל במהלך השנים האחרונות בזמן שגרה. החברה חותרת להמשך גידול בהיקף הנוסעים ברכבות בשנים הקרובות (מעבר לגידול הטבעי וע"פ הראייה האסטרטגית של משרד התחבורה) באמצעות פתיחת תחנות, קווים חדשים, שיפור טכנולוגי להגדלת הקיבולת המסילתית, פיתוח של התשתית המסילתית (הקמת המסילה הרביעית, החמישית והשישית באילון, מסילה מזרחית, הכפלת מסילות בקו החוף ועוד), קליטת ציוד נייד חדש והתאמתו לגידול בהיקף הנוסעים, הגדלת קיבולת הרכבות על ידי תוספת קרונות ושילוב קרונות אורבניים, שילוב מערך ההסעה עם אמצעי תחבורה נוספים לשיפור נגישות, ובעיקר באמצעות שיפור רמת השירות, היעילות התפעולית והבטיחותית.

תחום הובלת מטענים

נוסף להסעת נוסעים עוסקת הרכבת באספקת שירותי הובלה רכבתיים מטענים בתוך גבולות המדינה. פעילות חטיבת המטענים בחברה מתמקדת בהובלת מטענים שבהם 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 הם מחצבים, מכולות, גרעינים, חול, אשפה, פלדה ואגרגטים. הובלת המטענים מתבצעת באמצעות קרונות מסוגים שונים: קרון שטוח מודולרי להובלת מכולות של 20 ו-40 ו-45 רגל ומכלים של 20 רגל, קרון סגור להובלת תפזורת ומחצבים.

החברה פועלת להרחבת סוגי והיקפי פעילותה בתחום הובלת המטענים, בין היתר, על ידי יצירת מעטפת שירותים מקיפה הכוללת שירותי הובלה, אחסון ולוגיסטיקה. לשם כך פועלת החברה גם לאיתור גורמים עסקיים בעלי פוטנציאל קיים או עתידי לקישור ישיר לרשת המסילות של החברה ובוחנת יחד עימם אפשרויות שונות לשיתופי פעולה וכן פעולת לשיפור חיבור רשת המסילה לנמלי הים, תוך שימוש ברכבת כגשר יבשתי בין הנמלים. בהתאם להחלטת הממשלה בדבר הקמת חברות הבת, החברה תפעל לביצוע השקעות ופיתוח תשתיות ייעודיות להובלת מטענים, לרבות שירותים משלימים להובלה כאמור, וזאת באמצעות חברת המטענים. במקביל פועלת החברה להגדלת פלחי השוק ולחיפוש אחר טכנולוגיות חלופיות וחדשניות זולות יותר וידידותיות יותר לסביבה מאשר שלוחות מסילתיות או משאיות כתחבורה משלימה לתוך המפעלים.

עיקר הפעילות בתחום המטענים הינה הובלה של מחצבים מאזור הדרום מאזור צפון 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: צפון, נאות חובב (רמת חובב), נמל אשדוד, בני ברק, חדרה, נמל חיפה, קריית גת ובית שאן. במהלך שנת 2023 הוקם מסוף לכיש באזור אשדוד אשר נכון למועד פרסום הדוח משמש בעיקר את חטיבות לוגיסטיקה ותשתיות לצרכי אחסנה. במהלך שנת 2024 החברה השלימה הקמת שלוחה לנמל הדרום. השלוחה נפתחה לתנועה בחודש ספטמבר, 2024 בהתאם להסכם תחזוקה ותפעול שנחתם בין חברת HCT (Hadarom Container Terminal) לחברה ביום 12 באוגוסט, 2024.

נכון למועד פרסום הדוח, החברה מפעילה, נוסף על רכבות הנוסעים, כ- 49 רכבות משא (כולל שליחויות), שבאמצעותן היא שינעה במהלך שנת 2025 כ- 23.4 אלף טון משא בממוצע בכל יום המהווים כ- 6.6 מיליון טון בשנה.

קווי הובלת המטענים נקבעים על ידי החברה בהתבסס על מספר 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.
3. הקמת מסופי מטען במסביבות לאזורי תעשייה גדולים.

המוצרים העיקריים שמובילה החברה במסגרת תחום הובלת המטענים הם כדלהלן:

1. **מחצבים:** הובלת המחצבים מתבצעת בעיקר עבור כי"ל, הלקוח העיקרי של החברה בתחום הובלת המטענים בכלל ובמוצר המחצבים בפרט. הובלת המחצבים מתבצעת על פי רוב מאתרי כי"ל בדרום הארץ לנמל אשדוד.

2. **מכולות:** הרכבת מספקת הובלה רכבתית וכן שירותי פריקה וטעינה של מכולות (באמצעות מלגזות) על גבי קרונות שטוחים במסופי החברה ושירותים לוגיסטיים באמצעות חברת הבת. בתחום המכולות החברה פועלת בעיקר כמוביל משנה עבור ספקי שירות כולל המציעים שירות שינוע מכולות מהלקוח אל הנמלים ובחזרה.

3. **גרעינים:** לרכבת גישה מסילתית ישירה למכוני התערוכות הגדולים בישראל, בין השאר לשני מכוני בבעלות חברת אמבר, מכון לתערוכות אגודה שיתופית חקלאית בע"מ הממוקמים בחדרה ובדבירה, וכן למכון התערוכות של חברת מילובר בע"מ הממוקם בעכו. בשנת 2024 לא הובילה החברה לאמבר חדרה, עקב עבודות פיתוח של הקו המזרחי. החברה החלה להוביל מאמבר חדרה ברבעון הראשון של שנת 2025.

4. **אשפה וחול:** שירות המשלב הובלת אשפה במכולות ייעודיות ממתקנים במרכז הארץ להטמנה באתר אשפה בדרום, הסמוך למסוף צפע, והובלת חול לתעשיית הבנייה מהנגב למרכז הארץ בנתיב החזרה. נציין כי בתחילתה של מלחמת "חרבות ברזל" הובלת חול אשפה נחשבה להובלה לאומית ולכן החברה הובילה גם אשפה מחיפה לצפע וחול מצפע לחיפה.

5. **פלדה:** בשנת 2017 החלה הרכבת להוביל פלדה מהנמלים לקריית גת ובהובלה משלימה למפעלי "איסכור", שרות המשלב הובלת גלילי פלדה ומוטות פלדה.

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 אשר נפתחה לתנועה בחודש ספטמבר 2024
- (ד) **נמל המפרץ:** נפתח ברבעון ראשון של 2025. הפרויקט באחריות חברת "יפה נוף".
- (ה) **מסילת קישון:** באוגוסט 2017 הסתיימו העבודות לשדרוג מסילת קישון. קיימת ירידה במגזר המכולות הן כתוצאה ממלחמת "חרבות הברזל" והן מהעובדה שרוב האוניות מגיעות לנמל המפרץ שכיום עדיין אין חיבור מסילתי אליו ולכן קיימת פגיעה בהובלת המכולות.

יצוין, כי במהלך ביצוע פרויקט החשמול קיימים שיבושים בתנועת רכבות המטענים, בשל עבודות תשתית על מסילות הרכבת הקיימות. בכוונת החברה, ככל הניתן, לרכז את העבודות הקשורות לפרויקט החשמול לשעות הלילה ולסופי השבוע, על מנת למזער את ההשפעה על זמינות הרשת.

גם לאחר הפעלת רכבות חשמליות בקווי 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 הם לרוב חדישים ומשופרים יותר מקטרים המשמשים כיום להובלת המטענים.

גורמי ההצלחה 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 למתחריים; מצב כלכלי; מיתוג ומוניטין בתחום ההובלות; ושיתופי פעולה עם חברות הובלה מסוגים שונים אשר יחד עם שירותי החברה ייתנו מענה מקיף וכולל לצורכי הלקוחות. יכולת החברה לספק שירותים זמינים ומתאימים לצורכי הלקוחות,

תוך מתן דגש על פתרון "צווארי בקבוק" בתשתיות הקיימות, תלויה בהיקף, בתקינות ובזמינות התשתיות העומדות לרשות החברה. נכון למועד פרסום הדו"ח, מדיניות החברה היא לתת קדימות לשימוש רכבות הנוסעים בתשתיות הקיימות על פני רכבות מטענים.

פילוח הכנסות ורווחיות מוצרים ושירותים

להלן נתונים אודות הכנסות מחיצוניים בתחום הובלת מטענים (באלפי ש"ח) לשנים 2023-2025:

2023		2024		2025	
שיעור מכלל הכנסות החברה	הכנסות (ש"ח)	שיעור מכלל הכנסות החברה	הכנסות (ש"ח)	שיעור מכלל הכנסות החברה	הכנסות (ש"ח)
4%	149,440	5%	161,665	5%	174,602

יצוין כי תעריפי הובלת מטענים ותעריפי הובלת המכולות מפוקחים במסגרת תקנות מסילות הברזל. עם זאת, התעריפים ביחס להתקשרות בין הרכבת ללקוח הכוללת התחייבות להובלת כמות מסוימת של מטענים בתקופה מסוימת הנקבעת מראש (לרוב 1-5 שנים) אשר בגינה מוקצית ללקוח קיבולת הובלה באופן מיוחד נקבעים בהתאם למחירי השוק במסגרת מחירון הובלה הקיים בחברה אשר מתווסף להסכם ההובלה הייעודי עם הלקוח. נוסף על כך, בשנת 2009 הוקמה בחברה ועדה בראשות המנכ"ל לאישור הובלות מיוחדות ותעריפי הובלת המטענים. תפקידה של ועדה זו לאשר את ההתקשרות עם הלקוח ואת תעריף ההובלה המוצע. התעריפים נקבעים על ידי הוועדה בהתאם להמלצת נציגי החברה ועל בסיס מחירי השוק.

פירוט הלקוחות העיקריים בתחום הובלת המטענים על פי סוגי המוצרים

ככלל, לקוחות החברה בתחום הובלת המטענים הם 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 שירות מלא כולל הובלה משלימה, אחריות וביטוח. האחריות והביטוח מוגבלים בסכומים למכולה ולאירוע.

להלן פירוט הלקוחות העיקריים בתחום הפעילות על פי סוגי המוצרים

מחצבים: בתחום המחצבים הלקוח העיקרי של החברה הוא 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 30 ביוני 2022 חתמו הצדדים על תוספת להסכם שעיקרה הארכת תקופת ההתקשרות בין הצדדים עד ליום 31 בדצמבר 2026 עם אופציה להארכה בחמש שנים נוספות בהסכמת שני הצדדים, וכן בהעלאת תעריף ההובלה.

הכנסות החברה מכי"ל לשנים 2023, 2024 ו-2025 עמדו על כ- 96 מיליון ש"ח ו- 102 מיליון ש"ח בהתאמה, המהווים 2.6% מסך הכנסות החברה בשנים אלו וכ- 55% כ- 63% וכ- 58% בהתאמה מהכנסות מחיצוניים במגזר המטענים. הסכם כי"ל מהווה כ- 40% מפעילות הובלת המטענים בחטיבה ואין ספק שביטול ההסכם ישפיע משמעותית על ההכנסות ממטענים. נכון למועד פרסום הדוח, מתקיימים דיונים בין הצדדים לחתימה על הסכם חדש שיסדיר במסגרתו את כלל הפעילות שבין הצדדים.

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

גרעינים: בתחום הובלת הגרעינים, חברת אמבר מכון לתערוכת אגודה שיתופית חקלאית בע"מ היא הלקוח העיקרי של החברה. במסגרת הסכמים בין הצדדים התחייבה החברה להעמיד לרשות אמבר כושר שירותי הובלה בשלוחות הרכבת בדגון, חיפה או אשדוד, בקיבולת בהתאם להזמנות.

אשפה וחול: בתחום זה הלקוח העיקרי של החברה הינו חברת עמית הובלת מטענים ברכבת בע"מ. הלקוח מוביל מוצר משולב המורכב מהובלת אשפה במכולות ייעודיות בין מסופי המטענים של החברה בבני ברק לבין מסוף צפע של החברה, הסמוך למתקן ההטמנה באפעה, וכן הובלת חול לתעשיית הבניה מהנגב למרכז הארץ בנתיב החזרה. בדוחות הכספיים המאוחדים השנתיים ליום 31 בדצמבר, 2025 נרשמה הפרשה בגין לקוח זה בסך כ- 17.9 מיליוני ש"ח. במהלך שנת 2025 הוארך חוזה התקשרות עם הלקוח ללא שינוי בתנאים.

פלדה: בשנת 2017 החלה הרכבת להוביל מטענים של מתכות. הלקוח העיקרי הוא חברת איסכור מתכות ופלדה בע"מ. הרכבת מובילה מתכות עבור איסכור מחיפה ומאשדוד למפעל בקריית גת כולל הובלה משלימה במשאיות מהמסוף.

תחום חטיבת הנייד

חטיבת הנייד אמונה על צי הציוד הנייד ברכבת (קטרים, קרונות וקרונות) ומנהלת את כלל הפעילויות במחזור החיים של כלים אלו:

1. אפיון דרישות טכניות וליווי הנדסי לשלב הרכש
2. קליטת ציוד נייד חדש, בחינתו ואישורו מול הרגולטור להפעלה על מסילת ברזל
3. תחזוקה ושמיירה על כשירות, בטיחות ואמינות הצי באופן שוטף
4. שיפור ושדרוג מערכי הצי בהיבטי טכנולוגיות מתקדמות והשירות לנוסע
5. מעקב וניהול הצי באופן הדוק בכל שלבי התפעול וההפעלה ועד גריטתו

החטיבה מונה כ-1,083 עובדים, פועלת ב-4 מתחמים מרכזיים ובעוד מספר שלוחות תפעוליות ונותנת מענה 24/7 לתחזוקה ותמיכה שוטפת בניידים המופעלים ברשת הרכבתית.

החטיבה יוזמת ומפתחת מערכות וטכנולוגיות לשיפור יכולות הציוד הנייד, התאמתם לרמות השירות הנדרשות והעלאת רמת הבטיחות.

פרויקטים חברתיים

בחטיבה מופעל פרויקט ייחודי בשיתוף תוכנית "רואים רחוק" במסגרתו מועסקים במתחם באר שבע 5 עובדים על הספקטרום האוטיסטי. העובדים נקלטו לתפקידי בודקי פנים קרונות.

קרונות דו קומתיים

ביום 22 באוקטובר, 2010 התקשרה החברה בהסכם עם Bombardier לרכישת קרונות נוסעים דו קומתיים ודו כיווניים (DD) על ידי החברה. מכוח ההסכם, יצאו בין השנים 2010 - 2019, 7 הזמנות לכמות כוללת של 509 קרונות, בעלות כוללת בסך של כ-890 מיליון אירו, לרבות פקודות שינויים לשדרוגים הכרחיים בקרונות.

בנוסף, כתוספת להסכם, סוכם על פרויקט שדרוג 292 קרונות לקראת החשמול, ועלותו מוערכת בכ-39 מיליון אירו. פרויקט הסבה לחשמול הסתיים במהלך שנת 2021. במסגרת התחייבויותיה בהסכם, מעניקה Bombardier אחריות עבור הקרונות ששודרגו, ממועד אישור הקבלה הסופי על ידי החברה.

ביום 10 בספטמבר, 2020 נחתמה תוספת להסכם לביצוע עבודות שדרוג בכ-143 קרונות מסדרה ישנה, בעלות של כ-14.5 מיליון אירו. עבודות השדרוג כללו שדרוג של דלתות פנים וחוף, החלפת כבלים, החלפת מצגי מידע לנוסע והתקנת שקעים בקרונות נכים. עבודות אלו הסתיימו חלקית עד לסוף חודש פברואר לשנת 2023.

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

ביום 11 ליוני, 2025 אישרה ועדת המכרזים העליונה שדרוגי תוכנה בקרונות ה-DD בהיקף של כ-2.3 מיליון ש"ח.

DDEMU – קרונות חשמליים

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

רכבת ישראל יצאה בהזמנות רכש נוספות: מנה 3 – 36 קרונות (9/2022), מנה 4 – 50 קרונות (10/2023).

סה"כ 141 קרונות מתוכננים להימסר בכל המנות.

עד סוף שנת 2025 התקבלו 48 מערכי רכבת מסוג DDEMU. בסה"כ צפויה חברת Siemens לספק לרכבת ישראל בשנים הקרובות 141 קרונות חשמליים.

פירוט מתקני תחזוקה ותפעול בפריסה ארצית



אזור צפון

שם המתקן / מתחם	תפעול שוטף	תחזוקה קלה	תחזוקה כבדה
1. קישון - סדנאות אפרים	✓	✓	✓
2. חוף שמן - מתחם חיפה	✓	✓	✓

אזור מרכז

שם המתקן / מתחם	תפעול שוטף	תחזוקה קלה	תחזוקה כבדה
3. לוד - מטה + מתחם לוד המרכזי	✓	✓	✓
4. תל אביב דרום - מתחם תפעולי	✓	✗	✗

אזור דרום

שם המתקן / מתחם	תפעול שוטף	תחזוקה קלה	תחזוקה כבדה
5. מתחם אשדוד / אשקלון	✓	✓	✗
6. באר שבע - מתחם תפעול ומוסך	✓	✓	✓
7. דימונה - מוסך קרונות ייעודי	✓	✓	✗

פירוט הקטרים והקרונות המופעלים ברכבת ישראל

1. רכבות הנוסעים

(i) קטרי דיזל

קטרי JT42BW

47 קטרים

כניסה לשירות: 1998

מהירות מרבית: 140\145 קמ"ש

יצרן: GEC-Alsthom / Alstom / Vossloh



קטרי EURO 3200

24 קטרים

כניסה לשירות: 2013

מהירות מרבית: 160 קמ"ש

יצרן: Vossloh



קטרי EURO 4000

15 קטרים. מפעיל גם רכבות משא

כניסה לשירות: 2011

מהירות מרבית: 130 קמ"ש

יצרן: Vossloh / Stadler



(ii) קרונות מו-דו

קרונות Siemens

116 קרונות

כניסה לשירות: 2009

מהירות מרבית: 160 קמ"ש

יצרן: Siemens



קרונות קומתיים

572 קרונות

כניסה לשירות: 2001

מהירות מרבית: 160 קמ"ש

יצרן: Bombardier / Alstom



(iii) קטרים חשמליים

קטרי TRAXX P160 AC3

62 קטרים (44 נקלטו)

כניסה לשירות: 2018

מהירות מרבית: 160 קמ"ש

יצרן: ALSTOM



(iv) קרונעים חשמליים

Desiro HC

52 מערכים

כניסה לשירות: 2021

מהירות מרבית: 160 קמ"ש

יצרן: Siemens



(v) קטרי דיזל

קטרי G12

8 קטרים

מהירות מרבית: 105 קמ"ש

יצרן: GM-EMD



קטרי GT26

14 קטרים

כניסה לשירות: 2015

מהירות מרבית: 105 קמ"ש

יצרן: GM-EMD / NRE + TŽV Grede



קטרי JT42CW

7 קטרים

כניסה לשירות: 1998

מהירות מרבית: 110 קמ"ש

יצרן: GEC- Alsthom



קטרי G26

13 קטרים

כניסה לשירות: 1971

מהירות מרבית: 105 קמ"ש

יצרן: GM-EMD



(vi) קרונות

178 קרונות שטוחים 18 מטר

כניסה לשירות: 1994

מהירות מרבית: 80 קמ"ש

יצרן: Tatravagónka Poprad



50 קרונות משפכיים

כניסה לשירות: 1983

מהירות מרבית: 80 קמ"ש

יצרן: Keller איטליה , רומניה



413 כ"ל/מת"ר (327 פעילים)

60 עמית

73 מילניום

גיל ממוצע: 40



75 קרונות משא - מטענים

כניסה לשירות: 2006

מהירות ממוצעת 80 קמ"ש

יצרן: עיסא ח'ורי



תצורות אפשריות להפעלת רכבות נוסעים

הערות	סה"כ קיבולת נסועה	עומדים (4 למ"ר)	מושבים (מקס')	אורך יעיל* (מטר)	אורך (מטר)	הרכב המערך
	1,986	955	1,031	188	238	8DD+TRAXX
	2,091	1,095	996	188	238	8DDUrban+TRAXX
ללא מעבר בין סט לסט (2 סטים מחוברים)	2,257	1,197	1,060	249	263	4DDEMU+6DDEMU
ללא מעבר בין סט לסט (2 סטים מחוברים)	2,792	1,482	1,310	300	315	2X6DDEMU



* אורך יעיל – בין הדלתות הקיצוניות במערך

תחום הסחר וחברת הבת לפיתוח מתחמי נדל"ן

תחנות הרכבת של החברה כוללות מתחמי מסחר המציעים תמהיל חנויות בתחום הקפה והמזון, מכונות אוטומטיות ושטחי פרסום. בשנת 2020 פתחה הרכבת את תחנת לוד החדשה שהיא התחנה הראשונה בארץ שנבנתה כתחנה מוכוונת מסחר וכוללת למעלה מ-1,000 מ"ר שטחי מסחר וקמעונאות – הרחבה על תחנה זו בהמשך הפרק. בתחנת הרכבת תל אביב – סבידור מרכז כלל תמהיל החנויות כאמור גם מזון, שאיננו חלק מדוכני הקפה, אך חלקן נסגרו לאור תהליך השדרוג שעברה התחנה. לאחר שהסתיים השדרוג בתחנה תוכננו מכרזים לאכלוס שטחי המסחר, אך מלחמת "חרבות ברזל" שפרצה שבוע לאחר טקס הפתיחה של התחנה המשודרגת משפיעה על אכלוס המסחר.

יעדים בתחום הסחר

היעדים הם הגדלת הכנסות ממסחר באמצעות שיווק שירות פרסום מתקדם בשטחי הרכבת, והפיכת תחנות הרכבת המרכזיות למתחמי מסחר ומשרדים, לשיפור איכות החיים וחווית הלקוח של נוסעי הרכבת. כל זאת, באמצעות קיצור זמן ההגעה למתחם העבודה (הקמת משרדים מעל לתחנות הרכבת) ופתיחת אזורי מסחר המאפשרים שירותים בסיסיים באופן זמין ובמקביל וכן הרחבת סל המוצרים במרבית התחנות באמצעות חנויות נוחות וקפה. מרכזי המסחר בתחנות הרכבת לא נבנו כמרכזי מסחר בפני עצמם, אלא במסגרת שירותים משלימים הניתנים לבאי תחנות הרכבת. לפי האמור, התפתחות במספר מרכזי המסחר נעשית בהתאם לבניית תחנות רכבת נוספות ופיתוח מרכזים קיימים.

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 הפיתוח וההפעלה. נוסף על כך 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.

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

ביום 9 במאי, 2024, פורסם מכרז פומבי מס' מר/73/2024 לקבלת הצעות לתכנון, להקמה, ולמימון של מתחם המיועד לבנייתן של 125 יחידות דיור למגורים (השכרה לצמיתות), מסחר, תעסוקה ושימושים נוספים באזור תחנת הרכבת "מודיעין מרכז", בהתאם לתוספת להסכם המקרקעין מיום 13 בפברואר, 2024. ביום 9 בספטמבר, 2024, המועד האחרון להגשת ההצעות במכרז, לא נמצאו הצעות בתיבת המכרזים.

החברה פעלה בשיתוף עם רמ"י לעדכון מתווה המכרז הנ"ל ופרסומו מחדש במתווה עדכני בהתאם לסיכום שגובש בין הצדדים.

ביום 9 בפברואר, 2025 פורסם מכרז פומבי מס' מר/31/2025 לקבלת הצעות לתכנון, להקמה, ולמימון של מתחם המיועד לבנייתן של 125 יחידות דיור למגורים, מסחר, תעסוקה ושימושים נוספים באזור תחנת הרכבת "מודיעין מרכז" (להלן: "מכרז מודיעין").

1. מכרז מודיעין כולל את התחייבות היזם הזוכה במכרז מודיעין לביצוע עבודות בנייה של 4,000 מ"ר עיקרי בייעוד משרדים ברמת מעטפת ולבניית 6 חניות תפעוליות עבור החברה, וכן לבניית שטחי חנייה המשויכים לשטחי המשרדים, בהתאם לתקן החנייה הקבוע בדיון, והכל בהתאם להוראות ההסכמים שייכרתו בין החברה לבין הזוכה במכרז אשר יצורפו לחוברת המכרז.

2. כלל השטחים שייבנו עבור החברה יהיו באחריותה של החברה מיום קבלת אישור אכלוס או טופס 4 לשטחים הבנויים. השטחים הבנויים יירשמו על שם חברת הרכבת. ככל שתיווצר בעיה רישומית ברישום הזכויות על שם החברה לאחר סיום הבנייה, אזי ייחתם חוזה חכירה בין רשות מקרקעי ישראל לבין חברת רכבת ישראל בנוגע לזכויות החברה ללא תמורה לתקופה של 98 שנים הכוללת אופציה להארכה ל-98 שנים נוספות.
3. החברה תהא זכאית לשיעור של 12% מתקבולי המכרז לאחר ניכוי תשלומי חלף היטל השבחה מהתקבולים.
4. תשלום תמלוגים בגובה 8% לרשות מקרקעי ישראל בגין שטחי המסחר הקיימים במגרש נשוא מכרז מודיעין ושטחי המסחר של החברה כאמור בסעיף 4.3 להסכם 2014 - יבוטל.
5. ביום 28 באפריל, 2025, המועד האחרון להגשת ההצעות במכרז, לא נמצאו הצעות בתיבת המכרזים. נכון למועד פרסום הדוח, החברה בוחנת בשיתוף עם רמ"י את תוצאות המכרז הנ"ל ואת המשך צעדיה בנושא.

נכון למועד פרסום הדוח, למלחמת "חרבות ברזל" הייתה השפעה על החברה, בין היתר, על תחום הסחר. מתן הקלות לשוכרי שטחים במתחמים המסחריים, אי פתיחת שטחי מסחר בתחנות הרכבת שהיו סגורות בתקופת הלחימה אשר חזרו לפעילות בהדרגה, וכן בשל צמצום בכמות נוסעי הרכבת, נוצר קיטון בהכנסות החברה ממסחר. עם התמשכות המלחמה וחזרת מספרי הנוסעים לרמתם נכון למועד פריצתה, בוטלו כל ההקלות לשוכרים והכנסות החברה מפעילות המסחר שבו לרמתן טרם פרוץ המלחמה. במהלך המבצע "עם כלביא", מתוך אחריות תאגידית, אישרה החברה מתן זיכוי על דמי שכירות (קבועים בלבד) בכל החוזים המסחריים הפועלים בתחנות או שפעילותם נשענת על תנועת הנוסעים וזאת לתקופה שמיום ה- 13 ביוני, 2025 ועד 28 ביוני, 2025.

הכנסות החברה בתחום המסחר

הכנסות החברה לשנים 2025, 2024 ו-2023 בתחום הסחר עמדו על כ- 71, כ-61 וכ- 55 מיליוני ש"ח המהווים כ- 1.9%, כ-1.8% וכ-1.5%, בהתאמה, מההכנסות 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 מפדיון השוכר במושבר, לפי הגבוה מבניהם.

רוב דוכני הקפה בתחנות הרכבת מופעלים ע"י חברת אילנ'ס קפה בע"מ - חברה בת של פינות קפה בע"מ בעלת המותג "אילנ'ס", לאחר שזו נכנסה ביום 4 ביוני, 2025 בעקבות הסכם שנחתם ביום 5 לפברואר, 2025 בנעלי שטראוס קפה ביו. בע"מ שזכתה במכרז החברה להפעלת רשת דוכני הקפה והמאפה בתחנות הרכבת, בהתאם לחוזה שנחתם עם זכיית הלקוח במכרז שפורסם במהלך שנת 2021.

בנוסף לחוזה הארצי של "אילנ'ס", פועל בתחנת ת"א סבידור בית קפה נוסף בחוזה שנחתם מול חברת קפנטו ובמרכז המסחרי בתחנת לוד פועל בית קפה של רשת קפה יותו. בתחנת להבים - רהט פועל דוכן קפה ומאפה של א.ש. המאפיייה להבים.

תחום פיתוח תשתיות

תוכנית הפיתוח של רכבת ישראל כוללת פרויקטים משמעותיים ובהם: פרויקט החשמול (הקמת רשת מסילות חשמלית), פרויקט החלפת מערכת השליטה והבקרה על תנועת הרכבות, הקמת קווי רכבת חדשים, הקמת תחנות נוסעים חדשות ושדרוג תחנות קיימות, פיתוח תשתיות למטענים, קידום תכנון של פרויקטים עתידיים ועוד.

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

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

1. חיבור ארבע ערי מטרופולין (ירושלים, תל אביב, חיפה, באר שבע) ברכבות מהירות שיסעו במהירות 250 קמ"ש.
2. בניית תחנות נוסעים חדשות, שמספרן אמור לגדול מ־ 67 תחנות בשנת 2025 ל־ 125 תחנות בשנת 2040.
3. הרחבת פעילות רכבות המטען באמצעות פיתוח שלוחות ומסופים.
4. הגדלת כמות מתחמי תחזוקה לרכבות.
5. שיפור קישוריות הרכבת עם מערכות תחבורה ציבורית אחרות כגון: מטר, רכבת קלה, רכבלים וכן חיבור לנמלי ישראל.
6. חשמול כלל קווי הרכבת, למעט קו דימונה, קו בית שמש וקו ירושלים-מלחה.
7. בניית מסילת ראשון לציון - מודיעין על תוואי כביש 431.
8. הכפלת מסילת החוף בין הרצליה - שפיים - חיפה.
9. הכפלת מסילת החוף בקטע בין נתניה וגלילות.
10. חיבור מסילה מזרחית לקו החוף.
11. המשך מסילות בתוואי תת"ק בירושלים, עד לתחנת מלחה.
12. בניית מסילת עוקף לוד וחיבורה למסילת שורק - פלשת (נמל אשדוד).
13. הכפלת מסילות שורק - פלשת.
14. הכפלת מסילת רחובות-פלשת.
15. הכפלת מסילת בית שמש-נען.
16. הקמת מסילת עוקף לוד.
17. הכפלת מסילת העמק וחיבורה לנמלי חיפה.
18. הרחבת תחנת נתב"ג.
19. בניית מסילה 4 במסילת איילון.
20. הגדלת מסילות בתחנת מודיעין מרכז.
21. הארכת רציפים בתחנות, על מנת לאפשר את הגדלת קיבולת הנסועה.
22. טיפול בהיבטי איכות הסביבה, אקוסטיקה ושיקום נופי כנגזרת מעבודות הפיתוח.
23. בניית מסילות 5 ו־ 6 במסילת איילון.
24. בניית מסילת מנשה.
25. בניית מסילת גליל מערבי.
26. בניית מסילת כרמיאל - קריית שמונה.
27. בניית מסילת זבולון.
28. בניית מסילת הרכבת לאילת.
29. בניית מסילת עוקף ב"ש-גורל-קריית המודיעין.

תקציב הפיתוח

בהתאם להסכם ההפעלה והפיתוח, ביום 2 בפברואר 2016 אושרה תוכנית הפיתוח של החברה לשנים 2013–2020 על ידי נציגי הממשלה. היקף התקציב בתוכנית הוא בסך של כ-31 מיליארד ש"ח, וכולל את הפריטים הבאים:

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

יצוין כי בהתאם להסכם ההפעלה והפיתוח, נציגי הממשלה יהיו רשאים להורות על שינויים בתוכנית הפיתוח, בלוחות הזמנים ובתקציב המפורטים בה, לרבות הוספה או גריעה של פרויקטים בכל עת והכול בהתאם לתנאי הסכם ההפעלה והפיתוח.

תקציב המשכי לפיתוח הרכבת

ביום 2 באוגוסט 2021 סוכמה בין משרד התחבורה למשרד האוצר מסגרת תקציבית לתוכנית הפיתוח של החברה לשנים 2021–2025 בסך של כ-46 מיליארד ש"ח.

הסכם הפיתוח וההפעלה החדש נחתם ביום 31 במאי 2023, וביום 5 ביוני 2023 התקבלה בחברה חתימת נציגי הממשלה על הסכם המסגרת לפיתוח וההפעלה של החברה.

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

תחום הפרויקט	תקציב במיליוני ש"ח על פי הסכם הפיתוח האחרון 2021–2025
הכפלת מסילות החוף בין שפיים לחוף כרמל	15,523
הכפלת מסילת הרצליה–שפיים	449
המשך הקו המהיר בירושלים	4,685
הגדלת קיבולת מודיעין מרכז – שלב א	396
מחלף מסילתי בתל אביב – האוניברסיטה	800
נתב"ג – הכפלת מסילות ושינויים מסילתיים	1,648
קשת תעופה	498
עוקף לוד–פלשת–שורק	5,000
מסילה מזרחית – השלמות תקצוב לתחנות	146
התאמת הקיבולת ברציפים	957
שדרוג והתאמת תחנות לגידול בנסועה	524
הקמה ושדרוג חניונים	296
מתחם לוד ב'	772
מתחם רג"מ	1,000
מתחם אשקלון ב'	650
קידום תכנון מתחמים תפעוליים ודיור	150
מסופי מטענים	695
קידום זמינות מטענים – מסילות, מסופים ושלוחות	65
שלוחות מטענים ותחנות תפעוליות	40
פרויקטי איתות וטכנולוגיה	206
המשך פרויקט החשמול	500
רכש כלי צמ"ה	247
הפרדות מפלסיות 21–25	207
סל תקציבי – פרויקטים בביצוע חברות תשתית אחרות	300
פרויקטים מתחמי נדל"ן	36
תכנון מוקדם לפרויקטים בתוכנית האסטרטגית	386
הארכת מסילות העמק לנמלים – תכנון וקידום זמינות	122
פרויקטי ציוד נייד	7,660
קליטת משימות לטובת התארגנות הרכבת 2040	200
מבנה ארגוני פיתוח הרכבת	108

380	טיפול במנועים מזהמים
1,700	פרויקטי שירות אחרים
222	כרטוס
46,568	סה"כ

יובהר כי הסכום, הפרויקטים והחלוקה לכל פרויקט כמפורט בטבלה דלעיל אושרו במסגרת תקציב המדינה לטובת הפיתוח לשנים 2021–2025.

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

פרויקטים מסילתיים ב"עדיפות לאומית"

במסגרת החלטה מספר 202 של הממשלה מיום 1 באוגוסט 2021 ועדכונה במסגרת החלטות הממשלה השונות (כגון החלטת ממשלה 1231 מיום 6 במרס 2022) נכללו הפרויקטים הבאים כ"פרויקטים בעלי עדיפות לאומית":

30. פרויקט המסילה הרביעית באילון
31. פרויקט הכפלת מסילת החוף
32. פרויקט שיקוע מסילות חיפה
33. פרויקט מסילת הרכבת המהירה לבאר שבע – הוגדר כפרויקט בעדיפות תכנונית לעניין עדיפות בקידומו במוסדות התכנון ובהליך התכנון הסטטוטורי

כמו כן, במסגרת החלטה מס' 175 של הממשלה מיום 24 בפברואר 2023 הוגדרו כלל מיזמי הרכבת כ"מיזם תשתית חיוני". במסגרת החלטה זו אף הוגדרו מספר פרויקטים מתוך התוכנית האסטרטגית כ"מיזם תשתית חיוני מועדף": הרחבת מסילות החוף עד מפרץ חיפה, הרחבת מסילות החוף עד מפרץ חיפה, הארכת הרכבת לקריית שמונה ואילת. ביום 7 בספטמבר 2023 יצאה הודעת מזכיר הממשלה בהתאם לסעיף 42(ב) לחוק לקידום תשתיות לאומיות – התשפ"ג 2023, שבה הופיעה רשימת מיזמי התשתית החיוניים המועדפים אשר כללה, בין היתר, את הפרויקטים הבאים הכלולים בתוכנית הפיתוח של החברה:

1. הארכת הרכבת לקריית שמונה ולאילת
2. המסילה הרביעית באילון
3. הרחבת מסילות החוף עד מפרץ חיפה

פרויקטים מסילתיים ושאינם מסילתיים

פרויקטים מסילתיים

שם	תיאור	תקציב (במיליוני ש"ח)	לוח זמנים למוכנות הנדסית להפעלה	סטטוס	הוצאות משוערות לסיום (במיליוני ש"ח)
הקו המהיר לירושלים	ייעוד קו הרכבת המהיר לירושלים הוא הסעת נוסעים בין ירושלים לתל אביב ולכלל הרשת הרכבתית (להלן בסעיף זה – "הקו" או "הקו המהיר"). הקו מחבר את בירת ישראל למטרופולין גוש דן ואזור המרכז באמצעות קו רכבת מהיר וחשמלי, ובכך מביא להקלת גודש התנועה בין ירושלים לאזור המרכז. משך זמן הנסיעה הצפוי בקו המהיר מתל אביב לתחנת האומה בירושלים הוא כ-30 דקות.	6,315	הושלם והופעל בשנת 2018.	הפרויקט בשלבי סיום מתקדמים, למעט: חשבונות סופיים, תכנון וביצוע מבנה מבואה מזרחית לתחנת נבון, תכנון וביצוע עבודות הקמת מבני כיבוי וחירום על בסיס הוראות תמ"א משלימה, חיבור תוואי המסילה למסילת 431, השלמות עבודות פיתוח ושיקום נופי והתחשבנות עם קבלנים.	כ-294
קשת מודיעין	הוספת מקטע מסילה באורך כ-2.5 ק"מ. חניון וגשר הולכי רגל – הקמת חניון בקיבולת של כ-700 מקומות חניה מדרום לכביש 431 וגשר הולכי רגל באורך של כ-165 מ"א לחיבור החניון לתחנת "פאתי מודיעין" במעבר מעל כביש 431 ורצועת הרכבת. הרחבת רציפים בתחנת פאתי מודיעין – הרחבת רציף צד קיים לרציף אי והוספת רציף צד נוסף.	331	הושלם והופעל בשנת 2022 (כולל חשמול הקו).	הפרויקט הושלם. כרגע בסגירת חשבונות.	כ-74
מסילת 431 – משה דיין – ראשונים – ענבה	יצירת קשר מסילתי ישיר בין אזור דרום גוש דן (ראשל"צ) לירושלים ולמודיעין 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	רבעון רביעי לשנת 2027.	בשלבי ביצוע שונים – בחלוקה ע"פ מקטעים <u>431 מזרח</u> : קטע 1 (ראשונים עד רמלה דרום); קטע 2 (תחנת רמלה דרום); קטע 3 (רמלה דרום עד ענבה); קטע 4.1 (חיבור לפאתי מודיעין) קטע 4.2 (חיבור למסילת A1). <u>431 מערב</u> : קטע 5 (משה דיין-מבוא איילון); קטע 6 (מבוא איילון-מעוין שורק);	כ-646

	קטע 7 (תחנת מעוין שורק); קטע 8 (מעוין שורק-ראשונים); קטע 9 – הארכת רציפים בתחנת ראשונים.				
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 הקיבולת המסילתית). הפרויקט באחריות החברה כולל הקמת כ-26 ק"מ תוואי מסילה כפולה, הקמת 3 תחנות נוסעים (תלוי תקציב), 2 הכנות להפרדות מפלסיות, 16 גשרי רכבת ו/או כביש וכן, 3 גשרי הולכי רגל.	3,746	רבעון שלישי לשנת 2027 (כולל חשמול הקו).	בביצוע.	כ-1,741
הכפלת מסילת רחובות-פלשת	הכפלה ושדרוג המסילה בין רחובות לפלשת. תכולות הפרויקט: הכפלת המסילה; הסטת מסילה קיימת ב-5 מקטעים; שיקום מבנה תחתון בתוואי קיים ב-5 מקטעים; הקמת גשר חדש עבור המסילה החדשה מעל נחל גמליאל, הפרדה מפלסית מעל כביש 42 ושיקום מקיף של גשר הנחל הקיים; תעלות ניקוז באורך כ-5 ק"מ ו-11 מובילי ניקוז; הנחת מפלגים.	469	שנת 2026, עקב דחיית פעימת איתות, ללא 3 הק"מ במרחב תמ"ל 1,049.	בביצוע.	כ-141
הכפלת מסילות החוף בין שפיים לחוף הכרמל תת"ל 65א	אורך התוואי כ-70 ק"מ. שדרוג רשת המסילות הקיימות למהירות של עד 160 קמ"ש. תוספת שתי מסילות חדשות המתוכננות למהירות של עד 250 קמ"ש. תוספת עוד שתי מסילות למהירות עד 160 בקטע נתניה-שפיים (סה"כ 4 פרבריות ושתיים מהירות). הסדרת הפרדות מפלסיות בין מסילות לדרכים. הקמת תחנות רכבת נוספות ושדרוג התחנות הקיימות. הסדרת הפרדות מפלסיות בין מסילות לדרכים.	15,523	הערכה – 2034.	תכנון מפורט/קידום זמינות.	כ-15,180

				הקמת תחנות רכבת נוספות ושדרוג התחנות הקיימות.	
כ-346	בביצוע.	2029	513	הוספת מסילות 3 ו-4 בין שפיים להרצליה במסגרת רצועת רכבת קיימת וביצוע תחנת שפיים באופן מידי במיקומה הסופי, כפי שנקבע במסגרת תת"ל 65.	הכפלת מסילה הרצליה-שפיים
כ-4,672	תכנון מוקדם וקידום זמינות.	הערכה – 2033	4,685	הכפלת קיבולת מסילתית בירושלים (מ-6 ל-13 רכבות לשעה לכיוון). חיבור בין מרכזי המטרופולינים לירושלים. שיפור משמעותי של רמת השירות לנוסע מ/אל מרכז העיר ירושלים. קישוריות למערכות תחבורה ציבורית משלימות.	המשך הקו המהיר בירושלים
כ-1,648	תכנון מפורט.	הערכה - 2033	1,648	התאמת תחנת נתב"ג לביקושים הצפויים עד שנת 2040. הגדלת קיבולת מסילתית. יצירת חיבור מהיר בין ארבעת המטרופולינים (חיפה, ת"א, ב"ש, ירושלים) לתחנת נתב"ג וחיבור עתידי למסילה מזרחית דרך קשת נתב"ג-תעופה.	נתב"ג – הכפלת מסילות ושינויים מסילתיים
כ-498	תכנון מפורט.	הערכה - 2033	498	חיבור עתידי למסילה מזרחית דרך קשת נתב"ג-תעופה	קשת תעופה – חיבור מסילה מזרחית לקו החוף
כ-2,754	תכנון מוקדם/סטטוטורי	הערכה – 2032	2,935 עודכן לעוקף לוד שלב א' בהתאם לסיכום התקציבי של משרד התחבורה מול האוצר.	הקמת / שדרוג מסילה כפולה (ומערך חשמול) בייעוד מטענים משולב רכבות נוסעים פרבריות במהירויות תכן של 120/160 קמ"ש. ביצוע תחנה תפעולית אשר תאפשר חיבור מסילתי בין ירושלים למסילה המזרחית.	עוקף לוד – שלב א'

התאמת הקיבולת בתחנות והרציפים	הגדלת הנסועה באמצעות הפעלת רכבות ארוכות (מערכים כפולים). הארכת והתאמת רציפי תחנות רכבת קיימות ברשת, ע"פ תעדוף לאורך הדרוש לתפעול תקין.	932	רבעון 4, 2027	בביצוע.	כ-544
מסילה רביעית באילון (התקבל בהחלטת ממשלה, לא שייך לתוכנית הפיתוח (2025-2021)	הגדלת הקיבולת בציר איילון מ-17 ל-26 רכבות שעה\כיוון שחרור צוואר הבקבוק של רשת המסילות הארצית	סך הפרויקט כ-5,000, מתוכם 1,862, חלק באחריות החברה.	רבעון 4, 2029 (החלק שבאחריות החברה בלבד). * הערכה לסיום כלל הפרויקט הינה חודש דצמבר, 2031.	בביצוע.	כ-1,465

פרויקטים שאינם מסילתיים

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

שם	תיאור	תקציב (במיליוני ש"ח)	לוח זמנים למוכנות הנדסית להפעלה	סטטוס	הוצאות משוערות לסיום (במיליוני ש"ח)
מתחם קישון שלב ב'	פרויקט המשך לשדרוג מתחם התחזוקה בקישון א'. הפרויקט כולל: שדרוג סדנה לטיפול אחזקה כבדה, הקמת מוסך לטיפול ברכבות חשמליות, הקמת מבנה מסילאים, הקמת מבנה מחרטה, בניית מתקני שטיפה, סלילת מסילות דיור ודרכי גישה, הקמת תחנות השנאה, הקמת מבני אחסנה ומשרדים.	1,248	2027	בביצוע.	כ-690
מתחם לוד שלב ב'	שדרוג ופיתוח מתחם לוד לתפעול, תחזוקה ודיור רכבות לטובת היערכות לשנים הבאות. תוספת של כ-6 ק"מ דיור מסילות בהתאם לתוכנית התפעולית.	797	2028	בביצוע.	כ-505

				יצירת מתחם אחוד הנותן פתרונות לבעיות התפעול במתחם. פתרון וטיפול בבעיות ניקוז מורכבות, כולל שילוב בניקוז העירוני של העיר לוד.	
מתחם רג"מ	פיתוח תשתיות לקליטת נייד לצורכי תחזוקה ברמות השונות, דיור ותפעול לרכבות נוסעים ומטענים באורך כולל של כ-29 ק"מ כמענה לתוכנית האסטרטגית ומענה לכלל גורמי הרכבת כגון תשתיות, תקשורת ולוגיסטיקה.	1,000 שלב א (הפרויקט מתוקצב חלקית)	טרם נקבע.	תכנון מוקדם/סטטוטורי.	כ-928

הערכות החברה להשלמת פרויקטים נוספים שאינם מסילתיים, לרבות לוחות זמנים ועלויות המתוארים לעיל, הן מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך, והן מבוססות על פעילות החברה ועל מידע המצוי בידיה נכון למועד פרסום הדו"ח. הערכות אלו עלולות שלא להתממש, כולן או חלקן, או להתממש באופן שונה מהותית מכפי שנצפה. הגורמים העיקריים שעשויים להשפיע על כך הם שינויים בתוכניות העבודה של החברה, היעדר תקצוב מתאים מטעם הממשלה, סכסוכי עבודה, והתפתחות ושינויים ברגולציה בתחומי הפעילות.

פרויקטים מסילתיים המנוהלים על ידי חברות חיצוניות

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

1. הקמת שדרת תשתית יבשתית בין-עירונית מקריית שמונה ונהריה בצפון ועד משאבי שדה ואילת בדרום, במטרה לאכלס את הגליל והנגב. שדרת התשתית תכלול תוואי אורך של מסילות ראשיות של כבישים ראשיים ומספר צירי רוחב. הוחלט, כי שדרת התשתית תבוצע בשני שלבים: בשלב הראשון, ביצוע מידי של מספר פרויקטים, ובשלב השני, תכנון של פרויקטי המשך, בכפוף לאישור תקציב על ידי הממשלה. נוסף על כך קבעה התוכנית כי בשנים 2010–2020 יוקמו תשתיות תחבורה בין-עירוניות והסעת המונים בהיקף של 27.5 מיליארד ש"ח. הפרויקטים שיוקמו במסגרת החלטה זו מתווספים לתוכניות המאושרות והמתוקצבות בתחומי התחבורה הבין-עירונית והעירונית בסך של כ-42 מיליארד ש"ח (תוכנית הפיתוח של החברה, תוכנית הפיתוח של חברת נתיבי ישראל וגופים עירוניים) שיבוצעו בהתאם למדיניות שרת התחבורה. כמו כן, נקבע כי תקציב התוכנית, לרבות מענקי ההקמה לפרויקטים בשיתוף המגזר הפרטי, יהיה כתוספת לתקציב השנתי המאושר שיכלול את כל הפרויקטים המאושרים ואת אלו שייכללו בתוכניות שיאושרו.

2. במסגרת התוכנית, נקבע כי יוקצו לחברה 11.2 מיליארדי ש"ח, לפי החלוקה הבאה: כ-8.2 מיליארד ש"ח לטובת הקמת תשתיות חשמול, ציוד נייד ותחזוקה, וכ-3 מיליארד ש"ח נוספים לטובת רכש ציוד נייד לקו העמק וקו עכו–

כרמיאל, וכן לחשמול קו עכו-כרמיאל. יובהר, כי סכומים אלה כלולים בתקציב תוכנית הפיתוח המאושרת וכי קרקע שתיועד להקמת מסילות יראו בה כקרקע הנכללת בהסכם המקרקעין בין החברה לרמ"י.

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

4. במסגרת הפרויקטים לתכנון, הועברו לאחריות חברת נתיבי ישראל הפרויקטים הבאים:

1. מסילת הגליל העליון (קריית שמונה-כרמיאל);
2. מסילת הגליל (עפולה-מזרע-טבריה-חיבור לעמיעד);
3. מסילת נצרת (חיפה-נצרת);
4. מסילת ערד (באר שבע-ערד);
5. מסילת ירוחם (באר שבע-דימונה-ירוחם) ומסילת הערבה (רכבת נוסעים וכן מטען נחל צין-אילת).

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

פרויקטים בקידום ע"י חברת נתיבי ישראל בע"מ

1. פרויקט מסילה 4 באילון (תת"ל 33): נכון למועד פרסום הדו"ח, חברת נתיבי ישראל מקדמת תכנון פיזי של הפרויקט. פרויקט האיגום בפארק אריאל שרון בביצוע מתקדם. לא ידוע צפי מועד ההשלמה של פרויקט זה. נכון למועד פרסום הדו"ח, התקבלה החלטה במשרד התחבורה להעביר את הביצוע של חלק מפרויקט המסילה הרביעית במקטע איילון לטיפול החברה. סוכם כי הערך התקציבי המשוער שיעבור לניהול הרכבת יהיה כ-1.8 מיליארד ש"ח. ביום 30 בדצמבר 2022 פרסמה החברה מכרז לתכנון ולביצוע הקמה של המסילה הרביעית במקטע איילון באורך של כ-4.65 ק"מ לצד 3 המסילות הקיימות במקטע. ביום 1 ביוני 2023 הודיעה החברה על זכייתה של דניה סיבוס בע"מ במכרז. תקופת ההתקשרות עם הזוכה היא 71 חודשים. היקף ההתקשרות עם הזוכה מסתכם בכ-490 מיליוני ש"ח. בהתאם להחלטת משרד התחבורה מיום 22 ביולי, 2025 נקבע כי מקטע הגנה - גנות בפרויקט מסילה רביעית באילון שהיה באחריות נתיבי ישראל, עובר לאחריות החברה בימים אלו בימים אלו החברה נמצאת בהליכי קליטה של המקטע על מנת לאמוד את לוחות הזמנים והאומדן התקציבי.
2. המסילה המזרחית (תת"ל 22): במקטע הצפוני של הפרויקט מאזור ראש העין צפון ועד תחנת חדרה מזרח, צומת רמז (A-B). צפי ההשלמה של עבודות חברת נתיבי ישראל הוא אמצע שנת 2026.

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

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

- מסילות 5, 6 באילון. עד לחודש ינואר 2019 קודם הפרויקט על ידי הרכבת. ביום 23 בינואר 2019 העביר משרד התחבורה את הפרויקט לחברת נתיבי ישראל.
- מסילת מנשה (חדרה מזרח-חריש-עמק יזרעאל).
- מסילת כרמיאל-קריית שמונה.
- מסילת הגליל (דרך טבריה) ועד למסילת קריית שמונה.
- הכפלת מסילת יבנה-מזרח - פלשת.
- חיבור מסילתי לנמל התעופה המשלים לנתב"ג באזור "רמת דוד".
- מסילת הרכבת לאילת (התוכנית פוצלה ל-2 מקטעי תכנון).

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

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

יש לציין כי הערכות החברה בדבר השלמת פרויקטים מסילתיים המבוצעים על ידי חברות חיצוניות, לרבות לוחות זמנים, המתוארים לעיל, הן מידע צופה פני עתיד כהגדרתו בחוק ניירות ערך, והן מבוססות על פעילות החברה ועל מידע המצוי בידיה נכון למועד פרסום הדו"ח. הערכות אלו עלולות שלא להתממש, כולן או חלקן, או להתממש באופן שונה מהותית מכפי שנצפה. הגורמים העיקריים שעשויים להשפיע על כך הם שינויים בתוכניות העבודה של החברות המבצעות את הפרויקטים, היעדר תקצוב מתאים מטעם הממשלה, סכסוכי עבודה, התפתחות ושינויים ברגולציה בתחומי הפעילות וגורמי הסיכון.

פרויקטי סל

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

להלן פירוט הסלים המהותיים בהתאם להסכם ההפעלה והפיתוח 2021–2025:

שם	תיאור	תקציב (במיליוני ש"ח) / אומדן	הוצאות משוערות לסיום (במיליוני ש"ח)
שדרוג והתאמת תחנות לגידול בנסועה ושדרוג חניונים	קידום של תוכניות בסביבת התחנות הקיימות והחדשות, לטובת מימוש הפוטנציאל המסחרי בשטחי החברה.	820	כ-704
מסופי מטענים	החברה משקיעה בשדרוג ובהקמה של שלוחות ומסופי מטענים כדי לאפשר גידול בהיקף הובלת המטענים וכניסה לשווקים חדשים, תוך שיפור הפריסה הגיאוגרפית בנקודות הקצה.	800	כ-773
הפרדות מפלסיות 21–25	הקמת הפרדות מפלסיות להגדלת הבטיחות ולמניעת תאונות. בשנת 2005 החליטה ממשלת ישראל להקים הפרדות מפלסיות כדי לבטל את מפגשי מסילה וכביש; זאת, נוכח ריבוי אירועים בטיחותיים במפגשים אלה. ההפרדות המפלסיות מוקמות בהתאם למודל תעדוף לחישוב חומרת הסיכון במפגש דרך מסילה, תוך ניתוח תרחישים אפשריים העלולים להתרחש במפגש, בדגש על תרחיש השימוש של רכבת נוסעים.	207	כ-120
קידום תכנון מתחמים תפעוליים ודיור פרויקטים מתחמי נדל"ן	קידום תכנון למתחמים תפעוליים וקידום של תוכניות בסביבת התחנות הקיימות והחדשות, לטובת מימוש הפוטנציאל המסחרי בשטחי החברה.	186	כ-136

פרויקטים טכנולוגיים

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

שם	תיאור	תקציב (במיליוני ש"ח)	לוח זמנים למוכנות הנדסית להפעלה	סטטוס	הוצאות משוערות לסיום (במיליוני ש"ח)
חשמול	ההתקנה של מערכת חשמול בהתאם לתת"ל 18 – תשתית רשת מגע עילי (OCS) מעל קווי הרכבת על מסילות בקווים ראשיים. מערכת שליטה ובקרה מתקדמת (SCADA), הקמת תחנות השנאה (TS) בפריסה ארצית להספקת תצרוכת החשמל לפרויקט וכן רכש ציוד נייד רכבתי חדש המותאם לנסיעה בהינע חשמלי והסבת ציוד נייד קיים להינע חשמלי.	12,084 מתוכם: תשתיות חשמול 4,206 – ציוד נייד – 7,338	לפי תוספת להסכם החשמול מס' 9, מרץ, 2027.	בביצוע.	כ- 1,738
החלפת האיתות	פרויקט התאמת מערכת האיתות והתקשורת לחשמול מחולק לשני קטעים גיאוגרפיים עיקריים: צפוני ודרומי. בקטע הצפוני (נהריה-שפיים) כולל הפרויקט החלפה של מערכת האיתות החשמלית למערכת אלקטרונית, הקמת 21 מבני שו"ב (שליטה ובקרה) חדשים, עבודות תקשורת והתאמת מחסומים לאורך התוואי. הפרויקט נדרש מאחר שמערכת האיתות המותקנת בקטע הצפוני אינה מתאימה לתפעול תחת חשמול (בשל השפעות אלקטרומגנטיות). ביצוע הפרויקט יתחלק לשני שלבים: שלב א' – משו"ב נעמן עד חותרים. שלב ב' – חותרים עד שפיים. כמו כן, הפרויקט כולל התאמה של מערכת האיתות והתקשורת לתפעול בחשמול. תכולת הפרויקט כוללת ביצוע עבודות התאמה של מערכות האיתות במבני שו"ב קיימים, התאמת מערכות תמסורת, החלפת מחסומים וביצוע החלפת כבלים במקטעים שונים.	1,115	2	הפרויקט הסתיים. בקווים ראשיים נותרו מספר מצומצם של תחנות תפעוליות המשמשות רכבות מטענים.	כ- 257

971 כ-971	בביצוע.	בשנת 2024 התקבל אישור PTO מהמדינה לקטע נבון-הרצליה. כלל הפרויקט צפוי להסתיים בשנת 2028	2,117	מורכב משלושה חלקים: ציוד המסילה (ETCS TS), הציוד המנותקן ברכבות (ETCS OB) ורשת תקשורת עצמאית (GSMR). הפרויקט כולל את התאמת מערכת האיתות והתקשרות לתפעול ב-ERTMS. יתרון משמעותי שיושג עם החלפת המערכת ל-ERTMS, לצד הגדלת הבטיחות, הוא הגדלת הקיבולת של רשת המסילות, בעיקר בצווארי הבקבוק.	ERTMS
-----------	---------	--	-------	--	-------

פרויקט החשמול (הקמת תשתית להפעלת רכבות חשמליות): תת"ל 18

החברה רואה בפרויקט הקמת רשת המסילות החשמלית (פרויקט החשמול), פרויקט בעל חשיבות לאומית, אשר יביא לתועלות משקיות רבות, ישפר את חוויית הנוסע ויביא לצמצום הפגיעה באיכות הסביבה. עוד יצוין כי החברה שמה לה כמטרה עליונה לצמצם במידת האפשר את הפגיעה בתפעול השוטף של רשת הרכבות כתוצאה מביצוע פרויקט החשמול. להערכת החברה, נכון למועד פרסום הדו"ח, עבודות הקמת קווי החשמול על פי מתווה החברה החדש עודכנה ל לשנת 2027.

יעדי התוכנית

1. שיפור התוכנית התפעולית, בין השאר באמצעות הגדלת תדירות רכבות הנוסעים וקיצור זמני הנסיעה בקווים עירוניים ופרבריים, לאור קיצור קצב ההאטה וההאצה של הרכבת בהינע חשמלי לעומת רכבת על בסיס הנעת דיזל המאפשר אף להרחיב את מספר התחנות בקווים הקיימים תוך פגיעה מינימלית באיכות השירות.
2. שיפור עמידה בלוחות הזמנים של הרכבות, וצמצום מערך התחזוקה לציוד הרכבתי.
3. שיפור תנאים בתחנות הנוסעים, בין השאר באמצעות הפחתת מטרדי רעש וזיהום אוויר.
4. הקטנת הצפיפות בקרונות הנוסעים באמצעות הפעלת המערך הרכבתי בתדירות גבוהה יותר.
5. צמצום מפגעים סביבתיים על ידי הפחתת מטרדי רעש וזיהום אוויר.
6. שיפור תדמית החברה והגדלת הביקוש לשירותיה, באמצעות ייעול מערך ההיסעים, קיצור לוחות הזמנים לנסיעה, ושימוש באמצעים ידידותיים לסביבה.

אבני הדרך של תוכנית החשמול

תוכנית החשמול כוללת ארבעה מרכיבים מרכזיים: הקמת תשתיות החשמול, רכש קרונות וקטרים, הסבת קרונות קיימים ומוכנות ארגונית כמפורט לעיל.
עמידה בלוח הזמנים להקמת תשתיות החשמול, השלמת רכש ציוד נייד חשמלי מתאים, הסבת ציוד נייד על בסיס הנעת דיזל והתאמת ו/או הוספת מתקני תחזוקה ותפעול הנדרשים להפעלה בהינע חשמלי לקראת הרצה של הקווים המפורטים בתוכנית החשמול, הם תנאים בסיסיים לעמידה בלוחות הזמנים של יישום התוכנית. נוסף על כך, עמידה בתקופת הכשרת

נהגים והרצת ציוד חשמלי העובר להפעלתו של כל קו נוסעים חשמלי במסגרת התוכנית, הן קריטיות לעמידה בלוחות הזמנים שנקבעו להשלמת התוכנית.

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

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

לשם הקמת תחנות השנאה רכבתיות ("תה"רים") הוכנו ואושרו היתרי בנייה בות"ל. לתה"רים שמיקומם מחוץ למקרקעי רכבת הוכנה תוכנית הכרזה ובוצעו הפקעות קרקע.

עקרונות לעבודות התקנת מערכת החשמול:

1. עבודות החשמול יבוצעו במקביל לתנועת הרכבות הסדירה במסילה המקבילה, מתוך שאיפה לצמצם ככל האפשר את הפגיעה בתנועת הרכבות הסדירה. מהירות הנסיעה במסילה הפעילה תוגבל. בכוונת החברה לבצע את העבודות במהלך השבוע בלילות בלבד, תוך סגירת המסילות לתנועת רכבות למעט מסילה אחת שבה תתאפשר תנועת רכבות. בסופי שבוע (מיום חמישי בערב ועד יום ראשון לפנות בוקר) העבודות תבוצענה על כלל המסילות.
2. ייתכן שסגירת קווי הרכבת לשם ביצוע עבודות הקמה בשעות השפל תצריך ביטול רכבות.
3. סגירת מסילות לתנועת רכבות סדירה ורציפה עקב התקנת מערכת החשמול תבוצע, עד כמה שניתן, בשעות הלילה ובסופי שבוע. יצוין, כי לסגירת מסילות לתנועת רכבות במסגרת פרויקט החשמול השלכות על השירות הרכבתי בהתאם ללוח הזמנים שבתוקף, ובהתאם למסילות המחושמלות. ההשלכות על השירות הרכבתי במסגרת שלבי ההקמה השונים של פרויקט החשמול בהתייחס למקטעים הרלוונטיים יתבטאו בעיקר בנושאים הבאים:

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

ביצוע קווי חשמול

השלמת ביצוע הנדסית של פרויקט החשמול והפעלת רכבות נוסעים חשמליות יבוצעו בהתאם לתת"ל 18 בצורה מדורגת בכל הרשת הרכבתית, למעט מספר מקטעים אשר אינם כלולים בתת"ל 18. מקטעים אלה יטופלו במסגרת תוכניות סטטוטוריות נפרדות (ב"ש-דימונה, נען-בית שמש, בית שאן-עפולה-חיפה והקו העתידי אשקלון-באר שבע).

במסגרת תוכנית החשמול ובהתאם לתת"ל 18, העבודות כוללות: פריסת תשתית רשת מגע עילי (OCS) מעל קווי הרכבת על מסילות בקווים ראשיים באורך של כ-420 ק"מ. הקמת מערכת שליטה ובקרה מתקדמת (SCADA), וכן 14 תחנות השנאה (TS) בפריסה ארצית להספקת תצרוכת החשמל.

רכבות המטען אינן כלולות בתוכנית החשמול, וצפויות להמשיך ולפעול על בסיס הינע דיזל. בימים אלו מקודם תת"ל 18 ג' (חשמול 60 ק"מ מסילה בין אשקלון לגורל).

במהלך חודש יולי 2024, נחתמה תוספת להסכם מס' 10 המסדירה את חשמול מוסך באר שבע לתחזוקה של מערכים חשמליים אשר החל בביצוע, סיום משוער בשתי פעימות, פעימה ראשונה אוגוסט 2025, פעימה שניה ספטמבר 2026.

במהלך חודש פברואר 2025, נחתמה תוספת להסכם מס' 11 הכוללת הקמת תשתיות חשמול בפרויקט המסילה המזרחית ופרויקט מסילה 431, אשר החלו בסוף שנת 2025 וצפויים להסתיים השנת 2026.

נכון למועד פרסום הדוח, החברה מדווחת כי לאור הפרות חוזרות ונשנות מצד סמי של ההסכם לרבות אי עמידה בלוחות הזמנים, ולאחר שסמי לא תיקנה את ההפרות לאחר התראות שניתנו לה, החליטה החברה בהתאם לזכויותיה החוזיות והוראות הדין, לבטל חלקים מתוספת 11 שנחתמה עם סמי ולגרוע מתכולת התוספת את עבודות החשמול של מסילה 431 והעבודות של מקטעים CD של המסילה המזרחית ולבצעם באמצעות קבלנים מקומיים במסגרת הסכמים הקיימים עימם לביצוע עבודות קבלניות לתשתיות חשמול (OCS).

בהתאם, להלן מועדי הפעלה מסחרית של קווים חשמליים אשר הושלמה נכון למועד פרסום הדוח:

מועד הפעלה מסחרית	קו שירות חשמלי
25/09/2018	ירושלים האומה-נתב"ג
21/12/2019	ירושלים האומה-ת"א ההגנה
30/06/2020	ירושלים-ת"א מרכז
21/09/2020	ירושלים-ת"א מרכז-הרצלייה
25/12/2021	הרצלייה-רעננה-ת"א-ראשל"צ-אשקלון
30/03/2022	ירושלים - מודיעין
17/09/2022	נתניה - רחובות
07/01/2023	בנימינה - רחובות
28/01/2023	בנימינה - אשקלון
17/09/2025	אשקלון- אופקים
27/03/2026	צומת גורל -באר שבע

השלכות פרויקט החשמול על השירות ללקוחות הרכבת:

להערכת החברה נכון למועד פרסום הדו"ח, פרויקט החשמול צפוי לתרום לשיפור השירות לנוסע, בין היתר מהטעמים הבאים.

1. קיצור משך זמן הנסיעה.
2. הגדלת תדירות רכבות כתוצאה מהיכולת להגדיל מהירות וכן הגדלת תדירות וקיבולת מסילה הודות ליכולות האצה והאטה מוגברות.
3. הגדלת כמות נוסעים על ידי תוספת קרונות לרכבות קיימות.
4. שיפור הדיוק ועמידה בלוחות הזמנים.
5. הגדלת הגמישות התפעולית (הפחתת תקלות וצורכי אחזקה).
6. הגברת הנוחות בנסיעה ובהמתנה בתחנות.

השלכות פרויקט החשמול על הסביבה:

1. כתוצאה מהמעבר לחשמול, צפויה הפחתה של 100% בפליטת מזהמי אוויר האופייניים לשריפת סולר לתחבורה הגורמים לזיהום אוויר, כגון תחמוצות חנקן (NO_x), חלקיקים מרחפים בעלי מקטע קטן מ- $\text{PM}_{2.5}$ ודו תחמוצת החנקן (NO_2).
2. הפחתה ניכרת עד מלאה של זיהום אוויר בכלל תחנות הרכבת, ובפרט בתחנות הרכבת המקורות דוגמת תל אביב – השלום, תל אביב – ההגנה, בת ים – יוספטל, קוממיות וולפסון.
3. צמצום מפגעי רעש, וביטול זיהום האוויר לאורך המסילות ובתחנות.
4. רמת רעש נמוכה בזמן האצה ועצירה ובנסיעה.
5. הפחתה ניכרת בשימוש בדלקים ובשינועם.
6. מניעת זיהום כתוצאה מטיפול בדלק באתרי תדלוק, במכלים ובהובלות.
7. מניעת זיהום קרקע כתוצאה משמנים ודלקים, בפרט באזורי תפעול ותחנות.

תהליכים נדרשים ליישום במסגרת ביצוע תוכנית החשמול

להלן תהליכים עיקריים הנדרשים ליישום תוכנית החשמול:

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

תקצוב תוכנית החשמול

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

היערכות החברה לשנת 2040

בחודש יולי 2017 אישרה החברה מול המדינה את התוכנית האסטרטגית לפיתוח המסילות לשנת 2040. בשנת 2019 הכינה הרכבת תוכנית אופרטיבית למימוש יעדים אסטרטגיים עד 2030 לפיתוח רשת מסילות הברזל בשנת 2040 ובנגזרת מכך הוכנה תוכנית הפיתוח לחומש 2021–2025. התחזית השנתית למספר הנוסעים בשנת 2040 היא 300 מיליון איש, והיקף פעילות המטענים צפוי להגיע בשנת 2040 לכ- 143 אלף טונות ביום.

נכון למועד פרסום הדו"ח כוללת התוכנית האסטרטגית של החברה לשנת 2040 את המרכיבים הבאים:

1. חיבור ארבע ערי מטרופולין (ירושלים, תל אביב, חיפה, באר שבע) ברכבות מהירות שייסעו במהירות 250 קמ"ש.
2. בניית תחנות נוסעים חדשות, שמספרן אמור לגדול מ-69 תחנות בשנת 2023 ל-125 תחנות בשנת 2040.
3. הרחבת פעילות רכבות המטען באמצעות פיתוח שלוחות ומסופים.
4. הגדלת כמות מתחמי תחזוקה לרכבות.
5. שיפור קישוריות הרכבת עם מערכות תחבורה ציבורית אחרות כגון מטר, רכבת קלה, רכבלים וכן חיבור לנמלי ישראל.
6. חשמול כלל קווי הרכבת, למעט קו דימונה, קו בית שמש וקו ירושלים-מלחה.
7. בניית מסילת ראשון לציון-מודיעין על תוואי כביש 431.
8. הכפלת מסילת החוף הרצליה-שפיים-חיפה.
9. הכפלת מסילת החוף בקטע בין נתניה וגלילות.
10. חיבור מסילה מזרחית לקו החוף.
11. המשך מסילות בתוואי תת"ק בירושלים.
12. בניית מסילת עוקף לוד וחיבורה למסילת שורק-פלשת (נמל אשדוד).
13. הכפלת מסילות שורק-פלשת.
14. הקמת מסילת עוקף לוד.
15. הכפלת מסילת העמק וחיבורה לנמלי חיפה.
16. הרחבת תחנת נתב"ג.
17. בניית מסילה 4 במסילת איילון.
18. הגדלת מסילות בתחנת מודיעין מרכז.
19. הארכת רציפים בתחנות, על מנת לאפשר את הגדלת קיבולת הנסועה.
20. טיפול בהיבטי איכות הסביבה, אקוסטיקה ושיקום נופי כנגזרת מעבודות הפיתוח.
21. בניית מסילות 5 ו-6 במסילת איילון.
22. בניית מסילת מנשה.
23. בניית מסילת גליל מערבי.
24. בניית מסילת כרמיאל-קריית שמונה.
25. בניית מסילת זבולון.
26. בניית מסילת הרכבת לאילת.

מידע כלכלי וכספי

להלן נתונים כספיים לגבי תחומי הפעילות של החברה בשנת 2025 (באלפי ש"ח).

בגין השנה שהסתיימה ביום 31 לדצמבר 2025:

						תחום פעילות הסעת נוסעים	תחום פעילות הובלת מטענים	תחום פעילות סחר	פיתוח
1.	הכנסות								
	א.	הכנסות מחיצוניים				248,259	174,602	71,365	-
	ב.	הכנסות מדמי הפעלה שוטפים				2,986,002	149,339	-	-
	ג.	סך הכל				3,234,261	323,941	71,365	-
2.	עלויות								
	א.	סך הכל				3,164,334	386,534	26,028	-
	ב.	עלויות קבועות				1,697,364	92,402	18,066	-
	ג.	עלויות משתנות				1,466,970	294,132	7,962	-
3.	רווח (הפסד) מפעולות רגילות					69,927	(62,593)	45,337	-
	רווח (הפסד) מפעולות רגילות המיוחס לבעלים של החברה					69,927	(62,593)	45,337	-
4.	סך הנכסים					18,470	63,407	15,666	17,775,725

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

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

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

הוצאות דלק וחשמל להנעת רכבות

חומר הגלם העיקרי המשמש את החברה הינו דלק, אשר מהווה, לאחר עלויות השכר, את ההוצאה התפעולית העיקרית של החברה. בשנים 2025, 2024 ו-2023 עלות הדלק היוותה כ-11%, 12% וכ-13% מסך עלות המכר של החברה, בהתאמה. מכיוון שהסכם הפיתוח וההפעלה הקודם וגם החדש כולל מנגנון התאמה של הסובסידיה לשינויים במחירי הדלק, מחיר הדלק לא משפיע על רווחיות החברה באופן מהותי. נכון להיקף פעילות החברה בשנת 2025, עליה של 1 אג' במחיר ליטר דלק מגדילה את הוצאות החברה בכ-638 אלפי ש"ח בשנה. לפרטים נוספים בדבר הפעלת רכבות נוסעים חשמליות.

ביום 11 במרץ, 2025 פרסמה החברה פרסמה מכרז פומבי מס' 124285 לצורך קבלת הצעות למתן שירותי אספקת סולר לתחבורה עבור החברה באזורי הצפון והדרום. אומדן המכרז עומד על סכום של מאות מיליוני ש"ח. תקופת ההתקשרות עם הזוכים במכרז תהיה ל-24 חודשים, עם זכות ברירה לחברה בלבד להארכת ההתקשרות לתקופות נוספות המצטברות ל-36 חודשים נוספים.

בנוסף, יצוין כי החברה מצויה במעבר לעידן החשמול כחלק מפרויקט תכנית החשמול דבר שצפוי להפחית בשנים הקרובות את היקף רכש הדלקים. לפרטים בדבר המעבר מדלק לרכבות המונעות באמצעות חשמל ..

ביום 28 במאי, 2025 אישרה ועדת מכרזים עליונה את זכיית המציעים "דור אלון אנרגיה הישראל (1988) בע"מ - עבור סל מס' 1 אזור צפון ו- "פז קמעונאות ואנרגיה בע"מ" - עבור סל מס' 2 אזור דרום בהיקף כספי של 350 מיליוני ש"ח, לתקופה של 24 חודשים בעבור כל מציע.

בעקבות זכייתם במכרז, ביום 1 באוגוסט, 2025 נכרתו חוזים עם חברת "דור אלון אנרגיה בישראל (1988) בע"מ" וחוזת עם חברת "פז קמעונאות ואנרגיה בע"מ".

רכוש קבוע, נייד ומתקנים

להלן טבלה המפרטת את הרכוש הקבוע בבעלות החברה נכון ליום 31 בדצמבר 2025 (באלפי ש"ח):

קבוצה	יתרת אורך חיים משוקלל	עלות מופחתת רכוש קבוע מופעל	עלות רכוש קבוע בהקמה	סה"כ רכוש קבוע נטו
מקרעין (1)	47.27	751,742	608,434	1,360,176
תשתיות (2)	24.91	14,583,083	11,244,843	25,827,926
תחנות ומתחמים (3)	27.26	4,933,499	2,549,851	7,483,350
נייד (4)	22.89	6,219,500	2,890,634	9,110,134
כלי רכב	6.24	4,374	(1,432)	2,942
ציוד + מחשוב	10.94	346,121	182,161	528,282
סה"כ		26,838,319	17,474,491	44,312,810
נכסים בלתי מוחשיים (6)	4.28	146,686	301,234	447,920
נכסים המוחזקים בחכירה תפעולית	-	126,544	-	126,544

דירוג אשראי

- ביום 3 במרץ, 2025 פרסמה מעלות אישור דירוג של החברה ואגרות החוב של החברה, ilAAA עם אופק שלילי.
- ביום 14 באוגוסט, 2025 פרסמה מידרוג אישור דירוג של החברה ואגרות החוב של החברה, ilAaa עם אופק יציב.
- ביום 13 בנובמבר, 2025 פרסמה מעלות אישור דירוג של החברה, ilAAA עם אופק יציב.

בטיחות, ביטחון ואיכות הסביבה

פעילותה של החברה מחייבת תשומות ניהוליות להיבטי הבטיחות, הביטחון, האיכות והסביבה. בחברה קיימת חטיבת בטיחות המהווה את גורם המקצועי והאינטגרטיבי בתחומים אלו בחברה, ופועלת בשיתוף פעולה עם כלל בעלי העניין - גופי החברה האחרים וגורמי החוץ.

החטיבה עוסקת הן ברשת המסילות והתחנות והן במתחמי התחזוקה והדיור ומתמודדת עם אתגרים הנגזרים מהגידול בהיקפי הפעילות (פיתוח, מעבר מדיזל לחשמול בתוואי המסילה, במוסכים ובציוד הנייד), שינוי בדרישות רגולטוריות ובאימוץ דירקטיבות בינלאומיות, שינוי תפיסתי מתודי וניהולי והטמעת טכנולוגיות חדשות המוטמעות בחברה.

החטיבה פועלת להובלת הארגון לתרבות פרואקטיבית יוזמת ומונעת שתוביל לתפיסה של "0" אירועים, שקיפות וטיפול בגורמי השורש, ניהול סיכונים, מניעה, תחקור ומעודדת לדיווח אירועי "כמעט וקרה" ו"כמעט ונפגע" ומקיימת קבוצות חשיבה/שולחנות עגולים עם מגוון בעלי תפקידים ניהוליים ותפעוליים, באופן סדור לצורך בחינת תהליכים מאירועים חוזרים ומציאת פתרונות תפעוליים, טכנולוגיים, מתודולוגיים שיביאו למניעה והפחתה במספר אירועים.

במהלך שנת 2025 בוצעו פעילויות רבות לשיפור הבטיחות התפעולית ובטיחות בעבודה בכלל תחומי אחריות החברה:

1. הוצבו שבילי הליכה במתחמי הרכבת השונים לטובת בטיחות העובדים;
2. הוחלפו פנסי לד בתחנות ומפגשים לשיפור התאורה בחניוני הרכבת;
3. בוצעו סבבי אחזקת הסדרי תנועה בהתאם לתוכנית עבודה שנתית;
4. הותקנו מערכת לידר במפגשים לצורך שיפור זיהוי אירועי בטיחות;
5. התקנת/תחזוקת גדר בטיחות בתוואי מסילה למניעת אירועי בטיחות;
6. בוצעו פעולות בתחום הבטיחות והבריאות התעסוקתית להפחתת תאונות עבודה ומחלות מקצוע;
7. בוצעו פעולות לשיפור והעלאת המודעות לבטיחות בקרב קבלנים;
8. נערך שיפור מתמיד של המערכות טכניות וכוח האדם להתמודדות עם תקריות אש;
9. מיגון גשרים מעל מסילות עם רשת החשמול למניעת ונדליזם ותקריות בטיחות;
10. המשך התקנות מסכי מידע במתחמים התפעוליים ע"מ להעביר לעובדים תכנים ומסרים בנושאי בטיחות;
11. פיילוט לשימוש במערכת טכנולוגית - סיב אופטי. מערכת שנועדה להגן על מסילות הרכבת;
12. פיילוט לשימוש במערכת טכנולוגית - שימוש במערכת בינה מלאכותית להרחקת בעלי חיים מהמסילה;
13. פיילוט לשימוש במערכת טכנולוגית - מערכת הגנה על עובדים בקרבת המסילה;
14. מערכת מסוטים ידניים אשר נותנת אינדיקציה על מצב המסוט ומערכת עיני חתול במסוט דאבל סליפ;
15. יישום מתחם חכם ותחנה חכמה וכן מבצעים בחינה לשימוש ברחפנים;
16. נערך קמפיין בטיחות לנוסעים/לקוחות בתחנות, בדגש על המעבר להפעלת רכבות בחשמל;
17. בוצע קמפיין בטיחות לנהגי רכב להתנהגות בטיחותית במפגש כביש מסילה;
18. ביצוע הדרכות בטיחות שנתית לקבלנים נותני שרות בחברה ותיעוד ההדרכה במערכת ניהול בטיחות.

במהלך שנת 2025, רכבת ישראל המשיכה בחשמול קווי הרשת לכיוון דרום עד תחנת אופקים. בנוסף, החברה קבלה אישור להפעלת מערכת איתות משודרגת, מערכת ERTMS המשפרת את הבטיחות ואשר תאפשר הגדלת קיבולת הקוויים העמוסים והוספת רכבות נוספות. כמו כן, על מנת לשפר את השרות לנוסעים בוצעו הליכים הנדסיים ובטיחותיים לצורך הגדלת מערכי הרכבת ל-9 קרונות וכן הוספת קרון אופניים חדש לטובת הנוסעים.

כל הליך הבקרה ההנדסית והבטיחותית על פי הדירקטיבות האירופאיות ובשיתוף מלא עם משרד התחבורה וחלקם תוך בקרה של גורם "בלתי תלוי" המאשר את כלל התהליכים לפתיחת הקו.

כחלק מניהול הבטיחות כולל בארגון, גם בשנת 2025 חטיבת הבטיחות פעלה לקבלת הסמכת בנושא SMS לחברה בהתאם לדירקטיבה האירופאית לבטיחות. הליכים אלו מנוהלים באופן סדור ושוטף תוך הטמעת תהליכים באמצעות ביקורות פנימיות, תכנית מענה לבקורות, נהלים סדורים וכו'. במסגרת ניהול ה-SMS נבחנו פרויקטים שונים תחת בחינה של שינוי משמעותי והשפעתו לארגון.

החברה בעלת תקני ISO45001 ו-SMS, ISO14001 ו-ISO9001 ומחדשת את התקנים באמצעות בקורות ומבדקים.

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

בשל המלחמה נערכה החברה למצב החירום. במסגרת זו התקיימו ישיבות הערכת מצב קבועות בראשות המנכ"ל, עודכנו נהלים, פורסמו הנחיות התגוננות לכלל העובדים, סופק ציוד מגן לעובדים בשטח והוצבו מגוונים בהתאם לדרישות מהשטח. במהלך שנת 2024 החברה פתחה את כל קווי השירות והתחנות שאושרו להפעלה על ידי גורמי הביטחון והעניקה שירות בנוהל חירום, הכולל היערכות מלאה להפעלה בזמן קצר והיענות לדרישות מערכת הביטחון, לרבות ניסוי מעשי לצורך שינוע של נגמ"שים וטנקים על גבי רכבות.

במסגרת המבצע "עם כלביא", עודכנו הנחיות ההתגוננות לכל תחנות הרכבת ולמתחמים. ההנחיות החדשות (הנחיות מצילות חיים) הותאמו לסוג הטיילים וללוחות הזמנים של הגעת הטיילים. במסגרת ההנחיות החדשות יצאו הנחיות מותאמות לתנועת הרכבות על האיום החדש. כמו כן, נערכה היערכות נרחבת לתרחיש העלטה.

מפגשי דרך-מסילה

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

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

החברה פועלת בהתאם לתוכנית החומש לצמצום כמות המפגשים באמצעות הפרדות מפלסיות וכן סגירת מפגשים לאחר שימוע עם בעלי העניין וקבלת הסכמתם. בשנת 2024 פעלה החברה לקידום הפרדות מפלסיות על ידי החברה ועל ידי חברות תשתית נוספות וזאת כחלק מתוכנית האסטרטגית לסגירת מפגשי כביש ומסילה.

במהלך שנת 2025 נסגרו 4 מפגשי דרך-מסילה:

- מפגש 10 בעתלית: נסגר במהלך הרבעון הראשון לשנת 2025. במסגרת פרויקט הפרדה מפלסית שבוצע על ידי חטיבת הפיתוח בחברה.
- מפגשים 126 ו-128 - מפגשי הולכי רגל בעיר לוד: נסגרו במהלך הרבעון השלישי לשנת 2025. במסגרת פרויקט מסילה מזרחית של חטיבת הפיתוח בחברה. בסמוך למפגש 126 הוקם גשר הולכי רגל זמני עד להקמת גשר בתוואי הסופי.
- מפגש 55א' בחצרות יסף: נסגר במהלך הרבעון הרביעי לשנת 2025. במסגרת פרויקט הקמת הפרדה מפלסית שבוצע על ידי חטיבת הפיתוח בחברה.
- מפגש 41 - הולכי רגל בחוצות המפרץ, חיפה: נסגר במהלך הרבעון הרביעי לשנת 2025. במסגרת פרויקט הרחבת מתחם קישון של חטיבת הפיתוח בחברה. הוסדר שביל הולכי רגל חלופי אשר אפשר את סגירת המפגש.

אירועים בטיחותיים

על פי נוהלי החברה, מועבר דיווח מהשטח בגין כל אירוע בטיחות. אירועים הקשורים בתנועת רכבות שהם בעלי השלכות מערכתיות מתוחקרים על ידי יחידת חקירת התאונות בחטיבת הבטיחות לשם הפקת לקחים וביצוע הליך בקרה. אירועי בטיחות חמורים נחקרים, נוסף על האמור, בידי ועדה המתמנה על ידי סמנכ"ל בטיחות, או לעיתים על ידי המנכ"ל. החברה פועלת ללימוד ובחינה של ממצאי הוועדות כאמור ומבצעת מעקב שוטף אחר תיקון הליקויים באמצעות יחידת חקירת התאונות של החברה. כמו כן פועל בחברה פורום בטיחות, בהשתתפות מנהלים, אשר עוקב אחר יישום נוהלי הבטיחות של החברה והטמעתם, ויישום לקחים והחלטות בהמשך לחקירת תאונות.

במהלך שנת 2025 בוצעו פעילויות רבות לשיפור הבטיחות התפעולית ובטיחות בעבודה בכלל מתחמי החברה:

1. התקיים שבוע הבטיחות בכלל מתחמי החברה על מנת להעלות את מודעות הבטיחות בקרב עובדי החברה. זו השנה השלישית ברציפות שמתקיים שבוע זה, שהפעם הדגיש את נושא החוסן והביטחון האישי וכלל פעילויות רבות וחווייתיות במתחמי התפעול השונים.
2. תהליך הטמעת מערכת לניהול הבטיחות בחטיבות התפעוליות.
3. נעשתה פעילות ענפה במתחמים בנושא מיתוג, שכלל את העובדים עצמם כמושא הקמפיין שהדגיש את נושאי בטיחות בעבודה ובטיחות תפעולית.
4. נערכה פעילות ענפה בהעלאת המודעות בקרב העובדים בנושא המעבר לחשמול.
5. נערך קמפיין בטיחות לנוסעים בתחנות.
6. בוצעו פעילויות בנושא בטיחות בעבודה.
7. הותקנו מסכים במתחמים התפעוליים על מנת להעביר לעובדים תכנים ומסרים בנושאי בטיחות.
8. נופק ציוד מתקדם וטכנולוגי לעובדי השטח (טאבלטים, פנסים) שעוזר לייעל את עבודתם ולמנוע אירועי בטיחות.
9. בוצעו ימי רענון בנושא בטיחות בעבודה ובטיחות תפעולית לכל עובדי החברה לרבות ביצוע לומדות.
10. בוצעו פיילוט לשימוש במערכות טכנולוגיות לשיפור הבטיחות כגון: סיב אופטי – מערכת שנועדה להגן על מסילות הרכבת, זורונט – מערכת להרחקת בעלי חיים מהמסילה, מערכת הגנה על העובדים, מערכת מסוטים ידניים אשר נותנת אינדיקציה על מצב המסוט ומערכת עיני חתול במסוט דאבל סליפ.
11. בתחום החדשנות החברה מבצעת פרויקטים כגון מתחם חכם ותחנה חכמה וכן מבצעים בחינה לשימוש ברחפנים.
12. לפני החזרה לעבודות החשמול בוצעה היערכות לעבודה בסביבה מחושמלת שבמסגרתה הופקו לקחים מהעבר, הופצו לומדות, בוצעו תדריכים לקבלנים חיצוניים בהתאם לשפת הקבלן והוצבו עגלות תדריכים בשטח לטובת עובדים וקבלנים.
13. עודכנו כלל נוהלי הבטיחות בחברה.

להלן רשימת אירועים בטיחותיים שאירעו בשנת 2025:

1. פגיעת רכבת באדם: ביום 30 במרץ, 2025 פגעה רכבת משא בילד אשר חצה מסילה פורשת ונעמד צמוד למסילה החוזרת, באזור נבטים.
2. פגיעת רכבת משא במערכת הולכה עילית: ביום 14 באוגוסט, 2025, בשעות הערב, ארעה פגיעה בתשתיות החשמל של החברה באזור צומת גנות ובאזור כפר ויתקין. בעקבות הפגיעה, חלו שינויים בתנועת הרכבות ובתדירותן, לא הופעלו רכבות חשמליות בקווים שעוברים באזורי הפגיעה, ובמקומן הופעלו רכבות דיזל.
 - a. בעקבות האירוע מינה הדירקטוריון ועדת בדיקה חיצונית לבדיקת האירוע הנ"ל.
 - b. בחודש ספטמבר, 2025 הגישה ועדת הבדיקה דו"ח ביניים, אשר המלצותיו יושמו בהתאם להחלטת הדירקטוריון.
 - c. ביום 23 באוקטובר, 2025 נמסר לחברה כתב מינוי, למינוי ועדה לבדיקת אירועים בטיחותיים במסילת ברזל ארצית מטעם שרת התחבורה, לבדיקת אירוע הפגיעה.

- d. ביום 31 בדצמבר, 2025 קיים דירקטוריון החברה דיון בדו"ח המסכם של ועדת הבדיקה, שהוגש לו. בין היתר, ועדת הבדיקה מצאה כי בטיפול של חברה נמצאו כשלים מערכתיים וניהוליים, במכלול ההיבטים הכרוכים באירוע רכבת המשא, ובהם, אופן העמסת המטען, בקורות ובדיקות הנדרשות טרם יציאת הרכבת לדרכה, אופן הטיפול באירוע וההחלטות שהתקבלו בנוגע להמשך נסיעתה של הרכבת.
- e. הדירקטוריון קבע בהחלטתו כי יש ללמוד את המסקנות העולות מן הדוח, והחליט להסמיך את יו"ר ועדת הביקורת של הדירקטוריון, השופטת בדימוס שרה פריש, יחד עם חבר הדירקטוריון אינג' ג'מיל אבו חלא, לבצע בחינה יסודית של ממצאי הדו"ח, ושל הכשלים שהוצגו בו, תוך התייחסות להבהרות ודיוקים במידת הצורך, וכן לפקח על יישום והטמעת המסקנות על ידי הנהלת החברה.
3. שימוט קרון משא: ביום 26 באוגוסט, 2025 במסילת גישה לנמל המפרץ, נשמט קרון משא על גבי מסוט 115. הרכבת התפצלה על המסוט ונגרם נזק לתשתית המסילה ולקרון.
4. שריפה בנייד רכבתי: ביום 22 בספטמבר, 2025 בתחנת לוד, פרצה שריפה בקרונות מנוף מס. 919 הקרונות ניזוקה קשות ויצאה מכלל שימוש.

איכות הסביבה

סיכונים סביבתיים ודרכי ניהולם

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

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

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

נוסף על כך קיימים מתחמים המשמשים לשינוע מטענים ועיתוקים, שהגדולים בהם הם שלוחת נמל חיפה, אשדוד עורף הנמל, צפע (אינם בשטח הרכבת ואינם תחת היתר הרעלים של הרכבת) ונאות חובב.

המתחמים הבאים קטנים יותר בפעילות העיתוק ונפח הפעילות:

- מתחמים בינוניים – דימונה, אשקלון, אשדוד עד הלום ובני ברק.
- מתחמים קטנים – חדרה ובית שאן וסדנאות מסילאים כגון בבנימינה, בנתניה וכיו"ב.

כמו כן, החברה מטפלת בהיבטי איכות הסביבה לאורך מסילות הרכבת ומטפלת בהיבטי איכות סביבה הנוגעים לפעילותה.

היתר רעלים לשינוע ולאחסנה של חומרים מסוכנים

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

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

- א. **שינוע חומרים מסוכנים:** לחברה פעילות של שינוע חומרים מסוכנים. עיקר הפעילות היא שינוע חומרים מסוכנים מאתר צפע ומנאות חובב (רמת חובב) לנמלי אשדוד וחיפה ולכיוון ההפוך. בשינוע חומרים מסוכנים קיימים צוותי חירום חיצוניים נוספים אשר נועדו לתת מענה בקרות אירוע חירום: חברת "עוגן" לחירום באירוע חומ"ס, חברת "תרכובות ברום" לליווי שינוע ברום וחברת "חיפה כימיקלים" לליווי שינוע אמוניה. החברה פועלת לקיום תנאי היתר הרעלים ופועלת לחידושו בתום תוקפו ואינה צופה מניעה לחידושו.
- ב. **אחסנה של חומרים מסוכנים:** אחסנת חומרים מסוכנים מתבצעת בהתאם להיתרי רעלים לאחסנה במספר אתרים, העיקריים שבהם נאות חובב (רמת חובב), מתחם לוד, באר שבע וחוף שמן. רוב החומרים המסוכנים אשר מאוחסנים ונעשה בהם שימוש על ידי החברה הם דלקים, שרובם המכריע מסוג סולר. בכל אתרי החברה המאוחסנים חומרים מסוכנים החברה פועלת מכוח היתרי רעלים תקפים ופועלת לקיום תנאיהם.
- ג. במהלך הרבעון השלישי לשנת 2024, התקבלה דרישה מהמשרד להגנת הסביבה להוסיף 3 היתרי רעלים חדשים עבור מתחמי החברה באשקלון, אשדוד ות"א דרום. החברה פנתה לממונה במשרד להגנת הסביבה בבקשה להוסיף מתחמים אלה תחת היתר הרעלים הארצי של החברה. ברבעון הרביעי לשנת 2025 הצטרפו אתרים אלו להיתר ארצי.

חוק הקרינה הבלתי מייננת, התשס"ו – 2006

לחוק הקרינה הבלתי מייננת, התשס"ו – 2006 ולתקנות מכוחו קיימות השפעות על פעילות החברה בכל הנוגע לפרויקט החשמול – העברת הפעלת הרכבות המונעות באמצעות חשמול עילי, כתחליף להנעת קטרים בדיזל. לפרויקט החשמול התקבלו עד כה היתרי הקמה והפעלה מכוח חוק הקרינה הבלתי מייננת, לטובת הקמת 6 תה"רים וכן היתר להקמה והפעלה לסוג של מתקן חשמל. עם התקדמות פרויקט החשמול, ועל פי הצורך, תפעל החברה לקבלת היתרים נוספים.

תוכנית תת"ל 18 – תוכנית לחשמול מערך המסילות הארצי, קובעת הוראות נוספות לביצוע, ניטור ובקרה של שדות מגנטיים ממערך החשמול. החברה פועלת להתקנת אמצעים לצמצום רמות הקרינה, בהתאם להנחיות הממונה על הקרינה הבלתי מייננת ובהתאם להוראות תת"ל 18. החברה מנטרת שדות מגנטיים בקווי הרכבת ובתחנות הנוסעים עבור כל קו רכבת שהוסב לפעילות בחשמל.

בנוסף, דרישות החוק חלות על קרינה בלתי מייננת בתחום תדרי הרדיו (RF) ובכללם הקמת אנטנות וציוד RF לשימושים שונים. החברה מנטרת את כלל האלמנטים המותקנים במתקני החברה ומוציאה היתרי הקמה והפעלה בהתאם לדרישות החוק.

איכות קרקעות

בחלק מאתרי החברה קיימת אפשרות לזיהום קרקע ומי תהום כתוצאה מדליפת דלקים המכילים חומרים רעילים, העלולים לחלחל עד למי התהום. החברה ערכה סקרים היסטוריים לאיתור אתרים בעלי פוטנציאל לזיהום, לרבות תחנות הדלק, וכן ערכה סקרי קרקע באתרים שבהם עלה חשש לקיומו של זיהום בפועל. בשנים האחרונות החברה פועלת ומשקיעה משאבים לטיפול במקומות בהם נמצא זיהום קרקע ומצויה בשלבים מתקדמים של הסדרת אתריה והסרת מפגעים אלו.

- החברה מבצעת, על פי הנחיית המשרד להגנת הסביבה ורשות המים, פעולות של ניטור, ניקוז, שאיבה ושיקום קרקע במתחמי התדלוק חיפה חוף שמן ולוד, נוכח זיהומי קרקע ומי תהום שהתגלו בשנים האחרונות שמקורם בדליפות היסטוריות. בתחנות אלו מתבצעים ניטורי מי תהום במטרה לאפיין את עדשת הדלק הנמצאת על גבי מי תהום (שינוי בגובה וגודל העדשה, התפשטות וכו').
- בתחנת הדלק בדימונה החברה השלימה הליך חקירת קרקע. החל הליך תכנון פרויקט שיקום הקרקע באתר, בתיאום מול המשרד להגנת הסביבה. בשנת 2025 המשיך הליך תכנון שיקום האתר. הפרויקט הוצג למשרד להגנת הסביבה ובתחילת העבודות יוצג בשנית למשרד.

מתחם חוף שמן בחיפה

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

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

כחלק ממאמצי החברה לשיקום הקרקע הוקמה במקום מערכת להפקת ולסילוק דלק. על מנת למנוע זיהום קרקע, הוצב במתחם מכל דלק חדש בעל מעצרת בטון ומפריד דלקים. נוסף על כך, לאורך רציפי התדלוק הוצבו מגשיות לניקוז הדלקים. כמו כן, בוצע שדרוג למערכת המגשיות בקו המשמש לתדלוק ולריקון קטרים, הותקן מפריד דלקים עילי ובוטלו קווי דלק ישנים במתחם.

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

בהמשך לממצאי בדיקת קו הניקוז וקבלת דו"ח המצביע על תקינות הקו, התקבלה במהלך חודש נובמבר 2023 דרישה מעיריית חיפה להחלפת קו הניקוז בעלות כוללת של כ-1.35 מיליון ש"ח. החברה העבירה התנגדות לנושא ונערך דיון עם המשרד להגנת הסביבה, רשות המים ועיריית חיפה שבו הוחלט על בחינת חלופות לשדרוג ואיטום קו הניקוז למניעת מעבר מזהמים מקו הניקוז אל המובל. במהלך שנת 2024 הוחלט על בחירת חלופה מועדפת הכוללת שיחול קו הניקוז הקיים בעלות משוערת של 1.9 מיליון ש"ח.

במהלך הרבעון הראשון לשנת 2025, הועבר לעיריית חיפה מפרט הנדסי חדש לצורך קבלת אישור העירייה לביצוע הפרויקט. במהלך הרבעון השני לשנת 2025, נשלחה תזכורת לעירייה וברבעון השלישי לשנת 2025 התקיימה פגישה עם עיריית חיפה, בה התקבלה החלטה עקרונית על אופן יישום הפתרון המוצע המתוכנן לביצוע במהלך הרבעון השני לשנת 2026.

במהלך הרבעון הרביעי לשנת 2025 הוסכם על כתב התחייבות מחייב בין החברה לבין נציגי עיריית חיפה בנוגע לאיטום קו הניקוז ובדיקות תקופתיות לקו, תוך קביעת לוחות זמנים לביצוע האיטום.

בנוסף, הועברה דרישה מרשות המים ליעול וטיוב מערך השאיבה במתחם חיפה. במהלך הרבעון השלישי לשנת 2024, הושמשה מערכת שאיבת דלקים מתת הקרקע (סקימרים) במתחם, הוגדל נפח שאיבת הדלקים ובוצע מבחן שיוב לבאר ההפקה המרכזית. במהלך הרבעון הרביעי לשנת 2025, הותקן מערך שאיבה נוסף חדש בבאר ההפקה המרכזית, ליעול מערך השאיבה לכמויות גדולות ומשמעותיות יותר של דלקים מהקרקע.

תחנת תדלוק דימונה

במהלך חודש אפריל 2021 בוצע סקר קרקע עדכני באזור התדלוק עקב בקשת המשרד להגנת הסביבה.

מן התוצאות עלה כי עדיין קיים זיהום קרקע באתר ובבחנו שתי חלופות עיקריות לטיפול בזיהום:

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

6. ביטול התחנה והקמת תחנת תדלוק חדשה בצפע, כך שלאחר ביטול התחנה יבוצע שיקום מקיף בדימונה.

בשל מיקום הזיהום, באזור מרובה תשתיות, הוחלט לבצע את פרויקט שיקום הקרקע באמצעות חפירה ופינוי. מדובר בפרויקט בעל מורכבות רבה בעלות מוערכת של כ-18.5 מיליון ש"ח. במהלך הרבעון השלישי לשנת 2024, הסתיים תכנון מפורט להקמת תחנת דלק חלופית בצפע, ובמקביל פירוק תחנת הדלק בדימונה, שיקום הקרקע והתקנתה מחדש. במהלך הרבעון

הרביעי לשנת 2024, הוגשו המסמכים למועצה אזורית תמר לאישור הקמת תחנת התדלוק בצפע. ביום 4 במאי, 2025 התקבל אישור המועצה. במהלך הרבעון הרביעי לשנת 2025 החלו עבודות להקמת תחנת דלק זמנית בצפע.

קווי הדלק בחיפה ובבאר שבע

במהלך החציון הראשון לשנת 2025, בוצעו בדיקות אטימות לקווי הדלק התת קרקעיים במתחמי באר שבע וחוף שמן (דיזלים) בחיפה. תוצאות הבדיקות הצביעו על אי עמידה בדרישות החוק. בעקבות זאת, בוצעו בדיקות חוזרות, שגם הן העלו ממצאים לא תקינים לאטימות הקווים. החברה יצאה לפרויקט החלפת הקווים.

במהלך הרבעון השני לשנת 2025, הוחלף קו הדלק לקו עילי במתחם באר שבע ולאחר מכן הוצא הקו הישן מתת הקרקע.

במהלך הרבעון השלישי לשנת 2025, הוחלף קו הדלק התת קרקעי במתחם חיפה, וכן פונה 400 קו"ב קרקע מזהמת מעבודות אלה.

איכות אוויר

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

1. דרישה להקמה ולהפעלה של תחנות ניטור אוויר של החברה כחלק מהמערך הארצי לניטור אוויר לפי חוק אוויר נקי התשס"ח – 2008.
2. עפ"י טיוטת ההוראות כאמור נדרשה החברה והציבה 5 מערכות ניטור בתחנות שנמצא בהן זיהום אוויר. התחנות הן: ת"א השלום, ת"א ההגנה, תחנות יוספטל וקוממיות בת ים ותחנת וולפסון חולון.
3. במהלך הרבעון הרביעי של שנת 2023 הוסמכה הרכבת שוב לתקן **ISO17025**, לניטור מזהמים ממקורות תחבורה (**NO2**, **PM 2.5**, **NOx**) ובספטמבר 2023 נערך לרכבת מבדק מחודש ע"י הרשות הלאומית להסמכת מעבדות והיא עברה את המבדק וההסמכה בהצלחה. המבדק הבא מתוכנן לחודש ספטמבר 2025.
4. במהלך חודש פברואר 2023 התקבל צו מאת המשרד להגנת הסביבה המורה על ביטול תחנת הניטור בתחנת וולפסון והצבת תחנת ניטור חדשה בתחנת ת"א סבידור מרכז, הכוללת מסכי תצוגה להצגת נתוני איכות האוויר כנדרש. תחנת הניטור הותקנה במהלך הרבעון הראשון והמסכים הותקנו במהלך הרבעון השלישי של שנת 2023.
5. במהלך חודש דצמבר לשנת 2024, הוסכם בהחלטה משותפת עם המשרד להגנת הסביבה, על הצבת מערכת הניטור בתחנת חוף כרמל כתחנה קבועה וכן הקמת מערך מסכי תצוגה של מדד איכות האוויר. המסכים הותקנו במהלך הרבעון הראשון לשנת 2025.
6. ביום 27 באוקטובר, 2025 נערך מבדק הסמכה מחדש לתקן **ISO17025**. ביום 29 לדצמבר, 2025 התקבלה ההסמכה הרשמית מהרשות הלאומית להסמכת מעבדות. במסגרת תקן זה, החברה הוסמכה למהדורת התקן החדשה **EN16450**.

מידע נוסף ברמת התאגיד

השפעות המלחמה

ביום 7 באוקטובר, 2023 החל ארגון הטרור חמאס במתקפת טרור מרצועת עזה על מדינת ישראל. בעקבות המתקפה הכריזה ממשלת ישראל על מלחמת "חרבות ברזל" (להלן: "המלחמה") ופתחה במתקפה על עזה. מאז יום זה ועד יום פרסום הדו"ח, נמצאת מדינת ישראל במצבי לחימה שונים במספר חזיתות.

המצב הפוליטי-מדיני והמצב הביטחוני בישראל משפיעים באופן ישיר על פעילותה של רכבת ישראל. התעוררות של פעולות איבה באזור המזרח התיכון נגד ישראל או הרעה ביחסי המסחר הבינלאומי של ישראל כתוצאה מהמצב האזורי, משפיעים על היקף תנועת הנוסעים והיקף הובלת המטענים. בעקבות המלחמה, הוכרז על מצב מיוחד בעורף, אשר כלל סגירת המרחב האווירי של ישראל, איסור על התקהלויות, סגירה זמנית ו/או קיצור שעות הפעילות של בתי עסק שונים וכן גיוס מילואים מסיבי אשר הביאו לצמצום הפעילות במשק ולירידה בפעילות הכלכלית.

לשם תמיכה בשמירה על רציפות תפקודית של מדינת ישראל, המשיכה החברה בפעילות להסעת המונים ושינוע מטענים מצפון לדרום ולהפך, אולם, תוך פעילות מרודדת בהתאם להנחיות ביטחוניות, בטיחותיות ולאור גיוס עובדים ומאבטחים לטובת מילואים שהתרחש במקביל.

המשמעות לכך היא כי כמות התחנות הפתוחות פחתה ובתחנות להן מספר פתחים לתחנה, כמות הכניסות רודדה, כמות הקווים הפועלים רודדה על בסיס הנחיות פיקוד העורף, יכולות תפעוליות בזמן מלחמה וכמות גיוסים לטובת מילואים. יצוין כי כתוצאה מירי טילים נפגעו מספר תחנות ומעט תשתיות ועל כן נדרשו עבודות תחזוקה להחזרה לכשירות של תשתיות, תחנות וציוד.

עקב המלחמה ומטעמי שמירה על חיי עובדים, יועצים וקבלנים, הופסקה לחלוטין לתקופה מסוימת פעילות הפיתוח של החברה וספקים תושבי מדינות זרות, בשל החשש מהשלכות המלחמה, חזרו, לרוב, על פי דעתם למדינות המוצא. גם עם סיומה של המלחמה, לקח פרק זמן נוסף, לקבלנים ופועלים זרים, לחזור לפעילות מלאה ממניעים של פחד ובשל קיטון בכמות הטיסות הנכנסות לארץ.

ביום 13 ביוני, 2025 החלה מדינת ישראל במבצע "עם כלביא" עם מתקפת פתע נרחבת על איראן שכללה סיכולים ממוקדים, תקיפת מתקני גרעין ואתרי טילים בליסטיים. בתגובה למתקפה פתחה איראן במתקפת נגד שכללה שיגור מאות טילים בליסטיים וכטב"מים לעבר מטרות צבאיות ואזרחיות בישראל. בתקיפות נהרגו ונפצעו אזרחים ישראלים ונגרם נזק נרחב לרכוש.

במהלך מבצע "שאגת הארי" אירעו מספר פגיעות של שבירי רסיסים ושבירי ירוט במספר תחנות ומתחמי החברה (תחנת צומת חולון, תחנת סבידור תל אביב מרכז ופגיעה במתחם קישון בחיפה) כתוצאה מהפגיעות נגרמו נזקים לחלק מרציפי התחנות לרבות חלק מהמבנים, לחלק ממשדרי מתחמי החברה, לחלק מהמסילות, ולמספר מערכים ותשתית החשמול ומספר קרונות. בעקבות הפגיעות, הופסקה תנועת הרכבות באופן זמני ברחבי הארץ, והופעלו שירותי היסעים חלופיים.

חלק מהפרויקטים העיקריים בחברה (פרויקט 431, פרויקט החשמול, פרויקט ERTMS ומסילה מזרחית) הושפעו ממלחמת "חרבות ברזל" ומבצע "עם כלביא" בהיבט של לו"ז לסיום הפרויקטים. השפעות המלחמה והמבצע באו לידי ביטוי בעיקר בחוסר כח אדם מקצועי הן של הקבלן והן הרכבתי, חוסר בציוד מכני הנדסי, אי הגעת מומחים מחו"ל לארץ ועוד.

יצוין, כי כחלק מההתמיכה במשק בזמן חירום, סיפקה החברה רכבות מיוחדות לטובת טיסות חילוץ מחו"ל ללא תשלום ובהתאם ללוח הטיסות המיוחד שהופעל.

נכון למועד פרסום הדו"ח, כלל התחנות והקווים פתוחים, אך קיימים מספר שינויים בתדירות הרכבות, בשל חוסר באנשי צוות המגויסים למאמץ המלחמתי.

הסברה ופרסום

חטיבת דוברות, שיווק ושירות של רכבת ישראל מרכזת את מרבית ערוצי תקשורת הפנים והחוץ של החברה ואת פלטפורמות השירות השונות.

החטיבה פועלת לתיווך מידע ללקוחות החברה, הסברה והעברת מידע לציבור באמצעי התקשורת, באתר וביישומון החברה ובערוצים דיגיטליים. כמו כן, מספקת החטיבה שירות ומענה רב ערוצי ללקוחות החברה וכן פועלת למיתוג מעסיק על מנת למשוך כח ייחודי ואיכותי לרכבת. החטיבה מפעילה את מוזיאון הרכבת לצורך חשיפת ושימור המורשת הרכבתית לציבור הרחב.

החטיבה מנהלת מספר ערוצים דיגיטליים: אתר אינטרנט ויישומון, הכוללים שירות ללקוחות באמצעות מענה אנושי מהיר בצ'אט, ווטסאפ, Facebook Messenger, דוא"ל וכו' כפלטפורמה ליצירת דיאלוג והעברת מידע במטרה להפוך את המידע לזמין ונוח לציבור. כל אלה מאפשרים לחברה להנגיש את המידע לציבור בכל האמור בנוגע לזמני יציאה והגעה של רכבות, תכנון מסלול נסיעה, תעריפי נסיעה, שינויים בתנועת הרכבות, שיפורים ושינויים בשירות. בנוסף, מאפשר השימוש בערוצים אלו העברת מסרים שיווקיים שירותיים/תפעוליים, הטבות ותכנים שתורמים לשיפור חווית הנסיעה ותורמים לשיפור התפיסות והעמדות כלפי החברה. הפעילות במדיה הדיגיטלית מאפשרת מתן ערך מוסף בכל האמור לבניית הדיאלוג עם הנוסעים ועידוד שיח התורם להצלחת החברה.

החטיבה פועלת לקידום ולבניית תדמית החברה באמצעות כנסים, ועידות, סיורים, ימי עיון ופעילויות נוספות, וכן מעניק שירות לכל יחידות הרכבת בכל האמור לצורכי השיווק, הסברה, מידע לנוסע, צילומים והדמיות ועוד.

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

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

שירות לקוחות ופניות הציבור

יחידת שירות וחווית לקוח פועלת בחטיבת דוברות, שיווק ושירות ומנהלת את מוקד המידע ושירות הלקוחות ואת נציגי פניות הציבור.

היחידה עוסקת במתן שירות ובטיפול בלקוחות הרכבת באמצעות מענה טלפוני ומענה כתוב (צ'ט, דוא"ל ומכתבים). היחידה עוסקת בין היתר גם בהטמעת פתרונות חדישים לשיפור הקשר עם לקוחות החברה ומתן מענה טוב יותר, בין היתר באמצעות כלים טכנולוגיים חדישים ושדרוגי אתר האינטרנט והיישומון של החברה.

ערוצי הפנייה למוקד, יחד עם אתר האינטרנט והיישומון הייעודי של החברה, מאפשרים לנו להנגיש את המידע לציבור בכל הנוגע לזמני יציאה והגעה של רכבות, תכנון מסלול נסיעה, תעריפי נסיעה, שינויים בתנועת הרכבות, שיפורים ושינויים בשירות. נוסף על כך מאפשר השימוש בערוצים אלו העברת מידע לציבור ותכנים שתורמים לשיפור חווית הנסיעה. הפעילות במדיה הדיגיטלית מהווה פלטפורמה לשקיפות מתן ערך מוסף בכל האמור לבניית הדיאלוג עם הנוסעים ועידוד שיח התורם להצלחת החברה.

מוקד שירות הלקוחות מספק 4 שירותים עיקריים:

1. **מידע כללי:** לוחות זמנים, תעריפי נסיעה, שירותי היסעים חלופיים, הנחיות כלליות וכיו"ב.
2. **תיאום נסיעה לנוסעים עם מוגבלות**
3. **אבדות ומציאות**
4. **שירות לקוחות:** טיפול בפניות של לקוחות בנושאים שונים

דרכי פנייה

ניתן לפנות לרכבת ישראל במגוון רב של ערוצים ובהם: שיחה טלפונית למוקד שירות הלקוחות (5770*), WhatsApp (במספר 052-3273570), Facebook Messenger, דוא"ל (pnivotz@rail.co.il), צ'ט באתר האינטרנט של רכבת ישראל וביישומון של החברה, פקס: 153775704515 או במכתב ל"רכבת ישראל, מחלקת פניות הציבור, רחוב יוספטל 1, לוד ת"ד 757, מיקוד 7136801".

בשנת 2025 התקבלו במוקד השירות:

- כ-1,090,000 מיליון שיחות מידע בנוגע ללוחות זמני הרכבות ומידע כללי, עליה של כ-30% ביחס ל-2024.
- כ-26.5 אלף פניות לשירות הלקוחות, עליה של כ-7% ביחס ל-2024. מרבית הפניות עסקו בהחזרים כספיים והמרות כרטיסים, בבקשות פיצוי בגין איחור, וכן בתלונות בנושא שימוש בכרטיס הרב קו.
- 78.3 אלף תיאומים לנסיעה של נוסעים עם מוגבלות, עליה של כ-15% ביחס ל-2024. רכבת ישראל מספקת לאוכלוסייה זו שירות הכולל תיאום, ליווי וסיוע בהעלאה ובהורדה מהרכבות.

פניות הציבור

בחברה קיימת יחידת תלונות הציבור אשר הינה חלק מיחידת שירות הלקוחות בחטיבת הנוסעים. יחידה זו בודקת מול הגורמים הרלוונטיים את מהות התלונה ומשיבה, וזאת בהתאם לנוהל פניות הציבור. נוסף על כך, הביקורת הפנימית מוסמכת לבחון תלונות של עובדי החברה או הציבור המתייחסות לפגיעה בטוהר המידות ובנהלים תקינים.

עובדי פניות הציבור מקבלים לידיהם את הטיפול בפניות אשר התקבלו באמצעות כלל הערוצים שצוינו לעיל. עובדי היחידה בודקים מול הגורמים הרלוונטיים בחברה את מהות הפנייה ומשיבים ללקוחות בהתאם להוראות העבודה, וזאת מתוך מטרה להעניק ללקוחותינו את השירות המיטבי, ללמוד וליישם הצעות ייעול ולאתר אירועים שירותיים החוזרים על עצמם, במטרה לטפל בבעיית השורש ולמנוע את חזרה. כמו כן, הביקורת הפנימית מוסמכת לבחון את תלונות עובדי החברה או הציבור המתייחסות לפגיעה בטוהר המידות ובנהלים תקינים.

בשנת 2025 טופלו בפניות הציבור כ-4,020 פניות, עליה של כ-7% ביחס ל-2024..

העלייה במספר הפניות למוקד השירות ולפניות הציבור מושפעת מעלייה של כ-10% במספר הנסיעות ב-2025 ביחס לשנת 2024.

יישום חוק חופש המידע

הממונה על העמדת המידע לציבור ועל יישום החוק ברכבת ישראל:

שחר וייסמן, מנהל שירות הלקוחות וממונה חוק חופש המידע

ניתן לפנות לרכבת ישראל בבקשת מידע בהתאם לחוק חופש המידע:

- טופס מקוון באתר האינטרנט של רכבת ישראל: <https://www.rail.co.il/support/pages/infolaw.aspx>
- משלוח דואר: יוספטל 1, לוד. ת"ד 757 מיקוד 7136801

יישום החוק בשנת 2025

במהלך שנת 2025 טופלו 76 בקשות במסגרת חוק חופש המידע:

סה"כ	העברת המידע
60	מידע נמסר
4	טרם נמסר מידע
19	לא שולמה אגרה
83	סכום כולל

מאגרי מידע

רכבת ישראל מנהלת מאגרי מידע הכוללים מידע אישי אודות עובדיה, עובדי מיקור חוץ, ספקים ועוד. כלל מאגרי המידע מנוהלים בהתאם להוראות חוק הגנת הפרטיות וחלקם רשומים - בהתאם לצורך.

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.
- אין המבקש חייב לציין את הסיבה להגשת הבקשה.
- עם שליחת הבקשה יש לצרף תשלום בגין תשלום אגרת בקשה.
- עם קבלת תשלום האגרה יחל הטיפול בבקשת הפונה.
- כמו כן, קבלת תשלום האגרה אינו מבטיח את מסירת המידע כולו או חלקו.

בעת הגשת הבקשה בצירוף אגרת בקשה, הפונה מצהיר באמצעות טופס הגשת הבקשה כי הוא 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>