Maalot
S&P Global Ratings

חברת נמל אשדוד בע"מ

28 בספטמבר 2023

אנליסט אשראי ראשי:

קורן יום טוב, 972-3-7539724 koren.yom.tov@spglobal.com

איש קשר נוסף:

גיל אברהמי, 972-3-7539719 gil.avrahami@spglobal.com

תוכן עניינים

תמצית 2
תחזית הדירוג 3
התרחיש השלילי 3
התרחיש החיובי 3
תרחיש הבסיס 4
הנחות עיקריות 4
יחסים עיקריים 4
תיאור החברה 4
הפרופיל העסקי 4
הפרופיל הפיננסי 6
נזילות 7
התניות פיננסיות 7
תמיכה ממשלתית יוצאת דופן 7
התאמות לדירוג 7
גורמי סביבה, חברה וממשל תאגידי 8
התאמות לדיווח הכספי 8
מתודולוגיה ומאמרים קשורים 8
רשימת דירוגים 9

חברת נמל אשדוד בע"מ

אשרור דירוג המנפיק	ilAA+/Stable

תמצית

חוזקות עיקריות	סיכונים עיקריים
• היעדר חוב פיננסי ונזילות חזקה. • חשיבות אסטרטגית וקשר למדינת ישראל. • התקדמות משמעותית ביישום תוכנית השקעות של כ-2.4 מיליארד ₪ בשנתיים האחרונות כחלק מההיערכות להתגברות התחרות. • יתרון תחרותי הנובע ממיקום גיאוגרפי.	• התגברות התחרות עם הפעלתו המלאה של נמל הדרום ולאור תוכניות הממשלה להגברת התחרות בנמלים. • הגדרת הנמל כמיועד להפרטה על פי חוק, מה שעשוי להשפיע על הערכתנו לסבירות לתמיכה ממשלתית יוצאת דופן.

על אף התחרות הגוברת, הירידה בנתחי השוק של חברת נמל אשדוד בע"מ (להלן: "נמל אשדוד" או "החברה") בכל הסגמנטים ב-2022 ובמחצית הראשונה של 2023 הייתה נמוכה מציפיותינו. הכנסות החברה בשנת 2022 נותרו גבוהות בדומה לרמתן בשנת 2021 והסתכמו בכ-1.2 מיליארד ₪, וזאת להערכתנו מאחר שהשפעת התחרות עדיין לא באה לידי ביטוי בתוצאות 2022 שכן נמל הדרום טרם החל לפעול בתפוקה מלאה. ה-EBITDA המתואם צמח משמעותית לכ-302 מיליון ₪ מכ-39 מיליון ₪ ב-2021. הגידול ב-EBITDA משקף בעיקר קיטון מהותי בהפרשה בגין תוכנית פרישה מוקדמת בשנת 2022 לעומת 2021. כמו כן, נמל אשדוד הצליח לשמר נתחי שוק גבוהים בסגמנטים הרווחיים ביותר שלו, מכולות (49%) ורכבים (39%). במחצית הראשונה של 2023 הצטמצמו הכנסות החברה בכ-15% וה-EBITDA קטן בכ-20% בהשוואה למחצית הראשונה של 2022. הירידה בהכנסות וב-EBITDA נבעה בעיקר מהפעלתו החלקית של נמל הדרום שהתבטאה בהתגברות התחרות בסגמנט המכולות, אך הייתה נמוכה יותר מציפיותינו, בעיקר בשל עיכובים בהפעלתו המלאה של נמל הדרום המתמודד עם קשיים תפעוליים, שלהערכתנו ייפתרו ב-2024.

להערכתנו התחרות בנמלים תגבר בשנתיים הקרובות ותמשיך לפגוע בנתח השוק של נמל אשדוד בסגמנטים העיקריים. אנו צופים כי התגברות התחרות מול נמל הדרום באשדוד ונמל המפרץ בחיפה תקטין את נתח השוק של נמל אשדוד בתחום המכולות לכ-30%-35% בשנת 2024 ולכ-20%-25% בשנת 2025. כפועל יוצא, אנו צופים ירידה הדרגתית בהיקף ההכנסות וה-EBITDA של נמל אשדוד, והחשיפה לתחרות המתגברת משתקפת בהערכתנו לפרופיל העסקי.

החברה המשיכה להתנהל ללא חוב, על אף יישום תוכנית השקעות נרחבת כחלק מהאסטרטגיה להתמודדות עם התגברות התחרות. החברה פועלת במסגרת תוכנית ההשקעות המאושרת שלה (בהיקף של

כ-2.4 מיליארד ₪, מתוכם כ-800 מיליון ₪ בשנים 2023-2025) שהפרויקטים העיקריים בה הושלמו, וביניהם שדרוג רציף 21 והתאמתו לקליטת אוניות גדולות (TEU 24,000) והקמת מסוע התבואה, פרויקט תשתיות לאומי משותף לנמל ולחברת נמלי ישראל – פיתוח ונכסים בע"מ ("חנ"י", ilAAA/Stable/ilA-1+). המשך יישום תוכנית ההשקעות נשען על המקורות העצמיים של נמל אשדוד, ומתבססת על יתרת המזומנים הגבוהה שצברה החברה, שהסתכמה בכ-1.2 מיליארד ₪ בתום המחצית הראשונה של 2023. אנו סבורים כי נזילותה החזקה של החברה צפויה לאפשר לה להתמודד עם התחרות מול הנמלים הפרטיים ולהמשיך ליישם את תוכנית ההשקעות בלי לגייס חוב חיצוני.

להערכתנו הסבירות לתמיכה ממשלתית יוצאת דופן נותרה גבוהה למדי ותומכת בדירוג האשראי של החברה. הנמל נמצא בבעלות ממשלתית מלאה, והינו בעל חשיבות רבה לכלכלה המקומית, התלויה במידה רבה בשינוע סחורות דרך נמלי הים. כמו כן, המדינה השתתפה בביצוע השקעות מהותיות בתשתיות הנמל באמצעות חנ"י הממשלתית. אנו מעריכים כי נמל אשדוד לא יופרט בטווח הקצר, שכן טרם החל משא ומתן בין הגורמים הרלוונטיים במשרדי הממשלה, הנהלת החברה וועד העובדים. אם תחול התקדמות מהותית בתהליך ההפרטה, אנו עשויים לשקול מחדש את הסבירות לתמיכה ממשלתית יוצאת דופן ואת ההשפעה על דירוג החברה.

תחזית הדירוג

תחזית הדירוג היציבה משקפת את הערכתנו כי גם במקרה של היחלשות בתוצאות התפעוליות עקב התגברות התחרות, החברה תוכל לשמור על רמת נזילות חזקה שתתמוך בצרכיה בשנתיים הקרובות, כך שבטווח הקצר היא תמשיך לפעול כחברה ללא חוב. התחזית היציבה משקפת גם את הערכתנו כי הסבירות לתמיכה ממשלתית יוצאת דופן תיוותר גבוהה למדי.

התרחיש השלילי

אנו עשויים לשקול פעולת דירוג שלילית אם נעריך כי התגברות התחרות במגזר הנמלים תביא להפחתת היכולת או הנכונות של הממשלה לתמוך בנמל אשדוד. כל אינדיקציה להחלטה ממשלתית לגבי האצת תהליך ההפרטה עשויה להוביל אותנו לשנות את השקפתנו לגבי הסבירות לתמיכה ממשלתית, מה שיוביל ללחץ שלילי על הדירוג. כמו כן, נשקול פעולת דירוג שלילית אם התחרות תוביל לירידה בנתחי השוק של נמל אשדוד מעבר לתרחיש הבסיס שלנו או באופן שיפגע בקצב ייצור תזרימי המזומנים.

התרחיש החיובי

אנו סבורים שפעולת דירוג חיובית אינה סבירה בשלב זה, לאור אי הוודאות לגבי השפעת התחרות בהווה ולגבי תוכניות ההפרטה הפוטנציאליות בעתיד. נשקול פעולת דירוג חיובית אם נעריך כי החברה מסוגלת לשמור לאורך זמן על נתח שוק גדול מציפיותינו כיום, מה שיעיד על שיפור בפרופיל העסקי שלה, תוך שמירה על מצבה הפיננסי, ובמיוחד על כרית המזומנים שלה.

תרחיש הבסיס

הנחות עיקריות

- צמיחה של כ-1.5% בתמ"ג בישראל בשנת 2023 ושיעור אינפלציה של כ-3.8%. בשנת 2024 צמיחה של כ-3.5% ושיעור אינפלציה של כ-2.5%.
- ירידה הדרגתית בהכנסות החל משנת 2023, המשקפת את נתחי השוק הצפויים של נמל אשדוד במגזרי פעילותה.
- פגיעה מתמשכת במרווח התפעולי בשל מבנה ההוצאות הקשיח של החברה והתחרות הגוברת.
- המשך ביצוע תוכנית השקעות בהיקף כולל של כ-0.7-0.9 מיליארד ₪ בשנים 2023-2025.
- חלוקת דיבידנד של כ-105 מיליון ₪ (כולל בונוס לעובדים).

יחסים עיקריים

- יחס FFO (funds from operations) לחוב מתואם המעיד על היעדר חוב פיננסי בשנים הקרובות.

תיאור החברה

חברת נמל אשדוד בע"מ, הנמצאת בבעלות מלאה של ממשלת ישראל (AA-/Stable/A-1+), מפעילה את נמל אשדוד, אחד משש נמלי הים בישראל. חברת נמל אשדוד פועלת במודל של חוכר/בעל בית, והיא חוכרת את שטח הנמל מחברת נמלי ישראל - פיתוח ונכסים בע"מ (ilAAA /Stable/ilA-1+), חברה אחות שגם היא בבעלות ממשלתית מלאה.

כ-99% מסך מטעני היבוא והיצוא הפיזיים (להבדיל משירותים) של ישראל משונעים דרך הנמלים הראשיים. המשק הישראלי מפגין תלות גבוהה יותר בנמלים ממשקים אחרים בשל בידודה של ישראל מהמדינות השכנות. על פי נתוני הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, במחצית הראשונה של 2023 היקף היבוא לישראל הסתכם בכ-46.5 מיליארד דולר לעומת כ-52 מיליארד דולר בתקופה המקבילה אשתקד, והיצוא הסתכם בכ-30 מיליארד דולר בדומה לשנה קודמת, ורוב הסחורות עברו דרך הנמלים. סגמנט המכולות בישראל כולל כ-2.5 מיליון מכולות בשנה אשר נחלקו בעבר באופן שווה בין נמל אשדוד לנמל חיפה. בשנת 2022 הנמלים הפרטיים (נמל הדרום ונמל המפרץ) היוו 20% מהשוק, ובמחצית השנייה של 2023 הנמלים החדשים עמדו על 42% (בעיקר בשל גידול בפעילות נמל המפרץ על חשבון נמל חיפה).

הפרופיל העסקי

על אף פתיחת שני נמלים פרטיים ב-2021, בשלב זה שמרה החברה על נתחי שוק גבוהים מציפיותינו בכל סגמנטי פעילותה. ב-2022 עברו בנמל 865 אלף מכולות, לעומת 986 אלף מכולות ב-2021, ירידה המיוחסת לעלייה בחלקו של נמל הדרום במקביל לירידה כללית במספר המכולות שעברו בנמלי ישראל. סך הכנסות החברה ממגזר המכולות נותר ללא שינוי, בשל עלייה בדמי האחסון. כמו כן נרשמה ירידה של כ-8% בהיקף

הצובר שנפרק והועמס, היקף המטען הכללי עלה בכ-5% ובענף הרכב לא חל שינוי מהותי לעומת 2021. עם התפוגגות השפעות מגפת הקורונה, ענף אוניות הנוסעים חזר לפעילות מלאה בשנת 2022, במהלכה עברו בנמל כ-65 אלף נוסעים.

במחצית הראשונה של 2023 קטנו הכנסות החברה בכ-15% לכ-535 מיליון ₪ בהשוואה למחצית הראשונה של 2022, וה-EBITDA הצטמצם בכ-20% לכ-124 מיליון ₪. הירידה בפעילות וברווחיות נבעה להערכתנו בעיקר מהתגברות התחרות בין הנמלים בישראל, ובפרט מול נמל הדרום. במחצית הראשונה של 2023 קטן נתח השוק של הנמל במגזרים הרווחיים ביותר, במגזר המכולות לכ-41% מכ-49% ב-2022, ובמגזר כלי הרכב לכ-37% מכ-39%. נמל הדרום הוא מתחרה ישיר לנמל אשדוד בשל קרבתו הגיאוגרפית והתמקדותו בתחום המכולות, התחום הצומח והעיקרי בשוק התובלה הימית לישראל, אך להערכתנו הוא עשוי להוות תחרות גם בתחומי הרכב והמטען הכללי, בכפוף לביצוע השקעות להקמת שטחים לוגיסטיים המותאמים לפעילויות אלה. אף על פי כן, נמל אשדוד עדיין מוביל בסגמנט המכולות במרחב אשדוד, בעוד שבאזור חיפה, נמל המפרץ עלה על נמל חיפה בהיקף המכולות שטופלו בו.

להערכתנו פרופיל הסיכון העסקי של חברת נמל אשדוד מוגבל ביחס לחברות מדורגות מקבילות בעולם, בעיקר משום שהנמל נתון לתחרות גוברת מול נמל הדרום באשדוד ונמל המפרץ בחיפה. אנו סבורים כי נתח השוק של נמל אשדוד בתחום המכולות, הרווחי ביותר עבורו והמהווה יותר מ-60% מסך פעילותו, יקטן לכ-30%-35% בשנת 2024 ולכ-20%-25% בשנת 2025 מכ-41% במחצית הראשונה של 2023. כפועל יוצא, אנו מעריכים שהתחרות עשויה להאט משמעותית את ייצור תזרים המזומנים מפעילות שוטפת של נמל אשדוד, כמשתקף בהערכת הפרופיל העסקי ובתחזיות תזרימי המזומנים שלנו. מנגד אנו סבורים כי לנמל אשדוד חשיבות לאומית ניכרת הנובעת מתפקידו כגורם בבעלות ממשלתית המשמש לקליטת סחורות ימיות רבות ולא רק מכולות, מה שתומך בפרופיל העסקי.

הזינוק בפריקת כלי רכב בנמל אילת שהחל ברבעון הרביעי של 2022 והמשיך במחצית הראשונה של 2023 נבע מגידול ביבוא רכבים חשמליים מסין לפני העלאת המס בינואר 2023. באופן מסורתי, רכבים מהמזרח הרחוק נפרקים באילת, אך בשל העומס שנוצר בשטחים הלוגיסטיים באזור אילת, והוזלת עלויות ההובלה דרך תעלת סואץ, באוגוסט 2023 עגנה לראשונה בנמל אשדוד ספינה של חברת הספנות קוסקו ועליה אלפי כלי רכב, שהגיעה מהמזרח הרחוק דרך תעלת סואץ. לאור זאת, אנו מעריכים כי נמל אשדוד מהווה אלטרנטיבה בתחום פריקת רכבים המגיעים מהמזרח, כמשתקף בתרחיש הבסיס שלנו. כמו כן, היקף יבוא התבואה (סגמנט התפזורת) שהגיעה לנמל אשדוד במחצית הראשונה של שנת 2023 עמד על כ-675 אלף טון, עלייה של כ-98% בהשוואה לתקופה המקבילה אשתקד, וכ-26% מסך היבוא לישראל, שיעור הצפוי לגדול עם הפעלתו המלאה של מסוע הגרעינים, ולתמוך בנראות יצור תזרימי המזומנים מפעילות שוטפת.

אנו סבורים כי השקעות בתשתיות ובתוכניות פרישה מרצון תומכות בהיערכותו של נמל אשדוד לתחרות. על מנת להבטיח את תוכנית הפרישה מרצון הקימה החברה קרן ייעודית למימון התוכנית, שמומנה בעיקר באמצעות עודפים ביעודות ומזומנים. עד היום חתמו על ההסכם 90 עובדים, בעלות כוללת של כ-300 מיליון ₪. אף שתוכנית הפרישה מרצון פגעה ב-EBITDA של החברה ב-2021 וברבעון הראשון של 2022, להערכתנו היא צפויה להוביל לחיסכון מצטבר משמעותי בהוצאות הנמל בטווח הארוך, היות שהוצאות השכר היוו כ-64% מסך העלות התפעולית ב-2022 (כולל ההוצאות לתוכנית הפרישה מרצון).

הפרופיל הפיננסי

לאורך השנים פועלת חברת נמל אשדוד ללא חוב מתואם ומחזיקה עודפי מזומנים בהיקף משמעותי, מה שמשפיע לחיוב על דירוג החברה. עם זאת, הירידה הצפויה בנתח השוק של הנמל במגזרי הפעילות העיקריים ותוכנית ההשקעות לשנים הקרובות עשויות להוביל לשחיקה בתזרים המזומנים החופשי ולקיטון בעודפי המזומנים. להערכתנו, ה-EBITDA המתואם יקטן ב-2023 לכ-200-220 מיליון ₪ מכ-300 מיליון ₪ ב-2022, וימשיך לקטון עקב התגברות התחרות הצפויה להגיע לשיאה בשנת 2025. עם זאת, אנו מעריכים כי קצב ייצור המזומנים מפעילות שוטפת ויתרת המזומנים הגבוהה של החברה, כ-1.2 מיליארד ₪ בתום המחצית הראשונה של 2023, יאפשרו לחברה לממן את השקעותיה ממקורותיה העצמיים וללא צורך בחוב.

Table 1.
Ashdod Port Co Ltd. -- Financial Summary (Mil. NIS)
Industry Sector: Transportation infrastructure

	2022	2021	2020	2019	2018*
Revenue	1,213.4	1,202.3	1,059.5	1,087.0	1,163.8
EBITDA	301.6	39.4	196.3	241.7	254.9
Funds from operations (FFO)	257.0	11.0	182.5	213.8	149.7
Interest expense	9.6	6.3	6.3	45.7	44.1
Cash interest paid	0.2	0.3	0.5	35.2	35.2
Cash flow from operations	324.3	319.7	55.1	228.7	63.3
Capital expenditure	323.2	317.5	323.0	172.2	113.6
Free operating cash flow (FOCF)	1.1	2.2	(267.8)	56.5	(50.3)
Discretionary cash flow (DCF)	1.1	(97.8)	(267.8)	56.5	(50.3)
Cash and short-term investments	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Gross available cash	1,277.3	1,427.5	1,448.8	1,103.9	1,028.2
Debt	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Equity	2,702.1	2,883.4	2,879.0	2,854.4	2,803.4
Adjusted ratios	1,213.4	1,202.3	1,059.5	1,087.0	1,163.8
Annual revenue growth (%)	0.9	13.5	(2.5)	(6.6)	(6.3)
EBITDA margin (%)	24.9	3.3	18.5	22.2	21.9
Return on capital (%)	(5.5)	(1.6)	3.7	6.8	6.1
EBITDA interest coverage (x)	31.3	6.2	31.3	5.3	5.8
FFO cash interest coverage (x)	1,397.6	43.2	392.7	7.1	5.3

* 2018 כוללת פעילות מופסקת.

נזילות

על פי הקריטריונים שלנו, נזילות החברה היא "חזקה", בזכות עודפי מזומנים גדולים יחסית וקצב ייצור המזומנים מפעילות שוטפת. לחברה אין התניות פיננסיות, והיא נערכת מראש לתחרות הצפויה ובכך מפגינה להערכתנו ניהול סיכונים שמרני.

להלן המקורות והשימושים העיקריים של החברה ב-12 החודשים שהחלו ב-1 ביולי 2023:

מקורות עיקריים	שימושים עיקריים
• מזומן ונכסים פיננסיים סחירים בהיקף של כ-1.23 מיליארד ₪. • FFO (funds from operation) במזומן של כ-180-200 מיליון ₪, להערכתנו.	• השקעות בסך כ-270-290 מיליון ₪. • חלוקת דיבידנד בהיקף של כ-105 מיליון ₪ (מזה כ-15 מיליון ₪ בונוס לעובדים). • צורכי הון חוזר של כ-25-35 מיליון ₪.

התניות פיננסיות

לחברה אין התניות פיננסיות.

תמיכה ממשלתית יוצאת דופן

אנו מעריכים את הסבירות לתמיכה ממשלתית יוצאת דופן כגבוהה למדי. זאת לאור הקשר החזק של החברה עם המדינה, בעלת המניות הבלעדית ומי שקובעת את הרכב הדירקטוריון. המדינה גם משפיעה באופן ישיר על הניהול הפיננסי של החברה, הן באמצעות רגולציה והן בקביעת יעדים אסטרטגיים ופיננסיים. בשלב זה, על אף אישור ההפרטה שכבר ניתן בממשלה, איננו צופים הפרטה בטווח הקרוב. לחברה חשיבות למשק המקומי כאחד משני נמלי הים העיקריים של המדינה, שתלויה בנמלי הים לצורך ייבוא וייצוא סחורות. כאמור, אנו מעריכים כי נמל הדרום ייכנס לפעילות מלאה ב-2024, מה שיפחית את ההשפעה הפוטנציאלית של השבתת נמל אשדוד על המשק. עם זאת, להערכתנו חשיבותו של הנמל ביבוא סחורות נוספות וכנכס בבעלות המדינה והנמל היחיד בבעלות ממשלתית, תשמר את חשיבותו לכלכלה המקומית. נמשיך לעקוב אחר כל אינדיקציה לכך שתהליך הפרטה עשוי להתממש או להתגברות התחרות שתוביל לירידה בתמיכה הממשלתית.

התאמות לדירוג

פיזור עסקי: ניטרלי

מבנה הון: ניטרלי

נזילות: ניטרלי

מדיניות פיננסית: ניטרלי

ניהול, אסטרטגיה וממשל תאגידי: ניטרלי

השוואה לקבוצת ייחוס: ניטרלי

גורמי סביבה, חברה וממשל תאגידי

לגורמי ESG אין השפעה מהותית על ניתוח דירוג האשראי של חברת נמל אשדוד בע"מ.

התאמות לדיווח הכספי

על מנת להביא את הנתונים הפיננסיים לבסיס משותף בהשוואה לחברות מדורגות אחרות, אנו מבצעים התאמות לנתונים המדווחים בדוחות הכספיים אשר משמשים אותנו בחישוב היחסים הפיננסיים. להלן ההתאמות העיקריות לנתונים של נמל אשדוד בע"מ לשנת 2022:

Table 2.

Ashdod Port Co Ltd.--Reconciliation Of Reported Amounts With S&P Global Ratings' Adjusted Amounts (Mil. NIS) for the Fiscal Year Ended Dec 31, 2022

	Debt	EBITDA	Operating income	Interest expense	S&P Global Ratings' adjusted EBITDA	Cash flow from operations
Reported amounts	--	292	(193)	--	302	295
S&P Global Ratings' adjustments						
Cash taxes paid	--	--	--	--	(44)	--
Cash interest paid	**--**	**--**	**--**	**--**	**0**	**--**
Reported lease liabilities	5.0	--	--	--	--	--
Postretirement benefit obligations/deferred compensation	11.7	9.6	9.6	9.6	--	--
Accessible cash and liquid investments	(1,277.3)	--	--	--	--	--
Nonoperating income (expense)	--	--	29.6	--	--	--
Reclassification of interest and dividend cash flows	--	--	--	--	--	29.3
Total adjustments	**(1,260.6)**	**9.6**	**39.2**	**9.6**	**(44.6)**	**29.3**

S&P Global Ratings' adjusted amounts

	Debt	EBITDA	EBIT	Interest expense	Funds from operations	Cash flow from operations
Adjusted	**--**	**301.6**	**(153.9)**	**9.6**	**257.0**	**324.3**

מתודולוגיה ומאמרים קשורים

- מתודולוגיה - כללי: מתודולוגיה: דירוג עצמאי (SACP) - אחד ממרכיבי הדירוג, 1 באוקטובר, 2010
- מתודולוגיה - כללי: עקרונות הדירוג של S&P, 16 בפברואר, 2011
- מתודולוגיה: מתודולוגיה להערכת ניהול וממשל תאגידי של חברות ומבטחים, 13 בנובמבר, 2012
- מתודולוגיה: מתודולוגיה כללית לדירוג תאגידים, 19 בנובמבר, 2013
- מתודולוגיה: סיכון ענפי, 19 בנובמבר, 2013

- מתודולוגיה: מתודולוגיה להערכת סיכון מדינה, 19 בנובמבר, 2013
- מתודולוגיה: מתודולוגיה להערכת פרופיל הנזילות של תאגידים, 16 בדצמבר, 2014
- מתודולוגיה - כללי: דירוג חברות ממשלתיות, 25 במרץ, 2015
- מתודולוגיה: מתודולוגיה לחישוב יחסים פיננסיים והתאמות, 1 באפריל, 2019
- מתודולוגיה - כללי: דירוג חברות בקבוצה, 1 ביולי, 2019
- מתודולוגיה - כללי: סיכוני אשראי הנובעים מגורמי סביבה, חברה וממשל תאגידי, 10 באוקטובר, 2021
- מתודולוגיה - כללי: דירוג אשראי בסולמות מקומיים, 8 ביוני, 2023
- הגדרות הדירוג של S&P Global Ratings, 9 ביוני, 2023
- דעות ופרשנות: הקשר בין סולם הדירוג הגלובלי לבין סולם הדירוג הישראלי, 26 ביוני, 2018

רשימת דירוגים

חברת נמל אשדוד בעמ	דירוג	תאריך שבו פורסם הדירוג לראשונה	תאריך אחרון בו נעשה עדכון לדירוג
דירוג(י) המנפיק			
טווח ארוך	ilAA+\Stable	17/07/2017	22/09/2022
היסטוריית דירוג המנפיק			
טווח ארוך			
אוקטובר 27, 2021	ilAA+\Stable		
אוקטובר 22, 2020	ilAA+\Negative		
אוגוסט 14, 2018	ilAA+\Stable		
ספטמבר 28, 2017	ilAA+\Positive		
יולי 17, 2017	ilAA+\Stable		
פרטים נוספים			
זמן בו התרחש האירוע	15:30 28/09/2023		
זמן בו נודע לראשונה על האירוע	15:30 28/09/2023		
יוזם הדירוג	החברה המדורגת		

S&P מעלות הוא שמה המסחרי של חברת "אס אנד פי גלובל רייטינגס מעלות בע"מ". לרשימת הדירוגים המעודכנים ביותר ולמידע נוסף אודות מדיניות המעקב אחר דירוג האשראי, יש לפנות לאתר אס אנד פי גלובל רייטינגס מעלות בע"מ בכתובת www.maalot.co.il

כל הזכויות שמורות ©. אין לשנות, לבצע הנדסה לאחור, לשכפל, להפיץ בכל צורה ובכל דרך, או לאחסן במאגר מידע או במערכת לאחזור מידע את התוכן (לרבות דירוגים, אנליזות ומידע הקשורים לדירוגים, הערכות, מודלים, תוכנה ותוצריה), וכל חלק ממנו (להלן, יחדיו, "התוכן"), מבלי לקבל את הסכמתה מראש ובכתב של אס אנד פי גלובל רייטינגס מעלות בע"מ או חברות הקשורות לה (להלן, יחדיו, "S&P"). התוכן לא ישמש למטרות לא חוקיות או לא מורשות. S&P וצדדים שלישיים הנותנים לה שירותים, לרבות הדירקטורים, המנהלים, בעלי המניות, העובדים או השלוחים שלהם (להלן, יחדיו, "S&P והצדדים הקשורים") אינם ערבים לדיוקו, שלמותו, עדכניותו או זמינותו של התוכן. S&P והצדדים הקשורים אינם אחראים לטעויות או השמטות (בין אם הן נובעות מרשלנות ובין אם לאו), מכל סיבה שהיא, לתוצאות הנובעות משימוש בתוכן, או לאבטחתו או תחזוקתו של מידע שמסרו המשתמשים. התוכן מסופק על בסיס AS-IS (כמות שהוא). **S&P והצדדים הקשורים לא נותנים כל התחייבות או מצג, מפורש או משתמע, לרבות, אך לא רק, בעניין האיכות המספקת או התאמה לצורך כזה או אחר, היעדר באגים, טעויות תוכנה או פגמים, שתפקודו של התוכן לא ישובש או שהתוכן יפעל עם כל תצורת תכנה או חומרה.** בכל מקרה, S&P והצדדים הקשורים לא יישאו בכל אחריות לנזקים ישירים ו/או עקיפים מכל מין וסוג, לרבות נזקים נלווים או תוצאתיים, פיצויים לדוגמה, פיצויים עונשיים או פיצויים מיוחדים, עלויות, הוצאות, הוצאות משפטיות או הפסדים (ובכלל זה, מבלי לגרוע מכלליות האמור, פיצויים בגין הפסד הכנסות או רווחים, אבדן הזדמנויות עסקיות או הפסדים שנגרמו מרשלנות), אשר נגרמו בקשר עם שימוש בתוכן, גם במידה ונמסר להם מראש על האפשרות לנזקים כאמור.

דירוגים וניתוחים אנליטיים אחרים, לרבות הדירוגים ומידע אחר הכלול בתוכן, מהווים הבעת דעה שהינה נכונה למועד פרסומה ואינם מהווים דבר שבעובדה. הדירוגים והניתוחים האנליטיים האחרים של S&P אינם מהווים המלצה לרכוש, להחזיק או למכור ניירות ערך כלשהם, או לקבלת החלטה בעניין ביצוע השקעות, ואינם מתייחסים לנאותותם של ניירות ערך כלשהם. S&P אינה נוטלת על עצמה כל מחויבות לעדכן את התוכן לאחר פרסומו בכל צורה או פורמט. אין להסתמך על התוכן בקבלת החלטות השקעה או החלטות עסקיות אחרות, והוא אינו תחליף לכישורים, שיקול דעת או ניסיון של המשתמשים, הנהלתם, עובדיהם, יועציהם ו/או לקוחותיהם בקבלת החלטות כאלה. S&P אינה משמשת כ"מומחה" או כיועץ לעניין השקעות ו/או ניירות ערך, אלא במקום בו היא רשומה ככזאת. דוחות דירוג נכונים למועד פרסומם. S&P מעדכנת את דוחות הדירוג בעקבות מעקב שוטף אחר אירועים או מעקב שנתי.

S&P אוספת מידע ממקורות אמינים להערכתה, אך אינה מבקרת את המידע והיא אינה מחויבת לבצע בדיקת נאותות או אימות עצמאי של המידע שהיא מקבלת. S&P מפרסמת דוחות הקשורים לדירוג מסיבות שונות שאינן בהכרח תוצאה של ועדת דירוג, ובכלל זה פרסום עדכון תקופתי לגבי דירוג אשראי וניתוחים קשורים.

על מנת לשמר את העצמאות והאובייקטיביות של פעולותיהן של היחידות השונות של S&P, S&P שומרת על הפרדה בין פעולות אלו. כתוצאה מכך, ייתכן וליחידות מסוימות יהיה מידע אשר אינו זמין ליחידות אחרות של S&P. S&P גיבשה נהלים ותהליכים על-מנת לשמור על סודיות מידע מסוים שאינו פומבי המתקבל בקשר לכל הליך אנליטי שהיא מבצעת.

S&P מקבלת תמורה כספית עבור מתן שירותי הדירוג והניתוחים האנליטיים שהיא מבצעת, בדרך כלל מהמנפיקים או מהחתמים של ניירות הערך המדורגים, או מהחייבים. S&P שומרת לעצמה את הזכות להפיץ את חוות הדעת שלה והניתוחים האנליטיים. הדירוגים הפומביים של S&P והאנליזות מופיעים באתר S&P מעלות בכתובת www.maalot.co.il או באתר S&P בכתובת www.spglobal.com/ratings, ויכולים גם להיות מופצים באמצעים אחרים, כולל בפרסומים של S&P ושל צדדים שלישיים.