Maalot
S&P Global Ratings

חברת נמל אשדוד בע"מ

26 בספטמבר 2024

אשרור דירוג
אשרור דירוג 'ilAA+', התחזית שלילית

אנליסט אשראי ראשי:

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

איש קשר נוסף:

יבגני סילישטיאן 972-3-7539733 evgeni.silishtian@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 5
נזילות 6
התניות פיננסיות 7
תמיכה ממשלתית יוצאת דופן 7
התאמות לדירוג 7
גורמי סביבה, חברה וממשל תאגידי 7
התאמות לדיווח הכספי 7
מתודולוגיה ומאמרים קשורים 8
רשימת דירוגים 8

תמצית

חוזקות עיקריות	סיכונים עיקריים
• נזילות חזקה והיעדר חוב פיננסי. • חשיבות אסטרטגית וקשר למדינת ישראל. • יתרון תחרותי הנובע ממיקום גיאוגרפי. • יכולת מתן מגוון רחב של שירותים ליבוא, יצוא ואחסנת סחורות.	• התגברות התחרות עם הפעלתו המלאה של נמל הדרום ולאור תוכניות הממשלה להגברת התחרות בנמלים. • ירידה מתמשכת בכמות הסחורות העוברות בנמלי ישראל עקב התגברות הסיכונים הגיאופוליטיים. • מבנה הוצאות קשיח הכולל הוצאות קבועות מהותיות בגין שכר עובדים. • הגדרת הנמל כמיועד להפרטה על פי חוק, מה שעשוי להשפיע על הערכתנו לסבירות לתמיכה ממשלתית יוצאת דופן.

התגברות התחרות, יחד עם השפעת הלחימה בדרום, הובילו לירידה בביצועים של חברת נמל אשדוד בע"מ ("נמל אשדוד" או "החברה") ב-2023, אולם במחצית הראשונה של 2024 נתחי השוק היו גבוהים מציפיותינו. ב-2023 חלה האטה בפעילות הנמל והוא איבד נתחי שוק במרבית הסגמנטים למעט מגזר התפזורת. נתח השוק במגזר פריקת המכולות, שהרווחיות בו גבוהה, הצטמצם לטובת הנמלים הפרטיים החדשים. נתח השוק במגזר הרכבים הצטמצם בשלושת הרבעונים הראשונים של 2023, בעיקר בשל עלייה ביבוא רכבים חשמליים מהמזרח לנמל אילת, וברבעון הרביעי עם פרוץ המלחמה בדרום בעיקר בשל הסטת פריקת הרכבים לנמל חיפה. כפועל יוצא חל קיטון מהותי ב-EBITDA, לכ-132 מיליון ₪ ב-2023 מכ-301 מיליון ₪ ב-2022, והיה נמוך מציפיותינו. השחיקה בביצועים התפעוליים נמשכה במחצית הראשונה של 2024 והחברה רשמה הפסד תפעולי, על אף עלייה בכמות המטענים וגידול בנתחי השוק במרבית תחומי הפעילות בהשוואה לרבעון האחרון של 2023. השחיקה בביצועים התפעוליים הושפעה מרווחיות מוגבלת ומהוצאות שרשמה החברה ברבעון השני בגין מקדמות שכר כחלק מהסכם המסגרת שנחתם בין המדינה להסתדרות, ובגין גריטת ציוד ישן ברציפים לקראת החלפתו כחלק מהיערכות הנמל לתחרות. העלייה בהיקף המטענים שטופלו בנמל אשדוד במחצית הראשונה של 2024 בהשוואה לרבעון הרביעי של 2023 והגידול בנתחי השוק במרבית מגזרי הפעילות נבע בעיקר מהיחלשות הלחימה בדרום לצד גידול ביבוא סחורות לטובת צורכי המלחמה (אזרחיים וביטחוניים).

אנו צופים עלייה בהיקף יבוא הסחורות בטווח הבינוני-ארוך עם התמתנות הסיכונים הגיאופוליטיים, מה שיתמוך בביצועים התפעוליים של נמל אשדוד. בהינתן ציפיות S&P Global Ratings להאצה בצמיחה בשנת 2025, אנו צופים התאוששות נוספת בנפח הסחורות העוברות בנמלי ישראל, שתתמוך בשיפור בביצועים התפעוליים של החברה. עם זאת, החתימה הצפויה על הסכם שכר חדש, בשילוב עם החלטת ההנהלה שלא להמשיך בשלב זה בשלבים נוספים של תוכנית הפרישה המוקדמת, צפויות להמשיך להשפיע לרעה על רווחיות החברה. כמו כן, אם יתגברו הסיכונים הגיאופוליטיים והמלחמה תימשך לאורך זמן, הסיכון

לפגיעה בכלכלת ישראל יגבר משמעותית ויוביל לשחיקה בתוצאות התפעוליות וברווחיות החברה, ויופעל לחץ שלילי על הדירוג.

בהינתן המדיניות הפיננסית של נמל אשדוד והערכתנו לתמיכה ממשלתית יוצאת דופן, אנו מעריכים כי גם במקרה של היחלשות בביצועים העסקיים החברה תשמור על רמת נזילות גבוהה שתתמוך בצרכיה השוטפים. אנו סבורים כי החברה תמשיך לפעול ללא חוב פיננסי, ולאור היקף המזומן הגדול שברשותה, המעיד להערכתנו על נזילות חזקה, היא צפויה לממן השקעות ממקורות עצמיים. כמו כן, בשלב זה אנו מעריכים כי לנמל אשדוד קשר חזק למדינה, בעלת המניות הבלעדית בחברה אשר גם משפיעה באופן ישיר על הניהול הפיננסי של החברה, הן באמצעות רגולציה והן בקביעת יעדים אסטרטגיים ופיננסיים. נמל אשדוד הוא הנמל האחרון בבעלות ממשלתית ולהערכתנו הוא בעל חשיבות גבוהה לכלכלה המקומית כאחד מנמלי הים העיקריים של המדינה המספק מגוון שירותים. שינוי בהערכתנו לסבירות לתמיכה ממשלתית או ירידה נוספת בדירוג מדינת ישראל ישפיעו לשלילה על דירוג החברה.

נציין כי קיימת אי ודאות רבה לגבי היקף המלחמה בישראל, משכה והשלכותיה. התרחבות העימות לחזיתות נוספות, אם תקרה, עלולה להגביר משמעותית את הסיכון לפגיעה באינדיקטורים המקרו-כלכליים בישראל ואת התנודתיות בשוק ההון. כבר כעת קיים חשש שהפרמטרים הכלכליים העיקריים של מדינת ישראל יהיו חלשים בהשוואה לצפי הקודם (ראו הורדת דירוג מדינת ישראל ל-'A+' מ-'AA-', התחזית שלילית, 18 באפריל 2024 ופוטנציאל להתרחבות הסכסוך במזרח התיכון ממשיך להוות סיכון מהותי עבור ישראל, 1 באוגוסט 2024). עם התפתחות המצב, נעדכן את הנחותינו והערכותינו בהתאם.

תחזית הדירוג

התחזית השלילית משקפת את הסיכון להורדה נוספת של דירוג מדינת ישראל, שתפעיל לחץ שלילי על דירוג החברה בהינתן הזיקה ביניהן. גם השפעות מהותיות ומתמשכות יותר של המלחמה, שישפיעו לרעה על הכלכלה הישראלית ועל פעילות החברה, עשויות להפעיל לחץ שלילי על הדירוג.

התרחיש השלילי

אנו עשויים להוריד את דירוג החברה במקרה של ירידה נוספת בדירוג מדינת ישראל, או אם נעריך כי התגברות התחרות בענף הנמלים תביא לירידה ביכולת או בנכונות המדינה לתמוך בחברה. הורדת דירוג תיתכן גם במקרה של האצה בתהליך ההפרטה של הנמל שתגרום לנו להעריך כי פחתה הסבירות לתמיכה ממשלתית יוצאת דופן. לחץ שלילי על הדירוג יופעל גם אם התגברות התחרות תוביל לירידה מתמשכת בנתחי השוק של נמל אשדוד מעבר לתרחיש הבסיס שלנו או באופן שיפגע בייצור תזרים המזומנים.

התרחיש החיובי

נשקול לשנות את התחזית חזרה ליציבה במקרה של שינוי תחזית הדירוג של מדינת ישראל ליציבה ואם ביצועיה התפעוליים של החברה, התוצאות הכספיות והנזילות שלה יעלו בקנה אחד עם תרחיש הבסיס שלנו.

תרחיש הבסיס

הנחות עיקריות

- צמיחה של כ-0.5% בתמ"ג בישראל, שיעור אינפלציה של כ-2.3% ושיעור אבטלה של כ-4.0% ב-2024. ב-2025 שיפור כלכלי שיתבטא בצמיחה של כ-5% בתמ"ג ובירידה בשיעור האינפלציה לכ-2% ובשיעור האבטלה לכ-3.8%.
- המשך הירידה בהכנסות, המשקפת את נתחי השוק הצפויים של נמל אשדוד במגזרי פעילותה.
- שחיקה ברווחיות בשל מבנה ההוצאות הקשיח של החברה והתחרות הגוברת.
- EBITDA שנתי של כ-85-115 מיליון ₪ בשנים 2024-2025, בהינתן תמהיל הפעילות הצפוי.
- המשך ביצוע תוכנית השקעות בהיקף כולל של כ-800-900 מיליון ₪ בשנים 2024-2026.
- חלוקת דיבידנד שנתית של כ-295 מיליון ₪ (כולל בונוס לעובדים) בשנת 2024 (מתוכם כ- 270 מיליון ₪ כבר שולמו).

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, 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/Negative/ilA-1+), חברה אחות שגם היא בבעלות ממשלתית מלאה.

הפרופיל העסקי

פרופיל הסיכון העסקי של חברת נמל אשדוד משקף את התלות הגבוהה של המשק בנמלי הים, היות וכ-99% מסך מטעני היבוא והיצוא הפיזיים (להבדיל משירותים) של ישראל משונעים דרך הים. המשק הישראלי מפגין תלות גבוהה יותר בנמלים ממשקים אחרים בשל בידודה של ישראל מהמדינות השכנות. אנו סבורים כי לנמל אשדוד חשיבות לאומית ניכרת הנובעת מתפקידו כנמל היחידי בבעלות ממשלתית המשמש לקליטת סחורות ימיות רבות ולא רק מכולות, מה שתומך בפרופיל העסקי שלו.

על פי נתוני הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, בשנת 2023 הסתכם היבוא לישראל בכ-90.4 מיליארד דולר לעומת כ-106 מיליארד דולר ב-2022, והיצוא הסתכם בכ-59 מיליארד דולר לעומת כ-66 מיליארד דולר, בהתאמה, ורוב הסחורות עברו דרך הנמלים. סגמנט המכולות בישראל, מגזר הפעילות המהותי של החברה, כולל כ-2.8 מיליון מכולות בשנה (ממוצע 2020-2023, מתייחס למכולות מקומיות בלבד במונחי TEU). אלה נחלקו בעבר באופן שווה בין נמל אשדוד לנמל חיפה, אך במחצית הראשונה של 2024 נמל אשדוד היה אחראי רק על כ-40% מתנועת המכולות, מה שמעיד על השחיקה במעמדו התחרותי. בשנת 2023 היוו הנמלים הפרטיים 20% משוק המכולות (לפי התפלגות תנועת המכולות באלפי TEU), ובמחצית הראשונה לשנת 2024

נתח השוק שלהם גדל לכ-40%, בעיקר לאור השלמת הפרטת נמל חיפה והגידול בהיקפי הפעילות של נמל הדרום ונמל המפרץ.

להערכתנו פרופיל הסיכון העסקי של נמל אשדוד מוגבל ביחס לקבוצת ההשוואה, בעיקר בשל גודלו היחסי, ומשום שהוא נתון לתחרות גוברת מול הנמלים הפרטיים. אנו סבורים כי נתח השוק של נמל אשדוד בתחום המכולות, המהווה יותר מ-60% מסך פעילותו, יקטן לכ-35%-40% בשנת 2025 ולכ-30%-35% בשנת 2026. כפועל יוצא אנו מעריכים שהתחרות עשויה לשחוק את הביצועים התפעוליים, כמשתקף בהערכת הפרופיל העסקי ובתחזיות תזרימי המזומנים שלנו. מנגד, משקל פעילות המכולות במרחב אשדוד יישאר מהותי. כמו כן אנו צופים כי הנמל יציג גידול בפעילות השטעון, עם צפי לסיום השקעה בשדרוג הרציפים בשנת 2025. אנו מעריכים כי הנמל ישמור על נתחי השוק הקיימים בתחומי המטען הכללי והתפזורת (כ-19% וכ-51%, בהתאמה, ב-2023), על אף מתווה התחרות שהציע משרד התחבורה, וזאת בזכות התשתיות הקיימות ברציפי נמל אשדוד, לצד גריטת ציוד ישן וצפי להחלפתו בציוד שישפר את יעילות הפריקה, עלייה בתפוקת מסוע הגרעינים, וההקלות לנמל אשדוד שכולל המתווה בתחומים האמורים. בשל ההאטה בתנועת הסחורות ובאוניות הפוקדות את נמלי ישראל, אנו מעריכים כי לא תחול צמיחה בהכנסות מאחסנה, ובשל התמשכות המלחמה אנו מעריכים כי תנועת אוניות הנוסעים לא תחזור לפעילות לפני סוף 2025. בתחום פריקת הרכבים חלה תנודתיות בנתח השוק של נמל אשדוד מאז פרוץ המלחמה. ברבעון האחרון של 2023 אסר משרד התחבורה האיטלקי על אוניות גלנוע לעגון בנמלי הדרום, החלטה שהביאה לירידה דרמטית של מספר חודשים בפריקת הרכבים, והנמל התקרב להיקפי פריקה הדומים להיקפים לפני המלחמה רק במרץ 2024. ברבעון השני של 2024 חלה תפנית כאשר אוניות של חברות ספנות בינלאומיות, וביניהן אוניות גלנוע, חזרו לפקוד את הנמל, מה שהוביל לעלייה בנתח השוק של הנמל בתחום הרכבים לכ-51% מכ-20% ברבעון הראשון וכ-33% בשנת 2023. זאת לצד המשך השבתת הפעילות בנמל אילת והתגברות הסיכון הבטחוני בצפון הארץ. אנו צופים כי נמל אשדוד יציג נתח שוק של כ-30%-32% במגזר הרכבים בשנתיים הקרובות.

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. בשנת 2023 חלה ירידה ב-EBITDA לכ-132 מיליון ₪ מכ-301 מיליון ₪ ב-2022, בעיקר בשל התחרות הגוברת בין הנמלים בישראל, ובפרט מול נמל הדרום שבאשדוד, יחד עם השפעת המלחמה ברבעון הרביעי של השנה. להערכתנו, ה-EBITDA ימשיך לקטון הן לאור התגברות התחרות והן בהינתן מבנה ההוצאות הקשיח יחסית של החברה. החתימה על הסכם שכר חדש, בשילוב עם החלטת ההנהלה שלא להמשיך בשלב זה בשלבים נוספים של תוכנית הפרישה המוקדמת, והעובדה שיותר מ-70% מההוצאות על שכר הן קבועות, צפויות להמשיך להשפיע לרעה על רווחיות החברה. עם זאת, אנו מעריכים כי קצב ייצור

המזומנים מפעילות שוטפת ויתרת המזומנים הגבוהה של החברה יאפשרו לה לממן את השקעותיה ממקורותיה העצמיים וללא צורך בחוב, מה שתומך בפרופיל הסיכון הפיננסי.

Table 1.

Ashdod Port Co Ltd. -- Financial Summary (Mil. NIS)

Industry Sector: Transportation infrastructure

	2023	2022	2021	2020	2019
Revenue	1,003.4	1,213.4	1,202.3	1,059.5	1,087.0
EBITDA	132.1	301.6	39.4	196.3	241.7
Funds from operations (FFO)	100.0	257.0	11.0	182.5	213.8
Interest expense	16.7	9.6	6.3	6.3	45.7
Cash interest paid	0.0	0.2	0.3	0.5	35.2
Cash flow from operations	159.9	324.3	319.7	55.1	228.7
Capital expenditure	172.9	323.2	317.5	323.0	172.2
Free operating cash flow (FOCF)	(13.0)	1.1	2.2	(267.8)	56.5
Discretionary cash flow (DCF)	(13.0)	1.1	(97.8)	(267.8)	56.5
Cash and short-term investments	1,205.9	0.0	0.0	0.0	0.0
Gross available cash	1,205.9	1,277.3	1,427.5	1,448.8	1,103.9
Debt	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Equity	2,759.7	2,702.1	2,883.4	2,879.0	2,854.4
Adjusted ratios					
Annual revenue growth (%)	(17.3)	0.9	13.5	(2.5)	(6.6)
EBITDA margin (%)	13.2	24.9	3.3	18.5	22.2
Return on capital (%)	2.3	(5.5)	(1.6)	3.7	6.8
EBITDA interest coverage (x)	7.9	31.3	6.2	31.3	5.3
FFO cash interest coverage (x)	NM	1,397.6	43.2	392.7	7.1

NM-not meaningful

נזילות

על פי הקריטריונים שלנו, נזילות החברה היא "חזקה" ואנו מעריכים כי היחס בין המקורות שלה לשימושים יהיה גבוה מ-1.5x ב-12 החודשים שהחלו ב-1 ביולי 2024. הערכתנו לרמת הנזילות נתמכת, בין היתר, בהיעדר חוב פיננסי וביתרת המזומנים הגבוהה מאוד של החברה ביחס להשקעות החזויות.

להלן המקורות והשימושים העיקריים של החברה ב-12 החודשים שהחלו ב-1 ביולי 2024:

מקורות עיקריים	שימושים עיקריים
• מזומן ושווה מזומן בהיקף של כ-1.1 מיליארד ₪. • FFO במזומן של כ-90-100 מיליון ₪, להערכתנו.	• השקעות בסך כ-280-290 מיליון ₪. • חלוקת דיבידנד בהיקף של כ-169 מיליון ₪ (הוכרז וטרם חולק). • צורכי הון חוזר של כ-15-25 מיליון ₪.

התניות פיננסיות

לחברה אין התניות פיננסיות, והיא נערכת מראש לתחרות הצפויה ובכך מפגינה להערכתנו ניהול סיכונים שמרני.

תמיכה ממשלתית יוצאת דופן

אנו מעריכים את הסבירות לתמיכה ממשלתית יוצאת דופן כגבוהה למדי. הערכתנו מתבססת, בין היתר, על הקשר החזק בין החברה למדינה, 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. כמו כן, המדינה השתתפה בביצוע השקעות מהותיות בתשתיות הנמל באמצעות חברת נמלי ישראל הממשלתית, מה שתומך בהערכתנו. אף שהממשלה כבר אישרה את הפרטת החברה, תרחיש הבסיס הנוכחי שלנו אינו כולל הפרטה בטווח הקצר, שכן טרם התקבל מידע מהותי לגבי פעולות אופרטיביות בקידום התהליך. אנו סבורים כי לחברה חשיבות למשק המקומי כאחד מנמלי הים העיקריים של המדינה, שתלויה בנמלי הים לצורך ייבוא וייצוא סחורות, אם כי פתיחת הנמלים הפרטיים הפחיתה חשיבות זו. אנו סבורים כי תישמר חשיבותו של הנמל לכלכלה המקומית ביבוא מגוון רחב של סחורות כנמל היחיד בבעלות ממשלתית. נמשיך לעקוב אחר כל אינדיקציה לכך שתהליך ההפרטה עשוי להתממש או להתגברות התחרות שתוביל לירידה בתמיכה הממשלתית, וכל שינוי בהערכתנו לסבירות לתמיכה הממשלתית עשוי להוביל להורדת דירוג.

התאמות לדירוג

פיזור עסקי: ניטרלי (אין השפעה)

מבנה הון: ניטרלי (אין השפעה)

נזילות: חזקה (אין השפעה)

מדיניות פיננסית: ניטרלי (אין השפעה)

ניהול, אסטרטגיה וממשל תאגידי: ניטרלי (אין השפעה)

השוואה לקבוצת ייחוס: ניטרלי(אין השפעה)

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 2023:

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, 2023

	Debt	EBITDA	Operating income	Interest expense	S&P Global Ratings' adjusted EBITDA	Cash flow from operations
Reported Amounts	--	115.5	(14.6)	--	132.1	123.0
S&P Global Ratings adjustments						
Cash taxes paid	--	--	--	--	(32.1)	--
Reported lease liabilities	2.8	--	--	--	--	--
Postretirement benefit obligations/deferred compensation	--	16.7	16.7	16.7	--	--
Accessible cash and liquid investments	(1,205.9)	--	--	--	--	--
Nonoperating income (expense)	--	--	61.2	--	--	--
Reclassification of interest and dividend cash flows	--	--	--	--	--	36.9
Total adjustments	**(1,203.0)**	**16.7**	**77.9**	**16.7**	**(32.1)**	**36.9**

S&P Global Ratings adjusted amounts

	Debt	EBITDA	EBIT	Interest expense	Funds from operations	Cash flow from operations
Adjusted	**--**	**132.1**	**63.3**	**16.7**	**100.0**	**159.9**

מתודולוגיה ומאמרים קשורים

- מתודולוגיה - כללי: עקרונות הדירוג של S&P, 16 בפברואר, 2011
- 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
- מתודולוגיה: מתודולוגיה כללית לדירוג תאגידים, 7 בינואר, 2024
- מתודולוגיה: מתודולוגיה להערכת ניהול וממשל תאגידי של חברות לא פיננסיות, 7 בינואר, 2024
- סולמות דירוג והגדרות: הגדרות סולמות הדירוג של S&P Global Ratings, 9 ביוני, 2023
- סולמות דירוג והגדרות: הקשר בין סולם הדירוג הגלובלי לסולם הדירוג המקומי, 1 בפברואר, 2024

רשימת דירוגים

חברת נמל אשדוד	דירוג	תאריך שבו פורסם הדירוג לראשונה	תאריך אחרון בו נעשה עדכון לדירוג
דירוג(י) המנפיק			
טווח ארוך	ilAA+\Negative	17/07/2017	15/05/2024
היסטוריית דירוג המנפיק			
טווח ארוך			
מאי 15, 2024	ilAA+\Negative		
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	26/09/2024 11:55
זמן בו נודע לראשונה על האירוע	26/09/2024 11:55
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 שליישים 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 שליישים.