יוניברסל מוטורס ישראל בע"מ

15 ביוני 2026

אשרור דירוג

אשרור דירוג המנפיק 'ilA+', התחזית יציבה; אשרור דירוג איגרות החוב, 'ilAA-'

אנליסט אשראי ראשי:

לב סנדלר 972-3-7539751 lev.sandler@spglobal.com

איש קשר נוסף:

מתן בנימין 972-3-7539716 matan.benjamin@spglobal.com

תוכן עניינים

תמצית 2
פעולת הדירוג 2
שיקולים עיקריים 2
יחסים עיקריים 7
נזילות 7
תחזית הדירוג 8
התרחיש החיובי 8
התרחיש השלילי 8
ניתוח שיקום חוב 8
שיקולים עיקריים 8
הנחות עיקריות לתרחיש כשל פירעון היפותטי 9
מפל תשלומים בסיסי בעת כשל הפירעון 9
מתודולוגיה ומאמרים קשורים 10
רשימת דירוגים 11

תמצית

- הפרופיל הפיננסי של יוניברסל מוטורס ישראל בע"מ ("יו.אמ.איי" או "הקבוצה") נותר הולם לדירוג.
- תוצאות פעילות הליסינג, פעילות הליבה של הקבוצה, נותרו יציבות למרות התגברות התחרות בענף. להערכתנו, שיפור מתמשך באיכות הלקוחות וביעילות התפעולית מיתן את השחיקה ברווחיות ותמך ביציבות הביצועים.
- הקבוצה המשיכה לקדם את האסטרטגיה העסקית שלה להרחבת הפעילות מעבר לענף הרכב המסורתי, בין היתר באמצעות רכישות שביצעה בשנים האחרונות. להערכתנו, פעילותן של החברות הנרכשות מהווה כיום רכיב משמעותי יותר בפרופיל העסקי של הקבוצה וצפויה להקטין את התנודתיות בביצועים התפעוליים.
- אנו מאשררים את דירוגי המנפיק של יוניברסל מוטורס ישראל בע"מ, 'ilA+/ilA-1', ואת דירוג איגרות החוב המובטחות שלה, 'ilAA-'.
- התחזית היציבה משקפת את הערכתנו שהקבוצה תמשיך לשמור על מעמדה העסקי בענפי הרכב, הליסינג וההשכרה בישראל, ועל יחס EBIT להוצאות מימון הגבוה מ-2.4x לאורך זמן.

פעולת הדירוג

ב-15 ביוני 2026 אשררה S&P מעלות את דירוג המנפיק של יוניברסל מוטורס ישראל בע"מ לזמן ארוך, 'ilA+', תחזית הדירוג יציבה. בה בעת אשררה S&P מעלות את דירוג המנפיק לזמן קצר של הקבוצה, 'ilA-1', ואת דירוג איגרות החוב המובטחות שלה, 'ilAA-'.

שיקולים עיקריים

אשרור הדירוג של יו.אמ.איי משקף את הערכתנו כי הפרופיל העסקי והפיננסי של הקבוצה נותר הולם לדירוג הנוכחית. הקבוצה שומרת על מעמד מוביל בענף הליסינג בישראל ונמנית באופן עקבי על שלוש חברות הליסינג הגדולות בשוק המקומי. להערכתנו, פעילות הליסינג ממשיכה להוות את עוגן הפעילות המרכזי של הקבוצה ואת מנוע הרווחיות העיקרי שלה.

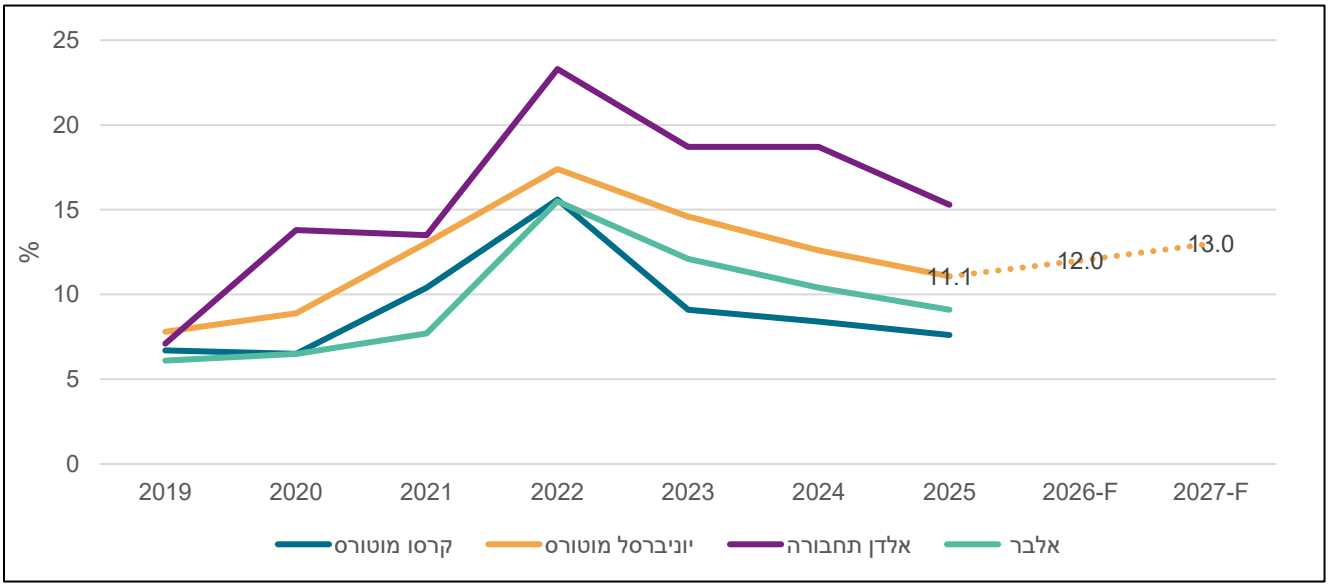
שנת 2025 הייתה מאתגרת עבור ענף הרכב בישראל והתאפיינה בתחרות גוברת במספר תחומי פעילות ובשחיקה ברווחיות. עם זאת, יו.אמ.איי הייתה חשופה פחות למגמות אלו בהשוואה לחלק ממתחרותיה, בין היתר לאור המהלכים האסטרטגיים שביצעה בשנים האחרונות להרחבת פעילותה בתחומי שירות משלימים ולהגדלת מקורות ההכנסה והרווחים שאינם תלויים ישירות בענף הרכב. במקביל, הפרופיל הפיננסי של הקבוצה ממשיך לתמוך בדירוג, למרות שחיקה מסוימת ברווחיות בהשוואה לשנים קודמות.

פעילות הליסינג נותרה יציבה למרות תנאי שוק מאתגרים. שיעור ה-EBIT של הקבוצה נשחק ב-2025 ועמד על כ-11% לעומת כ-12.6% ב-2024. השחיקה ברווחיות משקפת, להערכתנו, את התנאים המאתגרים בענף

הרכב בשנה זו, שכללו תחרות גוברת, השקת דגמים חדשים רבים והצטברות מלאים משמעותיים אצל יבואני הרכב. במהלך השנה נרשמו בענף היקפים גדולים של גיולי רכב (רישום כלי רכב חדשים על שם היבואנים או חברות קשורות), בין היתר על רקע קצב מכירות איטי מהצפוי בחלק מהמותגים והצטברות כלי רכב במלאי לאורך זמן. תופעה זו הובילה להגברת מבצעי המכירות והנחות מחיר ולשחיקה במרווחים בענף כולו.

אנו סבורים כי מגמות אלו השפיעו גם על יו.אמ.איי, אולם במידה פחותה בהשוואה לחלק ממתחרותיה, בין היתר בזכות הקטנת חשיפתה לפעילות יבוא הרכב ותרומתן של פעילויות נוספות בקבוצה. אנו מעריכים כי הקבוצה תשמור על שיעור EBIT של כ-11%-13% בשנות התחזית, תוך המשך הישענות על פעילות הליסינג כמנוע הרווחיות המרכזי שלה ועל תרומתן של הפעילויות המשיקות שנוספו בשנים האחרונות, הצפויות לסייע במיתון השחיקה ברווחיות בענף הרכב.

תרשים 1: שיעור ה-EBIT של יו.אמ.איי ומתחרותיה

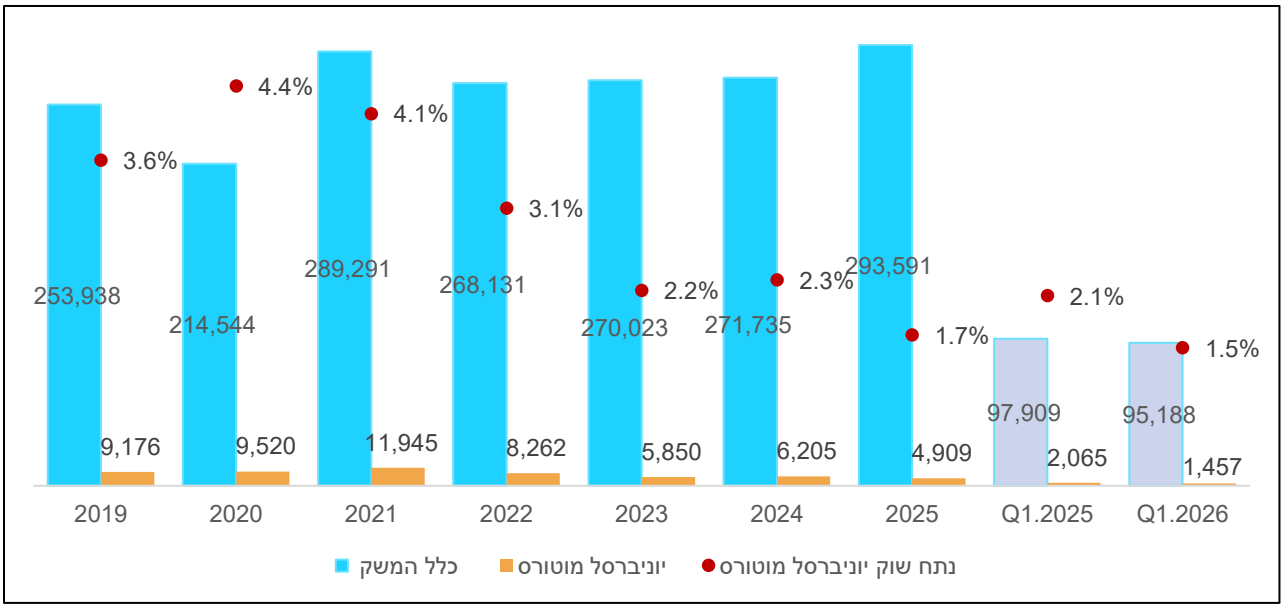


יו.אמ.איי נהנית מגיוון משמעותי במקורות ההכנסה, הכוללים תחומי פעילות רבים, כולל יבוא ומכירת כלי רכב חדשים, ליסינג, השכרת כלי רכב לזמן קצר, סחר בכלי רכב, הלוואות לרכישת רכבים, רכב כבד, שירותי מוסך וחלפים, פתרונות אבטחה, פעילות סיעוד ומשאבי אנוש באמצעות דנאל, פעילות AVIS אוקראינה ואחרים. זאת כחלק מהאסטרטגיה שהקבוצה ממשיכה ליישם בשנים האחרונות להרחבת פעילותה לתחומים משיקים ולמיצוב הקבוצה כקבוצת שירות רחבה ומגוונת יותר.

עם זאת, כתוצאה מהתפתחות זו, פעילות יבוא הרכב החדש איבדה חלק מנתח השוק שלה. נתח השוק של הקבוצה במגזר יבוא הרכבים עמד על כ-1.7% ב-2025, לעומת כ-2.3% ב-2024 וממוצע היסטורי של כ-3%-4%. אנו סבורים שירידה זו נבעה משילוב של היעדר דגמים פופולריים מסוימים, ובפרט דגמים היברידיים וחשמליים, בתיק המותגים שהקבוצה מייבאת, והחלטה אסטרטגית מודעת לצמצם את החשיפה לענף יבוא הרכב, שסבל בשנים האחרונות מתנודתיות גבוהה ומשחיקה ברווחיות.

עם זאת אנו סבורים כי הקיטון בפעילות יבוא הרכב החדש קוזז בחלקו באמצעות המשך הצמיחה בפעילות הליסינג, שנשארה פעילות הליבה של הקבוצה ומנוע הרווחיות המרכזי שלה. פעילות הליסינג מאפשרת לקבוצה להמשיך ולתת מענה לביקושים בשוק הרכב, הן באמצעות שיווק כלי הרכב שהיא מייבאת והן באמצעות רכישת כלי רכב ממותגים אחרים, בהתאם להעדפות הלקוחות ולמגמות המשתנות בשוק. אנו סבורים שגמישות זו תומכת ביכולת הקבוצה להתמודד עם השינויים בענף ולהמשיך לשמור על מעמדה כאחת מחברות הליסינג המובילות בישראל.

תרשים 2: מספר מסירות הרכב בישראל ונתח השוק של הקבוצה



אנו צופים כי פעילות הליסינג תמשיך להיות עוגן הרווחיות המרכזי של הקבוצה ולעמוד בלב האסטרטגיה העסקית שלה בטווח הארוך. צי הליסינג וההשכרה הכולל של הקבוצה המשיך לצמוח ועמד על כ-40 אלף כלי רכב בסוף הרבעון הראשון של 2026 לרבות פעילות אויס אוקראינה. בנוסף, החל מהרבעון השני הצטרפו עוד כ-2,500 לצי הקבוצה כחלק מרכישת פעילות הליסינג של המאגר ליסינג בע"מ. להערכתנו המהלך מחזק את מעמד החברה כאחת מחברות הליסינג הגדולות בישראל.

להערכתנו, יכולתה של הקבוצה לשמר את היקף הצי ואף להמשיך ולהגדילו בתקופה של תחרות גוברת ובסביבה עסקית מאתגרת, משקפת את המוניטין החזק של פעילות הליסינג המבוצעת באמצעות AVIS, את בסיס הלקוחות הרחב של הקבוצה ואת יכולתה להמשיך ולייצר ביקושים לשירותיה גם בתנאי שוק מורכבים יותר.

הכנסות הקבוצה מפעילות הליסינג עמדו על כ-1.5 מיליארד ₪ ב-2025, לעומת כ-1.44 מיליארד ₪ ב-2024. הצמיחה בהכנסות נמשכה גם ברבעון הראשון של 2026 והסתכמו בכ-398 מיליון ₪, לעומת כ-365 מיליון ₪ ברבעון המקביל אשתקד. אנו מעריכים כי פעילות הליסינג תמשיך להציג צמיחה הדרגתית בהכנסות בשנות

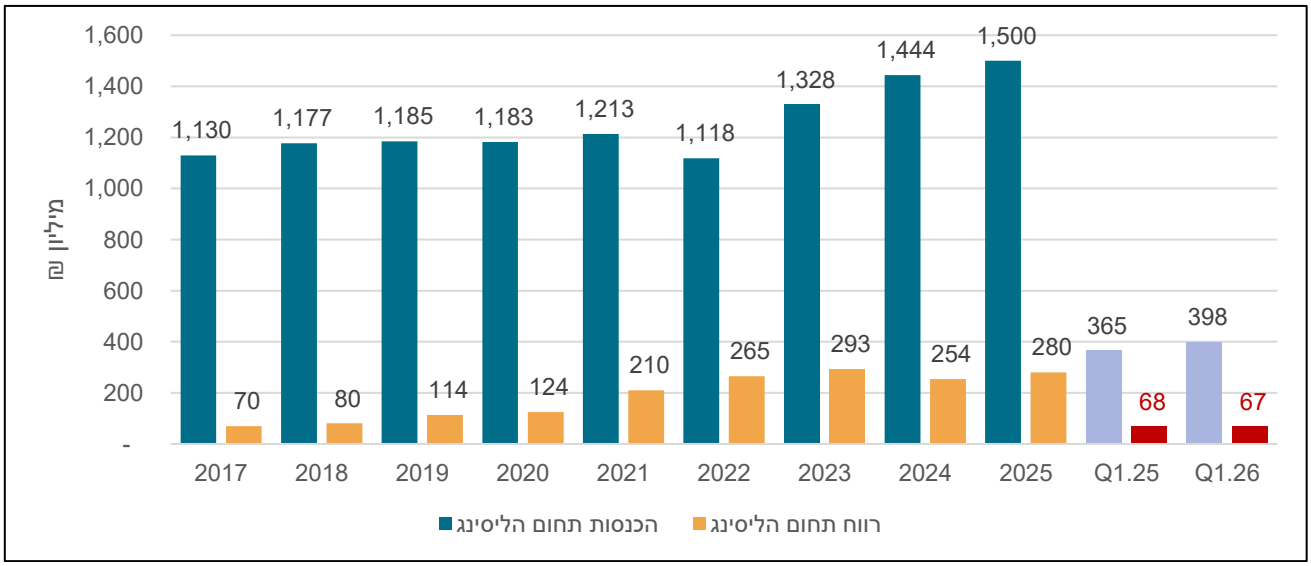
התחזית, שתיתמך בגידול בצי כלי הרכב, בשמירה על רמות ניצולת גבוהות ובביקוש יציב לשירותי הליסינג של הקבוצה. בהתאם לכך, אנו צופים כי הכנסות מגזר הליסינג יסתכמו בכ-1.6-1.7 מיליארד ₪ ב-2026.

הרווחיות בענף הרכב והליסינג נשחקה בשנים האחרונות על רקע התגברות התחרות, תנאים מקרו-כלכליים מאתגרים יותר וסביבה גיאופוליטית מורכבת, שהשפיעו על הביקושים ועל רמות המחירים בענף. מגמות אלו הובילו לירידה מתמשכת ברווחיות הענף בשלוש השנים האחרונות, לאחר רמות השיא שנרשמו בשנת 2022. מגמה זו המשיכה לבוא לידי ביטוי גם בשנת 2025, כאשר המרווחים במכירת כלי רכב חדשים ומשומשים המשיכו להצטמצם על רקע תחרות גוברת, רמות מלאי גבוהות בענף והמשך מבצעי מכירות והנחות מצד חלק מהשחקנים בשוק.

פעילות ההשכרה לטווח קצר ממשיכה להיות מושפעת לרעה מהמצב הגיאופוליטי ומירידה במספר התיירים הזרים. כתוצאה מכך, רווחיות פעילות זו נותרה נמוכה משמעותית בהשוואה לשנים שקדמו למלחמה, ואנו מעריכים כי היא תישאר נמוכה כל עוד אי-הוודאות הביטחונית והגיאופוליטית תישאר גבוהה.

עם זאת, להערכתנו השחיקה ברווחיות של יו.אמ.איי הייתה מתונה יותר בהשוואה לחלק ניכר מהשחקנים בענף. הדבר נובע, בין היתר, מחשיפתה הנמוכה יותר לפעילות יבוא הרכב החדש בהשוואה לעבר, מהמשך הצמיחה בפעילות הליסינג, ומהאסטרטגיה ארוכת הטווח של הקבוצה להרחבת מקורות הרווחיות באמצעות פעילויות שירות משלימות. אנו סבורים כי שילוב גורמים אלו צפוי לתמוך ביציבות הפרופיל הפיננסי של הקבוצה גם בתנאי שוק מאתגרים יותר עבור ענף הרכב.

תרשים 3: צמיחה ברווח מגזר הליסינג



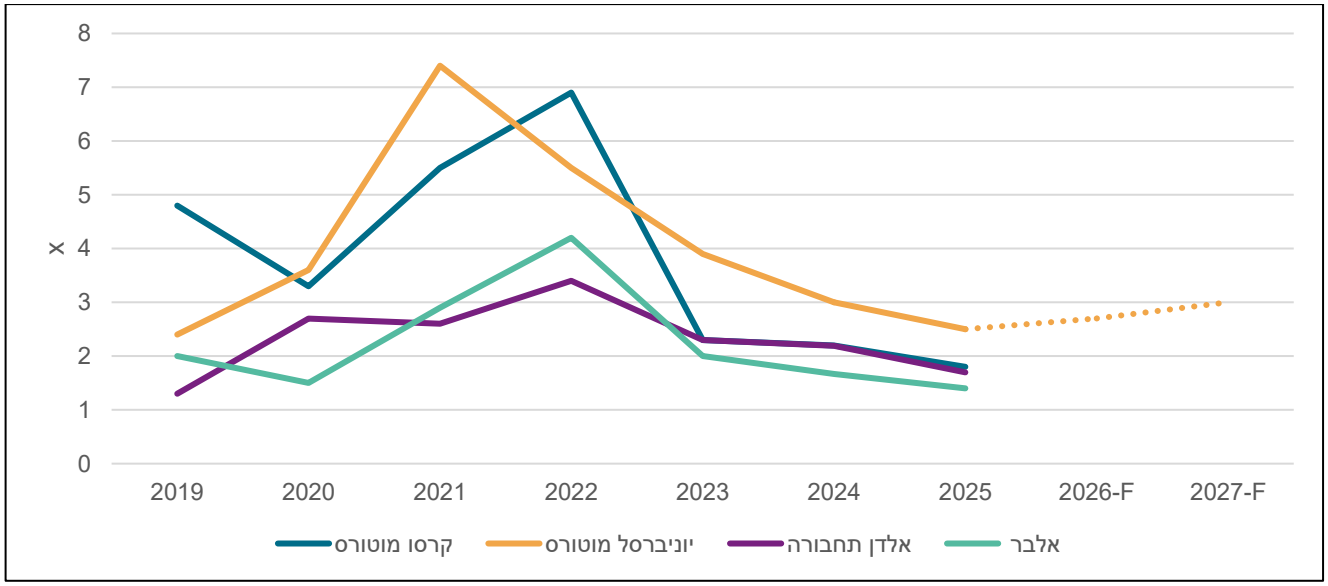
כחלק מאסטרטגיית הצמיחה באמצעות רכישות משלימות, רכשה הקבוצה 100% מפעילות המאגר ליסינג בע"מ המחזיקה כ-2,500 רכבים. בנוסף רכשה החברה 65% מחברת המאגר חלפים הפועלת בתחום חלפי הרכב. העסקאות הושלמו ב-1 באפריל 2026 והתמורה בגינה הסתכמה בכ-305 מיליון ₪, שכללו פירעון חוב בנקאי בהיקף של כ-166 מיליון ₪. אנו סבורים כי העסקה מחזקת את פעילות הליסינג והחלפים של הקבוצה ומשתלבת באסטרטגיה ארוכת הטווח שלה להרחבת פעילות השירותים. הוספה של פעילויות נוספות תקטין לאורך זמן את התלות של החברה בענף הרכב ותתרום ליציבות בביצועיה.

הפרופיל הפיננסי נותר יציב. למרות השחיקה ברווחיות בשנים האחרונות, יחס הכיסוי EBIT להוצאות מימון של הקבוצה ממשיך לתמוך בדירוג הנוכחי ועמד על כ-2.5x ב-2025 לעומת כ-3.0x ב-2024. אנו סבורים כי יחס זה ימשיך לעלות על 2.4x לאורך זמן ובאופן עקבי, בתמיכת פעילות הליבה של הקבוצה וגיוון מקורות הרווחיות שלה.

רמת המינוף של הקבוצה ממשיכה לבלוט לטובה בהשוואה למרבית המתחרות בענף, כמשתקף ביחס חוב לחוב והון עצמי של כ-65.8% ב-2025, לעומת כ-68.2% ב-2024. נציין כי חלק מהשיפור ביחס המינוף נבע מהנפקת המניות המוצלחת שביצעה הקבוצה לציבור. אנו סבורים כי הפיכתה של הקבוצה לחברה ציבורית והרחבת נגישותה לשוק ההון מהוות התפתחות חיובית, המחזקת את גמישותה הפיננסית ותומכת במקורות המימון העומדים לרשותה.

אנו צופים כי המינוף ימשיך להוות נקודת חוזקה בפרופיל הפיננסי של הקבוצה, וכי יחס החוב לחוב והון עצמי יישאר נמוך מ-75% לאורך שנות התחזית 2026-2028.

תרשים 4: יחס כיסוי הריבית של יו.אמ.איי ומתחרותיה



יחסים עיקריים

יחס פיננסי	2025A	2026E	2027E
EBIT/הוצאות מימון	2.5x	3.0x-2.2x	3.5x-3.0x
חוב/סך ההון	65.8%	70%-65%	70%-65%
חוב/FFO	16.7%	20%-16%	25%-18%

A - בפועל. E - צפוי. FFO – funds from operations.

נזילות

אנו מעריכים את צורכי הנזילות של יו.אמ.איי כגורם המשפיע לשלילה על הדירוג, בדומה למתחרותיה המקומיות, בעיקר בשל ההסתמכות על מקורות חיצוניים. עם זאת אנו סבורים כי מערכת היחסים האיתנה של הקבוצה עם המערכת הבנקאית תומכת ביכולת מחזור החוב ובצורכי הנזילות שלה, ומקטינה את הסתמכותה על הנפקת איגרות חוב בשוק ההון, בעיקר בעת התדרדרות בתנאים הכלכליים או שינויים בתנאי השוק.

בהתאם למתודולוגיה לדירוג חברות בענף הליסינג התפעולי (ראו פרק המתודולוגיה להלן), במקורות הנזילות אנו מביאים בחשבון את האפשרות לגייס מימון כנגד בטוחות (רכבים מצי הקבוצה) על מנת לרכוש רכבים בתנאי שוק מאתגרים.

על פי הערכת הנזילות שלנו צפוי יחס המקורות לשימושים של הקבוצה לעמוד על כ-0.5x ב-12 החודשים שהחלו ב-1 באפריל 2026. אנו מעריכים כי המקורות העיקריים העומדים לרשות הקבוצה בתקופה זו הם:

- מזומנים והשקעות זמן קצר בהיקף של כ-756 מיליון ₪
- FFO בהיקף של כ-930 מיליון ₪
- הנפקת חוב בהיקף של כ- 400 מיליון ₪.

השימושים העיקריים של הקבוצה הצפויים באותה תקופה הם:

- הוצאות הוניות נטו בהיקף של כ-650 מיליון ₪
- תשלום חלויות חוב ופירעון אשראי בנקאי זמן קצר בהיקף של כ-3,535 מיליון ₪
- תשלום דיבידנדים בהיקף של כ-150 מיליון ₪.

הערכתנו ביחס לחלויות החוב משקפת פירעון אפשרי של כל האשראי לטווח קצר.

אנו סבורים כי הקבוצה תגשר על פער הנזילות באמצעות הנפקת איגרות חוב, מחזור האשראי לטווח קצר או נטילת הלוואות בנקאיות, שאיננו מביאים בחשבון בהערכתנו. חשוב לציין כי רוב ההוצאות ההוניות לרכישת רכבים חדשים אינן מחייבות חוזית, ותלויות ביכולת הקבוצה להשיג מימון יציב לשם כך.

תחזית הדירוג

תחזית הדירוג היציבה ליו.אמ.איי משקפת את הערכתנו כי היא תשמור על מעמדה העסקי המבוסס בענף הרכב, ובענפי הליסינג וההשכרה בישראל בהם היא פועלת באמצעות יוניברסל פתרונות תחבורה בע"מ ("יו.טי.אס"). אנו סבורים שיכולת הקבוצה ליישם את התוכנית האסטרטגית שלה להתרחבות ולשיפור הרווחיות תתמוך בגמישות הפיננסית הגבוהה שלה ב-12 החודשים הקרובים. כתוצאה מכך, בתרחיש הבסיס שלנו אנו מעריכים כי יחס ה-EBIT להוצאות מימון של הקבוצה יישאר מעל 2.4x ב-12 החודשים הקרובים, ושיחס החוב לחוב והון עצמי שלה יישאר נמוך מ-80%.

התרחיש החיובי

העלאת דירוג ב-12 החודשים הקרובים תיתכן אם הקבוצה תמשיך להציג יחס EBIT להוצאות מימון גבוה מ-3.5x ויחס חוב לחוב והון עצמי נמוך מ-75% על בסיס קבוע תחת נורמליזציה בתנאי שוק כלי הרכב, ונסבור שהיא יכולה לשמור על הפרופיל הפיננסי הנוכחי לאורך מחזור העסקים. בנוסף ליחסים אלו, נבחן גם את התרומה לאורך זמן של הפעילויות החדשות, את השפעתן על הפרופיל העסקי ואת היכולת של הקבוצה לשפר את פרופיל הנזילות.

התרחיש השלילי

אנו עשויים להוריד את הדירוג של יו.אמ.איי אם תחול שחיקה בביצועים התפעולים כך שיחס ה-EBIT להוצאות מימון ירד לרמה נמוכה מ-2.4x לאורך זמן. הרעה ביחס זה עשויה לנבוע גם מירידה משמעותית בערך הגרט של הרכבים או מהתגברות משמעותית של התחרות בענפי הליסינג וההשכרה שתשחק את הרווחיות מפעילות יו.טי.אס. פעולת דירוג שלילית תיתכן גם במקרה שיחס החוב לחוב והון עצמי יעלה על 82%, או אם הקבוצה תבצע רכישות משמעותיות ממומנות בחוב שיגדילו משמעותית את המינוף.

ניתוח שיקום חוב

שיקולים עיקריים

אנו מאשררים את הדירוג 'ilAA-', רמת דירוג (נוץ') אחת מעל דירוג המנפיק, לסדרות האג"ח המובטחות של יו.אמ.איי (סדרות ג', ד', ה', ו'). חברת הבת יו.טי.אס היא שערבה לחוב לבעלי האג"ח. דירוג שיקום החוב לסדרות אלו הוא '2', ומשקף את הערכתנו כי בהינתן תרחיש כשל פירעון היפותטי, שיעור שיקום החוב יהיה בטווח של 70%-90%. הערכתנו לשיעור שיקום החוב מתבססת בעיקר על הערכתנו את שווי צי הרכב המשועבד לטובת בעלי האג"ח בעת כשל פירעון היפותטי.

הנחות עיקריות לתרחיש כשל פירעון היפותטי

- שנת אירוע כשל פירעון היפותטי: 2030
- מיתון עמוק בכלכלת ישראל על רקע גיאופוליטי יכלול, בין היתר, פגיעה בענף הליסינג בעקבות עלייה חדה באבטלה וצמצום כוח האדם של הלקוחות העיקריים בשוק הליסינג, והאטה חדה בענף התיירות שתפגע בענף השכרת הרכב.
- הקבוצה תמשיך לפעול כעסק חי, הערכה המשקפת את נתח השוק הגדול שלה בתחום הליסינג, את המשך הביקוש לשירותים שהיא מספקת ואת הסינרגיה בין הזרועות השונות של הקבוצה. אנו משתמשים בשיטת הערכת השווי הנכסי.
- שווי צי הרכב המשועבד לסדרות האג"ח בעת אירוע הכשל ההיפותטי הוא כ-90% מהערכתנו לגבי שווי הספרים של הצי המינימלי הנדרש כבטוחות בגין סדרות האג"ח. בהקשר זה נציין כי שווי הספרים של צי הרכב נמוך מהשווי לפי מחירון לוי יצחק (ללא הפחתות ובניכוי מע"מ) אשר משמש כאומדן שווי הרכבים בחישוב הבטוחות לבעלי האג"ח.
- איננו מייחסים שווי להשקעות ההון או להלוואות לחברות הליסינג או השכרת הרכב, מכיוון שאנו מעריכים שבעת כשל פירעון היפותטי הנכסים של חברות אלו (בעיקר רכבים) יהיו משועבדים במלואם לבעלי חוב מובטח כגון בנקים ובעלי אג"ח.
- איננו מייחסים שווי להחזקות הנדל"ן של הקבוצה. אלה אינם נכסים מניבים, אלא מבנים שונים המשמשים מספר חברות בקבוצה. אנו מעריכים כי מבנים אלה ימשיכו לשמש את החברות ולא יימכרו.
- מזומנים ושווי מזומנים: 0%.

מפל תשלומים בסיסי בעת כשל הפירעון

- שווי כעסק חי ברוטו לפי שווי נכסי: 1.07 מיליארד ₪
- שווי כעסק חי נטו לאחר עלויות אדמיניסטרטיביות: כ-1.01 מיליארד ₪
- סך החוב המובטח בשעבוד ראשון: 1.25 מיליארד ₪
- הערכת שיעור שיקום החוב המדורג המובטח (סדרות ג', ד', ה', ו'): 70%-90%

נתוני החוב כוללים ריבית צבורה חצי-שנתית.

השפעת הערכת שיקום חוב על דירוג החוב ביחס לדירוג המנפיק			
הערכת שיקום חוב באחוזים	תיאור	ציון הערכת שיקום חוב	דירוג הסדרה מעל/מתחת לדירוג המנפיק
100%	צפי להחזר מלא	1+	3+ נוצ'ים
100%-90%	שיקום חוב גבוה מאד	1	2+ נוצ'ים
90%-70%	שיקום חוב גבוה	2	1+ נוץ'
70%-50%	שיקום חוב משמעותי	3	0 נוצ'ים
50%-30%	שיקום חוב ממוצע	4	0 נוצ'ים
30%-10%	שיקום חוב צנוע	5	1- נוץ'
10%-0%	שיקום חוב זניח	6	2- נוצ'ים

דירוגי שיקום חוב מוגבלים במדינות מסוימות על מנת להביא בחשבון סיכויי שיקום חוב מופחתים במדינות אלו. דירוגי שיקום חוב של הנפקות חוב לא מובטחות מוגבלות גם הן בדרך כלל (למידע נוסף ראו שלב 6, פסקאות 90-98 של המתודולוגיה להערכת שיקום חוב של תאגידים לא פיננסיים, 7 בדצמבר, 2016).

מתודולוגיה ומאמרים קשורים

- מתודולוגיה - כללי: עקרונות הדירוג של S&P, 16 בפברואר, 2011
- מתודולוגיה - כללי: סיכון ענפי, 19 בנובמבר, 2013
- מתודולוגיה: מתודולוגיה להערכת סיכון מדינה, 19 בנובמבר, 2013
- מתודולוגיה: מתודולוגיה להערכת פרופיל הנזילות של תאגידים, 16 בדצמבר, 2014
- מתודולוגיה: גורמי מפתח לדירוג חברות בענף הליסינג התפעולי, 14 בדצמבר, 2016
- מתודולוגיה - כללי: מתודולוגיה לקישור הדירוג לטווח ארוך עם הדירוג לטווח קצר, 7 באפריל, 2017
- 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
- מתודולוגיה: מתודולוגיה ענפית לדירוג תאגידים, 7 ביולי, 2025
- מתודולוגיה: מתודולוגיה להערכת שיקום חוב של תאגידים לא-פיננסיים, 31 במרץ, 2026
- סולמות דירוג והגדרות: הקשר בין סולם הדירוג הגלובלי לסולם הדירוג המקומי, 27 במרץ, 2025
- סולמות דירוג והגדרות: הגדרות סולמות הדירוג של S&P Global Ratings, 16 בדצמבר, 2025

רשימת דירוגים

יוניברסל מוטורס ישראל בעמ	דירוג	תאריך שבו פורסם הדירוג לראשונה	תאריך אחרון בו נעשה עדכון לדירוג
דירוג(י) המנפיק			
טווח ארוך	ilA+\Stable	20/08/2017	23/06/2025
טווח קצר	ilA-1	07/11/2017	23/06/2025
דירוג מקדמי	NR	11/06/2017	20/08/2017
דירוג(י) הנפקה			
<u>ניירות ערך מסחריים</u>			
סדרה 2	ilA-1	02/02/2026	02/02/2026
<u>חוב לטווח קצר</u>			
סדרה 1	ilA-1	14/09/2022	23/06/2025
<u>חוב בכיר מובטח</u>			
סדרה ד	ilAA-	17/01/2021	23/06/2025
סדרה ה,ו	ilAA-	22/12/2022	23/06/2025
סדרה ג	ilAA-	05/09/2019	23/06/2025
היסטוריית דירוג המנפיק			
<u>דירוג מקדמי</u>			
אוגוסט 20, 2017	NR		
יוני 11, 2017	ilA\Stable		
<u>טווח ארוך</u>			
אוגוסט 15, 2021	ilA+\Stable		
אפריל 02, 2020	ilA\Stable		
אוגוסט 21, 2019	ilA\Positive		
אוגוסט 20, 2017	ilA\Stable		
<u>טווח קצר</u>			
נובמבר 07, 2017	ilA-1		

פרטים נוספים	
זמן בו התרחש האירוע	15/06/2026 15:46
זמן בו נודע לראשונה על האירוע	15/06/2026 15:46
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 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 maalot.co.il או באתר S&P בכתובת spglobal.com/ratings, ויכולים גם להיות מופצים באמצעים אחרים, כולל בפרסומים של S&P ושל צדדים שלישיים.